



Association nationale d'élus

Europe-Vols de nuit

Etude d'approche équilibrée pour une meilleure réglementation

Note de synthèse

Les vols de nuit représentent une préoccupation majeure des riverains et doivent être encadrés

Le bruit est un enjeu majeur de santé publique sur et autour des aéroports, Plusieurs institutions, aux niveaux national, européen et international, ont pris des dispositions concrètes visant à protéger la santé et l'environnement des populations les plus exposées au bruit.

L'Union européenne a, dans sa directive n° 2002/49/CE du 25 juin 2002, défini une approche commune aux États membres en vue de prévenir et de réduire l'exposition aux nuisances liées au bruit dans l'environnement.

Il s'agit de mettre en œuvre des mesures harmonisées au niveau communautaire. Cette directive a fait l'objet d'une transposition en droit français dans les articles R. 572-1 à R 572-11 du code de l'environnement ainsi qu'à l'article R. 147-5-1 du code de l'urbanisme. L'arrêté du 3 avril 2006 fixe la liste des aérodromes dont le bruit émis doit faire l'objet d'évaluation et l'arrêté du 4 avril 2006, relatif à l'établissement de cartes de bruit et des plans de prévention du bruit et de l'environnement, détermine les conditions de mise en œuvre de la directive.

Les grandes collectivités territoriales et les principaux opérateurs disposent aujourd'hui de cartes stratégiques et la plupart d'entre eux de plans d'action à cinq ans.

Le bureau régional de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour l'Europe a publié en 2018 de nouvelles lignes directrices prenant en compte les risques auxquels sont exposés les populations en raison du bruit dans l'environnement. En particulier pour le secteur aéroportuaire, l'OMS « recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de 40dB L_{night} (la nuit), car un niveau supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur le sommeil ». Ces lignes directrices devraient inspirer les États membres lors de la révision prochaine de la directive européenne.

- Interdire les avions les plus bruyants entre 22 heures et 6 heures : un objectif à atteindre sur toutes les grandes plateformes françaises**
- Mise en œuvre de la restriction d'exploitation relative aux aéronefs les plus bruyants en période nocturne**

Afin de réduire les nuisances générées par les appareils les plus bruyants, des mesures de restriction d'exploitation sont prises sur certaines plateformes aéroportuaires. Ces restrictions apparaissent devoir être généralisées rapidement à toutes les plateformes aéroportuaires françaises. Les avions concernés sont ceux du chapitre 3 dont la marge acoustique cumulée certifiée est inférieure à 13 EPNdB.

Marge acoustique d'un aéronef, qu'est-ce que c'est ?

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est une institution spécialisée des Nations unies créée par la convention de Chicago le 7 décembre 1944. Elle est chargée d'établir le cadre réglementaire mondial de la sécurité de l'aviation civile internationale.

L'annexe 16 de la Convention internationale de l'aviation civile relative à la protection environnementale définit dans son volume 1 les normes de certification acoustique des aéronefs et les conditions dans lesquelles sont effectuées les mesures de certification.

S'y trouve un classement acoustique par chapitre, en fonction de l'année de conception de l'appareil et du type d'avion (hélice, turboréacteur, etc.). Les turboréacteurs des aéronefs sont régis par les chapitres II, III, IV et XIV.

Ainsi, chaque avion est doté d'un certificat acoustique établi sur la base de mesures de bruit certifiées en trois points (approche, survol, latéral). En fonction du chapitre et de la masse maximale au décollage, les limites maximales de bruit (approche, survol, latéral) certifiées pour l'aéronef sont établies.

La marge acoustique en chaque point est calculée en soustrayant le niveau mesuré du niveau maximal.

Les marges aux trois points sont additionnées pour obtenir la marge acoustique cumulée certifiée, ces dernières pouvant se compenser.

Plus la marge acoustique est faible, plus l'avion est bruyant.

Cette pondération présente l'inconvénient de ne pas traduire la gêne provoquée par un survol d'aéronef au décollage ou à l'atterrissage.

Elle a cependant l'avantage de définir une base commune fondée sur des mesures certifiées.

Actuellement, la plupart des arrêtés de restriction sont fondés seulement sur la marge acoustique cumulée certifiée. À ce jour, seuls les arrêtés de restriction applicables à Paris – Charles-de-Gaulle (2 mai 2012) et Bâle – Mulhouse (18 juin 2015) prennent également en compte le niveau de bruit certifié au point dit de survol et d'approche.

La période de minuit à 6 heures, souvent considérée comme le « cœur de nuit », est celle sur laquelle doit porter la majorité des efforts de protection. Cette durée de six heures est inférieure à la durée minimale que l'OMS juge nécessaire depuis 2009 pour couvrir les besoins de sommeil de la majorité de la population. L'Organisation estime en effet que huit

heures consécutives sont nécessaires pour protéger le sommeil de 50 % de la population, et qu'il faut dix heures pour en protéger 80 %.

En France, la période de 22 heures – 6 heures est celle prise en compte pour calculer les indicateurs acoustiques Lden et Lnight à partir desquels sont forgées les politiques publiques relatives aux plans de gêne sonore (PGS) en Lden uniquement, et les plans d'exposition au bruit (PEB)

Si des contingences économiques propres à chaque aéroport ou à chaque métropole peuvent justifier le choix de mesures de protection variées sur la période de 22 heures – 6 heures, l'ACNUSA recommande fermement que l'interdiction d'usage des aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à 13 EPNdB soit une protection minimale effective sur l'ensemble de cette période sur chacun des grands aéroports français avant la fin de l'année 2021.

→ État des lieux des plateformes dotées de restrictions d'exploitation relatives au bruit en période nocturne

Afin de limiter les nuisances environnementales sur et autour des aéroports, des restrictions d'exploitation ont été prises, de manière ponctuelle ou pérenne, notamment pour protéger les riverains du bruit. Un corpus de textes relatifs aux restrictions environnementales existe pour chacune des plateformes. D'une plateforme à une autre, la rédaction des arrêtés de restriction présente cependant des disparités parfois peu justifiées s'agissant des types d'aéronefs, mais aussi des heures prises en compte (stationnement à l'aire ou au point, atterrissage - toucher des roues - ou arrivée)

Seules quatre plateformes aéroportuaires françaises sont aujourd'hui dotées de restrictions d'usage applicables aux aéronefs dont la marge acoustique cumulée certifiée est inférieure à 13 EPNdB :

- Nantes – Atlantique (pour tous les types d'avions entre 23 h 01 et 6 heures),
- Nice – Côte d'Azur (s'applique aux turboréacteurs entre 23 h 15 et 6 h 15),
- Toulouse – Blagnac (s'applique aux turboréacteurs entre minuit et 6 heures),
- Cannes – Mandelieu, (s'applique H24 aux turboréacteurs).

Un couvre-feu s'applique sur trois plateformes : il est effectif à Beauvais – Tillé entre minuit et 5 heures ; à Bâle – Mulhouse entre minuit et 5 heures pour les arrivées et entre minuit et 6 heures pour les départs ; à Paris – Orly, les départs sont interdits entre 23 h 15 et 6 h 15 et les arrivées entre 23 h 30 et 6 h 30.

Les conditions dans lesquelles sont accordées des dérogations à Bâle – Mulhouse demandent à être rapidement fixées par arrêté ministériel afin d'éviter d'avoir à constater des contournements de la règle

En complément des restrictions environnementales, la protection des riverains en période nocturne doit s'appuyer sur la mise en place de bonnes pratiques, notamment s'agissant des procédures de vols. C'est, entre autres, le cas des descentes continues, qui doivent être privilégiées sur l'intégralité de la période nocturne.

Des travaux sont actuellement en cours pour généraliser en 2023 la descente continue à Paris-Charles-de-Gaulle. Des études de même nature sont indispensables pour généraliser cette procédure sur tous les autres grands aéroports français où les contraintes opérationnelles sont le plus souvent moindres qu'à Paris – Charles-de-Gaulle.

De même, pour les procédures au décollage, il faudrait étudier pour chacune d'elles la mise en place de procédures de moindre bruit. L'ACNUSA se félicite notamment des travaux menés sur de nouvelles procédures de décollage à Paris – Orly (procédure PRISALT). Elle suivra attentivement les évaluations environnementales et la concertation qui devraient permettre d'aboutir à une réduction des nuisances

Paris-Charles-de-Gaulle est un hub sur lequel les mesures de restriction peuvent avoir un effet vertueux sur la plupart des autres aéroports

Paris – Charles-de-Gaulle étant l'un des premiers hubs européens, tout progrès en matière de réduction des nuisances sonores sur cette plateforme semble pouvoir bénéficier à d'autres plateformes. L'ampleur du trafic sur cet aérodrome appelle à une vigilance particulière de la part de l'Autorité de contrôle pour ce qui est des vols de nuit contingentés par arrêtés ministériels de 2003.

L'Autorité de contrôle est extrêmement attentive à ce que les recommandations du rapport du groupe de travail « vols de nuit » soient suivies d'effets. Ces dernières concernent le choix de configurations préférentielles la nuit, le suivi et l'évaluation des descentes douces entre 0 h 30 et 5 heures, l'alternance des doublets de piste et les vols en bordure de nuit.

La mise en place des descentes continues pendant la période nocturne est un gain pour la protection des riverains la nuit, aussi l'ACNUSA recommande-t-elle à la Direction des services de la navigation aérienne de tout mettre en œuvre pour que le déploiement progressif s'accélère.

La publication de l'indice global moyen pondéré (IGMP) 2017 pour la plateforme de Paris-Charles-de-Gaulle a fait apparaître un accroissement significatif des émissions sonores en cœur de nuit.

L'ACNUSA recommande que des négociations soient rapidement engagées par Groupe ADP avec les compagnies aériennes en adéquation avec la recommandation n° 2019 – 1 pour améliorer la programmation des vols et éviter ainsi dans la mesure du possible tous les décollages trop tardifs et les atterrissages trop matinaux. Elle appelle à ce que les manquements aux arrêtés de 2003 fassent l'objet de procès-verbaux dressés par les agents de l'État assermentés à cet effet.

- ➔ FAVORISER L'EXPRESSION D'ENGAGEMENTS FORTS POUR LA REDUCTION DU BRUIT EN PERIODE NOCTURNE**
- ➔ Réalisation d'études d'approche équilibrée sur l'ensemble des plateformes françaises**

La protection minimale de la période nocturne uniquement par des mesures de restrictions d'usage des aéronefs dont la marge certifiée cumulée est de 13 EPNdB est nécessaire, mais elle n'est pas suffisante.

Le règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, rend obligatoire la réalisation d'une étude d'approche équilibrée prenant en compte les spécificités locales en vue de l'introduction de restrictions d'exploitations.

Ce processus doit offrir aux compagnies la lisibilité nécessaire pour adapter progressivement leurs flottes à des échéances précises et leur stratégie de programmation. Au vu de l'amélioration des performances des avions et de celles du contrôle aérien, grâce aux innovations technologiques et aux qualifications des personnels, les critères retenus dans les arrêtés devraient être plus protecteurs, selon des principes et un calendrier général qui pourraient être définis au niveau central et selon des modalités qui devraient être étudiées et concertées localement.

Les progrès réalisés grâce à l'amélioration des performances doivent en effet produire des gains partagés entre les acteurs économiques et les riverains.

→ Mesures complémentaires : instauration de couvre-feux et meilleure programmation des vols

De nombreuses associations de riverains et collectivités directement concernées réclament la mise en place de couvre-feux. Il s'agit d'interdire toute opération aérienne sur une période nocturne définie sauf dérogations explicitement visées par l'arrêté de restriction encadrant le couvre-feu. L'opportunité d'un couvre-feu se détermine au cas par cas pour chaque plateforme. Son établissement nécessite de prendre en compte tous les paramètres environnementaux, économiques et sociaux pertinents à travers la réalisation d'une étude d'approche équilibrée pour chaque aéroport envisagé. Cette étude devrait examiner les conditions dans lesquelles les avions basés ayant subi des retards parfaitement exceptionnels pourraient prétendre à d'éventuelles dérogations.

L'expérience de Bâle – Mulhouse souligne la nécessité d'un encadrement réglementaire précis de cette possibilité. Parallèlement, afin de réduire les nuisances environnementales, en particulier sonores, l'Autorité invite les aéroports à travailler en meilleure collaboration avec le coordonnateur national à la programmation des vols pour éviter toute opération non indispensable en cœur de nuit (minuit à 6 heures) et d'alléger les opérations entre 22 heures et minuit. Elle entend protéger les riverains, en allant dans le sens des recommandations de l'OMS.

Enfin, des incitations tarifaires (modulation des taxes et des redevances) doivent être mises en place pour favoriser le renouvellement des flottes et privilégier les opérations en dehors de la période nocturne.