



ASSISES NATIONALES DU
TRANSPORT AÉRIEN
OBJECTIF PERFORMANCE !

PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

Groupe de travail « Bruit »

Synthèse des travaux

1) Eléments de contexte, objectifs et enjeux

Le groupe de travail (GT) « Bruit » fait partie de l'axe « Performance environnementale » des Assises nationales du transport aérien.

Le transport aérien et son développement induisent un certain nombre de nuisances, dont le bruit. Ces nuisances sonores ont un effet sur la qualité de vie et la santé des riverains des plateformes aéroportuaires et font donc l'objet de politiques publiques visant à les atténuer. Ces mesures s'inscrivent dans la démarche dite de « l'approche équilibrée », qui repose sur les quatre domaines d'intervention suivants : bruit à la source (aéronef), procédures de circulation aérienne, planification et gestion de l'utilisation des terrains autour des aéroports, restriction d'exploitation des aéroports.

Ces différents domaines ont pu donner lieu à diverses actions.

Ainsi par exemple, afin de réduire les conséquences de cette exposition au bruit, en France, un dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains d'aéroport existe depuis 1995¹.

Le nombre de locaux ayant fait l'objet d'une aide à l'insonorisation est au total d'environ 85 000, soit 772 M€ d'aide (dont 63 000 en Ile-de-France, pour 624 M€).

Le nombre de locaux restant à insonoriser est estimé (en incluant des éléments d'analyse relatifs à l'éligibilité, au taux effectif de demande, etc) à près de 57 000 (dont 49 000 en Ile-de-France), soit environ 680 M€ d'aide (585 M€ en Ile-de-France). Les besoins actuels sont majoritairement dans le logement collectif (80% pour le logement collectif, 20% pour le logement individuel).

En matière de recherche sur la réduction du bruit des avions, les points suivants peuvent être soulignés :

En matière de recherche sur la réduction du bruit des avions, les points suivants peuvent être soulignés :

- grâce aux progrès technologiques, les avions produisent aujourd'hui quatre fois moins de bruit que ceux en service dans les années 60 ;
- les progrès technologiques ont permis d'engager dès 2015 une diminution du nombre de personnes exposées au niveau de bruit aérien de 55 dB (exprimés selon l'indicateur de bruit Lden) ; toutefois, malgré cette décroissance, l'intensité de la gêne sonore exprimée semble augmenter ;
- la recherche se poursuit et devrait produire un nouvel effet notable à l'horizon 2025, avec l'entrée en service d'avions deux fois moins bruyants que ceux produits en 2005 ;
- en complément des efforts accrus pour réduire le bruit que produisent les avions, l'étude européenne en cours « *Aviation Noise Impact Management through novel Approaches* » (ANIMA), dont les résultats sont attendus pour 2021, vise à approfondir la compréhension de la gêne sonore, en particulier ses facteurs non acoustiques, pour parvenir à l'atténuer.

¹ Pour mémoire, les aéroports concernés par le dispositif d'aide à l'insonorisation et dotés d'un plan de gêne sonore (PGS) sont Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly et Toulouse Blagnac.

DOCUMENT DE TRAVAIL PROVISOIRE**Autant d'actions qui témoignent d'une prise en compte croissante des nuisances sonores, qui apparaît comme une condition essentielle pour l'acceptation du transport aérien dans le cadre de l'évolution du trafic.**

Les travaux menés dans le cadre du GT « Bruit » ont ainsi permis :

- d'établir un état des lieux en matière de nuisances sonores ;
- de recueillir à l'occasion de réunions, ou au moyen de communications écrites, les contributions des acteurs du secteur sur le sujet (parmi les membres du GT et au-delà, via la consultation publique sur internet) ;

Ces contributions sont reflétées au travers de la présente synthèse.

2) Sujets abordés dans le cadre du GT « Bruit »

Les principaux sujets abordés lors des deux réunions du GT et dans les contributions écrites ont été les suivants : les indicateurs de bruit et leur suivi, le dispositif d'aide à l'insonorisation, l'impact des nuisances sonores sur la santé des riverains des aérodromes, les progrès technologiques et la réduction du bruit à la source, la maîtrise de l'urbanisation autour des plateformes.

Il convient de noter que plusieurs questions relevant de la navigation aérienne ont été soulevées dans le cadre des travaux du GT. Ces questions, qui suscitent un vif intérêt de l'ensemble des parties prenantes et sont susceptibles de faire l'objet d'un consensus fort, seront évoquées lors du colloque sur les mesures opérationnelles pour la réduction de l'impact environnemental de la navigation aérienne qui se tiendra le 4 septembre 2018. En outre, toutes les contributions sur ce sujet issues du site internet des Assises nationales du transport aérien feront l'objet d'une réponse écrite.

Les pistes de réflexion évoquées dans le cadre du GT « Bruit » peuvent être réparties selon les 4 axes suivants :

- 1. vers une meilleure exécution des normes en vigueur ;*
- 2. vers une meilleure information du public et une transparence accrue ;*
- 3. vers une réduction des impacts ;*
- 4. vers une meilleure protection des citoyens.*

Le niveau de consensualité des pistes de réflexions évoquées dans le cadre du GT « Bruit » appelle les observations suivantes :

- le besoin de renforcer le financement du dispositif d'aide à l'insonorisation actuel paraît faire consensus parmi les parties prenantes du GT. Il convient à cet égard de noter que l'ensemble des autres mesures proposées à même d'améliorer le dispositif d'aide à l'insonorisation (hausse des taux d'aide, droit de délaissement, assouplissement de l'application du critère dit « d'antériorité ») sont conditionnées par ce renforcement du financement du dispositif ;
- le point de divergence majeur entre les acteurs du GT est le recours à des restrictions d'exploitation (comme le plafonnement de trafic notamment).

3) Synthèse des contributions produites dans le cadre du GT « Bruit »

La présente section a vocation à restituer l'ensemble des contributions écrites et orales, indépendamment des suites qui pourraient leur être données.

Celles ayant fait l'objet d'une contribution en dehors des deux réunions du GT mais qui n'ont pas été discutées en séance sont mentionnées comme telles dans les développements ci-dessous.

1. Vers une meilleure exécution des normes en vigueur

Les contributions relatives à une amélioration de l'application des règles en vigueur sont les suivantes :

- *En continu :*
 - assurer la mobilisation conjointe (sous l'impulsion le cas échéant des préfets présidents des commissions consultatives de l'environnement) de la communauté aéroportuaire (exploitant d'aérodrome, contrôle aérien, assistants en escale, etc) pour informer rapidement les compagnies qu'elles sont en infraction, sans attendre que les manquements relevés donnent lieu à sanction.
- *A court terme :*
 - ouvrir à l'ACNUSA la possibilité de prononcer une sanction assortie de sursis pour un premier manquement, si la compagnie présente un plan de mesures correctives lui permettant de s'engager valablement à ne plus commettre la même infraction ;
 - ouvrir à l'ACNUSA la possibilité de prononcer des amendes considérablement alourdies, donc plus dissuasives, en cas de multi-récidives.
- *A moyen-terme :*
 - élargir le dispositif de sanctions du non-respect des restrictions au non-respect des autres dispositifs réglementaires et des procédures de navigation aérienne.

2. Vers une meilleure information du public et une transparence accrue

Les contributions relatives à l'amélioration et à la transparence de l'information des citoyens sont les suivantes :

- *En continu :*
 - sensibiliser les acteurs locaux aux principes de l'approche équilibrée dans la mise en place de mesures de gestion du bruit ;
 - apporter un éclairage sur les caractéristiques sonores des différents types d'aéronefs en prenant en compte l'analyse en fréquences des nuisances sonores aériennes ;
 - généraliser l'information concernant le nombre et la nature des mouvements d'avions, en réalisant une présentation périodique en commission consultative de l'environnement sur l'évolution de la situation de l'aérodrome ;

DOCUMENT DE TRAVAIL PROVISOIRE

- instaurer un observatoire national de veille sanitaire autour des aéroports s'appuyant sur les données de l'étude DEBATS, contribuant à faire reconnaître que l'exposition au bruit aérien constitue un réel problème de santé publique.
- *A court-terme :*
 - informer plus efficacement les riverains situés dans les zones de bruit, en renforçant le dispositif juridique applicable à l'information des nouveaux arrivants (locataires et acquéreurs) dans les plans d'exposition au bruit (PEB). Il convient de noter qu'une disposition dans ce sens a été introduite dans le projet de loi d'orientation des mobilités en cours d'élaboration ;
 - informer plus efficacement les riverains situés dans les zones de bruit en faisant une meilleure utilisation des moyens d'accueil et d'information des exploitants d'aéroports, notamment concernant les PEB et les plans de gênes sonore (PGS) ;
 - mieux informer les populations riveraines des aéroports « ACNUSés » sur l'évolution du bruit aérien : en publiant chaque année des cartes de bruit fondées sur l'indice de bruit événementiel NA_{65} journalier moyen sur l'année ; en publiant le nombre de riverains exposés à un niveau de l'indice NA_{65} supérieur à 50 par jour ; en établissant le cas échéant un tableau de bord composé de différents indices (indicateurs énergétiques, indicateurs événementiels, indice Harmonica - *ce dernier indicateur n'a pas été évoqué lors des deux réunions du GT*) ;
 - mettre en place un contrat de développement durable aéroportuaire sur chaque aéroport « ACNUSé », pour améliorer la gouvernance des plateformes aéroportuaires (*point non-abordé lors des deux réunions du GT*) ;
 - prévoir une nouvelle journée de travail, permettant notamment d'approfondir la question des impacts sanitaires des nuisances sonores aériennes.
- *A moyen-terme :*
 - généraliser, pour les principaux aéroports, des outils de suivi sur internet des trajectoires des avions et du bruit.

3. *Vers une réduction des impacts*

Les contributions relatives à la réduction des nuisances sonores liées au transport aérien sont les suivantes :

a) Réflexions relatives à la réduction du bruit à la source

- *En continu :*
 - poursuivre et favoriser la recherche, en continuant de financer les études et d'y participer ;
 - accélérer le renouvellement des flottes des compagnies en faveur d'une génération d'avions moins bruyants ; un levier de cette mesure pourrait résider dans la mise en place d'une fiscalité incitative (*point non-abordé lors des deux réunions du GT*).

- **A court-terme :**
 - accélérer l'équipement en déflecteurs sur les airbus A 320 (*point non-abordé lors des deux réunions du GT*).
- **b) Réflexions relatives aux mesures opérationnelles au sol**
- **En continu :**
 - éviter la propagation du bruit au sol en recourant à des merlons / tranchées et à la plantation de végétation haute (*point non abordé lors des deux réunions du GT*).
- **c) Réflexions relatives aux restrictions d'exploitation**
- **A court-terme :**
 - interdire les avions les plus bruyants (avions dits « de chapitre 3 » et de marge cumulée inférieure à 13 EPNdB) la nuit ;
 - limiter le trafic de nuit entre 22h00 et 6h00 pour les aérodromes situés dans des zones à forte densité de population.
- **A moyen-terme :**
 - interdire les avions les plus bruyants (avions dits « de chapitre 3 » et de marge cumulée inférieure à 13 EPNdB) sur toute la journée.
- **A long-terme :**
 - plafonner le trafic sur les aérodromes ;
 - instaurer un couvre-feu nocturne sur les aérodromes, d'une durée minimale de 8 heures.

4. Vers une meilleure protection des citoyens

Les contributions relatives à une meilleure protection des citoyens sont les suivantes :

a) Réflexions relatives au dispositif d'aide à l'insonorisation

- Accélérer le processus d'insonorisation des logements des riverains d'aérodromes en renforçant le financement.
 - **A court-terme :**
 - mettre en œuvre une avance remboursable en faveur du dispositif, notamment pour réduire significativement le temps nécessaire à l'insonorisation des locaux des riverains (estimé aujourd'hui à environ 15 ans) ;
 - augmenter les recettes de la TNSA ;
 - mettre en œuvre une participation des exploitants d'aérodromes au financement du dispositif (*point non-abordé lors des deux réunions du GT*).

DOCUMENT DE TRAVAIL PROVISOIRE

- Optimiser techniquement et financièrement le dispositif.
 - *A court-terme* :
 - promouvoir les opérations groupées (ce qui peut relever soit de l'action des exploitants d'aérodrome, soit de l'existence de taux d'aide différenciés incitatifs pour les opérations groupées).
 - *A moyen-terme* :
 - coupler les travaux d'isolation thermique et d'isolation acoustique ;
 - mettre en place des plates-formes locales de la rénovation énergétique et acoustique (*point non-abordé lors des deux réunions du GT*).
- Améliorer les droits couverts par le dispositif.
 - *A court-terme* :
 - application généralisée du taux d'aide de 100% pour limiter le reste à charge ;
 - mise en œuvre du droit de délaissement en zone I du PGS (Lden 70).
 - *A moyen-terme* :
 - mise en œuvre et extension du rachat de logements à ceux inclus dans le périmètre délimité par le Lden 65.
- Redéfinir le périmètre ouvrant droit à l'aide à l'insonorisation.
 - *A moyen-terme*
 - mieux prendre en compte la gêne ressentie en modifiant la modélisation du PGS pour y intégrer les populations peu impactées par les décollages mais très impactées par les atterrissages et inversement ;
 - pour la cartographie du bruit, utiliser un indicateur de bruit événementiel (NA par exemple) en complément de l'indicateur Lden.

b) Réflexions relatives à l'encadrement de l'urbanisation autour des plateformes

- Contributions portant sur la cartographie :
 - *A court-terme* :
 - faire coïncider la zone d'éligibilité à l'aide et la zone de restriction d'urbanisme, en fixant la limite extérieure de la zone C du PEB au Lden 55 (*point non-abordé lors des deux réunions du GT*).
 - *A moyen-terme* :
 - mieux articuler les PEB / PGS en mettant en œuvre un document unique (*point non-abordé lors des deux réunions du GT*);
 - mieux prendre en compte la proximité entre deux aérodromes et l'imbrication de leurs trafics, en établissant une cartographie unique basée conjointement sur les 2 trafics (notamment, exemple de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget) (*point non-abordé lors des deux réunions du GT*).
- Réflexions portant sur le suivi des règles d'urbanisme :
 - *A moyen-terme* :
 - éviter l'accroissement des populations autour des aérodromes en s'assurant du respect réel et complet des règles d'urbanisme applicables dans les PEB, par exemple en mettant en place des observatoires de l'urbanisme autour des aérodromes.

c) Réflexions relatives aux études et outils à utiliser comme aide à la décision

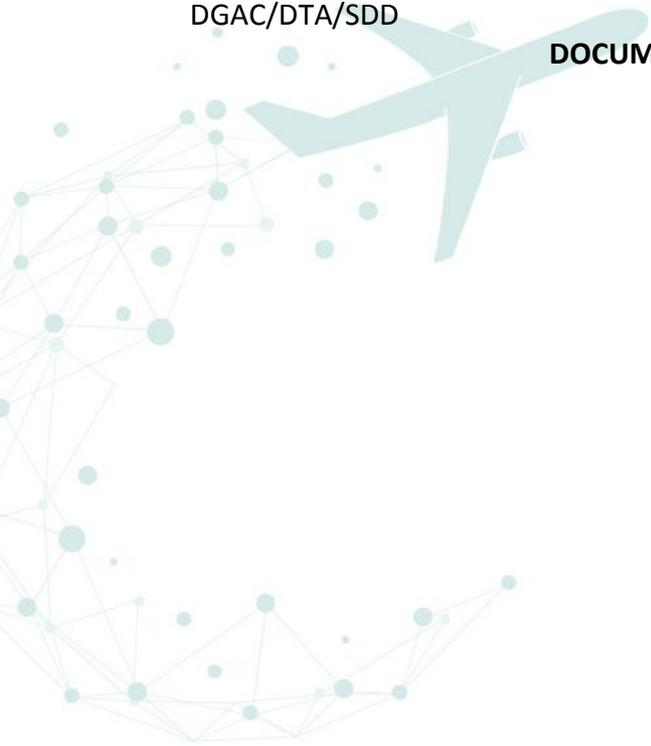
- Réaliser des études d'impact concernant certaines mesures préconisées (prise d'altitude, VPE, etc) ;
- réaliser des études coûts-efficacité systématiques avant la mise en œuvre d'une mesure ;
- pour chaque mesure envisagée, en fixer l'objectif et l'échéance et évaluer le résultat (notamment dans le cadre des PPBE) ;
- mesurer le coût socio-économique du transport aérien en créant un observatoire des valeurs immobilières et des stratégies résidentielles autour des aéroports « ACNUSés » (*point non-abordé lors des deux réunions du GT*) ;
- apprécier l'exposition au bruit en cas de modification de trajectoire aérienne, en menant une étude d'impact pour toute modification et en intégrant un expert acoustique dans les commissions d'enquêtes publiques liées à des modifications qui engendrent des variations du bruit perçu.

d) Réflexions relatives aux plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

- *A court-terme :*
 - mettre en place des PPBE pour les aéroports de plus de 50 000 mouvements, conformément à la directive n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;
 - mieux associer les représentants des riverains à l'élaboration des PPBE.

e) Réflexions relatives aux équilibres territoriaux

- *A moyen terme :*
 - rééquilibrer la répartition des retombées économiques et fiscales sur les territoires aéroportuaires (*point non-abordé lors des deux réunions du GT*).



**ANNEXES :
ORGANISATION DU TRAVAIL, METHODE**

Annexe 1 : Organisation des réunions du GT « Bruit »

Le GT était co-présidé par M. Gilles Bœuf et M. Lionel Guérin, co-présidents de l'axe « performance environnementale » des Assises. Il a été animé par le Préfet Régis Guyot.

Deux réunions du GT se sont tenues :

- la première a eu lieu la matinée du **lundi 9 avril 2018** ;
- la seconde a eu lieu la matinée du **lundi 25 juin 2018**.

La première de ces réunions a permis à l'ensemble des parties prenantes de la thématique de partager un certain nombre d'analyses. Les contributions des différents acteurs avaient été rassemblées en amont de la réunion, elles ont été présentées en séance et suivies par un temps d'échange. Cette première réunion a regroupé 48 personnes, soit plus de la moitié des membres invités à participer aux travaux.

A l'issue de travaux intermédiaires, la deuxième réunion a consisté en un approfondissement de certaines thématiques, dont la gêne sonore, la question sanitaire, l'approche équilibrée et les progrès technologiques. Elle a regroupé 60 personnes.

Les deux réunions ont été enregistrées et sténotypées. Elles ont fait l'objet d'une synthèse détaillée, transmise aux membres du GT. L'ensemble des documents présentés lors de ces deux réunions ont également été mis à disposition des membres du GT.

Annexe 2 : Liste des membres du GT

- Associations de riverains et de protection de la nature :
 - APELNA
 - AREC
 - AVEVY – DRAPO
 - CIRENA
 - FNE (dont FNE Ile de France)
 - MNLE (dont MNLE 93)
 - ONASA
 - OYE 349
 - UFCNA
 - Val d’Oise Environnement
- Compagnies aériennes et organisations représentantes :
 - Air France
 - BAR France
 - EasyJet
 - FEDEX
 - FNAM
- Constructeurs :
 - Airbus
 - Boeing
 - Dassault
 - Safran
- Elus et collectivités locales :
 - Commune de Soisy sur Seine
 - Conseil départemental du Val-de-Marne
 - Députés (Essonne, Val d’Oise)
 - EPT Grand Orly Seine Bièvre
 - Ville et aéroport
- Etat :
 - DDT (du Val-d’Oise)
 - DGAC
 - DGPR
 - Préfectures (d’Ile-de-France, du Val-d’Oise)
- Experts :
 - ACNUSA
 - BruitParif
 - ENVIRONNONS
 - ONERA
- Exploitants d’aérodromes et organisations représentantes :
 - ACI
 - Aéroport de Marseille-Provence
 - Aéroport de Nantes-Atlantique
 - Groupe ADP
 - UAF