

DGAC

Direction du transport  
aérien

01/12/2016

# **Note de présentation du plan de protection du bruit dans l'environnement et du rapport de synthèse de la consultation du public relatif à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle**



Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer



[www.developpement\\_durable.gouv.fr](http://www.developpement_durable.gouv.fr)

# **Note de présentation du plan de protection du bruit dans l'environnement et du rapport de synthèse de la consultation du public relatif à l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle**

Cette note a pour but de rappeler les principales mesures du plan de protection du bruit dans l'environnement relatif à l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle, d'évoquer les conditions dans lesquelles s'est déroulée la consultation du public et les suites données aux remarques, observations ou questions des riverains formulées lors de cette consultation.

La directive européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit que les États membres doivent mettre à la disposition du public une cartographie stratégique du bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Ce dispositif a été transposé aux articles L.572-1 et suivants et R.572-1 et suivants du code de l'environnement avec, pour les aérodromes, des spécificités complémentaires prévues par l'article R.112-5 du code de l'urbanisme et son arrêté d'application du 3 avril 2006.

L'objectif du PPBE relatif aux aérodromes est de réduire et prévenir les effets du bruit des aéronefs. Ce plan doit d'une part comporter une évaluation du nombre de personnes exposées à un bruit excessif, doit d'autre part identifier les sources de bruit et enfin doit recenser les mesures déjà prises ou celles prévues pour le futur. Une cartographie stratégique du bruit est également annexée au PPBE.

La réduction du bruit autour des grands aéroports repose sur les quatre piliers du concept de l'approche équilibrée développé par l'organisation internationale de l'aviation civile et repris par la réglementation européenne et nationale. Ce concept permet d'instaurer une méthode commune pour traiter la réduction des nuisances sonores sur les aéroports européens. Cette méthode repose sur :

1. La réduction du bruit à la source permis par les progrès technologiques et la modernisation de la flotte,
  2. Les mesures relatives à l'aménagement du territoire, l'urbanisme et la construction aux abords des aérodromes,
  3. Les procédures de vol à moindre bruit,
  4. Les restrictions d'exploitation.
- 
1. Le Plan de protection du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle.

Ces quatre types de mesures sont mises en œuvre sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle pour améliorer l'environnement sonore de la plateforme. Ces mesures, qui sont décrites dans le PPBE, portent sur les conditions d'exploitation de la plateforme, la planification et la gestion de l'utilisation des sols et sur le renforcement de l'information des riverains et de la concertation entre les différents acteurs.

**Les mesures relatives à la planification et la gestion de l'utilisation des sols** reposent principalement sur la maîtrise de l'urbanisation autour de l'aéroport et le renforcement du dispositif d'aide à l'insonorisation. La maîtrise de l'urbanisation a pour but d'éviter que de nouvelles populations soient soumises aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aéroport et s'effectue grâce au plan d'exposition au bruit (PEB). Ce document d'urbanisme, qui concernait 620 000 personnes en 2007 et qui couvre une zone de plus de 53 000 hectares, délimite quatre zones de bruit aux abords de l'aéroport, les trois zones les plus exposées au bruit faisant l'objet d'interdictions de construction ou de contraintes d'urbanisation. En particulier, les constructions autorisées dans ces quatre zones de bruit continueront de faire l'objet de mesures d'isolation acoustiques renforcées à la charge du constructeur.

**Le dispositif d'aide financière à l'insonorisation**, financé par le produit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, concerne les logements, les établissements d'enseignement et les locaux à caractère social ou sanitaire situés à l'intérieur du périmètre défini par le plan de gêne sonore (PGS) approuvé par arrêté du 11 décembre 2013. Ce dispositif qui, depuis le début de sa mise en œuvre, a concerné plus de 26 000 logements autour de l'aéroport de Paris-CDG pour un montant d'aides financières de l'ordre de 25 millions d'euros, continuera de bénéficier à plusieurs milliers de riverains annuellement.

Concernant **les mesures relatives à l'exploitation de la plateforme**, la réglementation a progressivement interdit ou fortement limité son accès aux avions les plus bruyants, notamment durant la nuit. Le nombre de créneaux utilisés la nuit ne peut augmenter d'une année sur l'autre. Entre 2000 et 2013, il a ainsi baissé : de 23 900, il est passé à un peu plus de 18 000.

Ont également été définis des volumes de protection environnementale (VPE) contraignant les avions, à l'atterrissage et au décollage, à emprunter un volume d'espace aérien prédéfini, ce qui permet de limiter les dispersions de trajectoires. Une procédure d'arrivée est également interdite pour les avions les plus bruyants entre 22h20 et 7 heures (avions en provenance du Sud-Est, atterrissant face à l'Est).

Le non-respect des restrictions d'exploitation et des volumes mis en œuvre sur l'aérodrome est passible de sanctions administratives pouvant atteindre jusqu'à 1 500 euros pour une personne physique et 40 000 euros pour une personne morale.

Un plafonnement du niveau d'énergie sonore produit par l'ensemble des avions décollant et atterrissant de Paris-CDG a été instauré. L'énergie sonore de la plateforme, évaluée au moyen d'un indicateur global mesuré pondéré, est en baisse constante depuis l'année 2007.

Par ailleurs, des procédures de vol « à moindre bruit » sont en vigueur sur l'aéroport de Paris-CDG afin de minimiser les nuisances sonores tout en garantissant un niveau maximal de sécurité.

En outre, la mise en œuvre de procédures optimisées de descente, dites descentes douces, réduit l'impact sonore des vols, entre 00h30 et 05h00.

**Le renforcement de l'information des riverains et de la concertation entre les acteurs** repose d'une part sur des instances et lieux de concertation et d'information consacrés aux questions environnementales et d'autre part sur les différentes sources d'information mises à disposition des riverains.

La principale instance de débats et d'information est la Commission consultative de l'environnement qui réunit, sous l'égide du préfet, trois collèges représentant respectivement les élus, les associations de riverains et les professionnels du secteur aéronautique. La maison de l'environnement de Paris-CDG constitue également un espace de dialogue, d'accueil, d'information et de documentation, notamment en matière de navigation aérienne.

Les riverains de la plateforme de Paris-CDG peuvent également bénéficier d'une information régulière sur le bruit et les trajectoires en consultant des publications telles que le bulletin trimestriel d'information du trafic aérien en Ile-de-France ou des plaquettes thématiques sur les nuisances sonores. Des outils informatiques sont mis à la disposition du public comme l'application VITRAIL qui permet de consulter les trajectoires des avions survolant la région parisienne et de connaître le niveau de bruit associé à leur passage. Des CD-ROM sont édités par la Direction générale de l'aviation civile : ils permettent de visualiser les trajectoires des avions en provenance ou au départ de Paris-CDG lors de journées de fort trafic.

Le PPBE de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle a été signé au mois d'août 2014 par le directeur des services de la navigation aérienne et le directeur du transport aérien de la direction générale de l'aviation civile ainsi que par le secrétaire général d'Aéroports de Paris.

## 2. Le rapport de synthèse relatif à la consultation du public.

Le PPBE a ensuite été mis à disposition du public du 16 février au 17 avril 2015. Cette consultation a donné lieu à plus de 400 commentaires provenant d'élus, de riverains ou d'associations.

Ces commentaires sont dans la grande majorité des cas accompagnés d'un argumentaire soulignant l'insuffisance des mesures en vigueur ou à venir et proposant de nouvelles actions qui pourraient réduire les nuisances sonores. Les critiques formulées à l'égard du PPBE et les mesures alternatives pour lutter contre le bruit sont sensiblement similaires d'une association à l'autre. Les contributions des riverains consistent le plus souvent à formuler un avis négatif sur le PPBE sans que cet avis soit motivé. Lorsque l'avis négatif donne lieu à commentaires, ceux-ci reprennent fréquemment le constat effectué par les associations de protection de l'environnement et mettent en avant les mesures correctives proposées par celles-ci.

Ces mesures sont les suivantes :

- une réduction des vols de nuit de 22h à 6h,
- un plafonnement en nombre de mouvements,
- l'interdiction des avions les plus bruyants,
- l'évitement des zones très urbanisées,
- la préservation des zones de calme.

Le rapport de synthèse de la consultation propose d'apporter des réponses aux observations effectuées lors de la consultation du public en les classant selon les cinq thèmes suivants :

1. Réponses aux observations portant sur le PPBE et la carte stratégique du bruit.
2. Réponses aux observations relatives à l'aide à l'insonorisation des riverains.
3. Réponses aux observations relatives aux mesures de restrictions d'exploitation.
4. Réponses aux observations relatives à la mesure du bruit.
5. Réponses aux observations relatives aux procédures de navigation aérienne.

En tenant compte des commentaires les plus pertinents ainsi que des actions les plus récentes prises pour réduire le bruit des aéronefs pour les riverains de l'aéroport de Paris-CDG, il a été décidé de modifier le PPBE sur trois points :

1 – Les cartes de bruit de référence et de long terme ont été modifiées et actualisées. Afin de se conformer à la réglementation en vigueur, il a été décidé, pour la carte de bruit de long terme « L<sub>den</sub> », de tracer une courbe isophone 55dB se substituant à la courbe isophone 56dB. Les cartes de bruit de référence (ou court terme) « L<sub>den</sub> » et « L<sub>night</sub> » font désormais apparaître quant à elles toutes les courbes isophones requises (seules les courbes 55, 65 et 70dB apparaissaient dans le projet soumis à consultation). Les courbes des cartes de référence sont par ailleurs fondées sur les données du PGS adopté en 2013 et non plus sur celles ayant servi à l'élaboration des courbes d'environnement sonore en 2012. Les tableaux relatifs aux estimations des surfaces, populations et établissements d'enseignement et de santé exposés au bruit (paragraphe IV.2. Résultat de la cartographie stratégique du bruit) ont été mis à jour.

2 – Il a été décidé d'introduire un nouveau paragraphe relatif aux descentes douces qui sont mises en œuvre entre 0h30 et 5h00 depuis le mois de septembre 2016 (paragraphe V.4.2). Cette procédure constitue une action majeure de résorption des nuisances sonores sur Paris-CDG.

3 – Enfin, le paragraphe V.5.1. du PPBE relatif au réseau de surveillance du bruit a été modifié afin de prendre en compte l'implantation de nouvelles stations de mesure de bruit par Aéroports de Paris.

### 3. Suites à donner au PPBE et au rapport de synthèse.

L'arrêté interpréfectoral du 16 novembre 2016 contresigné par les préfets de l'Oise, de Seine-Saint-Denis, de Seine-et-Marne, des Yvelines et du Val d'Oise a approuvé le plan de prévention du bruit dans l'environnement l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle et l'a annexé au rapport de présentation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle approuvé le 3 avril 2007.

En application de l'article R 572-11 du code de l'environnement, le plan de prévention du bruit dans l'environnement et le rapport exposant les résultats de la consultation du public et la suite qui leur a été donnée sont tenus à la disposition du public au siège des préfetures de l'Oise, de Seine-Saint-Denis, de Seine-et-Marne, des Yvelines et du Val d'Oise. Le plan de prévention du bruit dans l'environnement et le rapport sont également consultables par voie électronique.



DGAC - DTA  
50, rue Henry Farman  
75720 Paris Cedex 15

Tél. : 01 58 09 43 21

