

ANALYSE DE L'EIAE

Dans un premier temps, Bruitparif a conduit une analyse des scénarios présentés dans l'EIAE et a pu faire les principales observations suivantes:

En matière de méthodologie :

- Les scénarios de l'EIAE n'ont pas été évalués par rapport au principal objectif quantitatif de réduction du bruit nocturne qui était prévu dans le PPBE (diminution d'au moins 6 dB du L_n moyen au sein du périmètre $L_n > S0$ dB(A)).
- Comme indicateur de maîtrise du nombre d'événements sonores, l'EIAE a fait le choix de retenir l'indicateur NA70 (nombre d'événements dont le L_{Amax} excède 70 dB(A)). Il conviendrait plutôt de donner les résultats selon plusieurs seuils (NA60, NA65, NA70, NA75...) ou de présenter la distribution des survols par plage de niveaux L_{Amax} .

Concernant les hypothèses des scénarios:

- Le rythme de renouvellement de la flotte par des avions de nouvelle génération dans les scénarios fil de l'eau, A et B semble optimiste au regard de leur composition actuelle.
- Le scénario C est présenté comme entraînant une dégradation du rythme de renouvellement de la flotte par rapport au renouvellement « fil de l'eau », il semblerait nécessaire de détailler les hypothèses qui sous-tendent ce pronostic.
- Le scénario Cd'un couvre-feu débutant à 23h reviendrait, selon l'EIAE, à supprimer (décaler en journée) 18 aéronefs par nuit. Or, seuls 6 mouvements d'aéronefs se produisent en moyenne sur le créneau 23h-23h30 par nuit. Il s'agit là d'une différence très importante (du simple au triple) qui conditionne fortement les résultats et qui mériterait des développements plus précis.

Concernant l'évaluation des impacts socio-économiques:

- Dans le chiffrage des impacts socio-économiques réalisés dans l'EIAE, il conviendrait de tenir compte des coûts évités collectivement par la société du fait des réductions des expositions au bruit lié au trafic aérien et de les mettre en face des impacts économiques et sociaux chiffrés pour les compagnies aériennes.

ÉVALUATION COMPLÉMENTAIRE DES SCÉNARIOS DE L'EIAE

Dans un second temps, Bruitparif s'est attaché à compléter les évaluations des impacts acoustiques et sanitaires des scénarios de l'EIAE à l'aide de l'indicateur L_n afin de déterminer le scénario le plus performant quant à l'objectif fixé dans le PPBE d'une réduction de 6 dB au sein du périmètre $L_n > S0$ dB(A).

Cette évaluation a été produite au niveau de huit sites de mesure de Bruitparif dont deux situés au sein du périmètre $L_n > S0$ dB(A) autour de l'aéroport de Paris-Orly, à savoir le site de Champlan à l'ouest et le site de Villeneuve-le-Roi à l'est. Cette évaluation a reposé exclusivement sur l'exploitation des données d'observation qui y sont collectées, faute d'avoir pu disposer des informations et hypothèses nécessaires pour réaliser des modélisations.

Des trois scénarios de l'EIAE, seul le scénario Coffre tout d'abord une demi-heure de plus la nuit (entre 23h et 23h30) sans aucun événement sonore lié au trafic aérien pouvant perturber le sommeil des riverains.

C'est également le scénario C qui permet d'obtenir les réductions les plus fortes de l'indicateur L_n en 2027 (3,3 dB(A) pour les deux sites). Vient ensuite le scénario B (2,1 dB(A) en moyenne) puis le scénario A (1,8 dB(A) en moyenne).

À l'horizon 2029, l'écart entre les trois scénarios se resserre: seulement 0,6 dB(A) les séparent en matière d'impact sur l'indicateur Ln. En effet, le premier scénario permet une diminution de 2,8 dB(A), le deuxième une diminution de 3,0 dB(A) et le troisième une diminution de 3,4 dB(A).

Toutefois, des différences beaucoup plus importantes apparaissent quand on entre dans les détails des situations. Les scénarios A et B sont surtout efficaces dans la configuration de décollage, le scénario B étant celui qui permet d'obtenir les réductions les plus fortes dans cette configuration. Le scénario C est le seul, quant à lui, à permettre de diminuer significativement et de manière équilibrée le bruit nocturne (de plus de 3 dB(A) dès 2027) dans les deux configurations de survols, ce qui représenterait pour les riverains une amélioration permanente, et non uniquement lorsqu'ils sont survolés en régime de décollage (ce qui représente 40% du temps à Villeneuve-le-Roi et 60% du temps à Champlan).

Dans tous les cas, l'effet reste largement inférieur à l'objectif du PPBE en termes de réduction du bruit: une diminution de 6 dB(A).

MESURES ALTERNATIVES OU COMPLÉMENTAIRES

Pour atteindre cet objectif fixé dans le PPBE E3, il conviendrait donc de combiner les mesures ou d'envisager des mesures alternatives ou complémentaires aux mesures identifiées dans l'EIAE.

À cet effet, Bruitparif a étudié une variante de mise en œuvre d'un élargissement du couvre-feu à 23h. Cette variante (variante D) reprend les hypothèses du scénario A de l'EIAE pour l'évolution de la flotte, et applique une extension du couvre-feu à 23h pour les départs et les arrivées, en supprimant uniquement les mouvements survenant après 23h, ce qui concerne 6 vols en moyenne par nuit. Une telle variante de mise en œuvre du couvre-feu à 23h permettrait des réductions de l'indicateur Ln un peu plus faibles que le scénario C en moyenne à l'horizon 2027, mais permettrait de dépasser, en moyenne sur les deux sites, la réduction permise par le scénario C à l'horizon 2029. Les performances seraient moindres en configuration atterrissage que le scénario C mais meilleures en configuration décollage.

Bruitparif a ensuite listé un certain nombre de mesures complémentaires de réduction du bruit qui avaient été mentionnées dans le PPBE de l'aéroport de Paris-Orly, mais qui n'ont pas été reprises dans les scénarios de l'EIEA, à savoir:

- Le respect strict du couvre-feu ;
- L'allongement de la piste 3 d'un kilomètre vers l'ouest;
- La mise en œuvre de procédures de montée continue;
- La sortie tardive des trains d'atterrissage;
- La généralisation des descentes continues à Orly.

Pour chacune de ces mesures, des premières orientations ont été fournies quant aux bénéfices potentiels sur le plan acoustique qu'elles pourraient apporter.

Sur la base de ces premiers éléments, il semble qu'au moins deux de ces mesures pourraient contribuer de manière significative à diminuer le bruit : l'allongement de la piste 3 et la sortie tardive des trains d'atterrissage. Des études complémentaires seraient précieuses pour préciser leur impact et identifier la manière dont leurs effets pourraient se combiner à ceux des différents scénarios de l'EIAE ou de la variante D étudiée par Bruitparif. Ces études nécessitent des modélisations qui ne sont possibles qu'à la condition de disposer de données qui ne nous ont pas été transmises. Mais ce n'est qu'en conjuguant de telles mesures qu'il semble possible d'atteindre les objectifs du PPBE.

En conclusion, voici les points sur lesquels Bruitparif souhaite insister :

Aucun des scénarios de l'EIEA ne permet d'atteindre les objectifs sur le niveau sonore. En particulier, le scénario A, préféré par l'État, apporte des améliorations substantielles, mais reste

insuffisant. Pour y parvenir, il est donc nécessaire d'explorer des pistes qui sortent de celles discutées dans l'EIAE.

Bruitparif propose d'une part un scénario alternatif (variante D) qui pourrait être plus performant à l'horizon 2029 que le scénario C, tout en étant moins contraignant pour les compagnies aériennes, mais qui demande une amélioration de la gestion aéroportuaire des retards à l'arrivée.

Bruitparif a étudié d'autre part 5 options supplémentaires. Malgré les incertitudes, il semble qu'au moins deux de ces options pourraient contribuer de manière significative à diminuer le bruit pour les riverains : l'allongement de la piste 3 et la sortie tardive des trains d'atterrissage. Des études complémentaires seraient précieuses pour vérifier leur impact. Il s'agirait notamment d'identifier, si ces options, cumulées aux mesures de l'un des scénarios de l'EIAE (A, B, C) ou de la variante étudiée par Bruitparif (variante D), permettrait de construire une trajectoire qui se dirige vers l'objectif de réduction de 6 dB(A) du bruit sur la période nocturne.