



Environnement

Quelles sont les consommations et les émissions d'un aéroport ?

	Principales consommations	Principales émissions	
Décollage et atterrissage des avions <i>[compagnies aériennes]</i>	carburants	bruits des moteurs gaz d'échappement	1
Accès et accueil des passagers Gestion des aéroports <i>[ADP, compagnies aériennes, commerces]</i>	électricité eau potable carburants chauffage	cartons, plastiques, gaz d'échappement des véhicules et rejets des centrales d'énergie, eaux usées	2
Fret <i>[sociétés de manutention]</i>	électricité carburants emballages	cartons, plastiques, métaux, déchets toxiques, gaz d'échappement, pollution des eaux de pluie	3

1992

Lancement du premier plan environnement entreprise

1994

Premier bilan environnement

1995

Mise en service de Sonate

1996

Lancement du tri sélectif des déchets et ouverture des maisons de l'environnement

1997

Mise en service du STEP d'Orly et lancement du programme de reconquête paysagère de CDG

Notre politique, nos missions

Bruit

- Surveiller** les niveaux sonores autour des plates-formes
- Prévoir et modéliser** les niveaux sonores du futur trafic
- Satisfaire** le droit à l'information des riverains
- Participer** au dialogue avec les partenaires du transport aérien

Air

- Réduire** les émissions de nos propres activités (production d'énergie et flotte de véhicules) et promouvoir les meilleures technologies auprès des autres acteurs du transport aérien
- Surveiller** la qualité de l'air à l'intérieur de nos installations
- Informier** les riverains et les pouvoirs publics



	Principales consommations	Principales émissions
Préparation et maintenance des avions <i>[compagnies aériennes, pétroliers, escale, ADP]</i>	électricité eau potable carburants divers produits de service aux passagers produits chimiques	bruit essais moteurs gaz d'échappement déversements accidentels d'hydrocarbures produits de dégivrage et eaux usées déchets des retours avions déchets toxiques
Entretien, construction des infrastructures <i>[ADP]</i>	électricité eau potable carburants matériaux de construction engrais, désherbants	gravats déchets toxiques gaz d'échappement pollution accidentelle des eaux de pluie déchets verts

1998	1999	2000	2001	2002	2003	2005
<i>Charte de l'environnement sonore à CDG</i>	<i>Mise en service du STEP de CDG (versant Marne), politique d'achat de véhicules propres et charte des entreprises publiques pour le développement durable</i>	<i>Charte de l'environnement sonore à Orly</i>	<i>Certification ISO 14 001 d'ADP à CDG Collecte sélective des déchets spéciaux, nouvelle cogénération, modernisation du système de surveillance du bruit,</i>	<i>Nouvelle politique de tri des déchets et certification ISO 14 001 d'ADP à Orly</i>	<i>Certification ISO 14 001 d'ADP au Bourget</i>	<i>Système de management environnemental dans les principales entreprises de l'aéroport</i>

Eau

Optimiser les consommations d'eau potable dans les process

Capter et traiter les pollutions des eaux pluviales dès qu'elles sont générées

Rejeter des eaux qui préservent le milieu naturel

Informers les riverains et les acteurs locaux

Déchets

Organiser et optimiser le tri sélectif des déchets banals, en particulier par des actions de sensibilisation et des tarifications incitatives

Réduire la production des déchets générés par ADP

Promouvoir la mise en place de filières d'élimination des déchets spéciaux

Sols et espaces verts

Insérer l'aéroport dans son voisinage par une transition paysagère

Baliser le circuit des 70 millions de passagers annuels, des échangeurs de l'autoroute jusqu'aux hublots des avions.

Améliorer le cadre de vie des 100 000 employés pour susciter le respect de chacun vis-à-vis de l'environnement

Jean-Marie Machet



Ingénieur en chef
au Laboratoire d'ADP

“Un autocontrôle de qualité”

L'évolution du bruit à la source est très sensible pour les avions lourds. Par exemple, entre les B747-200 et B747-400, motorisés de manière standard, on gagne trois dB au décollage -soit une division par deux de l'énergie sonore- et cinq dB en approche. Pour les avions commerciaux plus légers, les gains sont plus sensibles au décollage, mais insignifiants en approche. Ainsi, entre un B737-200 et un B737-300 et leur motorisation standard correspondante, on gagne 5,4 dB au décollage grâce à l'amélioration de la technologie, mais on en perd 1,5 en approche compte tenu du grossissement de l'appareil.

L'ODACI a créé l'année dernière un chapitre plus exigeant (le chapitre 4) pour la certification acoustique des avions. Cela montre les progrès accomplis : nous allons pouvoir nous orienter vers l'élimination progressive des avions du Chapitre 3 les plus bruyants.

A nous de faire évoluer en conséquence notre réseau de mesure du bruit pour suivre l'amélioration de ces nouveaux avions. Et surtout, s'assurer de la qualité de nos mesures, une sorte de «contrôle du contrôle», par les analyses indépendantes de l'ACNUSA, ou encore de l'AFAQ qui a certifié notre réseau de mesure ISO9002

ENVIRONNEMENT

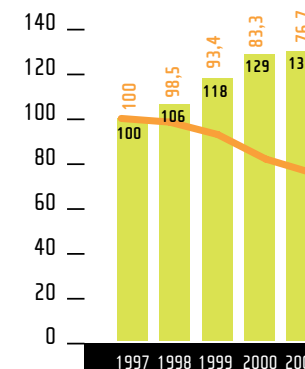
bruit

CDG : maîtriser l'évolution du bruit

Nuisance éminemment perceptible sur un aéroport, le bruit est aussi celle qu'ADP peut le moins réguler. Il s'agit donc de surveiller les niveaux de bruit et la réglementation, en collaboration avec l'ACNUSA puis de communiquer les résultats aux riverains et aux autorités locales. ADP participe aussi à l'organisation de groupes de travail sur la réduction du bruit à la source par des dispositifs variés, allant de l'interdiction de certains avions à la réalisation de protections sonores sur l'aéroport.

Evolution de l'indicateur global de bruit (sur 24h)

Indice 100 en 1997

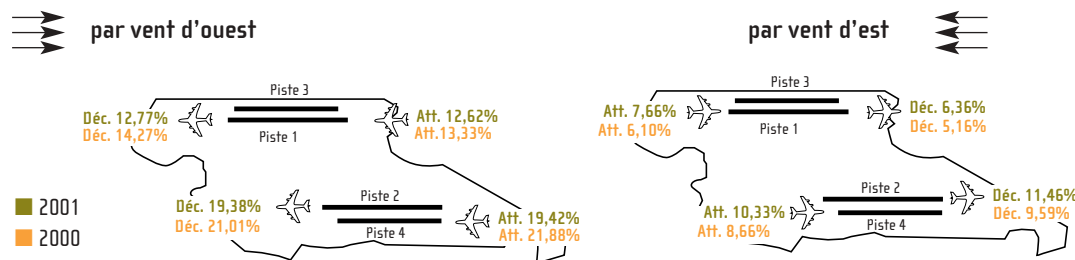


source DGAC

■ Evolution du trafic
— Indicateur global 24h

L'indicateur global est calculé en comparant par rapport à 1997 l'énergie sonore des avions au décollage d'une part, à l'atterrissage d'autre part. C'est un des indicateurs suivis par la DGAC pour orienter les politiques publiques. En 1998, sa valeur élevée a conduit les autorités à prendre un arrêté fixant des quotas d'avions bruyants par compagnie.

utilisation des seuils de pistes [en % du total des mouvements]



L'orientation du vent définit le sens de décollage des avions. Il influe sur la gêne ressentie. Lors des atterrissages, celle-ci est plus importante loin de l'aéroport, tandis que lors des décollages, elle est sensible proche des pistes. A CDG, en 2001, les vents dominants provenaient d'ouest à 64%, d'est à 36%.

Zoom

Des stations de nouvelle génération

Six nouvelles stations viennent renforcer le réseau de mesure déjà existant. Ces stations automatiques, dont les emplacements ont été approuvés par l'Acnusa, sont reliées par réseau à un ordinateur central à partir duquel sont collectées les données. Certains résultats des mesures seront consultables dans les maisons de l'environnement. Ils servent aussi à la recherche d'infractions et seront intégrés dans le futur système qui remplacera SONATE, l'actuel système d'enregistrement du bruit des avions. En cas d'infraction, il est ainsi possible d'identifier la compagnie responsable et l'Acnusa peut prononcer des sanctions à son égard.

Des stations de mesure temporaires ont également été installées en 2001 à la demande des communes aux alentours de Roissy, à Stains, la Frette-sur-Seine, Monthyon, Villeneuve-la-Garenne et au Vésinet.



Des niveaux de bruit globalement en baisse

En 2001, le réseau de mesure de bruit des avions comportait 14 stations opérationnelles sur toute l'année, dont trois dédiées à la surveillance des essais moteurs.

Par rapport à l'année de référence 1997, il apparaît globalement une diminution des niveaux sonores sur 24h, sauf à Gonesse avec +0,1 dB(A) et à Sarcelles, avec un niveau stable. Cette amélioration est principalement due au retrait progressif des avions les plus bruyants.

Les augmentations au sud-ouest depuis 1997 peuvent être attribuées à une plus grande utilisation du doublet sud par rapport aux pistes nord (60% contre 40% lors des décollages face à l'ouest). La fin des travaux des pistes nord en 2000 a amélioré la situation, avec une baisse de 1,4 dB(A) à Gonesse entre 2000 et 2001. La mise en service régulière des pistes nord devrait à l'avenir entraîner une meilleure répartition entre le nord et le sud.

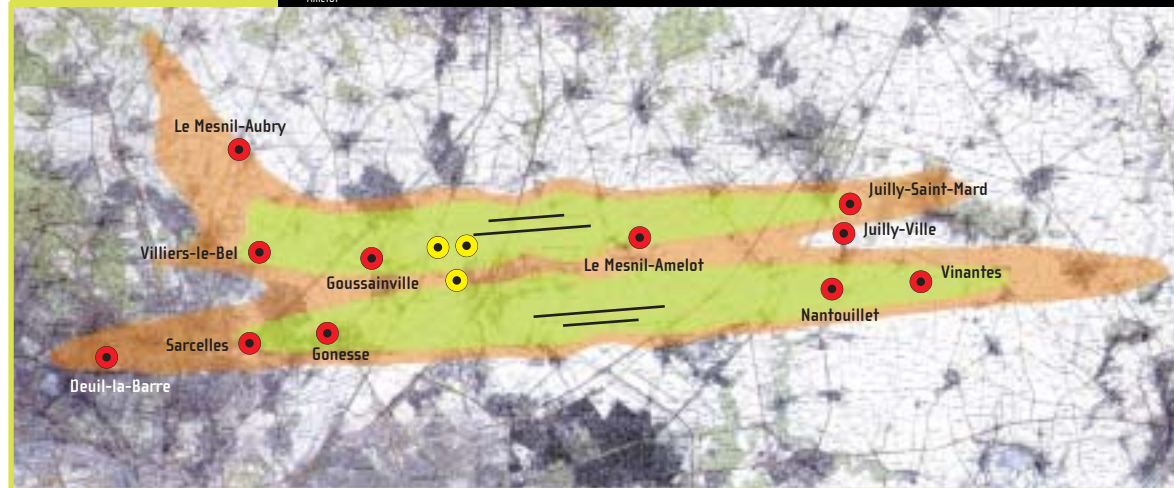
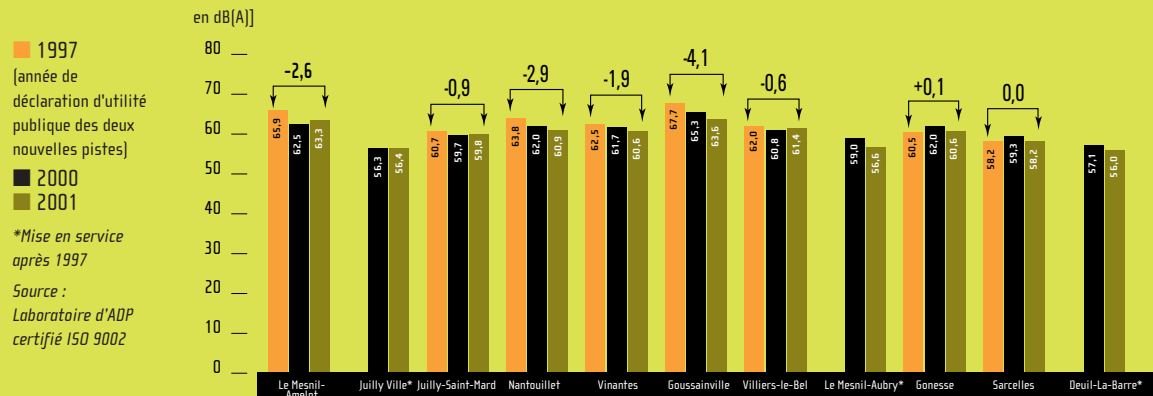
Essais moteurs : nette amélioration

Les nouvelles aires d'essais moteurs ont été construites en 2000 sur une zone éloignée des habitations et équipée de protection contre le bruit. Trois stations surveillent en permanence le bruit des essais moteurs, dont l'une située près des premières habitations. Cette dernière enregistre en particulier tous les événements sonores supérieurs à 55 dB(A) survenant entre 22h00 et 06h00. Ces événements correspondent aux activités de l'aéroport générant une nuisance : essais moteurs, fonctionnement des groupes électrogènes, tracteurs des avions, etc. Les essais moteurs sont interdits entre 23h00 et 05h00, et réglementés entre 22h00 et 23h00 et 05h00 et 06h00.

Les enregistrements montrent qu'aucun événement sonore est survenu en 2001 sur cette tranche horaire à Roissy contre 8 en 2000 et 11 en 1999.

Réseau de mesure du bruit des avions comparaison 1997/2000/2001 tous mouvements confondus

Les valeurs en dB(A) correspondent aux valeurs moyennes du bruit ambiant (encore appelées Laeq, 24h). Une différence de +3dB(A) correspond à un doublement du niveau sonore.



- Station de mesure de bruit (survol)
- Station de mesure de bruit (essais moteurs)

LDEN

- Les courbes d'environnement sonore portent sur le trafic réalisé en 2001. Elles sont calculées selon le nouvel indice européen LDEN recommandé par l'Acnusa : la gêne sonore nocturne 22h - 6h est mieux prise en compte avec une pondération de +10dB(A) ainsi que la soirée 18h - 22h (+5 dB(A)).
- >55 dB(A)
- >60 dB(A)

www.adp.fr

pour connaître les mesures de bruit chaque trimestre

ESSAIS MOTEURS EN COURS

Roger Léron



Président de l'ACNUSA

“De fortes attentes...”

Le bilan que nous faisons de l'année écoulée est double : nos préoccupations sont mieux prises en compte par les acteurs du transport aérien, mais la mise en œuvre de nos recommandations, tant par les pouvoirs publics que par les gestionnaires, est beaucoup trop lente.

Ainsi, la réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne a permis de fixer la constitution du dossier et le cadre des débats entre professionnels, élus et représentants d'association.

Cependant, les demandes d'information sont telles qu'il faut aujourd'hui se donner tous les moyens humains et techniques d'y répondre. Il en va de la crédibilité générale de l'administration et des gestionnaires.

Sur les principales plateformes, nos recommandations sur le système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires et sur la diffusion des informations vont être mises en œuvre dès la fin de cette année. Je souhaite qu'ADP qui avait une avance dans ce domaine, puisse continuer à répondre aux très fortes attentes des franciliens.

ENVIRONNEMENT

bruit

CDG : les actions fortes contre les infractions

La réduction du bruit sur les aéroports passe par un ensemble de mesures impliquant une nécessaire coopération de nombreux acteurs - les pilotes, les contrôleurs, les compagnies aériennes, la DGAC, ADP - sous le contrôle de l'ACNUSA. Chacun peut en effet, à son niveau, contribuer à diminuer cette nuisance, que ce soit par l'exploitation d'avions moins bruyants, par le respect de procédures de vol strictes ou par la réglementation des vols.

7,5 millions d'euros

ont été versés par l'ADEME en 2001 pour insonoriser 627 logements autour de CDG

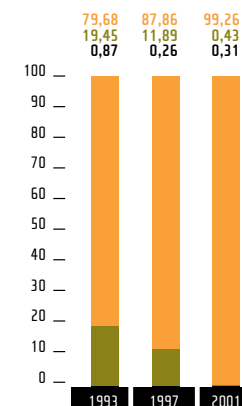
www.ademe.fr

pour tout complément sur l'aide à l'insonorisation

1,96 million d'euros

ont été versés par ADP au fonds de compensation des nuisances aéroportuaires de CDG. Cette somme est reversée aux communes riveraines selon des critères réglementaires. Elle n'est pas affectée à un budget spécifique.

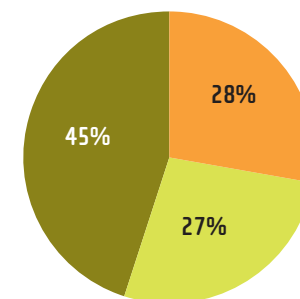
Evolution du trafic par chapitre de l'OACI [en % du nombre de mouvements]



- chapitre 3
- chapitre 2
- non classés ou non certifiés

Les avions les plus bruyants, classés chapitre 2 par l'OACI, ont presque disparu de Roissy-CDG, suite à la politique des quotas dégressifs par compagnie décidée en 1998. A noter également la reprise des vols Concorde en octobre 2001.

Causes des infractions sur Roissy-CDG et Le Bourget



- arrivées*
- départs*
- déviations de trajectoire

*non respect du couvre-feu pour les avions les plus bruyants (chapitre 2)

Zoom

Des amendes contre les infractions

126 infractions au règlement d'usage de l'aéroport ont été notifiées sur CDG en 2001 et 23 au Bourget, ce qui représente une baisse de 42% par rapport à 2000. L'Acnusa estime que cette baisse est imputable, d'une part à la baisse de trafic, d'autre part au renouvellement progressif de la flotte avec des appareils moins bruyants. Les mesures visant à interdire les avions les plus bruyants du chapitre 3 et ceux du chapitre 2 le jour, devraient permettre de réduire encore le nombre d'infractions en 2002.

Bilan 2001 des amendes à Roissy-CDG et au Bourget

Pourcentage de relaxe sur les dossiers traités par l'Acnusa
30 %

Moyenne des amendes infligées
6850 euros

Pourcentage d'amendes au montant maximum (12200 euros)
30%

Recouvrement
34 %

source : Acnusa

www.acnusa.fr

pour toute information complémentaire sur les nuisances sonores autour des aéroports et sur les infractions



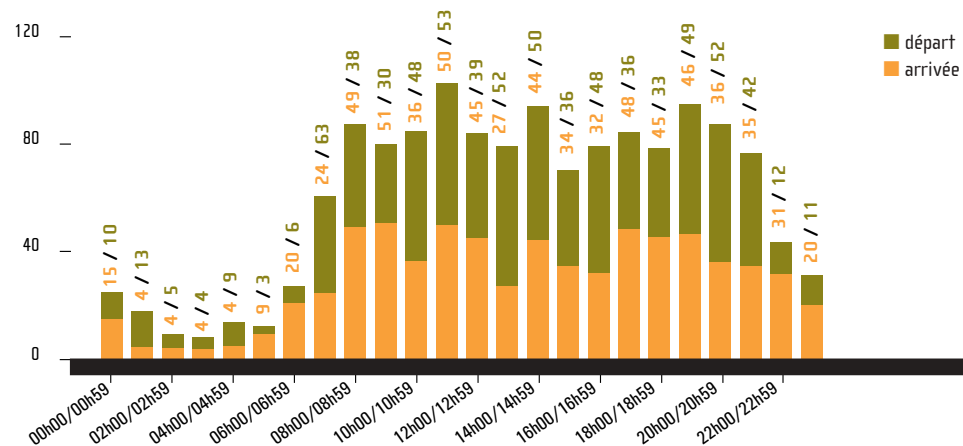
Le bilan de la Charte de l'environnement sonore

En décembre 2001, le comité permanent de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) a réalisé un bilan des engagements pris dans la charte de l'environnement sonore. Adoptée en 1998, elle prévoyait une trentaine d'actions de la part des différents acteurs du transport aérien pour réduire les nuisances sonores autour de l'aéroport. ADP a apporté des réponses concrètes dans ses domaines de compétence, en particulier :

- 6 nouvelles stations de mesure du bruit ont été installées et l'étude pour la réalisation en 2002 d'une station à Gonesse a été finalisée ;
- les mouvements nocturnes ont été présentés au comité permanent de la CCE et un groupe de travail spécifique a été mis en place ;

Répartition moyenne des mouvements d'avions en 2001

[en nombre de mouvements par heure]



- ADP a poursuivi ses échanges avec les autres aéroports internationaux avec l'accueil du colloque mondial Greenport ;
- les courbes d'environnement sonore ont été présentées à la CCE ;
- une nouvelle présentation des flux de trajectoire et des remises de gaz a été adoptée dans la publication d'Entre Voisins environnement.

Formation des contrôleurs aériens

30 contrôleurs ont suivi en 2001 une formation de sensibilisation aux trajectoires de moindre bruit. Il s'agit pour eux de mieux prendre en compte ce paramètre dans les instructions de vol qu'ils délivrent.

Objectif 2002/2004

Mettre en service 10 nouvelles stations de mesure de bruit.





Secrétaire départemental du Mouvement national de lutte pour l'environnement (MNLE) du 93

“De quel transport aérien veut-on ?”

Le groupe de travail au sein de la CCE de Roissy sur les vols de nuit, auquel nous participons, n'en est pour le moment qu'à sa phase d'exploration : il s'agit de nous amener à comprendre et à admettre les vols de nuit par des visites de l'Aéropostale et des entretiens avec Air France... Mais je reste persuadé que le transport aérien répond tout d'abord à des logiques commerciales où le développement dépend uniquement des compagnies aériennes et des capacités physiques des aéroports. La dimension environnementale n'est trop souvent là que pour faire accepter l'activité par les riverains. Au niveau du MNLE, nous souhaitons aller plus loin, et nous attaquer aux causes à la source, en posant la question : le transport aérien, et a fortiori de nuit, est-il une nécessité ? L'intérêt local, mais aussi celui planétaire sont-ils pris en compte ?

Les restrictions mises en place à Roissy-CDG ont certes apporté une amélioration par rapport au passé, mais elles n'ont pas permis d'améliorations dans l'absolu car dans le même temps, le trafic a crû. On a juste maintenu les niveaux de nuisances sonores. Il faut poser le problème : de quel transport aérien veut-on ?

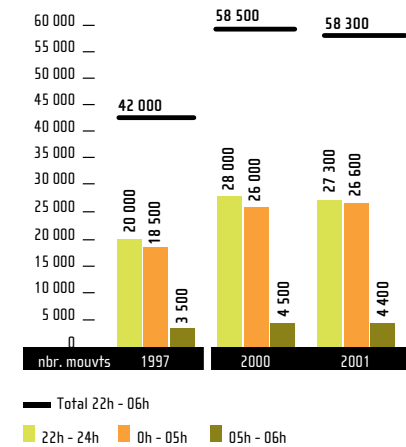
ENVIRONNEMENT

bruit

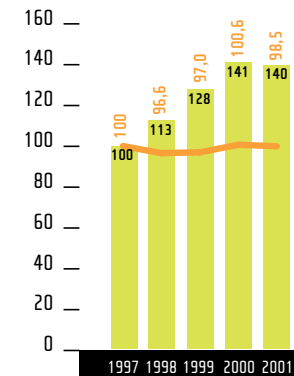
Le trafic de nuit

L'aéroport de Roissy-CDG est exploité 24h sur 24h, pour répondre aux besoins de trafic de l'activité économique de l'Ile- de-France. La nuit, les vols concernent principalement la poste et le fret express. Seuls les avions les moins bruyants sont autorisés la nuit, avec pour certains avions des trajectoires spécifiques pour réduire au maximum la gêne sonore.

Répartition du trafic de nuit à CDG



Indicateur global de nuit à CDG
indice 100 en 1997



Source DGAC

Evolution du bruit nocturne 1997-2001 en dB(A)

Nantouillet	-0,1
Vinantes	+0,1
Goussainville	-2,2
Gonesse	+2,1
Sarcelles	+1,8
Villiers-le-Bel	-0,1

La localisation des stations de mesures est indiquée page 27 pour CDG et page 33 pour Orly.

■ Evolution du trafic nuit
— Indicateur global de nuit

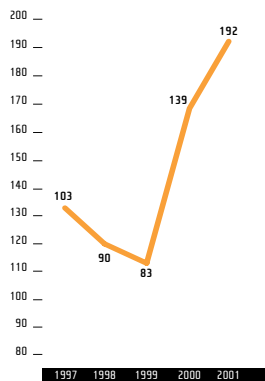
L'indicateur global de nuit est calculé en comparant par rapport à 1997 l'énergie sonore des avions au décollage d'une part, à l'atterrissage d'autre part. C'est un des indicateurs suivis par la DGAC pour orienter les politiques publiques. Sa valeur élevée a conduit les autorités à prendre un arrêté en 2001 limitant l'usage des avions les plus bruyants la nuit.

Zoom

Les survols de Paris en hausse

Les survols de Paris sont interdits à une altitude inférieure à 2 000m. Toutefois, avec un total de 192 contre 139 en 2000, le nombre de survols non réglementaires a progressé entre 2000 et 2001. Ils correspondent pour la très grande majorité à des survols à proximité du péri-phérique sur des trajectoires proches de Paris, avec 146 cas au nord et 46 au sud. Chaque survol fait l'objet d'une enquête, et éventuellement d'un procès-verbal. Les principales raisons avancées sont : un guidage radar en raison des difficultés d'écoulement du trafic, des causes météorologiques, ...

Nombre de survols de Paris au-dessous de 2000 mètres [toutes causes confondues]



Les modifications de certains couloirs de départ de Paris-Charles-de-Gaulle et du Bourget et d'arrivée à Orly qui sont intégrées dans le nouveau dispositif de circulation aérienne, permettront de supprimer une grande partie de ces survols constatés au-dessous de 2 000 mètres.



Des évolutions contrastées

Le trafic de nuit est en recul d'environ 1% par rapport à l'année 2000. Le nombre de mouvements est sensiblement équivalent sur le créneau 22h-24h et sur 0h-5h. Le niveau d'activité est soutenu jusqu'à 24h00, avec des avions principalement en configuration mixte fret/passagers. Heure par heure, il décroît entre 00h00 et 05h00, tranche durant laquelle les vols de cargos sont majoritaires. L'activité globale et le transport passagers en particulier se développent de nouveau entre 05h00 et 06h00.

Par rapport à 1997, les augmentations des niveaux sonores les plus significatives apparaissent aux stations de Gonesse et de Sarcelles. En revanche, ils ont diminué dans l'axe ouest de la piste nord, sur la station de Goussainville.

Un nouvel arrêté visant les avions les plus bruyants

Un nouvel arrêté, datant du 2 août 2001, restreint, sur la plate-forme de CDG, l'atterrissage et le décollage des aéronefs bruyant ou les plus bruyants du chapitre 3 entre 23h30 et 6h00. Ce nouvel arrêté renforce le dispositif déjà en vigueur visant à réduire la gêne sonore causée par l'exploitation de la plate-forme, en particulier la nuit, en fixant des quotas par compagnie avec un calendrier de restriction des vols.

Zoom

Une nouvelle station à Toussus-le-Noble et à Pontoise

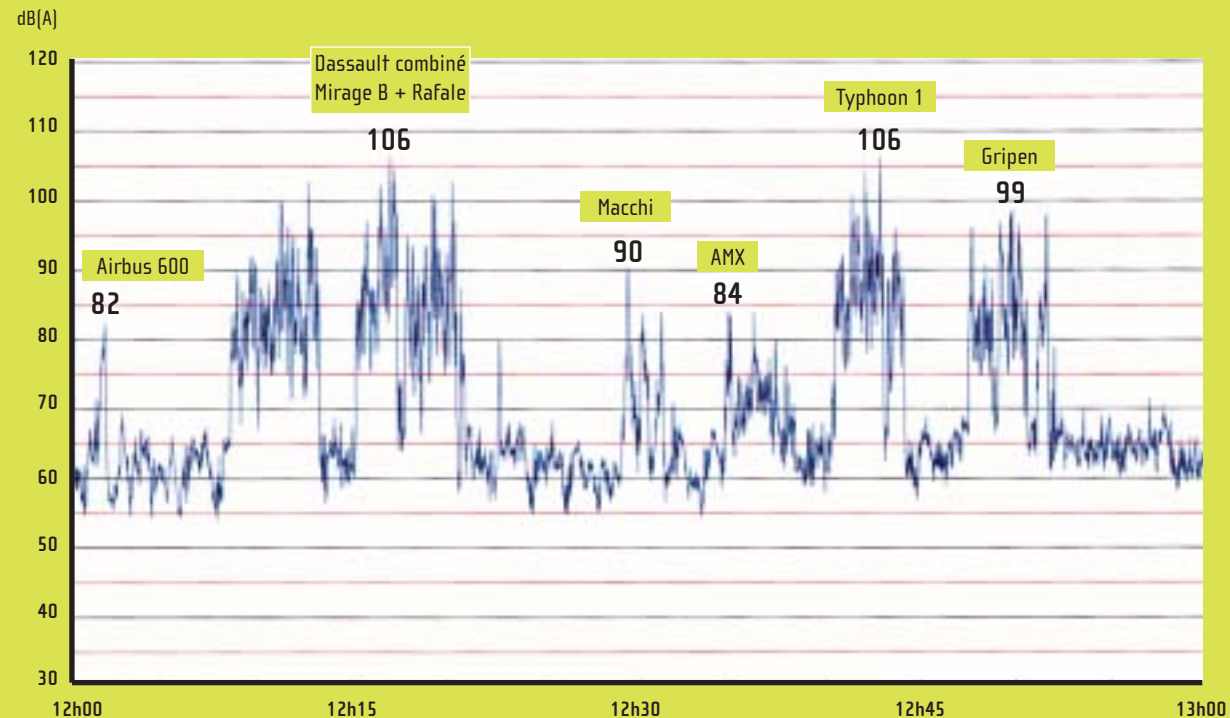
ADP exploite 11 plates-formes d'aviation générale et participe de ce fait régulièrement aux Commissions consultatives de l'environnement organisées par les services préfectoraux. En 2001, suite aux demandes des riverains, ADP a préparé l'installation de stations permanentes à proximité des aérodromes concernés.

Le bruit du salon du Bourget

A l'occasion du salon international de l'air et de l'espace 2001, une campagne de mesure du bruit a été menée dans une école. Les enregistrements permettent de distinguer le bruit causé par le passage de chaque avion.

Extrait des enregistrements à Garges-lès-Gonesse du 18/06/2001 à 12h00 au 18/06/2001 à 13h00 LAeq(1s)

Source : Laboratoire d'ADP certifié ISO 9002



Jean-Pierre Desbenoît



Animateur du réseau environnement de la DGAC

“Une nouvelle démarche participative”

En 2001, la grande nouveauté a consisté dans la prise de conscience de la part de tous les acteurs de la gêne ressentie, selon deux axes : la gêne directement liée au bruit pour les riverains résidant à l'intérieur des Plans d'Exposition au Bruit, mais également la gêne liée au survol d'habitants de communes plus éloignées, avec des plaintes croissantes pour un bruit mesuré pourtant nettement plus faible. L'autre point que l'on a découvert en 2001 : l'écart important qui existait entre nos données techniques affichant une amélioration et la gêne ressentie. L'approche des autorités était trop technique, avec un vocabulaire technologique qui n'intégrait pas assez cette dimension de la gêne ressentie.

Ainsi, tout le travail de concertation mené durant cette année 2001 a consisté à dialoguer, comprendre le ressenti des riverains et à leur faire comprendre nos explications, nos méthodes, nos contraintes... Le nouveau dispositif de circulation aérienne est le premier grand chantier né de cette démarche nouvelle et participative. Nous travaillons avec l'Acnusa et les CCE afin d'arriver à un premier bilan de mise en œuvre de ce nouveau dispositif d'ici à cet automne.

D'autre part, la loi du 27 février 2002, dite de « Démocratie de proximité » va permettre, en imposant une enquête publique préalable à toute modification significative de procédure, d'aller dans le sens des élus, des riverains et de leurs associations qui souhaitent inscrire la démarche participative sur les couloirs dans un cadre institutionnel.

ENVIRONNEMENT

bruit

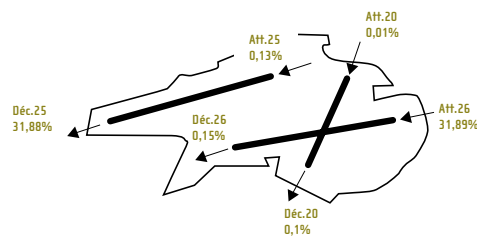
Orly : des niveaux de bruit en baisse

Les efforts réalisés par les acteurs du transport aérien pour respecter les engagements de la charte de l'environnement sonore ont porté leurs fruits : ADP a enregistré une baisse sensible des niveaux de bruit sur ses stations de mesures.



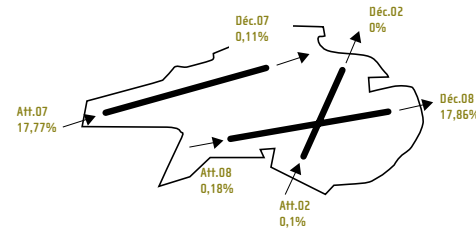
utilisation des seuils de pistes [en % du total des mouvements]

par vent d'ouest



■ 2001

par vent d'est



Zoom

Modification des couloirs aériens

La DGAC a proposé en 2001 la modification des trajectoires aériennes en région parisienne. L'objectif était triple : améliorer le niveau de sécurité, diminuer les nuisances sonores et réduire les retard importants induits par l'ancien dispositif de circulation aérienne. Une concertation publique a été organisée, avec la participation d'ADP, pour évaluer le nouveau dispositif et minimiser les nuisances sonores.

Une expertise indépendante menée par Eurocontrol a également été réalisée et a conclu que le nouveau dispositif permettrait de réduire de plus de 500 000 le nombre de riverains survolés en-dessous de 3000 mètres. Ces modifications ont donc reçu un avis positif de l'Acnusa, sous réserve de mise en place de certaines mesures. Le ministre des Transports a décidé de la mise en service de ce nouveau dispositif qui est opérationnel depuis le 21 mars 2002.

64% de vents d'ouest et 36% d'est en 2001.

L'orientation du vent définit le sens de décollage des avions.

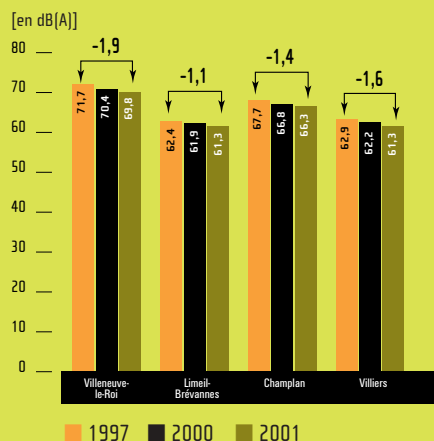
Lors des atterrissages, celle-ci est plus importante loin de l'aéroport, tandis que lors des décollages, elle est sensible proche des pistes.



Maire du Perreux-sur-Marne

Réseau de mesure du bruit des avions comparaison 1997/2000/2001 tous mouvements confondus

Les valeurs en dB(A) correspondent aux valeurs moyennes du bruit ambiant (encore appelées Laeq, 24h). Une différence de +3dB(A) correspond à un doublement du niveau sonore.



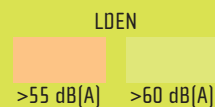
Source : Laboratoire d'ADP certifié ISO 9002



Station de mesure de bruit (survol)



Station de mesure de bruit (essais moteurs)



Les courbes d'environnement sonore portent sur le trafic réalisé en 2001. Elles sont calculées selon le nouvel indice européen LDEN recommandé par l'Acnusa : la gêne sonore nocturne 22h - 6h est mieux prise en compte avec une pondération de +10dB(A) ainsi que la soirée 18h - 22h (+5 dB(A)).



www.adp.fr

pour connaître les mesures de bruit chaque trimestre



Un amélioration générale

En 2001, le réseau de mesure du bruit des avions comportait six stations permanentes dont deux dédiées à la surveillance des essais moteurs. Par rapport à l'année 1997, l'amélioration est générale. Les niveaux de bruit sur 24h diminuent de 1,1 à 1,9 dB(A) selon les stations. Cette diminution est attribuée à la baisse de 10% du nombre de mouvements en 2001 par rapport à 2000, ainsi qu'au retrait presque total des avions bruyants classés chapitre 2 par l'OACI.

Surveiller les essais moteurs

Orly est équipé de stations de mesure du bruit des essais moteurs : l'une est située près des premières habitations d'Orly-Ville et l'autre se situe

dans la zone des essais moteurs. En 2001, le nombre d'événements sonores dépassant 55 dB(A) entre 22h00 et 06h00 a été de 37, contre 43 en 2000 et 42 en 1999.

Des stations temporaires à la demande des communes

Suite aux demandes effectuées par les communes, ADP a mené des campagnes temporaires de mesures aux environs des plates-formes. Pour l'aéroport d'Orly, en 2001, elles ont eu lieu à Marcoussis, Villebon sur Yvette, Paris, Ozoir la Ferrière et Boissy Saint Léger. Chaque campagne donne lieu à la rédaction d'un rapport remis à la municipalité.

www.aviation-civile.gouv.fr

pour le détail du dispositif de circulation aérienne en Ile-de-France

"L'intérêt général a prévalu"

Pendant presque un an, j'ai participé au groupe de travail sur le nouveau dispositif de circulation aérienne en région parisienne (DCARP). J'ai particulièrement été intéressé par la démarche progressive et rigoureuse. En effet, nous avons pu discuter la première proposition de la DGAC qui ne prenait pas assez en compte les aspects environnementaux. L'expertise d'Eurocontrol a démontré que l'on pouvait arriver à des solutions plus satisfaisantes au regard des trois critères principaux : sécurité, fluidité et environnement. Les zones nouvellement touchées apparaissent, ce qui n'avait jamais été fait auparavant. Il est rare, en pareil cas, que l'on vous présente des multiplicités de variantes et des données positives et négatives au niveau des degrés de nuisances.

Cette approche, qui paraissait a priori extrêmement technique, nous a permis de mieux comprendre les enjeux, et nous pourrions nous en inspirer afin de faire passer, avec pédagogie, un certain nombre de messages auprès des riverains. Le dispositif retenu apporte bien entendu des contraintes à des territoires jusque là épargnés, tandis que dans le même temps il allège celles de communes qui avaient atteint un niveau très élevé de nuisances associé à une forte densité de population. Avec globalement un allègement des nuisances pour 500 000 habitants, c'est l'intérêt général qui a prévalu. Maintenant, il faut rester vigilant sur la transparence d'ADP et de la DGAC.

Jean-Louis Plazy



Délégué régional de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie Ile-de-France

"Offrir une aide de proximité aux riverains"

Depuis trois ans, les aides attribuées aux riverains n'ont cessé d'augmenter en nombre, mais aussi en coût moyen.

Les raisons à cela : un décret plus favorable aux riverains, l'augmentation de la taxe sur le bruit et le traitement prioritaire des dossiers d'aides pour les immeubles collectifs qui a laissé la place depuis aux logements individuels, représentant aujourd'hui environ 70 % des aides. Sur une estimation de 30 000 logements de riverains concernés, près de 8 000 ont été traités. Mais nous avons remarqué qu'un certain pourcentage, compris entre 5 et 10 %, des cas non-traités pouvait être lié à des problèmes d'information et de compréhension pour savoir s'ils sont ou non dans les plans de gêne sonore, s'ils ont droit à l'aide, comment remplir leur dossier...

C'est pourquoi, en partenariat avec ADP, nous réfléchissons à un service de proximité et nous travaillons à une mutualisation et à une amélioration de l'information en leur faveur. L'idée : aller au devant des riverains, les informer sur leurs droits et les aider à remplir leurs dossiers. A cette fin, nous pourrions mettre en place une permanence dans les mairies ou bien aménager un bus d'information qui se déplacerait de commune en commune.

ENVIRONNEMENT

bruit

Orly: rechercher des solutions pour réduire le bruit

ADP a participé activement à la concertation sur le nouveau projet de circulation aérienne, piloté par la DGAC. Objectif : renforcer la sécurité aérienne tout en réduisant le nombre de riverains survolés.

6 millions d'euros

ont été versés par l'ADEME en 2001 pour insonoriser 661 logements autour d'Orly

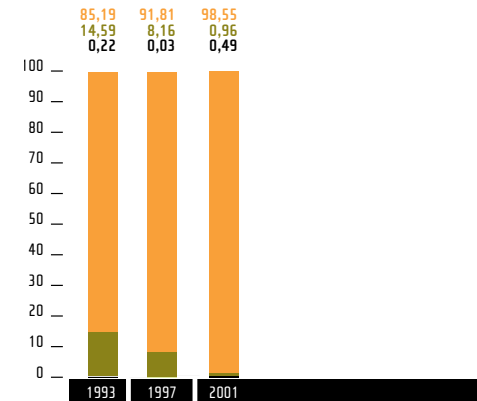
www.ademe.fr

pour tout complément sur l'aide à l'insonorisation

2,6 millions d'euros

ont été versés par ADP au fonds de compensation des nuisances aéroportuaires d'Orly. Cette somme est reversée aux communes riveraines selon des critères réglementaires. Elle n'est pas affectée à un budget spécifique.

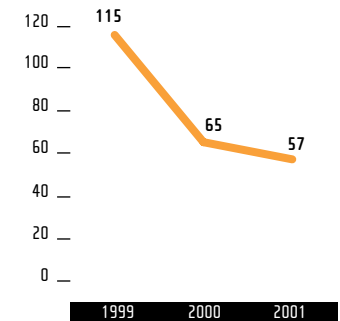
Evolution du trafic par chapitre de l'OACI [en % du nombre de mouvements]



- chapitre 3
- chapitre 2
- non classés ou non certifiés

Les avions les plus bruyants sont classés chapitre 2 par l'OACI. Ils ont presque disparu d'Orly.

Evolution du nombre de dérogations utilisées au couvre-feu d'Orly entre 1999 et 2001



En 2001, les dérogations au couvre-feu d'Orly ont encore diminué. A noter que 70% de ces vols ont eu lieu entre 23h30 et 23h45, c'est-à-dire dans le premier quart d'heure après l'entrée en vigueur du couvre-feu.

Zoom

L'Europe propose des solutions au bruit des avions

En 2001, plusieurs projets de directives européennes sur le bruit ont été proposés. ADP a notamment été sollicité pour participer à l'élaboration de la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Cette participation aux discussions internationales a été l'occasion pour ADP de soutenir l'approche transversale de la Commission européenne dans le domaine de la gestion du bruit.

Dès 2002, ADP a ainsi adopté le nouvel indice de bruit LDEN, également recommandé par l'Acnusa.

Deux autres directives ont fait l'objet de débats, concernant la restriction des avions les plus bruyants du chapitre 3 et une approche équilibrée pour réduire le bruit autour des aéroports. Cette approche repose sur quatre axes prioritaires : la réduction du bruit à la source, la maîtrise de l'urbanisation, les procédures de vol engendrant de moindres nuisances et les restrictions de l'usage des avions bruyants.

Bilan 2001 des amendes à Orly

Pourcentage de relaxe sur les dossiers traités par l'Acnusa
12 %

Moyenne des amendes infligées
8600 euros

Pourcentage d'amendes au montant maximum (12200 euros)
22%

Recouvrement
65 %

source : Acnusa



Le bilan de la Charte de l'environnement sonore

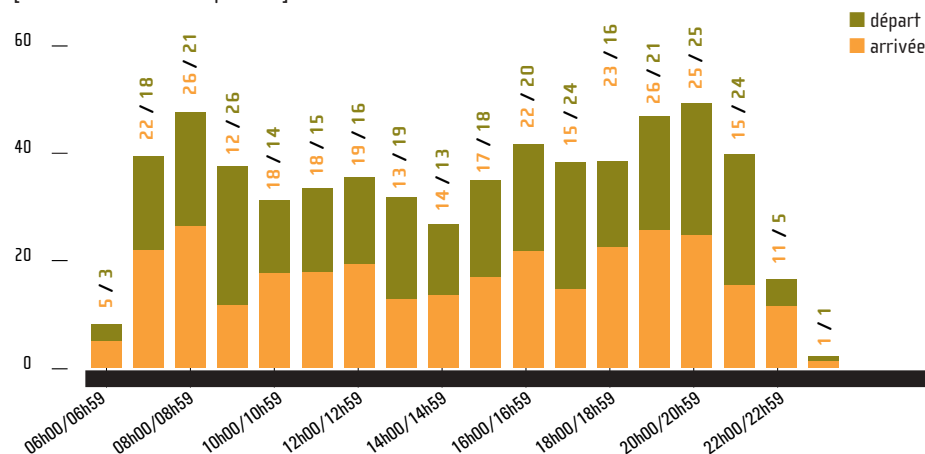
Les principaux engagements pris par ADP dans la charte de l'environnement sonore adoptée en 1999 ont été respectés par ADP en 2001.

- La publication trimestrielle des résultats des enregistrements sonores a été réalisée par l'intermédiaire du journal Entre-Voisins Environnement.
- Les flux de trajectoires et les remises de gaz sont mis à disposition du public via le site Internet d'ADP.
- Les premiers forums de concertation avec les communes riveraines se sont tenus début 2002.
- L'emport moyen s'est amélioré à Orly en 2001 ; un groupe de travail spécifique a été constitué pour poursuivre cette progression.

Toutefois, les nouvelles stations de surveillance du bruit sont encore en cours d'installation. Elles devraient être opérationnelles en 2003. D'autres actions d'accompagnement seront également menées par les autres acteurs du transport aérien, et notamment par la DGAC et les compagnies.

Répartition moyenne des mouvements d'avions en 2001

[en nombre de mouvements par heure]



www.acnusa.fr

pour toute information complémentaire sur les nuisances sonores autour des aéroports et sur les infractions

Objectifs 2003/2005

Fournir tous les éléments demandés par les autorités publiques pour la révision des Plans de gêne sonore (échéance définie par décret : 2003) et les Plans d'exposition au bruit (échéance définie par décret : 2005).



Simone Nérome



Présidente de l'ADVOCNAR et
Vice-présidente du Collectif
Santé Nuisances Aériennes

“Une question de santé publique”

En tant que médecin exerçant dans la vallée de Montmorency, j'avais constaté avec des collègues médecins, infirmiers et pharmaciens un nombre croissant de patients associant les maux dont ils souffraient avec la navigation aérienne et recourant à des médicaments pour dormir, combattre la dépression ou le stress. Depuis 1999, nous avons créé une association de professionnels de la Santé, le collectif Santé Nuisances Aériennes, et réalisé une enquête auprès de riverains pour étudier les troubles du sommeil et les phénomènes de type crise d'asthme, allergies...

Mais il est difficile d'évaluer le facteur de risque "être riverain d'aéroport" sur ces pathologies et de distinguer les pollutions liées au transport aérien de celles liées à d'autres éléments comme par exemple le réseau routier. Nous demandons au ministère de la Santé de lancer une vraie enquête épidémiologique. C'est un problème de santé publique. Nous nourrissons des échanges réguliers avec ADP sur cette question, mais qui, jusque là, n'allait pas au-delà de l'écoute. La création d'un groupe "Qualité de l'air" dans le cadre de la Commission consultative de l'environnement est une bonne initiative. Nous souhaitons plus d'infos, de données, d'indicateurs. Nous plaidons pour une approche plus humaniste de toutes ces questions

ENVIRONNEMENT

air

La qualité de l'air sur et autour des aéroports

Au cœur d'un réseau d'échanges intermodal, l'aéroport est une source de pollutions atmosphériques par la présence des avions, des véhicules des passagers et des personnels, et par les activités industrielles de la plate-forme. Le contrôle de la qualité de l'air pour préserver la santé des riverains, passagers et employés des plates-formes, est une priorité pour ADP.

Le laboratoire d'ADP certifié ISO 9002

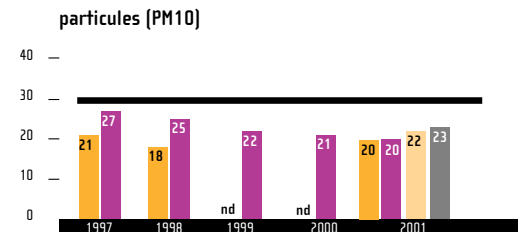
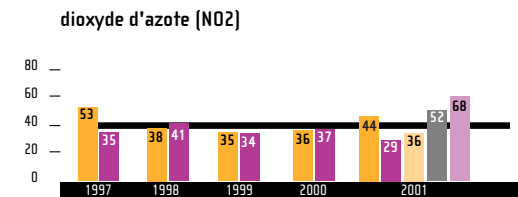
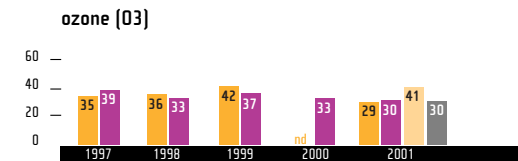


Le certificat ISO 9002, délivré en 2001 au laboratoire suite à un audit réalisé par un organisme accrédité, atteste de la qualité du travail réalisé par l'équipe de surveillance de la qualité de l'air. Cette certification apporte aux riverains et aux pouvoirs publics la certitude d'une surveillance de la qualité de l'air fiable et rigoureuse.

Qualité de l'air

Deux stations installées à Orly et Roissy permettent de suivre en continu la qualité de l'air. Les résultats des mesures sont communiqués tous les trois mois aux riverains par l'intermédiaire du magazine Entre-Voisins Environnement. L'intégralité des données est également disponible sur le site Internet d'ADP.

moyenne annuelle en µg/m3



nd : non disponible (taux de représentativité insuffisant)

- Orly
- Roissy
- station périurbaine (Tremblay-en-France)
- station urbaine (Paris 12e ou Champs de Mars)
- Objectif de qualité fixé par la réglementation
- station de proximité trafic (Champs-Élysées)

sources :
Orly - Roissy : Laboratoire d'ADP certifié ISO 9002
autres stations : Airparif, surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France

Zoom

Caractériser la pollution autour des aéroports

Pour la troisième année consécutive, ADP a mesuré sur huit sites autour d'Orly et huit autour de CDG les concentrations en benzène et dioxyde d'azote. Ces molécules sont émises par l'aéroport mais également par l'activité urbaine et le trafic routier de l'agglomération parisienne. Les mesures ont été réalisées avec des tubes passifs, pendant deux campagnes de trois semaines en été et en hiver.

Étant plus stables dans les conditions hivernales, les concentrations en benzène et en oxydes d'azote connaissent des cycles saisonniers marqués. Ainsi sur les 16 sites de mesure, la concentration moyenne en dioxyde d'azote est de 40 à 50 µg/m³ en hiver contre 15 à 30 µg/m³ en été. Le taux de benzène varie de 0,3 à 1,5 µg/m³ l'été, contre 1,6 à 1,7 µg/m³ l'hiver. Un site autour d'Orly a dépassé l'objectif de qualité 2µg/m³ avec une valeur de 2,3µg/m³.



Une surveillance permanente des seuils d'alerte

ADP exploite deux stations permanentes de surveillance de la qualité de l'air : l'une à Roissy, sous les vents dominants, à l'est dans l'axe des pistes nord ; l'autre à Orly, dans la zone de fret.

- 98% des moyennes horaires en ozone (O₃) étaient inférieures à 110 µg/m³ à Orly et 97 µg/m³ à Roissy. Le seuil d'information et de recommandation est fixé par la réglementation à 180 µg/m³ en moyenne horaire. Il a été dépassé une fois sur la station d'Orly, deux fois sur celle de Roissy et 25 fois sur l'ensemble du réseau Airparif.
- 98% des moyennes horaires en dioxyde d'azote (NO₂) étaient inférieures à 94 µg/m³ à Orly et 70 µg/m³ à Roissy. Le seuil de recommandation et d'information est fixé par la réglementation à 200 µg/m³ en moyenne horaire et n'a pas été dépassé sur les stations d'Orly et de Roissy.

Vers une meilleure comptabilisation des émissions du trafic routier

En collaboration avec le CITEPA (centre interprofessionnel technique d'étude sur la pollution atmosphérique), ADP a mis en place une nouvelle méthodologie de comptabilisation des émissions du trafic routier. Il souhaite ainsi mieux identifier les sources et les niveaux de pollution, ce qui permettra par la suite d'envisager des actions de réduction ciblées.

De nouveaux dispositifs pour surveiller le benzène

ADP s'est doté en 2001 d'un nouvel instrument pour mesurer les niveaux de benzène, toluène et xylène. Son laboratoire pourra ainsi suivre la teneur de ces polluants dans l'air et les comparer aux seuils de la nouvelle directive européenne.

Un air plus propre dans les aérogares

Chaque aérogare est équipée de caissons de traitement de l'air. Chacun comporte trois filtres successifs : l'un captant les

poussières, le second les particules fines et le troisième les composants organiques et les odeurs. ADP souhaite ainsi préserver le confort et la santé de ses 70 millions de passagers et de ses milliers d'employés. Afin de répondre aux préoccupations croissantes des passagers, la surveillance de la qualité de l'air dans les aérogares a été renforcée. Lors d'une campagne de mesures par tubes passifs, le laboratoire d'ADP a recherché les polluants présents et leur localisation. Les zones les plus sensibles concernent les portes d'accès proches des dessertes routières, avec des concentrations semblables à celles observées sur les axes de circulation.

Un programme d'étude sur l'efficacité des filtres à charbon a également été initié à CDG 2 et Orly Sud. Chaque filtre sera instrumenté en 2002 de capteurs en amont et en aval du système de filtration.

Enfin, le groupe de travail piloté par l'AFNOR, avec la participation d'ADP, a achevé ses travaux. Ils portaient sur l'élaboration d'un standard de référence pour la qualité de l'air intérieur des gares et aérogares.

Mieux comprendre la qualité de l'air en participant à des échanges interprofessionnels

ADP participe à plusieurs groupes de travail sur la qualité de l'air. L'entreprise a par exemple participé aux journées ATMO, organisées par l'ADEME, Airparif et le ministère de l'Environnement. Plusieurs programmes de recherches conjoints sont également menés avec le laboratoire d'hygiène de la ville de Paris, l'INERIS, le CITEPA, etc.

Objectifs 2002/2003

Définir une politique de caractérisation des émissions aéroportuaires.

Création d'un groupe de travail "qualité de l'air" dans le cadre des commissions consultatives de l'environnement.

Participation à un groupe de travail "émissions du transport aérien" dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) en Ile-de-France.



Des bio-indicateurs pour mesurer la pollution.

Pour la troisième année consécutive, ADP a mené une campagne de mesure de la qualité de l'air à l'aide de plantes qui réagissent de manière spécifique aux différents polluants. Associées à des mesures par tubes passifs, elles permettent de contrôler les concentrations atmosphériques. Cette expérimentation menée en collaboration avec l'INRA a montré que la qualité de l'air autour de l'aéroport d'Orly est semblable à celle d'un jardin public parisien.

Un projet d'étude sur l'accumulation des polluants dans les végétaux a également vu le jour. Il s'agira de suivre, à partir de 2002, les teneurs en métaux de haricots, épinards et petits pois plantés au voisinage de CDG.

www.adp.fr

toutes les mesures de la qualité de l'air
chaque trimestre

www.airparif.asso.fr

en savoir plus sur la qualité de l'air
en Ile-de-France



Zoom

Une cogénération moins polluante à Roissy

En 2001, ADP a mis en service à CDG une importante installation de production fonctionnant en cogénération. Cette installation, qui produit simultanément de l'électricité (40 MW) et de la chaleur (45 MW) à partir d'une turbine à gaz, permet d'atteindre un rendement supérieur de 30% aux autres formes de production de chaleur.

Fonctionnant au gaz naturel et équipée d'une turbine sèche dite "bas NOx", elle permet de respecter les exigences les plus strictes en matière de rejets d'oxydes d'azote et de carbone. Grâce à l'installation de ce nouvel équipement, ADP a pu fermer la dernière chaudière au charbon encore en service à Roissy.

Le taux d'utilisation du gaz dans la consommation d'énergie destinée à la production thermique a atteint 71,7 % en 2001.

ENVIRONNEMENT

air

Réduire les émissions d'ADP

Les émissions directes d'ADP sont peu nombreuses : elles concernent ses activités industrielles et tertiaires (centrales énergie pour l'électricité, le chauffage et la climatisation).

Par sa politique énergétique comme par ses choix lors du renouvellement de sa flotte de véhicules, ADP veille à réduire les émissions liées à ses équipements.

368 500 MWh

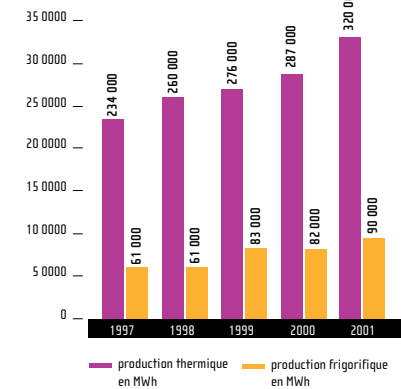
de matières premières ont été consommées à la centrale d'énergie de CDG, correspondant à 9 318 tonnes de charbon, 8 041 tonnes de fioul, 41 628 000 Nm³ de gaz.

167 600 MWh

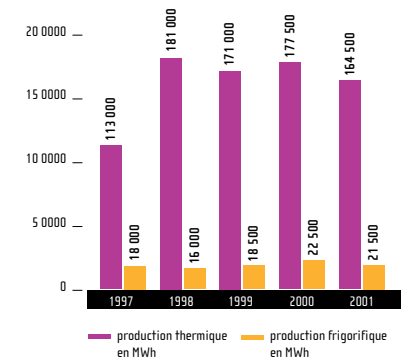
de matières premières ont été consommées à la centrale d'énergie d'Orly, correspondant à 11 578 tonnes de charbon, 1 118 tonnes de fioul, 5 600 000 Nm³ de gaz.

Production thermique et frigorifique

CDG

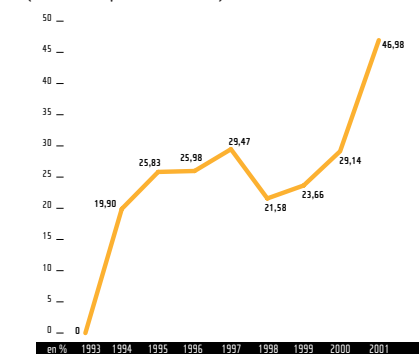


Orly



Part de la cogénération dans la production thermique

(à CDG uniquement, en %)





Les principales consommations énergétiques de l'aéroport

L'énergie électrique consommée par la plate-forme de CDG a atteint en 2001 les 230 GWh, c'est-à-dire autant qu'une ville de 70 000 habitants. La part produite par la centrale électrique, en grande majorité par la cogénération, est d'environ 20% et le reste est fourni par EDF. A Orly, l'énergie électrique consommée s'élève à 124 Gwh. Cette électricité est principalement distribuée dans les aérogares à destination des compagnies aériennes, installations techniques et boutiques.

Optimiser la production énergétique

En améliorant son process de gestion thermique, ADP vise la réduction de sa consommation énergétique. Le système mis en place à Orly en 2001 fait appel à un réseau de capteurs. Les données qu'ils transmettent sont intégrées par un logiciel qui optimise alors la production de chaleur par rapport à la température extérieure.

Ecologie industrielle : créer des synergies entre sites industriels voisins

Suite aux essais concluants menés en 2000, les échanges de chaleur entre ADP et le Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis ont été poursuivis. Ainsi, la surproduction de chaleur par l'usine d'incinération du MIN en été est utilisée par ADP, ce qui permet un arrêt de la centrale de l'aéroport à Orly. En 2002, une étude portera sur les possibilités d'une valorisation des déchets d'ADP dans l'usine d'incinération du MIN. Le cycle de l'écologie industrielle sera alors bouclé.

Evaluer les émissions de gaz à effet de serre

Une campagne de calcul des gaz à effet de serre émis par ADP a été initiée en 2001. Ainsi, les centrales énergie d'Orly et de CDG ont émis respectivement 41 000 et 144 000 tonnes de dioxyde de carbone CO₂. Cette campagne de calcul sera généralisée en 2002-2003.

Objectifs 2002/2003

Arrêter l'usage du charbon à Orly

Mener une étude de faisabilité sur les énergies renouvelables dans les aéroports

Mettre en place une nouvelle batterie d'indicateurs énergétiques

Réduire les émissions de gaz nocifs pour la couche d'ozone. *[Une étude sera menée en 2002 avec pour objectif le remplacement progressif du fréon utilisé aux centrales énergie de CDG et d'Orly. Sur 250 installations autonomes de production de froid, les fluides frigorigènes étaient pour 17% des CFC, 65% des HCFC et 18% des HFC.]*



ADP renforce sa flotte de véhicules propres

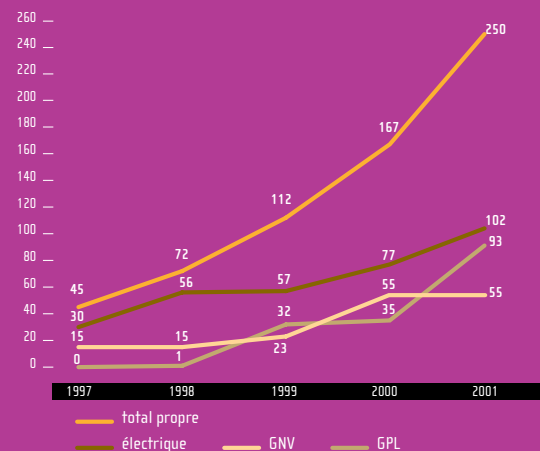
ADP s'est doté de 25 voitures électriques supplémentaires et de 58 fonctionnant au GPL. Au total, ce sont désormais 250 véhicules propres qui sont exploités par ADP, soit 21% de la flotte. Grâce à cette politique volontariste, soutenue par le Conseil Régional, plus de 40% des véhicules légers renouvelés en 2001 fonctionnent selon des technologies propres.

Des bus propres pour CDG

Dans le marché des navettes reliant les aérogares de Roissy entre elles, ADP a exigé de son sous-traitant trois clauses environnementales : les 30 bus devront être équipés de pots catalytiques, de filtres à particules et devront rouler au diesel à basse teneur en soufre. Grâce à ces technologies, les émissions de certains polluants tels que le monoxyde de carbone seront réduites de 90%.

Les actions pour réduire la pollution des autres moyens de transport sont présentées dans le chapitre "Accès terrestres" p. 56

Nbre de véhicules



Michel Elbel



Président d'Airparif

“Caractériser les émissions aéroportuaires”

Le développement notable du trafic aérien en Ile-de-France et l'impact potentiel sur la qualité de l'air de l'activité des aéroports, souligné notamment par le récent Plan Régional pour la Qualité de l'Air mais aussi par les nombreuses sollicitations du public, ont conduit Airparif à renforcer ses actions de surveillance autour de cette problématique émergente.

Dans ce contexte, un programme d'étude important est actuellement mis en œuvre. Il vise à décrire précisément l'état de la qualité de l'air au voisinage des principaux aéroports franciliens et à identifier leur contribution directe aux niveaux de pollution mesurés. En 2001, en complément du dispositif permanent d'observation d'Airparif, une étude a concerné les communes de Gonesse, Sarcelles et Montmorency. En 2002, pendant près de douze semaines, plus de 200 points de mesure et quatre laboratoires mobiles seront mis en place en concertation avec près de 50 communes riveraines des aéroports du Bourget et de Roissy. Une campagne similaire concernera le secteur d'Orly en 2003. Enfin, nous chercherons à quantifier le rôle et l'importance des différents émetteurs locaux et notamment la part des émissions associées à l'ensemble des activités aéroportuaires, important émetteur régional d'oxydes d'azote et d'hydrocarbures.

ENVIRONNEMENT

air

Les émissions des avions

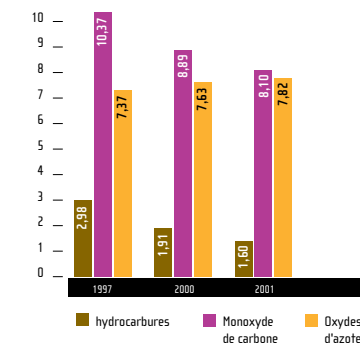
N'ayant que peu de moyens d'action directe sur la réduction des émissions des avions, ADP s'est engagé dans deux directions :

- la transparence, en communiquant aux riverains les résultats des calculs d'émissions, en les informant des délestages de kérosène, etc. ;
- l'aide à la réduction des émissions au sol, en proposant des infrastructures performantes telles que de nouvelles bretelles d'accès aux pistes qui permettent la diminution du temps de roulage des avions.

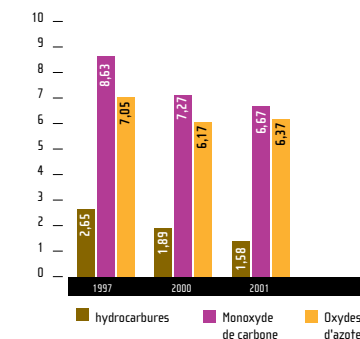
Emissions des avions

[en kg par mouvement]

CDG



ORLY



Total des émissions des avions en 2001

[en milliers de tonnes]

Paramètres	Orly	CDG
hydrocarbures	0,3	0,8
monoxyde de carbone (CO)	1,4	4,1
oxydes d'azote (NOx)	1,4	4,0

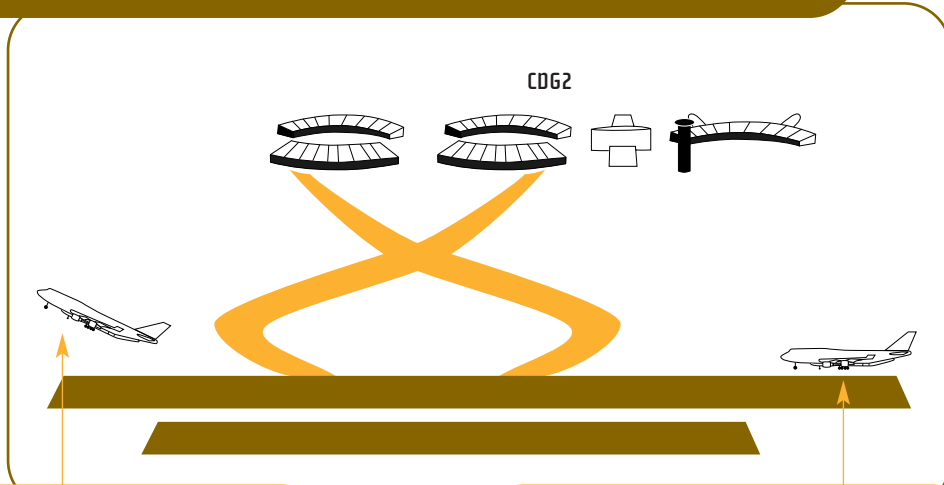
Zoom

Quand les avions polluent-ils le plus ?

Les émissions des avions dépendent du régime du moteur, et donc de la phase de vol dans laquelle ils sont. A chaque phase du cycle décollage atterrissage sont associées une durée et une pollution spécifique. Ainsi les moteurs qui tournent à plein régime au décollage émettent majoritairement des oxydes d'azote. Au sol en revanche, les moteurs tournent au ralenti, ce qui se traduit par des combustions incomplètes et donc des rejets de monoxyde de carbone CO et d'hydrocarbures imbrûlés.

Actuellement, les émissions sont comptabilisées durant 4 minutes avant l'atterrissage, 26 minutes de roulage et 3 minutes après le décollage, conformément aux procédures de certification des avions définies par l'OACI, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Cela correspond à des émissions jusqu'à 1 000 m d'altitude environ.

Par rapport à 1981, l'OACI a imposé une réduction de 20% des émissions de NOx pour les nouveaux avions en 1993, et de 16 % supplémentaires en 1999.



Décollage : moteurs à plein régime
Principales émissions : NOx

Atterrissage et roulage: moteurs au ralenti
Principales émissions : CO, Hydrocarbures imbrûlés.



Réduction des émissions au sol en installant des prises 400 Hz

Les groupes électrogènes, intégrés dans l'avion ou au sol assurent l'approvisionnement électrique des avions en escale. Ils engendrent d'importantes consommations de gazole et de kérosène. ADP a choisi de les substituer par des prises électriques 400 Hz. La totalité des postes d'Orly et de CDG 2 en sont déjà équipés. L'installation de prises complémentaires à CDG a été programmée dans le cadre de la réhabilitation de l'aérogare 1 de CDG, avec pour objectif d'équiper tous les postes avions d'ici 2006.

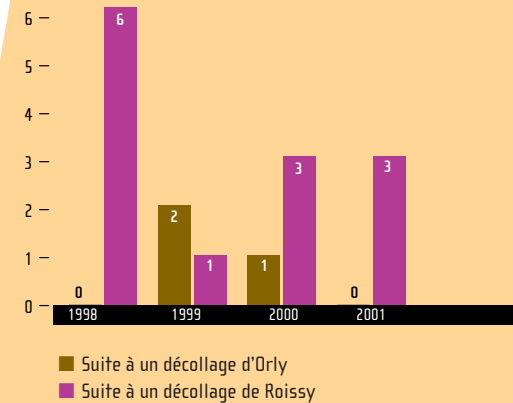
Les délestages

Des délestages de carburant sont très exceptionnellement réalisés lorsque la sécurité des passagers impose un allègement de l'avion avant l'atterrissage. C'est le cas lorsque des gros porteurs sont forcés d'atterrir peu de temps après leur décollage. Le délestage doit alors être effectué au-dessus d'une zone peu urbanisée, et à plus de 2000 m d'altitude. 90% du kérosène se vaporise dans l'atmosphère, et quelques milligrammes par mètre carré sont susceptibles d'atteindre le sol. Ils subissent alors une dégradation biologique et leur faible quantité n'est pas d'ordre à entraîner une intoxication.

Objectifs 2002/2004

Affiner les modèles de calcul des émissions avions contribuant significativement à la pollution de l'Ile-de-France en fonction des conditions atmosphériques

Délestages de carburants



Dr Michel Clérel

Chef du département
médical d'ADP

“Connaissance et surveillance de nos réseaux”

ADP mène une politique drastique de surveillance et de contrôle des eaux potables. Outre les prélèvements obligatoires, pour lesquels la DDASS nous a imposé d'augmenter le nombre, nous effectuons des tests d'auto-contrôle aléatoires et volontaires. Le protocole en place prévoit des mesures draconiennes en cas de dépassement des normes sanitaires. Mais nous privilégions la prévention en intervenant le plus en amont possible afin d'assurer l'avenir.

Le réseau est éminemment surveillé. C'est la bonne connaissance de nos canalisations et de nos réseaux qui permet un contrôle efficace. Sur les cinq dernières années, nous avons supprimé plusieurs centaines de mètres de canalisations qui ne servaient plus à rien. Ainsi, nous avons évité ce que l'on appelle "les bras morts", des canalisations en coin ou en cul-de-sac, et gagner sur d'importantes zones potentielles d'endémie.

Enfin, par-delà l'impact environnemental et sanitaire de la gestion et de la surveillance des eaux potables sur un aéroport international, il ne faut pas oublier qu'elles représentent également un enjeu de sûreté et de sécurité.

e a u

E N V I R O N N E M E N T

Réduire les consommations d'eau

La consommation d'eau potable sur les plateformes a été en 2001 équivalente à la consommation d'une ville de 40 000 habitants, soit environ 50 litres par passager. Elle est utilisée pour la restauration, les usages sanitaires et industriels. Maîtriser sa qualité est essentielle. ADP assure le suivi de cette qualité et mène des actions de prévention des contaminations. L'autre objectif principal est la réduction des consommations grâce au recyclage de certaines eaux à usage industriel.



Zoom

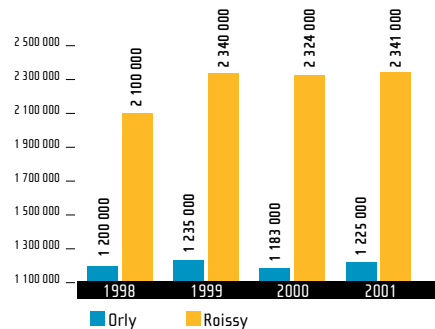
Recycler les eaux pour réduire les consommations

A Orly, ADP a testé la réutilisation des eaux pluviales, une fois traitées, dans les installations de chauffage. Le principe était déjà opérationnel depuis 2000 pour les installations de climatisation. La consommation d'eau potable de la centrale énergie est ainsi devenue négligeable, alors qu'elle s'élevait à près de 70 000 m³ en 1999.

Plusieurs zones d'espaces verts sont arrosées avec des eaux de ruissellement récupérées, traitées et stockées, ce qui permet des économies d'eau potable. Enfin, certains aménagements paysagers sont recouverts de mulch, un mélange d'écorces broyées. Outre la limitation de l'usage d'herbicides, cette pratique permet de réduire l'évaporation par le sol.

Consommation d'eau potable

[en m³]



Une meilleure détection des pollutions

Les procédures de surveillance des pollutions bactériologiques ont été perfectionnées en 2001. Cela permet à présent de réaliser simultanément des prélèvements en différents points sur le réseau de distribution. Ce nouveau dispositif contribue à localiser plus rapidement et plus précisément la source et l'étendue des pollutions. Il facilite donc les interventions.

Un système d'alerte légionella plus performant

ADP procède à une surveillance régulière de la qualité de l'eau chaude distribuée. En cas de détection d'une contamination ponctuelle par la bactérie légionella, la branche du réseau concernée est isolée et traitée. Le réseau est en effet sécurisé par l'existence de plusieurs entrées et de disconnecteurs. Un plan d'intervention d'urgence spécifique a également été établi. En 2001, 5 cas ponctuels de bactéries légionella ont été détectés, contre une dizaine en 2000. Traités immédiatement, ils n'ont eu aucune conséquence sur la santé des usagers.

Une meilleure connaissance du réseau

Une mise à jour informatique des plans du réseau a été entreprise, permettant notamment d'isoler plusieurs bras morts. Sur Orly, 40 bâtiments ont ainsi fait l'objet d'un recensement exhaustif en 2001. A CDG, la création d'un Système d'information géographique (SIG) est programmée pour 2002.

Objectif 2002/2003

Développer des indicateurs de consommation d'eau potable pour optimiser et réduire les usages.



Hervé Denizo



*Chef de la section
Environnement à ADP*

“Recourir aux meilleures technologies disponibles”

Avant 1995, l'aéroport a été à l'origine de plusieurs cas de pollution de la Seine et de la Marne, affectant les bases nautiques et les usines d'eau potable. En 1997, lors de la déclaration d'utilité publique des nouvelles pistes, nous avons changé radicalement notre politique, en décidant de recourir aux meilleures technologies disponibles.

Ainsi, en 2001, après 4 ans d'études et de travaux, un nouveau système de traitement des eaux a été mis en service sur le bassin versant Seine, avec une ozonation puis une filtration sur charbon actif. Cette technologie, habituellement utilisée dans le traitement de l'eau potable, permet d'éliminer les traces résiduelles de matière organique et ainsi d'accroître la qualité de l'eau rejetée dans le milieu naturel. Avec le système de traitement biologique mis en place sur l'autre bassin versant, ce sont plus de 60 tonnes de Demande chimique en oxygène (DCO) qui ont ainsi été traitées cette année.

ENVIRONNEMENT

e a u

CDG : un traitement complet pour les eaux pluviales

L'aéroport de Roissy couvre une surface de 938 ha imperméabilisés, dont 750 ha sur le bassin versant de la Marne et 188 ha sur le bassin versant de la Seine.

Les eaux pluviales sont chargées en de nombreuses matières polluantes : hydrocarbures, détergents, poussières, mais aussi en hiver glycols et produits déverglaçants. Ces eaux sont traitées grâce à deux unités permettant de garantir le respect des exigences strictes sur la qualité du rejet au milieu naturel.

4 300 000 m³

d'eaux pluviales ont été traitées avant rejet sur CDG en 2001.

Yves Albarello



*Maire de Claye-Souilly (77)
et Président du Syndicat
de la Basse Beuvronne*

“Partenariat au fil de l'eau”

Il y a environ quelques mois, ADP était autorisé à déverser 200 litres par seconde dans l'affluent de la rivière Beuvronne, dont la Haute rejoint la Basse en aval sur notre commune de Claye-Souilly. En mars 2001, nous avons été victimes d'une inondation. A l'époque, d'aucuns ont accusé à tort ADP. En fait, pour ne pas aggraver la situation critique de la crue, ADP a rejeté ses eaux dans le canal de l'Ourcq. Mais la rumeur s'est propagée. Aussi, en partenariat avec ADP, nous avons lancé la gestion dynamique des rejets d'eaux pluviales. En mars 2002, alors qu'ADP avait fermé ses rejets, cela n'a pas empêché la rivière de déborder une nouvelle fois.

Ce nouveau dispositif, démontrant ainsi que les problèmes d'inondation étaient d'une autre nature, nous permet d'ores et déjà, en tant que municipalité, de mieux connaître et analyser les débits de la Beuvronne et de ses affluents, ainsi que de pouvoir prévenir en amont les populations en cas de risque. Nous pouvons d'ailleurs nous connecter directement sur le site internet d'ADP pour avoir les mesures en direct. C'est un partenariat positif sur l'eau. De notre côté, à nous de programmer les chantiers nécessaires pour réduire nos facteurs de risque.



Une gestion dynamique des eaux pluviales

En raison de la configuration de ses installations, les volumes de rejets d'eaux pluviales autorisés en sortie de la plate-forme sont limités par arrêté préfectoral à un débit maximal. Cependant, lors des précipitations importantes de 2001, ADP a été autorisé à rejeter exceptionnellement un débit supérieur à cette limite, tout en respectant les objectifs de qualité. Une étude a été présentée en préfecture afin de mieux adapter les règles de rejets à la pluviométrie. Des tests grandeur nature ont montré des résultats satisfaisants.

Une digue pour retenir l'eau

Situé en amont de la commune de Mitry-Mory, la digue des Renardières retient les eaux de Roissy-CDG avant leur évacuation vers la Marne. Comme tout ouvrage de cette nature, elle fait l'objet d'une surveillance attentive pour garantir sa stabilité au même titre que les grands barrages. Cette zone, équipée de piézomètres permanents, est contrôlée annuellement par les services de l'Etat.

Isoler les pollutions accidentelles

ADP a mis en œuvre en 2001 une nouvelle procédure de traitement des pollutions accidentelles reposant sur leur isolement. Les trois bassins de rétention construits en 2000 ont été mis en service. Ils permettent de capter la pollution au plus près de sa source, avant de mettre en œuvre un traitement spécifique adapté au type de pollution.

Traiter les eaux hivernales

Lors des épisodes de froid, les avions sont dégivrés et les pistes déverglacées pour éviter tout risque d'accident. Pour réduire la pollution due aux produits hivernaux, la politique d'ADP repose sur deux étapes : la réduction des consommations de produits, avec 18 dégivreuses très modernes, et des bassins d'isolement. En 2001, ces bassins ont ainsi retenu 408m³ de glycols ou encore 36 tonnes de Demande chimique en oxygène (DCO).

Le volume des eaux pluviales

La pluviométrie de 2001 a été de 892mm, avec un été particulièrement pluvieux.

Les niveaux de qualité et débit de rejet quotidien sont adressés chaque trimestre à 15 000 riverains, dans la revue *Entre-Voisins Environnement*. Ils sont consultables sur le site Internet d'ADP

www.adp.fr

Bassin versant Marne

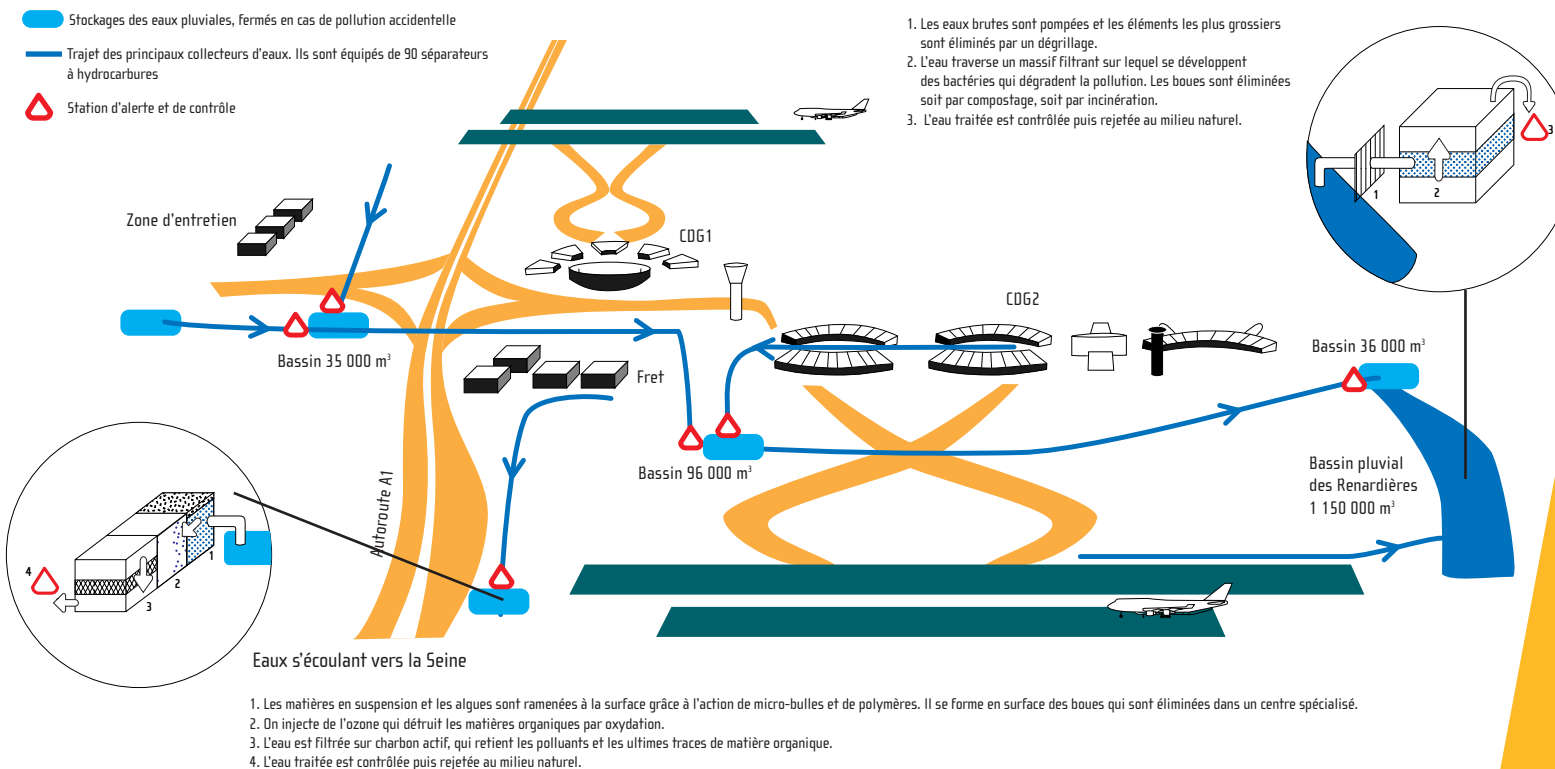
Volume total rejeté 6 500 000 dont volume traité 3 900 000

Bassin versant Seine

Volume total rejeté 1 500 000 dont volume traité 421 000

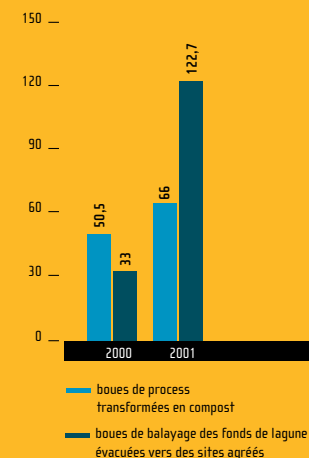
L'ensemble des volumes rejetés souscrit aux exigences de qualité de l'arrêté préfectoral. Toutes les données sont contrôlées par les services de l'Etat, la MISE (mission interservice de l'eau).

Comment les eaux pluviales sont-elles collectées et traitées ?



Le traitement des boues

[en tonnes]



Les boues sont soit produites par le process de traitement biologique, soit récupérées lors du nettoyage des bassins de décantation





Président de la Fédération de l'Essonne pour la pêche et la protection du milieu aquatique

“ADP a fait un effort phénoménal”

Il y a une dizaine d'années, plusieurs affaires étaient engagées concernant les graves pollutions qui avaient affecté l'Orge. Notre fédération avait attaqué ADP. Finalement, il n'y a pas eu de poursuite au pénal. L'affaire a été traitée à l'amiable avec la signature d'une convention entre notre fédération et ADP prévoyant un dédommagement au titre de l'action civile, ainsi que l'engagement d'ADP de financer l'empoisonnement de l'Orge pendant cinq ans. ADP a surtout mis en fonction un STEP (Système de traitement des eaux pluviales) qui a fait partie des réponses apportées par l'entreprise à nos plaintes. Depuis, tout va bien. Plus aucune pollution majeure en provenance de l'aéroport n'a été constatée. On peut pêcher partout en Essonne, il y a du poisson. ADP a consenti un effort phénoménal sur ce dossier, avec un investissement très important. Parallèlement, le gestionnaire des aéroports parisiens a joué la transparence en nous invitant à visiter le chantier du STEP et à participer à des réunions à la Maison de l'Environnement. Nous serions intéressés pour poursuivre le partenariat avec ADP indépendamment de tout événement polluant.

ENVIRONNEMENT

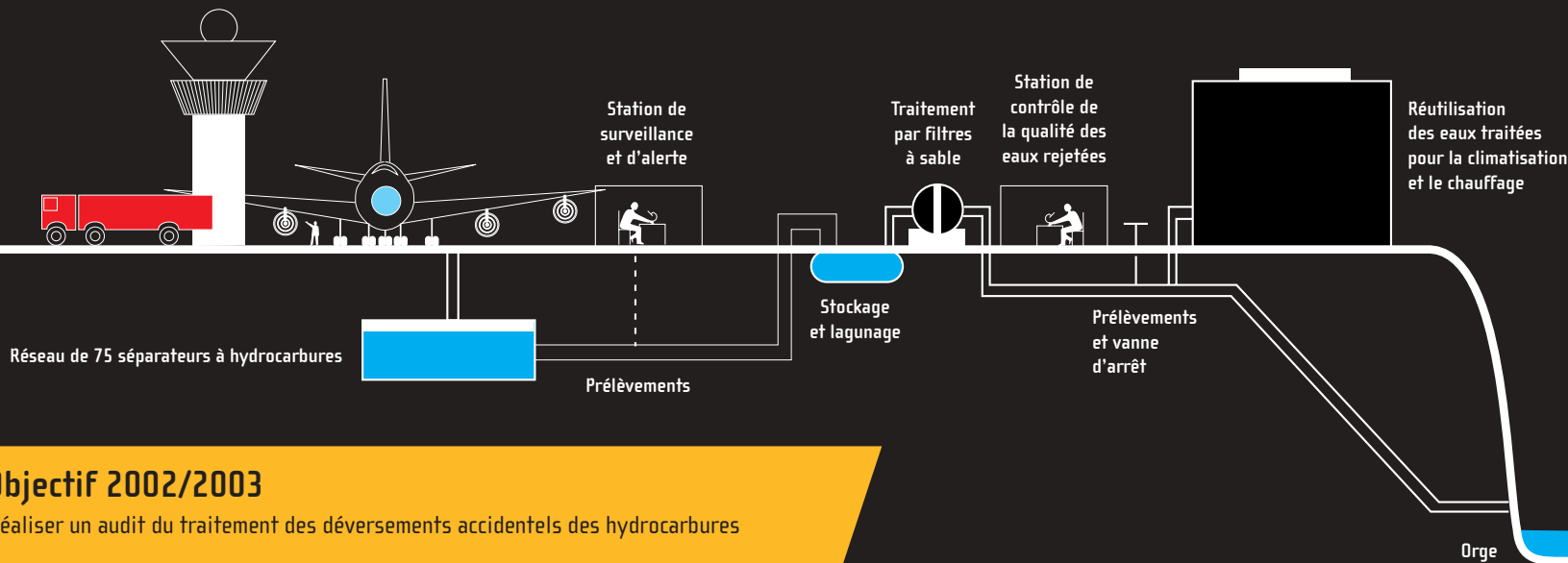
e a u

Orly : capter les pollutions des eaux dès l'origine

La plate-forme aéroportuaire d'Orly s'étend sur 1530 ha, dont un tiers est composé de surfaces imperméabilisées. Les eaux de pluie sont collectées et acheminées au système de traitement des eaux, via un réseau de canalisations long de 260 km. L'eau fait ensuite l'objet d'une filtration sur sable, avant d'être rejetée dans l'Orge lorsqu'elle respecte les seuils de qualité.

Zoom Contenir les pollutions accidentelles

1,5 millions de m³ carburant avion sont distribués chaque année par des groupes pétroliers à Orly. 155 déversements accidentels ont été constatés en 2001, de l'ordre de quelques litres pour 90% d'entre eux. 75 séparateurs d'hydrocarbures disposés sur toute la plate-forme permettent d'en récupérer la majeure partie, le reste étant traité par le STEP, système de traitement des eaux pluviales. Pour les pollutions accidentelles les plus importantes, un nouveau bassin de rétention sera achevé en 2002. Il permettra d'améliorer la gestion du risque et d'isoler les déversements de kérosène et les autres polluants afin de les traiter spécifiquement.



Objectif 2002/2003

Réaliser un audit du traitement des déversements accidentels des hydrocarbures



Nouvel arrêté préfectoral sur la qualité de l'eau

Un nouvel arrêté préfectoral a été promulgué en 2001, fixant les taux de rejets maximum en sortie de plate-forme en conformité avec les objectifs de qualité des eaux de l'Orge. Cet arrêté fixe notamment un seuil maximal pour les nitrates, dont le taux était élevé en raison des cultures de maïs sur la plate-forme. L'arrêt progressif de l'activité agricole suite aux nouvelles mesures de sûreté permettra de respecter ces valeurs limites.

Eaux usées : capter la pollution à la source

Les quelques tronçons mixtes entre les réseaux d'eaux pluviales et eaux usées qui subsistaient à Orly ont fait l'objet de travaux en 2001. L'ensemble des raccordements a été régularisé, garantissant un traitement approprié des eaux avant leur rejet dans le milieu naturel. ADP impose de plus à chaque exploitant de restaurant qu'il équipe son réseau d'eaux usées de bacs à graisse. Une nouvelle procédure a été mise en place pour leur gestion.

Prévenir les inondations

Les importantes précipitations de juillet 2001 ont entraîné l'inondation et la coupure pendant plusieurs heures de la RN7 à proximité de l'aérogare d'Orly Sud. ADP a engagé des travaux pour prévenir le risque d'inondation, notamment en programmant la construction de nouveaux bassins de rétention en 2002.

BILAN DU TRAITEMENT DES EAUX PLUVIALES À ORLY

	1998/1999	1999/2000	2000/2001
Volume d'eaux pluviales			
Volume total d'eaux pluviales récupérées	4 082 000 m ³	5 322 000 m ³	6 844 000 m ³
Volume surversé lors de fortes pluies conforme aux objectifs de qualité de l'Orge	147 000 m ³	1 663 000 m ³	51 000 m ³
Volume évacué dans le réseau d'eaux usées (pollutions hivernales)	258 000 m ³	228 000 m ³	25 000 m ³
Volume traité	3 880 000 m ³	4 854 000 m ³	6 650 000 m ³
Matières en suspension (MES)			
Entrée	57 tonnes	50 tonnes	43,3 tonnes
Sortie	8 tonnes	6,8 tonnes	10,8 tonnes
Demande chimique en Oxygène (DCO)			
Entrée	125 tonnes	115 tonnes	113 tonnes
Sortie	47 tonnes	52 tonnes	56 tonnes
Quantité de boues évacuées	115 tonnes	149 tonnes	307 tonne

Les niveaux de qualité et débit de rejet quotidien sont adressés chaque trimestre à 15 000 riverains, dans la revue *Entre-Voisins Environnement*. Ils sont consultables sur le site Internet d'ADP

www.adp.fr

Toutes les données sont contrôlées par les services de l'Etat.



Marylène NAU



Vétérinaire-inspecteur, responsable
de Poste Inspection Frontalier
de Roissy-CDG

“Une situation sanitaire très satisfaisante”

J'exerce sur l'aéroport de Roissy-CDG, sous l'autorité des services vétérinaires du département et du ministère de l'Agriculture. La problématique Risques sanitaires de la filière déchets sur les aéroports se décline en trois principaux volets : les déchets avions (plateaux-repas), les produits d'origine animale refusés sur le territoire communautaire et enfin, le contrôle passagers. A Roissy-CDG, où la coopération entre les douanes et les services vétérinaires a été renforcée, les procédures engagées pour les produits non autorisés fonctionnent bien avec la rédaction par les douanes d'un Procès-verbal de destruction pour chaque lot refusé.

Dans le cadre de l'harmonisation européenne des mesures sanitaires, la Commission a chargé l'Office alimentaire et vétérinaire (OAV) basé à Dublin de réaliser, en octobre 2001, un audit sur le traitement des déchets en France, dont une partie concernait l'aéroport de Roissy. Les résultats qui font l'objet d'une communication sur le site Internet europa.eu.int sont très satisfaisants à l'égard de l'aéroport parisien. En effet, l'audit, qui relève exclusivement les points négatifs constatés, n'a pas mentionné une seule fois Roissy-CDG. Ce “satisfécit” traduit la bonne organisation de la filière déchets sur CDG, notamment au travers de la traçabilité mise en place par l'ISO 14001.

ENVIRONNEMENT déchets

Renforcer le tri sélectif

Les aéroports parisiens comptent plus de 900 entreprises implantées sur leur emprise, et accueillent chaque année 70 millions de passagers. Véritables citées industrielles, ils génèrent annuellement plus de 65 000 tonnes de déchets banals (cartons, plastiques, bois, métaux, etc.), soit autant qu'une ville de 120 000 habitants. Tel le maire d'une commune, ADP a été désigné pour organiser le tri sélectif de ces déchets à la source.

ADP participe également à la mise en place de filières pour l'élimination des déchets spéciaux (fûts d'hydrocarbures, batteries, etc.).

49 000 tonnes

de Déchets Industriels Banals produits à CDG en 2001 dont 14 000 tonnes de déchets alimentaires incinérés

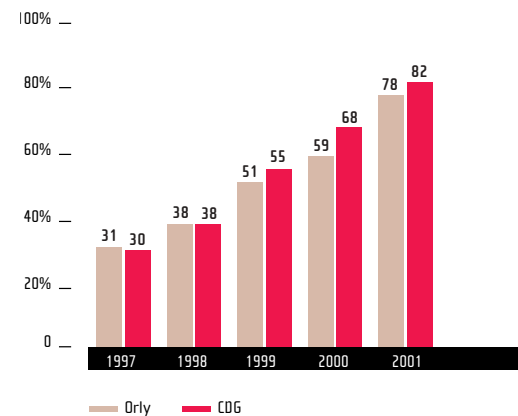
17 000 tonnes

de Déchets Industriels Banals produits à Orly en 2001 dont 4 900 de déchets alimentaires incinérés

Déchets industriels banals

[carton, plastique, métaux, verre, déchets alimentaires, etc.]

% de la partie valorisable des déchets produits



Une part de ces déchets potentiellement valorisable n'a pu être valorisée par recyclage ou incinération en raison d'un tri défaillant à la source. Le nouveau plan déchets devrait améliorer la qualité du tri.

Déchets spéciaux collectés dans les ateliers d'ADP

[peinture, batteries, tubes fluorescents ...]

Orly 13,6 tonnes

CDG 8,6 tonnes

Comparaison avec les années précédentes non disponible.



Diagnostic du système de collecte...

En 2001, la gestion des déchets a fait l'objet d'une réflexion associant les Chambres de Commerce et d'Industrie de l'Essonne, du Val-de-Marne et de nombreux utilisateurs de la plate-forme d'Orly. A l'issue de cette concertation, plusieurs améliorations ont été demandées :

- une meilleure définition des règles de gestion des déchets ;
- une plus grande transparence des coûts du service déchets ;
- le renforcement de la politique tarifaire pour inciter au tri ;
- l'accompagnement des entreprises volontaires dans la formation de leurs opérateurs.

... pour sensibiliser au tri des déchets

Un audit auprès de plusieurs entreprises de Roissy a également été organisé. L'ensemble de ces conclusions ont été intégrées dans les clauses du nouveau programme de gestion des déchets commun à Roissy, Le Bourget et Orly. Celui-ci comportera trois volets : communication de terrain, développement des filières mono matériaux sur des sites d'apport volontaire et incinération des déchets présentant un risque sanitaire. A eux seuls, ces derniers ont en effet représenté un volume de 18 900 tonnes en 2001 sur l'ensemble des aéroports, en nette progression suite aux mesures sanitaires lors de l'épisode de fièvre aphteuse.

Renforcer la traçabilité des déchets toxiques

En 2001, 22 tonnes de déchets industriels spéciaux ont été collectés dans les

ateliers d'ADP à Orly et à CDG. On regroupe sous ce nom de nombreux produits, et en particulier les encres, les produits phytosanitaires, les aérosols, les peintures, les hydrocarbures, l'antigel, les chiffons souillés, la poudre des extincteurs, les filtres divers, les absorbants, les piles et accumulateurs, des liquides en vrac, des emballages souillées, les appareils à mercure, etc.

Suite à l'audit de vingt ateliers techniques, de nouvelles procédures de collecte et des filières d'éliminations ont été proposées pour les déchets toxiques. Notamment, de nouveaux bacs de rétention sécurisent la collecte et le contrôle des filières d'élimination a été accru. Les actions de sensibilisation ont également été poursuivies auprès des tiers, permettant d'augmenter notamment la collecte des bidons d'huile sur les postes avions de 11% par rapport à 2000 avec un total de 78 000 bidons à Orly.

Développement du compostage

Le système de traitement des eaux pluviales de Roissy a produit, en 2001, 66 tonnes de boues. Un programme expérimental a donné de premiers résultats satisfaisants concernant le recyclage de ces boues en compost et leur valorisation sur les espaces verts de CDG. Par ailleurs, environ 800 tonnes de déchets verts sur chaque plate-forme ont également été évacuées en 2001 vers des centres de compostage.

Objectifs 2002/2003

- A** améliorer la gestion des déchets de chantier
- R** renforcer la traçabilité des déchets
- A** augmenter le taux de déchets recyclés de 10%

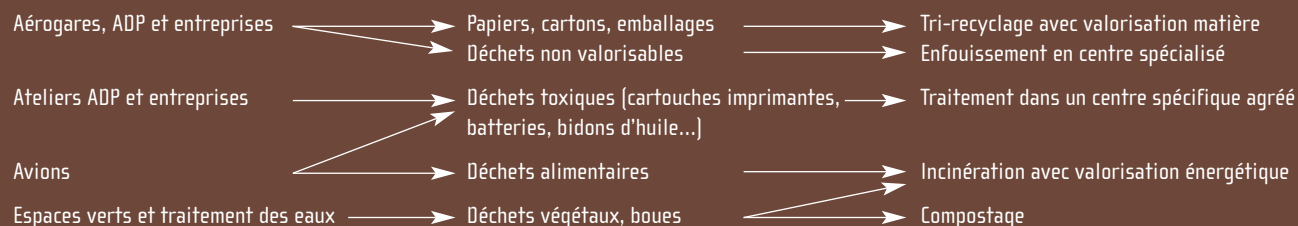


Où sont produits les déchets, où vont-ils ?

PRODUCTEUR

TYPE DE DÉCHETS

TRAITEMENT



René Naudot



*Chef du département
Infrastructures et Environnement
d'ADP à Orly*

**“Sécurité, écologie
et embellissement”**

Avec plus de 3 000 hectares d'espaces verts, nos plates-formes de Roissy-CDG, d'Orly et du Bourget constituent des éléments structurants de l'aménagement du territoire, catalyseurs d'opérations majeures de ceintures vertes ou de trouées vertes en Ile-de-France. Ces opérations se font en partenariat entre ADP et les communautés de communes. Et pour cause : elles concernent tout aussi bien des terrains compris dans l'emprise aéroportuaire que des terrains voisins. En outre, nos centaines d'hectares d'espaces verts agissent comme des tampons pour les précipitations et participent ainsi à l'équilibre des crues des rivières voisines.

ADP se préoccupe également de la faune qui, attirée par les grands espaces, habite sur nos terrains. Il s'agit de contrôler que leur présence ne représente pas un danger pour la sécurité aérienne, mais également pour l'extérieur, tels les lapins. Nous prenons compte aussi des espèces protégées, comme par exemple à Orly où réside une population de faucons crécerelles.

Au final, l'activité Sols et espaces verts présente trois enjeux environnementaux forts : la sécurité, l'écologie et l'embellissement.

ENVIRONNEMENT

sols et espaces verts

Valoriser l'espace paysager

Représentant plus de la moitié de la surface des aéroports, les aménagements paysagers ont une triple fonction: assurer l'intégration paysagère des installations sur les communes riveraines, contribuer à la qualité du service aux passagers qui découvrent ou quittent Paris et la France, améliorer le cadre de travail de l'ensemble des personnels des plates-formes.

1120 lapins à Roissy

Régulation des lapins

Les lapins, cause de nombreux dégâts sur les câbles électriques, plantations et talus, voient leur nombre régulé par des opérations de captures. Une partie des 2000 lapins prélevés est ensuite relâchée dans des départements touchés par la myxomatose.

820 lapins à Orly

Superficie des espaces verts

	Roissy	Orly
Total	1400 ha	800 ha
Gazon	1302 ha	537 ha
Arbustes	15 ha	6 ha
Boisements	52 ha	4 ha
Arbres	6121 unités	2628 unités
Haies	7 kms	3 kms
Cultures	480 ha	275 ha
Divers	8 ha	

Engrais et produits phytosanitaires

	Roissy	Orly
Engrais	27 tonnes	0,5 tonnes
Phytosanitaires et herbicides	9,1 m ³	2,1 m ³

Données précises sur les années précédentes non disponibles

Les engrais et produits phytosanitaires sont utilisés principalement sur les espaces de haute qualité paysagère et d'ornement.

Les herbicides sont utilisés principalement pour les clôtures de sûreté, les voies de circulation avion et routière et les abords enherbés des pistes. Leur usage a été réduit depuis l'emploi du "mulch", mélange de copeaux de bois.

Tous les produits utilisés ont reçu l'agrément d'une commission hygiène et environnement.

Zoom

Surveiller la pollution des sols et la nappe phréatique

En 2001, ADP a poursuivi la surveillance de la qualité des sols par des mesures réalisées grâce à un réseau de 50 piézomètres, permettant d'évaluer les risques d'altération de la nappe phréatique. Trois campagnes spécifiques de surveillance ont été réalisées sur des sites à risques :

- L'une d'entre elle a porté sur les terrains agricoles d'Orly. Des taux importants de dérivés phytosanitaires utilisés sur le maïs devraient se résorber naturellement en cinq ans avec l'arrêt des cultures imposé par les nouvelles contraintes de sûreté ;

- La seconde campagne a porté sur le site d'une entreprise de CDG dont ADP a demandé l'expulsion de l'aéroport pour cause de pollution récurrente ;

- La troisième a porté sur un ancien site industriel d'Orly, sans révéler de pollution particulière.

Le site présentant le plus grand risque de pollution des sols est la zone d'essais de feux d'Orly. La dépollution du site sera engagée dès le transfert de cette activité, actuellement à l'étude par la DGAC. Suite à la dépollution de la zone d'essais de feu pompiers menée en 2000 à CDG, tous les essais y ont été supprimés en 2001.

Le coût de la surveillance des sols et des opérations ponctuelles de dépollution s'élèvent à environ 15 000 euros par an.



Valoriser le patrimoine existant

Plusieurs audits et sessions d'observation du terrain par des agents d'ADP ont montré le rôle déterminant de la qualité des espaces verts pour inciter les employés à respecter l'environnement. Ainsi, des zones délaissées deviennent vite des sites de dépôts sauvages de déchets. En 2001, 30 points noirs ont été identifiés sur CDG et Orly. ADP a procédé en 2001 à une requalification paysagère de plusieurs zones délaissées, en particulier :

- de nouvelles plantations sur les parkings P4 et P7 à Orly ;
- à Orlytech et au niveau du pont sur la RN7 ;
- en zone de fret à CDG, ainsi qu'aux abords du terminal T9.

Le "mulch" remplace les herbicides

Les essais d'utilisation de mulch pratiqués en 1999 et 2000 à Roissy ont été étendus à Orly en 2001 avec des résultats très satisfaisants. Cette pratique consiste à récupérer le

bois lors de déboisements, le déchiqueter en copeaux et les répandre en épaisse couche autour des nouvelles plantations. Ces copeaux empêchent les mauvaises herbes de se développer et réduisent ainsi le recours aux herbicides. Ils limitent aussi l'évaporation et réduisent d'autant la consommation d'eau.

La prévention des risques aviaires

En 2001, 5 150 oiseaux ont été prélevés à Roissy, dont 4 010 étourneaux. La présence d'oiseaux sur les plates-formes représente en effet un danger important pour les avions, qui est limité par diverses actions préventives, et notamment l'interdiction de certains types de cultures, le maintien d'une herbe basse et l'utilisation de dispositifs sonores d'effarouchement. Tous les prélèvements font l'objet d'une déclaration auprès des autorités de contrôle.

Le site du Bourget mieux intégré dans son environnement

Un projet de requalification des abords du Bourget a été présenté en 2001. Il s'inscrit dans le cadre du réaménagement des RN 2 et 17 qui vise à la création d'un parcours laissant plus de place aux piétons et à la circulation douce.



Le "Ring" de CDG

Où en est le programme de reconquête paysagère de CDG ?

