

« Les grands aéroports français ne peuvent pas être moins-disants sur le plan environnemental que les aéroports voisins »

Gilles Leblanc :: 18/05/2023



Alors que le gouvernement envisage par [un décret relatif à la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires](#) pris par le ministre des transports de mettre en œuvre une approche équilibrée pour tous les grands aéroports de l'Union européenne, certains professionnels du secteur renâclent et critiquent la mesure. Cette approche est pourtant préconisée depuis plus de vingt ans par l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI), agence spécialisée de l'Organisation des Nations unies.

La libéralisation du transport aérien a permis une croissance exceptionnelle du transport aérien en Europe, mais les impacts sanitaires de cette croissance exacerbent les tensions sur les territoires les plus directement concernés qui sont souvent les territoires les plus défavorisés des métropoles qui bénéficient d'un grand aéroport. Ces impacts sanitaires ont un coût parfaitement mesurable dans les comptes de la nation.

Sauf à souhaiter alimenter les tensions et provoquer la « *haine de l'avion* », la plupart des professionnels sont conscients que le développement des trafics en Europe doit maintenant être raisonnable et qu'une

approche réellement équilibrée est nécessaire pour permettre aux aéroports de servir loyalement leurs territoires.

L'objectif, une réduction des émissions à la source

Le premier principe est la mobilisation optimale de l'ensemble des leviers mobilisables par les professionnels. Cela passe par une réduction des émissions à la source, une optimisation des procédures opérationnelles de navigation aérienne en approche, au sol et au départ des aéroports. Une planification et une programmation soutenables des opérations sont également préconisées. Pour chaque aéroport, les engagements des professionnels sont consignés tous les cinq ans dans les plans de prévention du bruit dans l'environnement de chaque grand aéroport.

Lire aussi : Article réservé à nos abonnés [Les aéroports à la peine et de plus en plus contestés](#)

Nous sommes actuellement à la fin de la troisième échéance (2018-2022) prolongée en 2023 en raison du Covid-19. A la fin de chaque échéance, il appartient aux préfets d'approuver et de publier les cartes stratégiques de bruit. La comparaison des cartes 2016 et 2022 permet de mesurer les résultats concrets obtenus et d'apprécier objectivement s'il y a eu amélioration ou dégradation de la situation locale.

Le second principe repose sur le fait que si les actions engagées par les opérateurs n'ont pas permis d'atteindre les objectifs sanitaires locaux, des mesures de restrictions d'exploitations sont à envisager. Cependant avant d'être prises, ces mesures doivent être soumises à des études d'impact. Il s'agit bien de permettre aux pouvoirs publics d'apprécier le rapport coût-efficacité des mesures envisagées avant de décider de celles à mettre en œuvre.

La France premier marché européen des compagnies à bas coûts

Afin d'éviter que les décisions soient prises sous la pression des lobbyistes, le règlement européen impose que la sincérité de la démarche (choix des scénarios soumis à étude d'impact et qualité de l'étude d'impact) soit garantie par une autorité compétente et indépendante des parties prenantes. Il est regrettable que certains professionnels fassent pression, en agitant des chiffons rouges, pour retarder la mise en œuvre dans notre pays d'un règlement européen adopté depuis près de dix ans.

Lire aussi : [Une manifestation contre l'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin rassemble plus de 300 opposants](#)

La France est devenue le principal marché européen des compagnies à bas coûts. Certaines pratiquent des prix anormalement bas. Nos grands aéroports ne peuvent pas être durablement moins-disants sur le plan environnemental que les aéroports voisins au détriment de la santé des populations des territoires qu'ils servent.

Lire aussi : Article réservé à nos abonnés « [Le gouvernement refuse toujours de prendre de vraies mesures pour réduire le trafic aérien face à l'urgence climatique](#) »

Les professionnels de l'aéronautique, comme les autres parties prenantes, doivent accepter que les préfets établissent, après une concertation locale, un ou plusieurs scénarios de régulation susceptibles

de permettre de régler les problèmes. Ils doivent également accepter que les études d'impact de ces scénarios soient réalisées de manière indépendante, professionnelle et loyale.

Une approche équilibrée du développement de chaque aéroport

Sur la base de ces études d'impact, les parties prenantes et, plus largement, le public seront correctement éclairés sur le rapport coût/efficacité des mesures envisageables. La concertation pourra avoir lieu sur des bases objectives et les pouvoirs publics auront les éléments pour décider.

Les professionnels de l'aéronautique ont, collectivement, intérêt à une approche réellement équilibrée du développement de chaque aéroport. Il serait regrettable que la vision court-termiste de certains acteurs alimente les tensions locales. Un dialogue local serein et constructif sur la base des résultats des études d'impact des mesures de régulation envisageables est souhaitable lorsque les actions des opérateurs n'ont pas été suffisantes pour réduire les impacts sanitaires de leurs activités.

De nombreux aéroports importants dans le monde ont un cadre de régulation environnementale connu et respecté par les compagnies aériennes. Nous sommes tout à fait capables de faire de même.

[Gilles Leblanc](#)(président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares /Acnusa)