



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**DIRECTION
GÉNÉRALE
DE L'AVIATION
CIVILE**

COMITE PERMANENT

POINT 1 :

LANCEMENT DES TRAVAUX D'ELABORATION DU PPBE DE L'AERODROME DE PARIS- CHARLES DE GAULLE

29 JUIN 2021

Sommaire

1. Introduction

- a. Concept d'approche équilibrée
- b. Articulation avec le cadre juridique

2. CSB et PPBE

- a. Rappel du cadre juridique
- b. Principes généraux pour les CSB
- c. Principes généraux pour les PPBE

3. Mise en œuvre à Paris-CDG

- a. Spécificités du PPBE de Paris-CDG
- b. Réalisation des CSB
- c. Acteurs
- d. Bilan du PPBE précédent (2016-2021)
- e. Autres mesures réalisées entre 2016 et 2021
- f. Mesures identifiées à ce jour pour le projet de PPBE

Conclusion - Prochaines étapes et planning prévisionnel

1. Introduction

A) Concept d'approche équilibrée

L'approche équilibrée est un concept OACI visant à traiter un (ou des) problème(s) de bruit identifié(s) pour un aéroport donné en prenant conscience de l'environnement et des aspects économiques.

Elle est basée sur 4 piliers :

1. **Réduction du bruit à la source** : principalement le renouvellement des flottes ;
2. **Planification et gestion de l'utilisation des terrains** : plan d'exposition au bruit (PEB), plan de gêne sonore (PGS), cartes stratégiques de bruit (CSB), plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)... ;
3. **Procédures d'exploitation à moindre bruit** : trajectoires préférentielles, descentes « douces », volume de protection environnementale (VPE) et limites géographiques objectives (LGO)... ;
4. **Restrictions d'exploitation des aéronefs** : interdiction totale ou partielle des aéronefs les plus bruyants, sur des périodes de la journée ou de la nuit, couvre-feu...

Ce concept a été repris dans la réglementation européenne, à travers plusieurs outils spécifiques : les CSB-PPBE et les études d'impact pour la mise en œuvre de nouvelle restriction selon l'approche équilibrée.

Ainsi, le règlement européen UE n°598/2014 en fait mention notamment dans son considérant (3) :

*« La résolution A33/7 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) introduit le **concept d'une «approche équilibrée»** de la gestion du bruit (ci-après dénommée «approche équilibrée») et **définit une méthode cohérente pour traiter la question des nuisances sonores liées au trafic aérien. L'approche équilibrée devrait demeurer le fondement de la réglementation du bruit généré par l'aviation en tant qu'industrie d'envergure mondiale. (...)** »*

B) Articulation avec le cadre juridique

Le concept d'approche équilibrée vise à traiter des problèmes de bruit en prenant conscience de l'environnement et des aspects économiques.

Ce concept OACI s'inscrit dans le cadre juridique européen et national.



1. Réduction du bruit à la source

2. Planification et gestion de l'utilisation des terrains

3. Procédures d'exploitation à moindre bruit

4. Restrictions d'exploitations des aéronefs

Cartes stratégiques de bruit (CSB)

Diagnostic sur le niveau d'exposition au bruit (actuel et à venir)

Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

Mesures à prendre dans le cadre d'un plan d'action

Si les mesures des trois premiers piliers ne suffisent pas

Étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) pour l'introduction de restrictions d'exploitation

Instruments financiers d'incitation au renouvellement des flottes
TNSA et redevances aéroportuaires

Plan d'exposition au bruit (PEB)
Protection des populations et du développement de l'aéroport

Plan de gêne sonore (PGS)
Définir les riverains éligibles à l'aide à l'insonorisation

Arrêté portant application de procédure(s) d'exploitation à moindre bruit
Volume de protection environnementale (VPE), limitations des opérations au sol, descentes continues, etc.

Arrêté ministériel portant restrictions d'exploitation

2. CSB et PPBE

A) Rappel du cadre juridique

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement dispose que chaque État membre élabore, tous les 5 ans, pour chacun de ses aéroports civils recevant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements :

1) Des cartes stratégiques de bruit (CSB)

Objectifs :

- Permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement ;
- Établir des prévisions générales de son évolution en l'absence de mesures de lutte contre le bruit.

2) Un plan d'action découlant des CSB, dénommé « Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement » (PPBE)

Objectifs :

- **Prévenir**, et **réduire** si cela est nécessaire, les niveaux de bruit généré par les activités aériennes, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine ;
- **Préserver** la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante ;
- Pour cela, **évaluer** le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit défini et **recenser** les mesures prévues pour maîtriser ces nuisances.

B) Cartes stratégiques de bruit

4 cartes :

- Carte de la situation à court terme en Lden ;
- Carte de la situation à court terme en Lnight ;
- Carte de la situation à long terme en Lden ;
- Carte de la situation à long terme en Lnight.

Court terme : trafic n-1 (ou dernière année pertinente)

Long terme : hypothèses du PEB (sauf si une révision est en cours).

Zones matérialisées :

- Lden : à partir de 55 dB(A), puis de 5 en 5 ;
- Lnight : à partir de 50 dB(A), puis de 5 en 5.

Valeurs limites :

- Lden 55 ;
- Il n'y a pas de valeur limite sur les Ln pour l'aérien, la valeur qui est considérée pour le Ln est 50 dB (modification réglementaire en cours pour l'introduire).

Procédure :

- Présentation en CCE pour avis ;
- Pas de consultation du public ;
- Publication par arrêté dès qu'elles sont prêtes.

Articulation avec le PPBE :

- Publication de nouvelles CSB tous les 5 ans (et en cas d'évolutions significatives de la situation).
- Les CSB doivent en principe être publiées sans attendre le PPBE.

C) PPBE

Le PPBE recense les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les CSB, **notamment lorsque des valeurs limites fixées par la réglementation sont dépassées ou risquent de l'être :**

- **Situation passée** : mesures déjà prises ou en cours de mise en œuvre **au cours des 10 dernières années** ;
- **Situation future** : nouvelles mesures prévues par les autorités compétentes **pour la période de 5 ans à venir** à compter de l'entrée en vigueur du PPBE.

Ces mesures reposent en particulier sur la politique conduite en France depuis de nombreuses années pour limiter les nuisances sonores dues au trafic aérien. Elles s'articulent autour de l' « approche équilibrée » des nuisances sonores telle qu'énoncée par l'OACI (résolution A33/7), qui se décline comme suit :

- mesures S : mesures pour réduire le bruit à la source (amélioration des performances acoustiques des moteurs) ;
- mesures P : mesures de gestion et contrôle de la politique de planification des sols ;
- mesures O : mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome ;
- mesures R : restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources ;
- mesures C : mesures de communication / formation / information / autres études ;
- mesures A : tous les autres types de mesures qui ne rentrent pas dans les catégories précédentes.

C) PPBE

Procédure réglementairement imposée :

- Élaboration par les services de l'État, à partir de l'état des lieux établi au travers des CSB annexées ;
- Présentation en CCE pour avis ;
- Consultation du public pendant 2 mois ;
- Rédaction d'un rapport de synthèse (avec les suites données aux observations) et publication de cette synthèse et de l'ensemble des observations sur le site de la consultation (site du MTE) ;
- Approbation du PPBE par le(s) préfet(s) ;
- Publication par voie électronique (sur les sites du MTE et de la (ou des) préfecture(s)).

3. Mise en œuvre pour Paris-CDG

A) Spécificités du PPBE de Paris-CDG

- Le PPBE de Paris-CDG est approuvé par arrêté interpréfectoral ;
- Les précédents CSB et PPBE de l'aérodrome de Paris-CDG ont été approuvés par arrêté interpréfectoral du 16 novembre 2016. Ainsi, le nouveau PPBE de Paris-CDG doit être élaboré et approuvé pour 2022 pour respecter le rythme de tous les 5 ans ;
- Les CSB et le PPBE seront comptabilisés par la Commission européenne au titre de la 4ème échéance européenne ;
- L'établissement du PPBE ne peut pas être reporté car un PPBE à jour est le préalable indispensable à d'éventuelles décisions de nouvelles restrictions suite à une étude d'impact selon l'approche équilibre (EIAE).

B) Réalisation des cartes stratégiques de bruit (CSB)

- En cours de **modélisation par le laboratoire du bruit du Groupe ADP**

(Pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, c'est le laboratoire du bruit d'ADP qui est chargé de modéliser la cartographie du bruit pour le compte de la DGAC).

- Pour les **cartes de court terme (situation actuelle)** : Elles seront réalisées en utilisant le trafic de l'année de 2019 (trafic récent le plus représentatif).
- Pour les **cartes de long terme (situation projetée)** : Celles-ci seront réalisées à partir des hypothèses de PEB approuvé par arrêté interpréfectoral du 3 avril 2007 (hypothèses projetées en 2025, avec 680 000 mouvements).
- Les **décomptes de population** (calcul des populations et des logements impactés) seront élaborées à partir de la base de données « densibati 2016 » fournie par l'Institut Paris Région.
- **Présentation à la CCE de la rentrée** pour avis, avant approbation et publication.

C) Acteurs

Pilotage de la réalisation du PPBE :

- Préfecture du Val-d'Oise, avec l'appui de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Porteurs de mesures :

- Préfecture de région Ile-de-France (PRIF) ;
- Préfectures du Val-d'Oise, de Seine-et-Marne et de Seine-Saint-Denis ;
- DGAC ;
- Le groupe ADP, exploitant de la plate-forme ;
- Communes ou établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'urbanisme,
- Autres : compagnies, constructeurs, etc...

Contributeurs / concertation :

- Membres de la CCE

D) Bilan des mesures prévues dans le PPBE de 2016

MESURES PRÉVUES PPBE de 2016 aérodrome de Paris-Charles de Gaulle

Mesures prévues / Organismes concernés	Bilan
Maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport :	
<p>Examiner régulièrement la pertinence du plan d'exposition au bruit et le réviser le cas échéant :</p> <p>DGAC, Préfectures, DDT</p>	<p><u>État :</u></p> <p>Présentation formelle en CCE non faite.</p> <p>Mais, hypothèses de long terme du PEB de 2007 non dépassées. Le PEB en vigueur prévoit dans ces hypothèses de long terme un nombre de mouvements de 600 000. En 2019, ce chiffre est de 504 836. Le PEB est un document dont le temps d'élaboration est long et il convient de déterminer des hypothèses fiables sur le court, moyen et long terme avant de se lancer dans ce type de travaux. Cela nécessite de connaître l'utilisation des pistes, types de flottes utilisés, nombre de mouvements et la répartition de ces mouvements, procédures de navigation aérienne etc...</p>

D) Bilan des mesures prévues dans le PPBE de 2016

Maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport :

Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport :

Suivi à travers les demandes de permis de construire et les secteurs de renouvellement urbain

DGAC, Préfectures, DDT

DDT95 :

Dans le Val d'Oise, la communauté d'agglomération Roissy-Pays de France (CARPF) dispose d'un SCoT approuvé le 19.12.2019. L'avis de l'État du 29.08.2019 note l'intégration de l'enjeu de limitation de l'augmentation de la population en zone C du PEB.

En application de l'article L 112-10 du code de l'urbanisme, des secteurs de renouvellement urbain (SRU) en zone C du PEB ont été définis par le PEB approuvé en 2007 à Sarcelles, Gonesse, Villiers-le-Bel, Garges-les-Gonesse dans le Val d'Oise et à Tremblay-en-France en Seine-Saint-Denis.

Par la suite, des secteurs de renouvellement urbain ont été délimités par arrêtés préfectoraux après enquête publique sur les communes de Deuil-la-Barre, Le Plessis-Gassot et Groslay. Ces secteurs de renouvellement urbain sont définis dans le respect du principe de non augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.

D) Bilan des mesures prévues dans le PPBE de 2016

<p>(suite)</p>	<p><u>DDT95 :</u></p>
<p>Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport :</p>	<p>L'article 166 de la loi ALUR de 2014 a assoupli l'article L 112-10 pour les contrats de développement territoriaux en permettant des opérations pouvant entraîner une augmentation de la population non significative :</p> <ul style="list-style-type: none">- CDT Val de France/Gonesse/Bonneuil-en-France, avenant du 12 mars 2015;- CDT Cœur économique Roissy-Terres de France, avenant du 20 mars 2015. <p>Les avenants créent 30 SRU qui recouvrent en partie les SRU du PEB de 2007 et répondent à l'horizon 2030 à un triple besoin lié :</p> <ul style="list-style-type: none">- aux opérations de renouvellement urbain (1 logement construit pour 1 logement démoli);
<p>Suivi à travers les demandes de permis de construire et les secteurs de renouvellement urbain</p>	<ul style="list-style-type: none">- au desserrement de la population;- à l'accueil de nouvelles populations dans le respect d'une augmentation non significative inférieure à 5 %. <p>Le CDT Val de France/Gonesse/ Bonneuil-en-France, permet une offre nouvelle de 6360 logements dans 23 secteurs en zone C dont 4105 pour le desserrement de la population et 2255 pouvant entraîner une augmentation non significative de la population. S'ajoute à cette offre nouvelle, une enveloppe de 2700 logements démolis puis reconstruits qui sont localisés progressivement.</p> <p>Le CDT Cœur économique Roissy-Terre de France permet 502 logements en offre nouvelle dont 233 pour satisfaire le desserrement de la population et 269 qui entraîneront une croissance non significative de la population.</p>
<p>DGAC, Préfectures, DDT</p>	<p>Le comité de pilotage du 4 juin 2019 de l'observatoire du logement et de l'évolution de la population en zones C des PEB de Paris-CDG et du Bourget, mis en place en 2015, a pu constater le respect de ce cadre sur la première période triennale 2015-2017 compte tenu des chiffres suivants sur cette période :</p> <ul style="list-style-type: none">- pour le CDT Val de France/Gonesse/ Bonneuil-en-France, 1439 logements construits et 163 logements démolis- pour le CDT Cœur économique Roissy-Terre de France, 2 logements construits et 1 logement démoli. <p>Cette observation se poursuit et le bilan sur la période 2018-2020 doit être présenté par la CARPF en 2021.</p>

D) Bilan des mesures prévues dans le PPBE de 2016

Poursuivre et encourager l'insonorisation :

Poursuivre l'amélioration du dispositif :	<u>ADP :</u> <u>Amélioration du dispositif et des délais administratifs :</u> Refonte du site internet Entrevoisins, centralisant l'ensemble des informations utiles aux riverains, dont un volet dédié à l'insonorisation (www.aideinsono.fr) pour guider au mieux les demandeurs de l'aide :
ADP DGAC	-film pédagogique sur le dispositif ; -outil de géolocalisation permettant d'indiquer, grâce à l'adresse du demandeur, sa localisation dans le PGS, première condition de l'éligibilité des aides (SIG1); -dématérialisation de la première étape de la procédure en offrant la possibilité de télécharger le dossier de candidature à l'aide. L'échange de données avec les entreprises et bureau d'études (devis) est aussi progressivement dématérialisé ;

D) Bilan des mesures prévues dans le PPBE de 2016

Poursuivre et encourager l'insonorisation :

(suite)

ADP :

Amélioration du dispositif et des délais administratifs :

-création d'un numéro vert gratuit pour faciliter la prise en charge des dossiers ;

Poursuivre l'amélioration
du dispositif :

-mise à disposition de documentations décrivant les aides et contacts, dans les
Maisons de l'environnement ;

ADP DGAC

-organisation de permanences mensuelles pour aller à la rencontre des
riverains, sur le site des MDE, préalablement annoncées sur le site Entrevoisins.

-Développement d'un outil interne de géolocalisation des dossiers dit SIG "2" :

L'outil permet de cartographier les zones du PGS, les PEB et localiser les
dossiers en cours de traitement et les logements déjà insonorisés. Il pourra
servir de base d'information lors de la mise en place d'action proactives.

D) Bilan des mesures prévues dans le PPBE de 2016

Poursuivre et encourager l'insonorisation :

Poursuivre l'amélioration
du dispositif :

acoustique/thermique.

DGAC, ADP

Sur les réflexions du couplage des aides acoustiques thermiques :

DGAC :

Des travaux concernant la coordination des dispositifs d'aide à la rénovation acoustique et thermique ont été engagés en collaboration avec l'Anah (présentation faite en CCE).

Des expérimentations sont en cours sur les aérodromes de Paris-Orly, Toulouse-Blagnac et Nantes-Atlantique. Les retours d'expérience pourront bénéficier à d'autres plateformes dont l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle.

ADP :

Implication dans l'expérimentation à Paris-Orly.

D) Bilan des mesures prévues dans le PPBE de 2016

Poursuivre et encourager l'insonorisation :

<p>Continuer à informer :</p> <p>Notamment par le biais du site : « entrevoisins.org »</p> <p>ADP</p>	<p><u>ADP</u> :</p> <p>-Refonte du site entrevoisins.org, notamment pour un meilleur accès à l'outil VITRAIL, désormais disponible sur internet. Injection dans VITRAIL des valeurs bruit croisées avec les trajectoires ;</p> <p>-Amélioration de la transparence de l'information délivrée aux riverains: les rapports mensuels et annuels sont désormais disponibles sur le site Entrevoisins, plateforme généraliste des informations relatives aux aéroports ;</p> <p>-Production d'indicateurs évènementiels qualifiant le bruit moyen par type avions, la proportion d'avions générant un niveau de bruit donné (cas des Number Above depuis 2019).</p>
<p>Réviser le PGS :</p> <p>Préfecture, DGAC</p>	<p><u>DGAC</u> :</p> <p>PGS révisé approuvé par arrêté interpréfectoral du 11 décembre 2013.</p>

D) Bilan des mesures prévues dans le PPBE de 2016

Contraindre l'exploitation :

Interdire les avions de faible performance acoustique notamment la nuit :

Dans une modification intervenue le 30 mars 2014 de l'arrêté du 20 septembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle, les avions équipés de turboréacteurs certifiés chapitre 3 de marge inférieure à 10 EPNdB sont interdits la nuit entre 22 h et 6 h. (Passage de 8 EPNdb à 10 EPNdb)

DGAC

Dans le cadre du comité de suivi du groupe de travail « Vols de nuit » et dans le rapport de septembre 2018, un bilan a été effectué en 2016.

On constate notamment que la part du trafic des avions de chapitre 3 et de marge cumulée comprise entre 10 et 13 EPNdB entre 22h00 et 6h00 a fortement baissé, passant de 89% en 2008 à 60% en 2012 et 41,5% en 2016.

D) Bilan des mesures prévues dans le PPBE de 2016

Développer les procédures de vol à moindre bruit :

<p>Relever les altitudes d'interception des ILS :</p> <p>DGAC/DSNA</p>	<p>Une étude comparative des populations réellement survolées avant et après la mise en place du relèvement des altitudes d'interception ILS en 2012 a été réalisée pour analyser le gain : il est de -4 190 personnes concernées par au moins 30 vols/jour en dessous de 1981m et de -7 615 personnes concernées par plus de 25 évènements sonores supérieurs à 65dB.</p> <p>En face à l'est, l'augmentation est de -8 604 personnes concernées par au moins 30 vols/jour en dessous de 1981m et un gain de -61 642 personnes concernées par plus de 25 évènements sonores supérieurs à 65dB.</p>
<p>Poursuivre la mise en place des descentes continues :</p> <p>DGAC/DSNA</p>	<p>Depuis le 16 juin 2016, des procédures RNAV Night en descente optimisée sont opérationnelles de 00h30 à 05h à partir de l'ensemble des IAF. Le taux de réalisation est de 66% depuis leur publication. Le déploiement de ces procédures entre 22h et 06h n'est techniquement pas réalisable compte tenu de l'activité des deux doublets. Pour autant, un projet de descentes continues H24 (PBN to ILS) est actuellement à l'étude dans la perspective d'une mise en service fin 2023.</p>

E) Bilan des mesures prévues dans le PPBE de 2016

Développer les procédures de vol à moindre bruit :

Mettre en place une trajectoire vers le nord au décollage en configuration ouest la nuit :

DGAC/DSNA

Procédure face à l'ouest

- doublet nord : ok
- doublet sud : pas envisageable pour des raisons de sécurité des vols

Développer le décollage en seuil de piste :

DGAC/DSNA

Afin de reculer au maximum vers l'est le point de lever des roues et ainsi gagner en hauteur de survol les populations situées à l'ouest de la plateforme, en configuration de piste ouest entre 00h30 et 05h loc. ;

les trafics au départs au départ utilisent de préférence:

- les voies Q5 et R1 pendant la pointe Europe Airpost;
- les voies Q4, Q5 et T12, R1 pendant la pointe FEDEX.

Depuis 2017, sur la tranche horaire 02h30/05h, les chiffres d'utilisation des bretelles d'alignement confirment qu'une large part (2/3) des aéronefs adhèrent à ces préconisations

E) Bilan des mesures prévues dans le PPBE de 2016

Surveiller l'évolution du bruit :

	<p><u>ADP :</u></p>
Développer le réseau de surveillance du bruit :	Amélioration du maillage de stations de mesure: une nouvelle station sera mise en service à Eaubonne lors du déploiement du nouveau matériel de mesure en septembre 2021.
ADP	Acquisition de nouveaux matériels sonomètres : déploiement à partir de septembre 2021 (sur deux ans).
Tenir compte des enseignements des études SURVOL et DEBATS :	<p><u>DGAC :</u></p> <p>Etude SURVOL réalisée et publiée (bilan en préparation).</p> <p>Dans le prochain PPBE, la partie cartographie stratégique du bruit sera complétée par les tableaux relatifs aux impacts sanitaires (populations exposées à une forte gêne ou une forte perturbation du sommeil).</p>
ADP, DGAC, Préfecture de Région Île-de-France	
Continuer à suivre l'indicateur mesurant l'énergie sonore de la plate-forme (IGMP) :	<p><u>DGAC :</u></p> <p>Cet indicateur annuel a été présenté aux membres de la CCE pendant toute la période du PPBE.</p>
DGAC	

D) Bilan des mesures prévues dans le PPBE de 2016

Privilégier la concertation :

Privilégier la concertation :

Le nouveau règlement intérieur de la CCE prévoit que la CCE se réunisse deux fois par an sous la présidence du Préfet de la Région Île-de-France. La CCAR se réunit tous les trimestres sous la présidence du Préfet du Val d'Oise pour se prononcer sur les aides à l'insonorisation.

Préfectures, DGAC, ADP

Préfectures, DGAC, ADP :

En dehors de la période de crise sanitaire, la CCE s'est réunie deux fois par an.

Le comité permanent a été réactivé en 2019 et s'est réuni 3 fois en 2019.

La CCAR s'est réunie 3 fois par an.

E) Autres mesures réalisées entre 2016 et 2021

AUTRES MESURES REALISEES ENTRE 2016 ET 2021

mesures C : mesures de communication / formation / information / autres études

Mesures / Organismes concernés	Bilan
<p><u>Groupe de travail Vols de nuit :</u> Création en 2014 à la demande des membres de la CCE d'un groupe de travail consacré au Vols de nuit</p> <p>En 2019, les travaux de ce groupe de travail a été repris par le comité permanent de la CCE sous la présidence du sous-préfet de Sarcelles.</p> <p>Préfecture, DGAC, ADP</p>	<p><u>PRIF, DGAC :</u></p> <p>Un premier rapport a été rendu en novembre 2015 :</p> <p>Thèmes notamment étudiés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • optimisation des décollages et des trajectoires de descente ; • maintenance des pistes et alternance de l'utilisation des doublets ; • optimisation/reprogrammation des vols de début et fin de nuit ; • optimisation de l'information des riverains sur le traitement des nuisances sonores. <p>Un deuxième rapport a été produit en novembre 2018 par le comité de suivi des travaux du groupe de travail :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Procédure opérationnelles (descentes continues et configuration préférentielle); • Amélioration de l'information au riverain; • Campagne de sensibilisation sur l'installation des dispositifs deetrofit sur les A320.

E) Autres mesures réalisées entre 2016 et 2021

AUTRES MESURES REALISEES ENTRE 2016 ET 2021

mesures C : mesures de communication / formation / information / autres études

Suivi des arrivées de nuit sur créneaux de jour :

Sur décision conjointe de la DGAC et de l'ACNUSA, mise en place depuis octobre 2019 d'un comité de suivi des vols de nuit, en charge notamment de réaliser un suivi mensuel des arrivées de nuit sur créneaux de jour (non sanctionnées par la réglementation actuelle).

Ce suivi mensuel, piloté par préfet GUYOT (mandaté par l'ACNUSA), en collaboration avec COHOR et ADP/CDG, doit permettre de:

- objectiver le sujet jusqu'alors relativement invisible,
- identifier les principales causes structurelles et conjoncturelles de ces débordements horaires,
- travailler avec les compagnies concernées par les causes structurelles pour diminuer au maximum ces dernières à travers notamment des adaptations d'horaires programmés des vols concernés.

ADP :

Le premier résultat a été présenté lors de la CCE de décembre 2020.

Les chiffres du trafic d'avril 2021 montrent une résorption en nominal comme en pourcentage des vols de nuit sur slot de jour (ne représentent plus que 2,6% des arrivées de nuit, contre 10% en avril 2020 et 28% en avril 2019).

E) Autres mesures réalisées entre 2016 et 2021

AUTRES MESURES REALISEES ENTRE 2016 ET 2021

mesures C : mesures de communication / formation / information / autres études

Procédure mise en place depuis mi-mars 2021 qui consiste à générer des alertes automatiquement à toute compagnie concernée dans la séquence départ partagée sur le site web CDM ("collaborative Decision Making") jusqu'au départ du vol. L'alerte est doublée d'un mail à la compagnie. L'alerte permet alors de corriger l'horaire de départ, d'annuler, reporter le vol le cas échéant.

ADP

E) Autres mesures réalisées entre 2016 et 2021

AUTRES MESURES REALISEES ENTRE 2016 ET 2021

mesures P : gestion et contrôle de la politique de planification des sols

Mesures / Organismes concernés	Bilan
<p>Demande d'étude au CGEDD portant sur la prise en compte des logements « atypiques » dans le dispositif d'aide à l'insonorisation</p> <p>DGAC,</p> <p>Contribution ADP</p>	<p><u>DGAC</u> :</p> <p>L'étude confiée au CGEDD a pour objectif de définir les catégories de locaux pouvant être qualifiés d'atypiques, d'établir un état des lieux quantifié et de déterminer les leviers d'action envisageables pour permettre une meilleure prise en compte de ces locaux par le dispositif d'aide à l'insonorisation.</p> <p>La remise du rapport du CGEDD initialement prévue pour le 1^{er} trimestre 2020 a été décalée (du fait de la crise sanitaire) à courant 2021.</p> <p><u>ADP</u> :</p> <p>Dans ce cadre, réalisation d'un diagnostic pour le CGEDD sur les abandons de demandes du fait des habitations « atypiques » et des contraintes architecturales.</p>

F) Mesures identifiées à ce jour pour le projet de PPBE (1/2) :

1er pilier (mesures de type S) – mesures pour réduire le bruit à la source (amélioration des performances acoustiques des moteurs) :

- Refonte de la classification des aéronefs en groupes acoustiques
- Modulation des redevances atterrissage.

2ème pilier (mesures de type P) – mesures de gestion et contrôle de la politique de planification des sols :

- Recettes TNSA ;
- Poursuite des mesures de simplification de la gestion de l'aide à l'insonorisation : en particulier, poursuite de la dématérialisation des procédures de traitement grâce à l'utilisation de la signature électronique ;
- Fiabilisation de l'outil interne « SIG 2 » ;
- Organisation de réunions publiques avec les mairies pour faire connaître le dispositif sous réserve de disponibilité suffisante des ressources ;
- Possibilité de mettre le lien du site Aideinsono.fr et le film pédagogique sur le site des mairies ;
- Changement de l'outil de reconnaissance du bruit d'avion ;
- Suivi de la charte « observatoire du logement et évolution de la population de la zone C du PEB » mise en place dans le cadre des avenants aux contrats de développement territoriaux.

F) Mesures identifiées à ce jour pour le projet de PPBE (2/2) :

3ème pilier (mesures de type O) – mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome :

- Généralisation des descentes continues en 2023.

4ème pilier (mesures de type R) – Restrictions d'exploitation

- Poursuite du comité de suivi des vols de nuit
- Lancement d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) pour la mise en œuvre de restrictions réglementaires sur les arrivées de nuit.

Autres mesures (mesures de type C) – Communication/formation/information/études :

- Renforcement de la qualité de l'information et suivi régulier des mesures du PPBE (un point par an au minimum en CCE).

Conclusion - Prochaines étapes

Conclusion - Prochaines étapes

Appel à contributions sur les 3 premiers piliers de l'approche équilibrée :

- Chaque partie prenante peut transmettre une contribution ;
- Privilégier des contributions agrégées par les membres du comité permanent (qui peuvent pour cela solliciter ceux qu'ils représentent) ;
- Privilégier des contributions sous forme de mesures pouvant être reprises dans le PPBE ;
- Ne seront traitées que les contributions concernant les 3 premiers piliers de l'approche équilibrée.

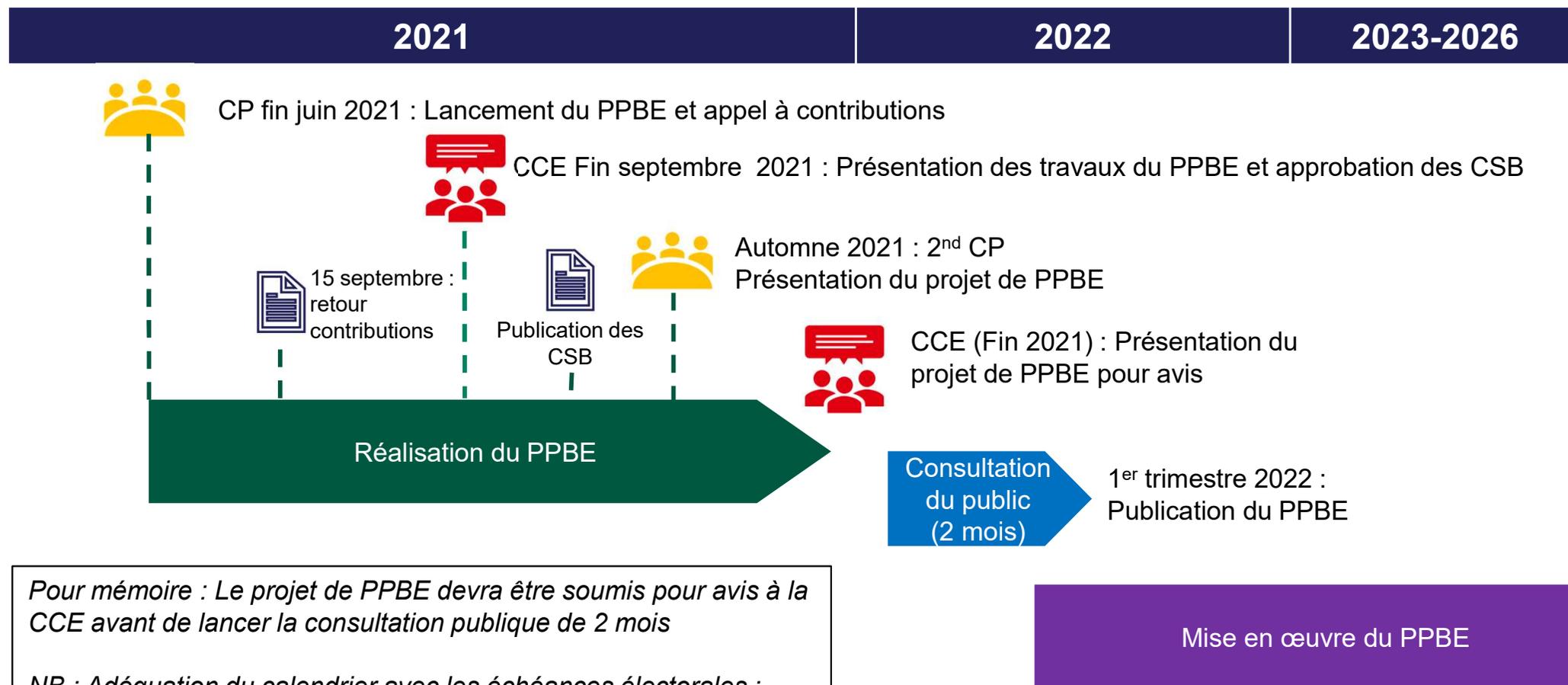
Retour attendu au plus tard le 15 septembre.

Commission consultative de l'environnement : Fin septembre (date à déterminer).

Point sur le PPBE à inscrire à l'ordre du jour pour :

- Présentation du cadre réglementaire et de la méthodologie pour l'élaboration du projet de PPBE ;
- Présentation d'un bilan du PPBE précédent ;
- Réflexions sur les premières mesures envisagées ;
- Approbation des CSB.

Planning prévisionnel général PPBE



Pour mémoire : Le projet de PPBE devra être soumis pour avis à la CCE avant de lancer la consultation publique de 2 mois

*NB : Adéquation du calendrier avec les échéances électorales :
Élections départementales et régionales des 20 et 27 juin ;
Election présidentielle : avril-mai 2022 ;
Election législatives : juin 2022.*