

## Les Brèves

### d'OYE 349



#### Sommaire :

- Edito du Président (p. 1)
- Après la « crise », repartir comme avant ? (p. 2)
  - Après la pollution atmosphérique, le bruit autour des grands aéroports... (p. 2)
- Le Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement de l'aéroport d'Orly (p. 3 et 4)
  - Chiffres et recommandations 2021 de l'ACNUSA (p. 4)

**L'association OYE 349 sera en mesure de répondre à vos questions à la prochaine journée des associations de Sucy, qui devrait se tenir le 5 septembre prochain.**

**L'assemblée générale de l'association devrait quant à elle se tenir dans quelques semaines.**

**Dans l'attente de vous accueillir, portez-vous bien !**

Bonjour à toutes et à tous,

La crise sanitaire a mis en évidence l'incapacité des Etats à prendre une décision radicale, celle de stopper les vols en provenance du premier foyer épidémique. Résultat : le transport aérien est le vecteur principal de la Covid 19. Cette pandémie qui ne compte plus ses morts a par ailleurs engendré une catastrophe économique sans précédent.

Paradoxalement, les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroports réclament et obtiennent des aides considérables, ce qui leur permet d'anticiper officiellement un retour à une croissance débridée du trafic aérien.

Ce n'est plus tenable et complètement déraisonnable. La planète ne supportera pas les émissions de gaz à effet de serre de ce mode de transport, le plus énergivore et le plus polluant du monde par passager transporté. Les conséquences déjà largement perceptibles impacteront les générations futures. « *Nous n'héritons pas de la Terre de nos parents, nous l'empruntons à nos enfants* » écrivait Antoine de Saint-Exupéry.

Après la parution de son bilan des émissions des aéroports en 2018, l'ADEME conduit une étude visant à élaborer un scénario de transition écologique du transport aérien, en collaboration avec le ministère de la transition écologique, la DGAC et 10 comités scientifiques européens. L'agence propose des pistes pour « décarboner » complètement le transport aérien à l'aube de 2050. La marche est très haute ! Le secteur aérien ne pourra pas s'affranchir d'une décroissance de l'offre de transport. Nous reviendrons sur les propositions de l'ADEME dans ce journal.

Les associations comme la nôtre ne demandent pas l'arrêt brutal et définitif du transport aérien mais réclament d'adapter les modes de transport pour des destinations qui pourraient être opérées autrement que par l'avion (exemple : TGV). Plusieurs propositions de loi sur le sujet ont été rejetées à l'Assemblée.

Alors, vous allez me dire, « *cela nous éloigne de notre préoccupation majeure, à savoir, le trafic aérien de l'aéroport d'Orly !* » Eh bien pas du tout, car Orly est le 2<sup>ème</sup> aéroport de France en nombre de mouvements et de passagers, et le 2<sup>ème</sup> en nombre de vols de nuit entre 22h et 6h (ces vols étant concentrés entre 22h et 23h30 en raison du couvre-feu). Enfin, c'est le plus urbanisé d'Europe (voir l'article en 3<sup>ème</sup> page). C'est pourquoi nous demandons :

- La prise en compte de la spécificité d'Orly comme aéroport urbain ;
- L'allongement du couvre-feu à 8 heures consécutives conformément à la recommandation de l'OMS en matière de sommeil ;
- La limitation du nombre de mouvements annuels à 200 000 maximum ;
- L'interdiction des aéronefs les plus bruyants ;
- L'amélioration des procédures de décollage et d'atterrissage.

SIGNEZ la pétition commune aux associations du réseau DRAPO sur le site [www.oye349.com](http://www.oye349.com). L'avion de demain sera propre ou ne sera plus. Bonne lecture du journal et rendez-vous le 5 septembre à la fête des associations de Sucy pour répondre à toutes vos questions.

Luc OFFENSTEIN Président d'OYE 349

## *Après la « crise », repartir comme avant ?*

2024 n'est pas seulement une année olympique (du moins, en théorie). C'est aussi l'échéance annoncée par les prédicateurs du secteur du transport aérien pour un éventuel « retour à la normale » du trafic. Un vœu pieux, quand on sait que ce fichu virus, plutôt « collant » dans son genre, semble disposer de plus d'un variant dans son sac, qu'il soit ouzbek, coréen ou Delta plus-plus. Plus que jamais, vaccin ou pas, le coronavirus adore voyager et ne se fait pas prier pour franchir les frontières, sans pass sanitaire bien sûr. Dans ces conditions, quelles peuvent être les prévisions pour 2024 ? Emettre un pronostic relève de la gageure... Pourtant, certains imaginent déjà le pire et prédisent une croissance soutenue du trafic, comme au bon vieux temps du « monde d'avant », alors que les attentes de la société en matière de protection de l'environnement sont graduellement plus fortes. Quel régime réserver alors au secteur du transport aérien au regard de l'atteinte des objectifs des accords de Paris ? Comment concilier transport aérien et enjeux de développement durable ? C'est à ces questions qu'un rapport intitulé « pouvoir voler en 2050 »\* tente de répondre par une analyse non partisane, basée sur des modélisations et scénarios réalistes émis par des professionnels du secteur.

Le rapport part du principe qu'une valeur limite doit être définie pour les émissions de CO<sub>2</sub> découlant des activités liées au transport aérien. On parle d'un budget, un peu particulier puisqu'il s'agit d'un « budget carbone ». Ce budget est établi en accord avec l'objectif de limitation de l'élévation de la température de 2% par rapport aux niveaux préindustriels. En l'occurrence, il est question de ne pas émettre plus de 21,6 GtCO<sub>2</sub> pour la période 2018-2050 au niveau mondial, pour un « budget » total 171 GtCO<sub>2</sub> (émissions de tous les secteurs d'activité).

Le cadre étant posé, deux scénarios dits de décarbonation, que l'on pourrait aussi appeler « trajectoires de réduction des émissions », peuvent être définis. Le premier scénario table sur un renouvellement de flotte d'avions rapide (15 ans), ainsi qu'une production de carburants dits alternatifs maximale et destinée en priorité au transport aérien. Le second est moins optimiste et prévoit un renouvellement de flotte au bout de 25 ans seulement, tout en prévoyant un accès limité aux carburants alternatifs (à hauteur de 50% de la production mondiale). La mise en œuvre de ces scénarios est alors confrontée à la hausse prévisionnelle du trafic, estimée par défaut à 4% par an à compter de 2024. Le résultat est le suivant : même en mettant en œuvre les scénarios destinés à réduire les émissions, l'augmentation du trafic prévisionnelle a pour corollaire des émissions de CO<sub>2</sub> supérieures au budget défini. Comme pour un ménage, le budget n'est pas tenu. Faut-il alors se serrer la ceinture ?

A vrai dire, la réduction du trafic est la seule solution qui puisse tenir la corde selon les auteurs du rapport. Les scénarios de décarbonation présentés étant déjà optimistes, parier sur des évolutions technologiques complémentaires de nature à réduire les émissions est assez hasardeux, d'autant que ces dernières ne seront pas disponibles avant au

moins la prochaine décennie... Quant aux actions à court terme déjà engagées à la source (décarboner les opérations au sol, remplacer les appareils à turboréacteurs de petite capacité par des turbopropulseurs à hélice), leur impact demeure négligeable. En bref, « une sobriété dans les usages s'impose ».

Cette sobriété ne passe pas nécessairement par un arrêt complet du transport aérien comme certains le prônent d'une manière caricaturale, sauf si des mesures ne sont pas mises en œuvre dans un délai court. Il est tout d'abord possible d'adapter l'offre de transport en actionnant des leviers comme la densification des cabines, la suppression de l'offre aérienne dès lors qu'une alternative ferroviaire raisonnable existe ou encore la refonte du système des miles. Bien sûr, ces mesures doivent s'inscrire dans une politique transnationale de long terme et ne pas défavoriser les acteurs nationaux. Elles ne peuvent également suffire à elles seules, si bien que d'autres actions peuvent être privilégiées s'agissant de l'adaptation de la demande de transport. Au-delà d'initiatives fortes de sensibilisation du grand public et d'incitation à la réduction du nombre de déplacements, une réglementation des usages par la limitation de l'activité (limitation de créneaux aéroportuaires, encadrement des subventions...) ou la restriction de la demande (allocation de droits de voyager, modification du « signal-prix »...) peuvent contribuer à se rapprocher des objectifs fixés. En clair, seule une approche globale et engagée à court terme peut permettre de limiter les dégâts et ne pas subir la réduction du trafic.

Bien sûr, toute mesure susceptible de réduire le trafic sur la durée a inmanquablement un impact sur l'emploi rattaché aux secteurs du transport aérien et de l'industrie aéronautique. Les réductions d'effectifs ont déjà débuté chez certains transporteurs comme Air France (sous forme de départs non remplacés) et les emplois dans les fonctions support sont également affectés, de manière souvent plus dure. Moins de trafic implique de surcroît une réduction de la taille des flottes, conçues et construites par l'industrie aéronautique, avec une activité moindre à la clé. Face à ces périls, les auteurs du rapport louent la planification, avec des accompagnements ciblés à la reconversion de certaines activités. Les chantiers sont nombreux et complexes, comme cette idée de création d'une alliance industrielle pour le climat, chargée de réallouer des capacités productives sous-utilisées pour produire des équipements nécessaires à la transition énergétique. Tout reste à faire...

En bref, nous voici face à un constat, ainsi que des hypothèses de travail et implications possibles face au grand défi de notre siècle. Des efforts s'imposent finalement au transport aérien, pour qu'il puisse encore faire rêver. Au travail !

*Maxime Andrieux*

\* Le rapport objet de cet article est disponible à l'adresse suivante : <https://theshiftproject.org/article/quelle-aviation-dans-un-monde-contraint-nouveau-rapport-du-shift/>

## ***Après la pollution atmosphérique, le bruit autour des grands aéroports, l'autre défaillance de l'état français !***

Le 9 mars dernier, l'UFCNA, OYE 349, le collectif Alerte Nuisances Aériennes et 15 autres associations ont saisi le Président de la République et le Premier Ministre d'une demande d'application de la législation européenne.

La France ne respecte pas le règlement UE 598/2014, entré en application en 2016 ! Ce dernier impose aux États membres de réaliser, ou de faire réaliser, une étude d'approche équilibrée pour chacun des aéroports où sont opérés plus de 50 000 mouvements d'aéronefs de plus de 34 tonnes par an, dès lors qu'un problème de bruit a été identifié ou qu'une nouvelle restriction d'exploitation est envisagée. Cette étude permet de retenir plusieurs mesures ou combinaisons de mesures pour réduire le bruit autour des aéroports.

En France, 9 aéroports sont concernés de façon obligatoire : Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Lyon-St-Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Toulouse-Blagnac. Aujourd'hui, certains d'entre eux ont engagé une telle étude, mais la démarche est loin d'aboutir. Pour les autres, pire encore, elle n'est pas planifiée.

Aucune autorité indépendante n'a été désignée par l'Etat pour la conduite des études, en totale contravention avec le Règlement, les exploitants d'aéroports et la DGAC étant à la manœuvre. Les cartes stratégiques de bruit des aéroports, nécessaires pour identifier un dépassement des valeurs limites de bruit, n'ont pas été révisées, ni publiées. L'Etat français est donc en infraction vis-à-vis du Règlement.

Conséquence pour les populations impactées par le trafic de ces aéroports, aucune mesure de réduction réelle et tangible du bruit aérien n'est envisagée alors que les conséquences sanitaires, bien documentées grâce à l'étude épidémiologique DEBATS, nécessitent d'agir sans tarder.

C'est pourquoi les associations requérantes, par l'intermédiaire de leur avocat, Maître Louis COFFLARD, ont saisi le Président de la République et le Premier Ministre d'une demande

- d'injonction aux préfets compétents de faire réaliser et publier, dans les meilleurs délais, une étude d'approche équilibrée pour les 9 aéroports concernés, de réexaminer la pertinence des cartes stratégiques de bruit et de les publier ;
- de désignation de la ou les autorité(s) administrative(s) indépendante(s) en charge de la conduite des études d'approche équilibrée pouvant conduire à l'établissement de restrictions d'exploitation.

### **Le Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement de l'aéroport d'Orly**

Dans le cadre de la Directive 2002/49 CE, chaque Etat membre de l'Union européenne doit élaborer pour les aéroports recevant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements par an des cartes stratégiques de bruit (CSB), dans le but d'élaborer ensuite le Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE).

Celui-ci est révisable tous les 5 ans.

Pour accompagner la construction du PPBE, le Règlement UE 598/2014 utilise les lignes directrices appelées « Approche équilibrée » fixées par l'OACI, à savoir :

- la réduction à la source du bruit des avions ;
- la planification et la gestion de l'utilisation des sols ;
- les procédures opérationnelles d'exploitation de moindre bruit ;
- en dernier recours, les restrictions d'exploitation : limitation du nombre de mouvements, couvre-feu, interdiction de catégories d'avions bruyants par exemple.

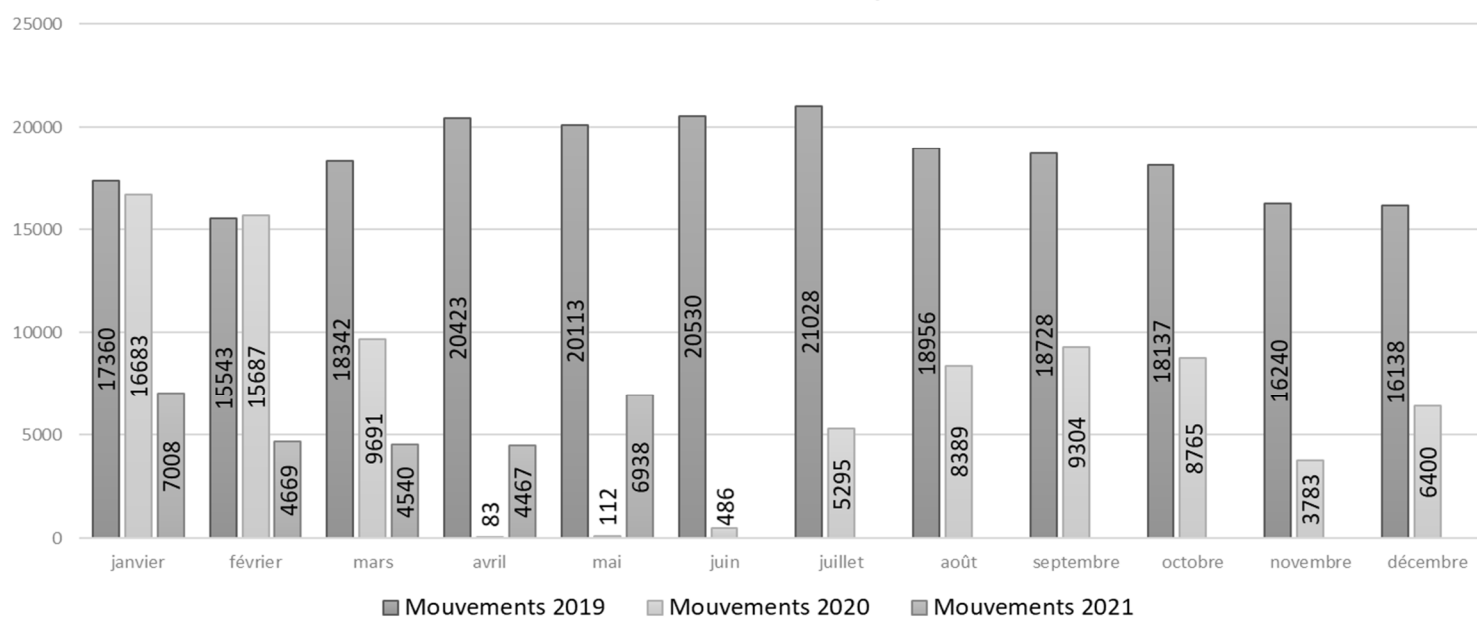
Le premier PPBE d'Orly a couvert la période 2013-2018.

(suite page précédente)

Le 2<sup>ème</sup> PPBE devant couvrir la période 2018-2023 n'est toujours pas finalisé, et pour cause ! Les CSB montrent une grosse augmentation du bruit, avec un doublement des surfaces impactées et un doublement des populations exposées à une moyenne de bruit supérieure au Lden55. Conclusion : c'est donc un échec patenté du 1<sup>er</sup> plan 2013-2018.

La seule réponse apportée par la DGAC est d'augmenter les contraintes d'urbanisme par le biais d'une révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB). Pour autant, pas de réelles avancées chiffrées pour une réduction significative du bruit. Ces dispositions ont soulevé un tollé général du côté des associations et des élus. Le Préfet a proposé de retravailler le document. Nous avons manifesté notre mécontentement le jeudi 3 juin devant la Maison de l'environnement d'Orly avec de nombreux élus et représentants des associations et nous comptons bien peser avec énergie sur le nouveau PPBE qui doit effectivement déboucher sur une réelle diminution des nuisances. Affaire à suivre ...

### Trafic de l'aéroport d'Orly pour les années 2019, 2020 et 2021 (en nombre de mouvements)



### Recommandations 2021 de l'ACNUSA

Les nouvelles recommandations de l'ACNUSA pour réduire les nuisances qui impactent la santé, l'environnement et le climat sur et autour des aéroports, viennent de paraître. Elles visent à :

- réduire les nuisances sonores ;
- améliorer la connaissance des nuisances sonores ;
- éviter et compenser les nuisances sonores ;
- améliorer la qualité de l'air et des milieux ;
- sécuriser les fondements de la lutte contre les nuisances aéroportuaires.

Pour plus d'informations sur ces recommandations : [Lien à venir](#)

**Adhérez à OYE 349**

**Bulletin à envoyer à : « Association OYE 349 »**

**30 Chemin du Bois Clary 94370- Sucy-en-Brie**

**Tel : 01 45 90 85 53 – mail : oye349@wanadoo.fr – site internet : www.oye349.com**

**NOM :** ..... **Prénom :** .....

**Adresse :** ..... (joindre un chèque de 14 euros)