



Saint-Prix, le 19 avril 2017

## **Actions juridiques fondées sur le non-respect de la Directive 2002/49/CE Aéroports d'Orly, Roissy Charles-de-Gaulle et Le Bourget**

### **Réduction des nuisances sonores autour des aéroports franciliens**

#### **Introduction :**

La Directive n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à la gestion et à l'évaluation du bruit dans l'environnement est applicable aux aérodromes de plus de 50 000 mouvements. Elle impose aux États membres d'établir la cartographie du bruit des aéronefs dans les zones où l'indice de bruit dépasse le Lden 55 et le Lnight 50, puis de mettre en place un ensemble de mesures regroupées dans des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), plans d'action à 5 ans destinés à réduire ces nuisances sonores. L'échéance pour la validation de ces plans est dépassée depuis plus de 8 ans, c'était le 18 juillet 2008.

L'application de cette directive conformément à l'esprit souhaité par les instances européennes constitue une chance pour obtenir des réductions de nuisances, sans bouleverser l'activité économique des plates-formes concernées. Il suffit simplement d'appliquer les mesures sensées qui ont été mises en œuvre ailleurs en Europe.

L'association ADVOCNAR et le collectif ANA se sont donné pour objectif d'obtenir des mesures permettant de réduire les nuisances aériennes générées par les aéroports d'Orly, Roissy Charles de Gaulle et Le Bourget.

Aujourd'hui, ces associations déplorent d'une part l'absence de PPBE pour l'aéroport du Bourget et d'autre part l'insuffisance manifeste des PPBE d'Orly (adopté en 2013) et Roissy Charles de Gaulle (adopté le 16 novembre 2016).

Aussi, les associations, assistées par leur Conseil, Maître Louis Cofflard, avocat en Droit de l'Environnement, souhaitent désormais demander l'application effective du droit de l'Union européenne et en particulier de la Directive n°2002/49/CE.

Les associations et collectifs concernés par les nuisances aériennes, la protection de l'environnement et le cadre de vie, ainsi que les communes victimes de nuisances aériennes ont été sollicités pour se joindre à l'action afin de lui donner plus de poids auprès des administrations compétentes pour prendre des mesures appropriées.

A ce jour, les actions juridiques sont menées conjointement par :

ADVOCNAR (Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes)  
ANA (collectif Alerte Nuisances Aériennes)  
CIRENA (collectif Inter associatif du REFUS des Nuisances Aériennes)  
Commune de GONESSE

Commune de SAINT-PRIX  
CSNA (Collectif Santé Nuisances Aériennes)  
DRAPO (Défense des Riverains de l'Aéroport de Paris-Orly)  
ESSONNE NATURE ENVIRONNEMENT  
LES AMIS DE LA TERRE Val d'Oise  
OYE 349  
FNE-IDF (France Nature Environnement Ile-de-France)  
QVLB (Qualité de la Vie de La Borde)  
SOS Vallée de Montmorency  
UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs)  
VILLE & AÉROPORT

Intervenants volontaires :

Communes d'ANDILLY, COMPANS, CORMEILLES-EN-PARISIS, LINAS, MONTGERON, SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS, SUCY-EN-BRIE, VARENNES-JARCY, VILLENEUVE-LE-ROI

**Situation des trois aéroports franciliens au regard du bruit :**

L'Ile-de-France, dix fois plus peuplée que les autres régions, concentre déjà 50 % du trafic aérien national.

Deux des principaux aéroports, Paris-Orly situé à 14 km du centre de la capitale, et Paris-Le Bourget, sont enclavés dans des zones à très forte densité de population. Cette situation justifie complètement le plafonnement en nombre de créneaux et le couvre-feu dont bénéficie Orly. Paris-Charles-de-Gaulle, ouvert en 1974, a certes été implanté à 22 km du centre de Paris mais l'orientation de ses pistes entraîne le survol des zones les plus peuplées du Val d'Oise et au-delà, ce qui fait que le nombre de personnes survolées par le trafic de Roissy en dessous de 3 000 mètres, dépasse largement le nombre de personnes survolées par le trafic d'Orly (Étude IAURIF). En conséquence, des mesures fortes à la hauteur des enjeux sanitaires s'imposent également sur Roissy CdG.

En effet les trois grands aéroports franciliens ont dépassé la saturation environnementale.

Roissy Charles de Gaulle :

La cartographie stratégique du bruit aérien basée sur l'indice de bruit européen Lden 55, première étape de l'application de la Directive, a révélé que Roissy CDG est, avec Heathrow, l'un des deux points noirs du bruit aérien en Europe, de par le nombre de mouvements d'avions et la population impactée par ce bruit.

Sur une centaine d'aéroports européens, Roissy Charles de Gaulle est

- le premier aéroport en nombre de mouvements (480 000)
- le premier en nombre de mouvements la nuit entre 22 heures et 6 heures (58 000)
- Le deuxième (après Francfort) en volume de fret (2,1 millions tonnes)
- Le troisième (après Heathrow et Budapest) en termes de population dans le contour du Lden 55 (soit 251 600 habitants)
- Le premier en termes de population dans le contour du Lnight50 (soit 75 000 habitants)

C'est une confirmation de l'impact sanitaire de cet aéroport pour lequel l'Europe attend donc des mesures particulières.

L'aéroport n'est pas plafonné en nombre de mouvements annuels et en nombre de vols de nuit entre 22 heures et 6 heures. Depuis 2015, le trafic est reparti globalement à la hausse. AdP a des projets d'investissements colossaux qui permettront à terme d'accueillir 140 millions de passagers par an contre 66 millions actuellement. Aucune nouvelle restriction d'exploitation n'est intervenue depuis mars 2014.

### Orly :

La plate-forme aéroportuaire d'Orly a été implantée dans un tissu urbain très dense (3 500 habitants /km<sup>2</sup>) qui préexistait au développement de l'aéroport commercial.

Le Plan de Gêne Sonore qui donne droit à l'aide à l'insonorisation, couvre 11 000 hectares et dénombre 120 000 habitants. En réalité, les survols d'avions d'Orly impactent 500 000 franciliens à moins de 3 000 m d'altitude.

Ainsi, cet aéroport doit impérativement conserver son couvre-feu de 23h30 à 6h00 ainsi que la limitation du nombre de mouvements à 200 000 environ pour 250 0000 créneaux annuels attribuables (arrêté du 6 octobre 1994).

Nous demandons une étude de l'extension de ce couvre-feu afin d'obtenir une plage de silence nocturne de 8 heures conformément aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Aujourd'hui, les riverains d'Orly subissent le passage d'un avion au-dessus de leur tête toutes les 3 minutes 365 jours par an sur une plage horaire de 17h30.

Le record quotidien de mouvements d'avions est battu cette année (le 5 septembre 2016) avec 820 mouvements, ce qui nous donne en moyenne un passage d'avion toutes les minutes 40.

Les riverains de l'aéroport d'Orly rejettent toute limitation fondée sur des quotas d'émission de bruit du type « Indice Global Mesuré Pondéré (IGMP) », et demandent la limitation du nombre de gros porteur à 8,5% des mouvements référence au Plan de Gêne Sonore du 28 décembre 2004.

Nous demandons l'application de l'article 49 de la loi Grenelle I : toutes les communes survolées ont droit au développement équilibré et harmonieux de leur population.

Au vu de tous ces chiffres nous demandons au gouvernement de réfléchir à la déserte aérienne de l'Île-de-France au regard de l'augmentation annoncée du trafic aérien et des investissements financiers colossaux (1,6 milliard d'euros) pour améliorer la plate-forme d'Orly moyennant leurs retombées économiques au détriment de la santé des riverains.

### Le Bourget :

L'aéroport est implanté dans un environnement fortement urbanisé et tout particulièrement à l'ouest de la plate-forme. On trouve des lotissements et des logements collectifs dès le bout de piste. De nombreux projets de développement urbain sont actuellement à l'étude, notamment dans le cadre du schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF).

Et pourtant, l'aéroport qui comptait 55 993 mouvements en 2012 dont 6% de vols de nuit, ne bénéficie pas d'un plafonnement en nombre de mouvements. Au contraire son projet de PEB (Plan d'Exposition au Bruit) est basé sur une situation de long terme à 90 000 mouvements. Ce futur PEB est peu contraignant en termes de restrictions d'urbanisme puisqu'il a été retenu l'indice Lden 57 pour la limite de zone C. A ce jour, le PEB n'est toujours pas adopté.

Le PGS (Plan de Gêne Sonore) adopté le 28 décembre 2011 fixe les limites géographiques de l'aide à l'insonorisation. Mais les rentrées de TNSA (Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes) alimentant le fonds d'aide à l'insonorisation sont nettement insuffisantes : il faudra 189 ans pour insonoriser tous les logements situés dans le PGS du Bourget<sup>1</sup>. 40 000 personnes sont situées dans le contour du Lden 55.

Aucune nouvelle restriction d'exploitation n'est intervenue depuis 2011.

### **Mesures à inclure dans un PPBE conforme à la Directive 2002/49/CE**

L'association ADVOCNAR demande l'application de mesures mises en place ailleurs sur des grands aéroports de taille comparable à Roissy Charles de Gaulle, ou ayant fait l'objet d'expérimentation prouvant leur efficacité. Le retour d'expérience montre que ces mesures n'ont pas de conséquences néfastes pour l'économie du secteur, comme le prouve le dynamisme des

<sup>1</sup>Rapport du CGEDD « Étude pour une optimisation de l'insonorisation des locaux au voisinage des aéroports » (2014)

compagnies et gestionnaires d'aéroports dans les lieux sur lesquels ces mesures ont été appliquées.

Autour de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, près de la moitié de la population concernée par le contour de l'indice Lden55 habite dans la frange (Lden57 – Lden55), ce qui fait qu'une réduction de seulement 2 dB de l'indice Lden réduirait considérablement le nombre de personnes impactées, alors que le PPBE proposé prévoit une augmentation de surface et une diminution de population de seulement 1,3%. Cette réduction de 2 dB serait donc un objectif de court terme souhaitable d'un point de vue sanitaire et acceptable d'un point de vue économique. L'objectif de plus long terme sera de pérenniser ce gain, en mettant en place des mesures qui empêchent que les avantages de court terme soient neutralisés par une évolution future des conditions d'exploitation de la principale plate-forme francilienne.

Une analyse coût – bénéfique comme le préconise l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et comme l'exige la directive 2002/49 aurait permis de mettre en lumière ces gains potentiels, ce qui fait défaut sur tous les PPBE présentés par les autorités françaises.

Voici quelques exemples de mesures applicables :

- La réduction des vols de nuit au même niveau que les grands aéroports européens
- L'impossibilité d'effectuer des décollages sans créneaux
- L'augmentation de l'angle d'atterrissage
- La suppression des avions bruyants conformément aux préconisations de l'ACNUSA.
- La poursuite de la pose des retrofits sur les avions de la gamme A320
- La mise en place de la descente continue généralisée
- Ne pas sortir prématurément les trains d'atterrissage et les volets
- La mise en place systématique du décollage en seuil de piste
- L'équilibre des trafics des 2 doublets sans croisement de trajectoires
- La mise en place d'une configuration préférentielle
- Le plafonnement en nombre de mouvements

Un grand nombre de ces mesures sont applicables à Orly et Le Bourget.

#### **Stratégie globale de l'action juridique :**

- le fondement juridique stratégique est le non-respect de la Directive 2002/49/CE pour dénoncer l'absence ou l'insuffisance des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement des trois aéroports franciliens ;
- la première étape consiste à saisir directement le Premier Ministre ;
- la stratégie contentieuse consiste à orienter autant que possible l'action des associations et des communes concernées vers une saisine directe du Conseil d'Etat afin de réduire les délais de jugement et les frais de procédure ;
- l'objectif est de réunir un maximum de communes afin de provoquer une décision du Premier Ministre et de dénoncer avec force la situation de carence de la France auprès des institutions européennes. Les communes pourront se rallier en intervention volontaire.

#### **4 actions juridiques sont prévues :**

- **Action n°1** : demande de transposition complète de la Directive eu égard à l'absence de dispositions permettant d'évaluer la mise en œuvre et les résultats du plan d'action. En effet, on note une insuffisance de transposition de l'article 8§1 de la Directive 2002/49/CE détaillé dans l'annexe V, en ce qui concerne:
  - la stratégie à long terme

- les dispositions envisagées pour évaluer la mise en œuvre et les résultats du plan d'action
- **Action n°2** : demande d'abrogation du PPBE d'Orly,
- **Action n°3** :
  - demande d'adoption d'un PPBE pour Le Bourget conforme à la Directive n°2002/49/CE
  - Recours hiérarchique : recours en annulation du PPBE de Roissy Charles-de-Gaulle qui vient d'être adopté par arrêté inter-préfectoral n°13535 du 16 novembre 2016.
- **Action n°4** : un dépôt de plainte auprès des instances européennes sous plusieurs formes:
  - usage du droit de pétition auprès du Parlement Européen: alerter sur la situation d'infraction à la législation européenne concernant les nuisances sonores liées aux aéroports en Ile-de-France.
  - plainte simple devant la Commission Européenne : informer la Commission du comportement de la France vis-à-vis de la transposition et de la mise en œuvre de la Directive 2002/49/CE en vue d'accélérer une procédure de recours en manquement.
  - plaidoyer informel : échanges informels avec la DGTREN (Direction Générale des Transports et de l'Environnement afin d'informer ses services des conditions dans lesquelles la France met œuvre la Directive 2002/49/CE.

#### **Etapes :**

##### Etape 1 : saisines du Premier Ministre

Pour le secteur d'Orly, les actions 1 et 2 ont été formulées à travers une seule et même saisine adressée au Premier Ministre.

Pour le secteur Roissy CDG/Le Bourget, les actions 1 et 3 ont été formulées à travers une seule et même saisine adressée au Premier Ministre.

Ces courriers de saisine ont été expédiés le 23 décembre 2016, et reçu par les services du Premier Ministre le 26 décembre 2016

##### Etape 2 : recours au Conseil d'Etat et dépôt de plainte auprès des instances européennes

Le Premier Ministre n'ayant pas répondu dans un délai de 2 mois suivant la réception des courriers de saisine, soit à la date du 26 février 2017, une décision implicite de rejet est née.

Un recours en annulation du rejet sera introduit auprès du Conseil d'Etat le lundi 24 avril, soit dans le délai de 2 mois prévu par la loi.

Les communes qui n'étaient pas requérantes dans la saisine initiale seront intervenantes volontaires par mémoire distinct. Ce mémoire en intervention volontaire interviendra au soutien des intérêts de la requête au Conseil d'Etat une fois déposée, afin notamment d'appuyer la réalité factuelle de l'insuffisance des mesures visant à lutter contre les nuisances sonores dues au trafic aérien.

Lancement de l'action n°4, soit le dépôt de plainte auprès des instances européennes : cette action est indépendante juridiquement mais sera menée simultanément avec les recours au Conseil d'Etat pour donner du poids à l'action.