

Pour un développement durable des aéroports parisiens

Jeudi 25 juillet 2002

Sommaire

1. GARANTIR LA TRANSPARENCE ET LE RESPECT DES ENGAGEMENTS.....	3
a. Mettre à disposition du public, sur Internet, la visualisation des trajectoires aériennes	3
b. Créer un observatoire du bruit aérien	4
2. COMBATTRE EN PRIORITE LES NUISANCES SONORES LA NUIT	5
a. Supprimer les émergences sonores	5
b. Réduire significativement le nombre de mouvements entre 0h et 5h.....	6
c. Taxer très fortement les vols de nuit	7
d. Imposer de nuit des procédures de navigation aérienne spécifiques.....	7
e. Optimiser l'utilisation des doublets de pistes la nuit.....	8
3. LIMITER GLOBALEMENT LA GENE SONORE.....	10
a. Fixer un plafond objectif de gêne sonore basé sur un indicateur mesuré	10
b. Mettre en oeuvre un retrait progressif et total des avions les plus bruyants du chapitre 3.....	11
c. Taxer plus fortement les appareils bruyants	12
d. Contenir le trafic à l'intérieur de volumes de protection environnementale	12
e. Maîtriser l'urbanisation autour des aéroports.....	14
f. Renforcer le dispositif d'aide aux riverains	15
4. MIEUX REPARTIR LES RETOMBEES ECONOMIQUES DES AEROPORTS	17
5. NOUVELLE PLATE-FORME: L'ASSEMBLEE NATIONALE SOLLICITEE.....	18

Annexe : liste des personnes et associations rencontrées par le ministre

1. Garantir la transparence et le respect des engagements

Des engagements ne valent que s'ils sont contrôlés et respectés.

Le suivi du bruit et des trajectoires ainsi que l'information du public constituent une attente très forte des populations riveraines et font l'objet de recommandations par l'ACNUSA dans son dernier rapport 2001.

a. Mettre à disposition du public, sur Internet, la visualisation des trajectoires aériennes

La mise à disposition du public d'une information concernant les trajectoires des avions constitue une demande forte des riverains des aéroports parisiens. Elle est aujourd'hui disponible mais uniquement consultable aux maisons de l'environnement des aéroports de Roissy et Orly.

D'ici à la fin de cette année, Aéroports de Paris mettra à disposition du public, sur INTERNET, cette information, en différé, pour les vols des plates-formes parisiennes.

La teneur des données diffusées ainsi que les modalités de diffusion feront l'objet d'une mise au point avec les membres des Commissions consultatives de l'environnement concernées.

b. Créer un observatoire du bruit aérien

Un sentiment de manque de transparence s'est généralisé en région parisienne malgré les efforts déployés par Aéroports de Paris pour fournir des informations fiables et précises sur les trajectoires des avions et sur les niveaux de bruit enregistrés au passage des stations de mesure.

Afin de crédibiliser l'information diffusée, un nouveau cadre institutionnel sera mise en place, selon un modèle comparable à AIRPARIF pour la mesure de la pollution de l'air, par la création d'un observatoire du bruit aérien associant l'État, les collectivités locales, Aéroports de Paris, transporteurs et associations de riverains.

2. Combattre en priorité les nuisances sonores la nuit

Le développement durable de l'aéroport de Roissy passe avant tout par un traitement volontariste des nuisances sonores générées par les vols de nuit.

Il en va de la qualité du sommeil et du droit au repos de milliers de riverains d'aéroports.

a. Supprimer les émergences sonores

Au-delà d'une certaine limite de bruit dépassée plusieurs fois la nuit, les émergences sonores seraient, selon des études, la cause de troubles notables du sommeil et donc engendreraient une altération de la qualité de vie des riverains des aéroports.

Très concrètement, pour combattre ces émergences dans les plus brefs délais, **seront interdits tous les mouvements d'avions dont les niveaux de bruit caractéristiques dépasseront des seuils fixés, au décollage comme à l'atterrissage.**

Cette proposition rejoint la recommandation de l'ACNUSA¹ visant à plafonner autour de 85 décibels le bruit émis par l'avion et directement perçu par les riverains au sol, à une distance déterminée des pistes, en dehors des zones inconstructibles du plan d'exposition au bruit.

¹ ACNUSA : Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires ; autorité indépendante créée par la loi du 12 juillet 1999.

b. Réduire significativement le nombre de mouvements entre 0h et 5h

Le trafic de nuit de l'aéroport de Roissy a cru d'environ 9% par an au cours de ces dernières années. Il est probable que, sans limitation externe, il continuerait à augmenter, peut être à un rythme moindre.

Nombre de riverains souhaiteraient, dans l'absolu, qu'un couvre-feu soit décidé comme à Orly.

Une telle éventualité n'apparaît cependant pas plausible à l'heure actuelle pour l'une des plus grandes puissances économiques mondiales et l'une des plus grandes capitales culturelles et touristiques de notre monde. L'ACNUSA elle-même reconnaît nécessaire ce maintien d'une accessibilité de nuit de notre système aéroportuaire, porte d'entrée en Europe.

En tout état de cause, l'évolution du trafic de nuit n'est pas une fatalité et doit être endiguée. **Il convient de réduire significativement et durablement le nombre de mouvements la nuit.**

Des solutions de substitution au trafic aérien seront recherchées, mais leur mise en oeuvre nécessitera du temps, du dialogue et de la concertation avec tous les acteurs concernés.

Sans attendre, dès les trois prochaines années, des mesures réglementaires et des actions spécifiques auprès d'opérateurs seront mises en oeuvre. **Le nombre de mouvements dans la plage 0h-5h sera réduit de manière substantielle:**

- **Les décollages dont l'horaire prévu était programmé en dehors de cette tranche horaire seront, sauf exception, interdits ;**

- la compagnie Air France supprimera d'ici 2003 la quasi-totalité de ses vols entre 0h et 5h ;
- La Poste réduira, elle aussi d'ici 2003, ses vols de courrier postal de 30% entre 0h et 5h;
- Les créneaux horaires abandonnés par les exploitants ne seront pas réaffectés;

c. Taxer très fortement les vols de nuit

Actuellement, la taxe générale sur les activités polluantes perçue auprès des exploitants est multipliée d'un facteur 2 pour les vols de nuit par rapport aux vols de jour.

A titre dissuasif, pour accompagner efficacement les mesures de limitation des vols dans les tranches horaires sensibles, il est proposé de porter ce coefficient multiplicateur de 2 à 10.

d. Imposer de nuit des procédures de navigation aérienne spécifiques

Dès l'automne, un arrêté de restriction d'usage formalisera un certain nombre de dispositions visant à faire appliquer la nuit les procédures de navigation aérienne spécifiques suivantes :

- **les procédures actuelles de départ spécifiques aux avions à hélices seront interdites la nuit de 23h15 à 6h ; ces avions devront respecter sur cette plage horaire les mêmes procédures que celles imposées aux avions à réaction ;**

- la procédure dite MOSUD d'arrivée sur Roissy en provenance du sud-est par vent d'est sera formellement interdite entre 22h20 et 7h ;
- les avions les plus bruyants du chapitre 3 devront se signaler comme tels à la tour de contrôle lors du premier contact radio et se verront notamment imposer la nuit, de 23h15 à 6h, la procédure dite « Plaine de France » qui minimise le nombre de personnes survolées.

Comme c'est le cas déjà pour les différents arrêtés existant sur les principaux aéroports français, **l'infraction à l'une de ces nouvelles dispositions sera sanctionnée par une amende administrative d'un montant pouvant atteindre 12000 euros.** Ces amendes sont prononcées par l'ACNUSA, sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances sonores.

e. Optimiser l'utilisation des doublets de pistes la nuit

L'aéroport de Roissy est équipé d'un système de deux doublets de pistes : un au nord, un au sud. Il convient d'examiner les conditions d'une utilisation optimale de ces doublets du point de vue de l'environnement.

Une étude sera lancée à cet effet afin d'examiner l'impact de deux alternatives possibles :

- **soit une utilisation plus systématique du doublet nord la nuit ;**
- **soit une utilisation alternée des doublets nord et sud.**

L'étude inclura une analyse fine de l'impact sonore qui présentera, d'une part, le nombre de personnes survolées entre 0 et 3000 mètres, par tranche de 1000 mètres, et d'autre part le nombre de personnes concernées par un niveau de bruit donné.

Les résultats de l'étude et les propositions qui en découleront, seront présentés aux membres de la commission consultative de l'environnement puis transmis pour avis à l'ACNUSA.

3. Limiter globalement la gêne sonore

L'objectif est de définir sans ambiguïté les perspectives globales d'un développement maîtrisé de l'activité aéroportuaire et de se donner les moyens d'y parvenir.

a. Fixer un plafond objectif de gêne sonore basé sur un indicateur mesuré

Il apparaît opportun de fixer à l'aéroport de Roissy un objectif clair en terme de gêne sonore à ne pas dépasser. En effet, le plafond de 55 millions de passagers n'était pas réaliste.

Cet objectif reposera sur un nouvel indicateur cumulant les énergies sonores engendrées par chaque avion atterrissant ou décollant de l'aéroport, mais fondé sur des principes d'élaboration nettement plus crédibles et compréhensibles qu'actuellement :

- il utilisera non plus les niveaux de bruit certifiés, mais les **niveaux de bruit effectivement mesurés** qui varient en fonction de divers paramètres tels la météo et sont donc au final mieux représentatifs de la gêne réellement subie ;
- il **pondérera respectivement de 5 et de 10 décibels le bruit émis par les mouvements de soirée (18h - 22h) et de nuit (22h - 6h)**, comme le fait déjà le nouvel indice de planification *Lden* mis en place en avril dernier.

La mise en œuvre de cet indicateur pondéré fera l'objet d'un arrêté ministériel pris après concertation en commission consultative de l'environnement et avis de l'ACNUSA.

Tout développement de Roissy dans le futur ne pourra se faire qu'en maintenant la gêne sonore annuelle au-dessous du niveau moyen constaté ces trois dernières années, notablement inférieur à celui de l'année 1997 qui a servi jusqu'à présent de référence.

b. Mettre en oeuvre un retrait progressif et total des avions les plus bruyants du chapitre 3

Le renouvellement des flottes exploitées par les compagnies aériennes constitue un pilier fondamental de la réduction des nuisances et concourt au respect du plafonnement de la gêne sonore proposé ci-dessus. Cet objectif est encadré par des accords internationaux que la France entend respecter mais aussi utiliser au maximum de leurs possibilités.

Le retrait total des avions du « chapitre 2 » est effectif en Europe depuis le 1^{er} avril 2002. Il s'agit d'appareils particulièrement bruyants, d'un type conçu approximativement avant le milieu des années 1970.

Les appareils de la génération suivante, dits du « chapitre 3 », présentent des performances acoustiques très inégales du fait des progrès technologiques énormes réalisés depuis le milieu des années 70, époque où cette norme du chapitre 3 a été définie. Il y donc lieu de distinguer, parmi tous les appareils de cette norme, ceux dits « les plus bruyants », relativement anciens et dont les caractéristiques de bruit sont proches des limites autorisées pour ce chapitre : techniquement, il s'agit des avions dont les niveaux de bruit certifiés ne sont pas inférieurs, par rapport aux limites précitées, de plus de 5 décibels au total sur les trois points de certification.

Le retrait de ces appareils « les plus bruyants du chapitre 3 », déjà initié pour la période comprise entre 23h30 et 6h, sera étendu progressivement en cinq ans à l'ensemble de la journée, selon des modalités conformes au concept d'« approche

équilibrée » telle que fixée par la récente directive européenne n°2002/30 du 26 mars dernier.

De plus, les appareils dits « bruyants du chapitre 3 », présentant une marge de 8 décibels par rapport aux limites de ce chapitre, seront progressivement interdits la nuit.

Ces dispositions seront mises en oeuvre par des arrêtés ministériels après concertation en commission consultative de l'environnement et avis de l'ACNUSA.

c. Taxer plus fortement les appareils bruyants

Actuellement, la taxe générale sur les activités polluantes perçue auprès des exploitants est modulée en fonction de la classe acoustique des aéronefs.

Cette actuelle modulation, établie à une époque où les appareils du chapitre 2 étaient encore exploités, est devenue inopérante du fait de leur retrait depuis le 1^{er} avril 2002. **De nouvelles catégories seront instaurées afin d'encourager l'utilisation d'avions modernes et de taxer plus fortement les avions les plus bruyants du chapitre 3.**

d. Contenir le trafic à l'intérieur de volumes de protection environnementale

Parmi les revendications exprimées lors des entretiens menés par le Ministre, figure une exigence forte de respect des procédures et de garantie que les avions soient contenus dans les espaces correspondants.

Conformément aux recommandations formulées par l'ACNUSA lors de la mise en oeuvre des nouveaux couloirs aériens en région parisienne, la nécessaire phase de rodage et d'appropriation étant pratiquement achevée, **la définition de « volumes de protection environnementale » sera mise en place à l'automne.**

Ainsi, les avions devront rester à l'intérieur de ces volumes, tant au décollage qu'à l'atterrissage. **Tout vol à l'extérieur de ces limites caractéristiques fera l'objet, après analyse, d'une saisine de la commission nationale de prévention des nuisances sonores en vue d'une éventuelle sanction.**

La création de tels volumes pour les départs jusqu'à 2000 mètres et les arrivées à partir de l'interception de l'axe d'atterrissage fera l'objet dès cet automne d'un arrêté ministériel, à Roissy comme à Orly, après consultation des commissions consultatives de l'environnement et avis de l'ACNUSA.

e. Maîtriser l'urbanisation autour des aéroports

Pour assurer le développement durable des aéroports, il est nécessaire d'éviter que de nouvelles populations ne viennent s'installer dans des zones déjà exposées au bruit ou susceptibles de l'être.

A titre préventif, des plans d'exposition au bruit (PEB) sont en vigueur à ce jour sur une majorité de terrains en France et constituent l'outil principal de maîtrise de l'urbanisme autour des aéroports. Instaurés par une loi du 11 juillet 1985, ils définissent, à partir d'hypothèses de trafic et d'infrastructures établies sur le long terme, des zones à l'intérieur desquelles les constructions sont interdites ou contraintes.

De nouvelles normes d'établissement de ces plans ont récemment été adoptées, par décret en Conseil d'Etat, afin d'élargir les zones à protéger. Elles permettent, en outre, de concrétiser les possibilités de doter les plans considérés d'une zone complémentaire dite D à l'intérieur desquelles les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet d'une insonorisation.

Aujourd'hui, les plans en vigueur sur les aéroports parisiens sont notoirement obsolètes et ne remplissent plus leur rôle préventif. Il sera procédé dans les meilleurs délais à leur révision selon les nouvelles dispositions précitées. Ces plans devront être présentés, chacun en ce qui le concerne, à la commission consultative de l'environnement compétente ainsi qu'à l'ACNUSA. Ils seront ensuite soumis à enquête publique.

A Roissy, une procédure de révision a déjà été engagée. Elle sera poursuivie sur la base d'un nouveau projet tenant compte des nouvelles normes et de l'introduction de la zone D.

f. Renforcer le dispositif d'aide aux riverains

- **Évolution du dispositif :**

Les populations déjà installées et qui subissent les nuisances doivent pouvoir bénéficier d'une aide raisonnable pour insonoriser leur habitation.

Au titre de la réparation, des plans de gêne sonore (PGS) sont prévus à ce jour sur les dix principaux aéroports français, dont Roissy et Orly en tout premier lieu. Instaurés par une loi du 31 juillet 1992, ils définissent, à partir du trafic et des infrastructures actuels, des zones à l'intérieur desquelles les riverains peuvent prétendre à une aide financière pour l'insonorisation de leurs logements.

Le décret en Conseil d'Etat du 26 avril 2002 mentionné ci-dessus modifie également les règles d'établissement de ces plans et permettra tout autant un élargissement significatif des zones concernées. A Roissy, cet élargissement devrait conduire à un quasi doublement du nombre de logements concernés.

Aujourd'hui, les plans en vigueur sur les aéroports de Roissy et d'Orly datent respectivement de 1998 et 1994. Ils ne reflètent plus la gêne sonore actuelle.

Ces plans seront donc révisés d'ici un an et les territoires ouvrant droit à une aide seront très significativement élargis.

De plus, il est proposé d'améliorer le système d'aide en y intégrant les éléments de confort climatique que peut nécessiter dans certains cas la mise en place d'une insonorisation.

- **Revalorisation de la taxe générale sur les activités polluantes :**

L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) est chargée de gérer l'attribution des aides. Chaque année, les crédits nécessaires lui sont attribués au titre de

l'atténuation des nuisances sonores au voisinage des aérodromes. Ce montant annuel s'élève aujourd'hui à 24.3 millions d'euros.

Il est rappelé que la part de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) perçue auprès des compagnies aériennes est calculée pour tous les vols décollant à partir d'une des dix principales plates-formes métropolitaines en fonction de la masse de l'appareil, de sa classe acoustique et de sa période de décollage diurne ou nocturne. Celle-ci verra son montant substantiellement augmenté afin de permettre une bien meilleure aide aux riverains qui réalisent des travaux d'insonorisation

4. Mieux répartir les retombées économiques des aéroports

Les fonds de compensation des nuisances aéroportuaires mis en oeuvre en 2000 autour des aéroports d'Orly et de Roissy n'améliorent que très partiellement la répartition des retombées économiques autour de ces plates-formes. En outre, cette redistribution se fait uniquement au bénéfice des communes à l'exclusion de toute compensation directe aux riverains.

Une nouvelle réflexion sera conduite pour évaluer le dispositif actuel et établir des propositions dans le sens d'une équité fiscale accrue, y compris au bénéfice direct des riverains lorsque leur condition le justifie.

Cette mission sera confiée à un parlementaire.

5. Nouvelle plate-forme: l'Assemblée Nationale sollicitée

Concernant l'opportunité d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire, le ministre formule le vœu, que l'Assemblée Nationale, dans le cadre de ses commissions, puisse se saisir de ce sujet. Elle pourra ainsi débattre, dans la transparence et le pluralisme de l'avenir du transport aérien français et de notre politique aéroportuaire. Le cas échéant, la recherche et le choix éventuel d'un site resteront la responsabilité du Gouvernement.

Liste des personnes et associations rencontrées
--

Monsieur SCELLIER	Président du Conseil Général du Val d'Oise
Monsieur GOURDIN	Président de l'Union Française Contre les nuisances des Aéronefs
Monsieur LAVAL	Président de l'Association Ecologie sans Frontière
Monsieur HUCHON	Président du Conseil Régional d'Ile de France
Monsieur VALLS	Vice-Président du conseil Régional en charge des questions financières
Monsieur MERY	Vice-Président, du Conseil régional en charge des questions transports
Madame SIMON-DECK	Directrice-adjointe de cabinet de Monsieur HUCHON
Madame HADDAD	Conseillère régionale (PS)
Monsieur ÉLLIOTT	Président de Fédéral Express
Monsieur MERCIER	Vice-Président
Monsieur ALLEN	Vice-Président
Madame BOUSSAGNOL	Directrice APCO France
Monsieur PATERNOTTE	Maire de Sannois
Monsieur ENGELBERT	
Monsieur LAMBERT-MOTTE	Directeur de Cabinet de M. PATERNOTTE
Monsieur DAUENHAUER	Photographe
Monsieur RACHYNSKI	
Monsieur RENDU	Président de l'Association Ile de France Environnement
Monsieur SOCHARD	Vice-Président de l'Association
Monsieur de MEZIERE	Président d'Honneur de l'Association
Monsieur CUZON	Président de "93 Environnement"
Monsieur TOURNAY	Président de l'Association pour le respect de l'environnement et du Cadre de vie de la Plaine de France
Monsieur CHAUVE	Vice-Président
Madame COHUAU	Responsable de la Communication
Madame Nelly OLIN	Député-Maire de Garges-lès-Gonesse
Monsieur PIQUET	Maire-Adjoint, chargé de l'environnement
Monsieur BARDET	Député RPR du Val d'Oise
Madame ANGLADE	Suppléante
Monsieur CHARTIER	Candidat UMP
Monsieur BLAZY	Député du Val d'Oise

Desserte couloirs aériens

Monsieur DUPONT-AIGNAN + délégation	Député de l'Essonne
Monsieur PELCHAT	Sénateur
Monsieur THIBERT Monsieur DOUMAX Madame Mathilde AMOROS	Maire de Saintry sur Seine Collaboratrice de M. PELCHAT

Syndicats du contrôle aérien

Monsieur SERRES	SNCTA
Monsieur MALANDIN	USAC-CGT
Monsieur de BLOCK	SNAC-CFTC
Monsieur SALUSTE	SPAC-CFDT
Monsieur PENNES	SNPACM-FO
Monsieur MATHIEU	FNTE-CGT
Monsieur BELLIARD	SATAC-UNSA
Monsieur OLLIVIER	SAPAC-UNSA
Monsieur MEYBON	SNNA-FO

Nuisances aériennes

Monsieur SMITH + délégation	Président de FEDEX
Monsieur COPÉ + délégation	Ancien Maire de Meaux 77
	+ VISITE en Seine-et-Marne
Monsieur TRONC + délégation	Député de l'Essonne

Divers

Monsieur LARCHÉ + délégation	Sénateur de Seine et Marne
---	----------------------------