

RAPPORT

Direction du
transport aérien

Sous-direction du
développement
durable

Bureau de
l'environnement

2 mai 2017

Elaboration du plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Paris-Le Bourget

Résultats de la consultation du public et éléments de réponses



Sommaire

Préambule	4
1. Contexte réglementaire.....	5
1.1. Le cadre réglementaire européen	5
1.2. La réglementation française	5
2. Généralités sur le PPBE.....	5
2.1. Objectif du PPBE.....	5
2.2. Composition du dossier.....	6
3. Généralités sur le déroulement de la consultation.....	6
3.1. Objet de la consultation.....	6
3.2. Cadre juridique concernant les PPBE des aérodromes.....	6
3.3. Modalités de la consultation.....	6
3.4. Information du public	7
3.5. Résultats de la consultation.....	7
4. Analyse préalable	8
4.1. L'aéroport aujourd'hui.....	8
4.2. Articulation du PPBE avec les autres documents cartographiques du bruit de l'aérodrome.....	9
5. Réponse aux observations effectuées lors de la procédure de consultation du public..	14
5.1. Réponse aux observations portant sur le PPBE et la carte stratégique du bruit.	14
5.2. Réponse aux observations relatives à l'aide à l'insonorisation des riverains.....	19
5.3. Réponse aux observations relatives aux mesures de restrictions d'exploitation....	21
5.4. Réponse aux observations relatives à la mesure du bruit.	22
5.5. Réponse aux observations relatives aux procédures de navigation aérienne.....	23

Préambule

La lutte et la protection contre le bruit entrent dans le cadre de la politique communautaire pour la protection de la santé et de l'environnement, le bruit étant identifié comme l'un des principaux problèmes environnementaux qui se posent en Europe.

Par la directive du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, l'Union européenne a défini un cadre commun et harmonisé applicable à l'ensemble des Etats membres afin de lutter contre le bruit.

En particulier cette réglementation impose aux Etats membres, pour dresser leur cartographie du bruit, d'avoir recours à des méthodes d'évaluations, des indicateurs et des critères afin de procéder à des comparaisons. Elle énonce également la nécessité de définir des « valeurs limites » de bruit, de réaliser une cartographie stratégique du bruit et d'établir des plans d'action, les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), qui doivent définir les mesures à prendre dans les zones soumises à un niveau de bruit dépassant ces valeurs limites.

Cette directive a été notamment transposée en droit français par l'ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004. La réglementation relative à la lutte contre les nuisances sonores concerne les aéroports ayant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements.

La réduction du bruit autour des grands aéroports repose sur quatre piliers :

- La réduction du bruit à la source permise par les progrès technologiques et la modernisation de la flotte,
- Les mesures d'aménagement du territoire, les mesures d'urbanisme et de construction,
- Les procédures de vol à moindre bruit,
- Les restrictions d'exploitation.

Ces quatre catégories de mesures mises en œuvre sur les grands aéroports français, et plus particulièrement sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, doivent améliorer l'environnement sonore de la plateforme. Elles ont été décrites dans un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

Ce projet de PPBE a été soumis à la consultation du public du 16 février au 17 avril 2015 conformément aux dispositions de l'article R. 572-9 du code de l'environnement. Le public a pu prendre connaissance du projet de PPBE et présenter ses observations sur un registre ouvert à cet effet dans les locaux des préfetures des Hauts-de-Seine à Nanterre, de Seine-et-Marne à Melun, de Seine-Saint-Denis à Roissy-Charles de Gaulle et du Val-d'Oise à Cergy-Pontoise.

Durant cette période, le projet de PPBE a également pu être consulté en ligne et faire l'objet de remarques.

L'objet de cette note, en application de l'article R. 752-11 du code de l'environnement, est de présenter une synthèse des résultats de la consultation du public et d'apporter des réponses aux observations formulées.

1. Contexte réglementaire

1.1. Le cadre réglementaire européen

La directive européenne 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour objectif d'établir une approche commune pour éviter, prévenir et réduire les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement.

A ce titre, elle fixe un cadre commun et harmonisé pour la cartographie du bruit, en définissant des méthodes d'évaluation, des indicateurs et des critères afin de procéder à des comparaisons. Elle énonce en effet la nécessité de définir des « valeurs limites » de bruit, de réaliser une cartographie stratégique du bruit et d'établir des plans d'action portant sur les mesures à prendre en priorité dans les zones soumises à un bruit dépassant ces valeurs limites.

La cartographie stratégique du bruit et les plans d'action associés doivent être établis pour les grandes agglomérations et les grandes infrastructures de transport, telles que les grands axes routiers, les grands axes ferroviaires et les grands aéroports.

1.2. La réglementation française

La transposition de la directive 2002/49/CE dans le droit français est intervenue avec l'ordonnance n°2004-1199 du 12 novembre 2004, ratifiée par la loi n°2005-1319 du 26 octobre 2005, et a intégré dans le droit national les dispositions relatives à l'évaluation du bruit dans l'environnement dans les articles L.572-1 et suivants du code de l'environnement.

Le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 et l'arrêté du 4 avril 2006 ont ensuite précisé les modalités d'établissement des cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement.

En particulier, les dispositions concernant les aérodromes ont été insérées dans le code de l'urbanisme (article R. 112-5). Ainsi, pour les aérodromes, les cartes stratégiques de bruit et le plan de prévention du bruit dans l'environnement doivent figurer dans le rapport de présentation du plan d'exposition au bruit.

Enfin, l'arrêté du 3 avril 2006 vient fixer la liste des aérodromes concernés par ces mesures.

2. Généralités sur le PPBE

2.1. Objectif du PPBE

L'objectif du PPBE est de prévenir les effets du bruit et de réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit produits par le trafic aérien.

Le PPBE comporte une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif, fixé par l'arrêté du 4 avril 2006 à l'indice L_{den} 55 dB pour les aérodromes, et identifie les sources de bruit dont les niveaux devraient être réduits.

Il recense les mesures et actions déjà prises par les autorités compétentes ou en cours et définit celles dorénavant prévues pour les prochaines années pour traiter les situations identifiées notamment au moyen de la cartographie du bruit.

2.2. Composition du dossier

Le projet de PPBE de l'aéroport de Paris-Le Bourget comprend :

- Un résumé non technique,
- Un rappel du contexte réglementaire,
- Une présentation de l'aéroport,
- Une description des mesures adoptées pour lutter contre les nuisances sonores,
- La cartographie stratégique du bruit,
- Un exposé des objectifs et mesures prévues pour lutter contre les nuisances sonores,
- L'accord des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures prévues.

Est également joint en annexe l'arrêté du 15 février 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget.

3. Généralités sur le déroulement de la consultation

3.1. Objet de la consultation

La consultation du public a porté sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Paris-Le Bourget.

3.2. Cadre juridique concernant les PPBE des aérodromes

Le cadre juridique des PPBE des aérodromes est fixé par le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme.

La version en vigueur de ce décret, à la date de rédaction de la présente note, ne contient plus que ses articles 9 et 10 initiaux. Ses autres articles ont été codifiés aux articles suivants :

- Article R. 112-5 du code de l'urbanisme,
- Article R. 572-1 à 11 du code de l'environnement.

3.3. Modalités de la consultation

Conformément à l'article R 572-9 du code de l'environnement, le projet de PPBE a été mis à la disposition du public pendant 2 mois, du 16 février au 17 avril 2015.

Un exemplaire du projet de PPBE a été déposé dans les locaux des préfectures des Hauts-de-Seine à Nanterre, de Seine-et-Marne à Melun, de Seine-Saint-Denis à Roissy-Charles de Gaulle et du Val-d'Oise à Cergy-Pontoise, pour être mis à la disposition du public pendant ces périodes, aux heures d'ouverture des bureaux, afin que celui-ci puisse en prendre connaissance et consigner ses observations sur un registre ouvert à cet effet dans chacun de ces lieux.

Les registres ont été ouverts, cotés, paraphés et déclarés clos par les préfetures qui y ont également annexé les observations reçues par courrier.

Le public a enfin pu prendre connaissance du projet de PPBE et faire part de ses éventuelles observations par voie électronique, par l'intermédiaire des sites internet du ministère en charge des transports et des préfetures concernées.

3.4. Information du public

L'avis de mise à disposition du public du projet de PPBE a été publié par les soins des services de la direction générale de l'aviation civile, conformément à l'article R 572-9 du code de l'environnement, dans les éditions du mardi 27 janvier 2015 du journal quotidien « Le Parisien » distribuées dans les départements des Hauts-de-Seine, de Seine-et-Marne, de Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise.

3.5. Résultats de la consultation

Cette consultation a donné lieu à 11 contributions de riverains. 9 contributions ont été réalisées par courriel. Il est à noter que 2 contributions ont été inscrites au registre mis à disposition du public ouvert dans le cadre de la consultation relative au PPBE de Paris-CDG.

Les différentes contributions des riverains sont répertoriées ci-dessous selon la commune de résidence :

Code postal du rédacteur	Commune du rédacteur	Nombre de rédacteurs par commune		
		Courriel	Courrier	Mention au registre
78 160	Marly-le-Roi			2
95 320	Saint-Leu-la-Forêt	1		
95 600	Eaubonne	2		
95 230	Soisy-sous-Montmorency	1		
Contribution sans adresse ou anonyme		5		
Total		9		2

Le projet de PPBE a donné lieu à un avis défavorable signifié par un courrier du maire de la commune de Mitry-Mory située en Seine-et-Marne.

Le projet de PPBE a fait l'objet d'un avis défavorable formulé par l'association ADVOCNAR.

4. Analyse préalable

4.1. L'aéroport aujourd'hui

4.1.1. Situation de l'aéroport

L'aéroport de Paris-Le Bourget est situé à 7 km au Nord de Paris et à 20 km du quartier de la Défense. Il s'étend sur une superficie de 553 hectares sur 2 départements : la Seine-Saint-Denis et le Val-d'Oise avec 4 communes d'emprise : Le Bourget, Dugny, Bonneuil-en-France et Gonesse.

L'exploitation de l'aéroport est assurée depuis 1946 par Aéroports de Paris, établissement public devenu société anonyme le 22 juillet 2005.

4.1.2. L'environnement

L'aéroport est implanté dans un environnement urbanisé principalement à l'ouest de la plateforme.

4.1.3. Le trafic

L'aéroport Paris-Le Bourget, avec 75 entreprises de services aéroportuaires et aéronautiques, dont les grands groupes d'aviation d'affaires, implantées sur l'aéroport, est le premier aéroport d'aviation d'affaires en Europe.

Le tableau ci-dessous retrace depuis l'année 2008, l'évolution du trafic sur l'aéroport de Paris-Le Bourget :

Année	Trafic aéronefs	Evolution
2008	56 800	-
2009	55 245	-2,7 %
2010	56 466	2,2 %
2011	58 989	4,5 %
2012	55 992	- 5,1 %
2013	55 471	- 0,9 %
2014	55 519	0,1 %

En 2015 et 2016, la tendance est à une stabilité du trafic autour de 55 000 mouvements.

4.1.4. Le système de pistes

La plate-forme est constituée des 3 pistes opérationnelles :

- Une piste orientée 09/27 d'une longueur de 1 845 m et d'une largeur de 45 m,
- Une piste orientée 07/25 d'une longueur de 3000 m et d'une largeur 45 m,
- Une piste orientée 03/21 d'une longueur de 2 665 m et d'une largeur de 60 m.

4.2. Articulation du PPBE avec les autres documents cartographiques du bruit de l'aérodrome

La gestion du bruit lié à l'aviation civile, et des nuisances qu'elle génère, s'inscrit, en Ile-de-France comme au plan national, dans le cadre de l' « approche équilibrée ». Ce concept, élaboré par l'OACI (résolution A33/7), et repris au niveau européen par le Parlement européen et le Conseil (directive 2002/30/CE du 26 mars 2002), se décline en 4 piliers qui appellent des mesures complémentaires, d'ordre préventif et curatif.

Le 1^{er} pilier, qui consiste à réduire à la source le bruit généré par les avions, vise, à travers l'édiction par l'OACI de normes de performance environnementale de plus en plus sévères, à obliger les constructeurs à concevoir des avions de moins en moins bruyants.

Le 2^{ème} pilier, qui incite à planifier et gérer l'utilisation des sols, vise à prévenir les nuisances pouvant naître de la proximité de zones urbanisées avec les aérodromes. Il comporte deux grands volets :

- un volet préventif, qui concerne la maîtrise de l'urbanisation par l'instauration d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) auquel doivent être annexés les cartes stratégiques de bruit et le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement et qui limite la constructibilité des terrains au voisinage des aérodromes. Le PEB de l'aéroport de Paris-Le Bourget a été approuvé par arrêté interpréfectoral du 6 février 2017.
- un volet curatif, qui concerne l'aide financière en faveur des riverains des onze plus grands aérodromes français (au nombre desquels figure Paris-Le Bourget) pour l'insonorisation de leur local dès lors que ce dernier est situé dans le plan de gêne sonore (PGS). L'aérodrome de Paris-Le Bourget a ainsi été doté d'un PGS par arrêté préfectoral le 28 décembre 2011. L'aide à l'insonorisation est financée par une taxe affectée, la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), qui répond au principe « pollueur-payeur » : son montant, acquitté par les compagnies aériennes pour chaque décollage d'aéronefs de plus de 2 tonnes, dépend notamment des caractéristiques acoustiques de l'appareil et de l'heure de décollage (plus l'aéronef est bruyant et plus l'heure de décollage est tardive dans la journée, plus le montant dû est élevé).

Le 3^{ème} pilier, qui concerne les procédures d'exploitation dites « à moindre bruit », se traduit par la mise en place de procédures de navigation aérienne moins bruyantes (par exemple utilisation des descentes continues, pour supprimer les paliers générateurs de bruit) ou par l'interdiction de survol des zones les plus peuplées.

Un 4^{ème} pilier, relatif aux restrictions d'exploitation locales liées à des problèmes de bruit, consiste en des restrictions d'accès des aéroports concernant les avions les plus bruyants ou certaines périodes de la journée. Ces mesures sont mises en œuvre en dernier lieu, dès lors que les mesures envisagées ou mises en œuvre au titre des précédents piliers sont insuffisantes pour régler le problème de bruit identifié.

Dans ce cadre, il semble nécessaire de présenter, préalablement à l'analyse des résultats de la consultation, l'articulation du PPBE avec les documents de planification et de protection existants de l'aéroport.

Le PPBE n'a pas vocation à se substituer à ces documents ou à les modifier, même si leur imbrication, liée à la problématique commune du bruit, leur confie une certaine interdépendance.

L'article R. 112-5 du code de l'urbanisme prévoit d'ailleurs que les cartes de bruit stratégiques et le PPBE, qui doivent être intégrés dans le rapport de présentation du PEB de l'aéroport concerné, peuvent être mis à jour indépendamment de la révision du PEB.

4.2.1. L'avant-projet plan de masse

L'avant-projet plan de masse (APPM) est le document de planification à long terme de l'aéroport. Il fixe les caractéristiques géométriques de l'aérodrome dans son extension maximale, en précisant l'implantation des bandes d'envol, les dispositions essentielles concernant les pistes, les voies de circulation et les zones d'installations telles qu'elles sont envisagées à long terme.

L'APPM n'a pas de valeur juridique opposable aux tiers mais il sert cependant de guide pour les collectivités locales et les services concernés par le développement de l'aéroport. Il doit notamment être pris en compte dans l'élaboration des documents d'urbanisme, en particulier dans le Plan d'Exposition au Bruit.

L'objectif de l'APPM est de définir et prévoir les extensions d'emprise nécessaires à l'expansion de l'aérodrome dans le futur. L'APPM ne fixe cependant aucune échéance relative à la réalisation de travaux ou d'extensions d'emprises.

L'APPM de Paris-Le Bourget, approuvé en 1993, prévoit la construction d'une troisième piste d'une longueur de 1840 mètres d'une largeur de 45 m de largeur orientée 09/27 strictement parallèle aux pistes de l'aérodrome de Paris Charles de Gaulle afin d'éviter toute interférence de trajectoire entre les aéronefs décollant et atterrissant de ces deux plateformes.

La mise en service de cette nouvelle piste, utilisée dans la trouée Est, a permis une réduction des zones concernées par le bruit, principalement vers l'Ouest où se trouvent l'essentiel des zones résidentielles.

4.2.2. Le PEB approuvé par l'arrêté interpréfectoral du 17 février 2017

Le plan d'exposition au bruit (PEB), qui concerne environ 250 aérodromes est un document d'urbanisme qui limite la constructibilité autour des aérodromes afin d'éviter que de nouvelles personnes soient soumises aux nuisances sonores aériennes. Le PEB obéit donc à une logique préventive de long terme : il « *définit, à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs* » (article L. 112-7 du code de l'urbanisme). Il « *prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome concerné* » (article R. 112-4 du code de l'urbanisme).

Il comprend un rapport de présentation, auquel sont annexés les cartes de bruit stratégiques et le PPBE, ainsi qu'un document cartographique comportant entre deux et quatre zones de bruit (A, B, C et D), selon les aérodromes, délimitées par des courbes correspondant à des valeurs (exprimées en dB(A)) de l'indice de bruit L_{den} (Level day, evening, night) qui instaurent des servitudes d'urbanisme :

- une zone de bruit fort A comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70 ;
- une zone de bruit fort B comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe d'indice L_{den} 62. Toutefois, pour les aérodromes mis en service avant la publication du décret n° 2002-626 du 26 avril 2002, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est comprise entre 65 et 62 ;
- le cas échéant, une zone de bruit modéré C comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 et 55 ;
- le cas échéant, une zone D comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50.

Seules les zones de bruit A, B et C du PEB sont assorties de contraintes en matière d'utilisation des sols. La zone D, facultative sur la majorité des aérodromes, mais obligatoire sur les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts (les 11 plus grands aérodromes), n'impose pas de limitation en matière de construction ; elle oblige toutefois à mettre en œuvre, à la construction, une isolation acoustique renforcée.

Après consultation des communes concernées et de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), qui recueille au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement compétente, le PEB est soumis à enquête publique régie par le code de l'environnement puis, une fois approuvé, il est annexé au plan local d'urbanisme des communes concernées.

Les hypothèses relatives à l'évolution du trafic prises en compte lors de l'élaboration du PEB de l'aérodrome de Paris-Le Bourget sont rappelées ci-dessous :

- **Le scénario à court terme est fondé sur** les hypothèses prises en compte pour l'élaboration du plan de gêne sonore (PGS). Elles correspondent à un trafic de 60 000 mouvements.
- **Le scénario à moyen terme** a été construit comme une étape intermédiaire entre celui de court terme et ceux élaborés pour le long terme ci-après décrits. Il correspond à une hypothèse de 71 000 mouvements en 2022 sous réserve d'une poursuite de la modernisation de la flotte, notamment au regard des nuisances sonores.
- **Le scénario à long terme** est bâti en retenant une hypothèse de 90 000 mouvements en 2032.

Concernant les zones de bruit, il a été décidé d'établir la limite extérieure de la zone B à l'indice L_{den} 62 et la limite extérieure de la zone C à l'indice L_{den} 57.

Le PEB de l'aérodrome couvre ainsi une superficie de 1044 ha si l'on considère uniquement les zones A, B et C sur lesquelles des restrictions à l'urbanisation sont imposées et 3 599 ha si l'on prend également en compte la zone D.

On recense 3 842 logements à l'intérieur des zones A, B et C du PEB accueillant 9 618 habitants. En prenant en compte les logements situés en zone D, ce nombre est porté à 44 088 logements et 114 019 habitants.

4.2.3 Le PGS approuvé par l'arrêté interpréfectoral du 28 décembre 2011

Un plan de gêne sonore (PGS) délimite les zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide financière pour l'insonorisation de leur local (logement autre que hôtel, établissement d'enseignement et local à caractère sanitaire ou social) dans le cadre du dispositif prévu par les articles L. 571-14 à L. 571-16 et R. 571-85 à R. 571-90 du code de l'environnement.

Le PGS, à l'inverse du PEB, obéit à une logique curative et donc de court terme : il constate une gêne sonore réelle. Il est ainsi établi « *sur la base du trafic estimé, des procédures de circulation aérienne applicables et des infrastructures qui seront en service dans l'année suivant la date de publication de l'arrêté approuvant le PGS* » (article R. 571-66 du code de l'environnement).

Après consultation des communes concernées, le projet de PGS est soumis à l'avis de la Commission consultative d'aide aux riverains de l'aéroport (CCAR) et de l'ACNUSA ; le PGS est ensuite approuvé par arrêté préfectoral.

Le dispositif d'aide à l'insonorisation précité est applicable aux aéroports mentionnés au I. de l'article 1609 quaterbis A du code général des impôts, soit :

- les aéroports pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé vingt mille lors de l'une des cinq années civiles précédentes, soit dix aéroports à ce jour ;
- les aéroports satisfaisant au double critère suivant : d'une part, atteindre un seuil spécifique d'activité d'au moins 50 000 mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 2 tonnes lors de l'une des 5 années civiles précédentes) et, d'autre part, se situer dans une zone de bruit (PEB ou PGS) d'un aéroport relevant du dispositif d'aide à l'insonorisation au titre du critère évoqué ci-dessus. L'aéroport de Paris-Le Bourget est le seul aujourd'hui à remplir ces deux conditions.

Pour être éligible à l'aide à l'insonorisation, le local considéré doit répondre à la double condition suivante :

- être situé en tout ou partie dans le PGS et existant ou autorisé à la date de publication de ce dernier ;
- être situé en dehors du PEB en vigueur à la date de la délivrance de l'autorisation de construire.

Pour les logements, l'aide à l'insonorisation est limitée dans son volume :

- elle ne peut s'appliquer qu'à un montant de travaux limité à une valeur forfaitaire déterminée en fonction du nombre de pièces du logement et de la zone du PGS où ce dernier est situé ;
- elle ne peut dépasser un certain pourcentage du montant des prestations réellement exécutées (80% en règle générale, pouvant être portés à 90 ou 100% sous conditions de ressources, et 95% en cas d'opérations groupées).

Les exploitants aéroportuaires, gestionnaires de l'aide, établissent un programme pluriannuel d'aide aux riverains après avis de la CCAR, qui se prononce également sur l'attribution de l'aide.

Les collectivités peuvent, si elles le souhaitent, consentir des avances ou contracter des prêts en faveur du dispositif d'aide à l'insonorisation. Elles sont ensuite remboursées grâce aux recettes de TNSA, à hauteur maximale des 2/3 du produit annuel de la taxe sur l'aérodrome concerné. Cette procédure doit faire l'objet d'une convention passée avec l'exploitant de l'aérodrome sur avis conforme de la CCAR et du ministre chargé de l'aviation civile.

Ainsi, le PGS de l'aéroport de Paris-Le Bourget a été réalisé en appliquant un taux de croissance de 6% aux mouvements du trafic de 2010 afin d'obtenir les hypothèses de trafic de 2012. Ce PGS a été établi sur la base d'un trafic total, tous vols confondus, de 60 000 mouvements.

5. Réponse aux observations effectuées lors de la procédure de consultation du public.

La mise à disposition pour consultation auprès du public du projet de PPBE a donné lieu, comme indiqué précédemment, à 13 avis défavorables. 11 de ces avis ont été émis par des riverains. Un avis défavorable a été exprimé par un élu. Enfin, un dernier avis défavorable a été transmis par une association de riverains. Ce dernier avis est accompagné d'un argumentaire relatif à l'insuffisance des mesures en vigueur ou à venir et proposant de nouvelles actions qui pourraient réduire les nuisances sonores.

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 l'association de protection de l'environnement et mettent en avant les mesures correctives proposées par celle-ci.

Ces mesures correctives sont les suivantes :

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

Il est proposé d'apporter des réponses aux observations effectuées lors de la consultation du public en les classant par thème. Le plan est le suivant :

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.

5.1. Réponse aux observations portant sur le PPBE et la carte stratégique du bruit.

5.1.1 Le territoire représenté change d'une carte stratégique à l'autre

L'article R. 572-5 du code de l'environnement dispose que les cartes stratégiques du bruit sont établies au moyen des indicateurs de niveau sonore L_{den} et L_{night} . Les cartes de bruit comprennent, pour chacun des indicateurs mentionnés, les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit, les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet, les zones où les valeurs limites sont dépassées. Les cartes stratégiques du bruit doivent enfin représenter les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence.

Si on peut effectivement remarquer que les parties de territoires représentées sur les différentes cartes de bruit ne sont pas strictement les mêmes, ces différences ne nuisent cependant pas à la lecture de ces cartes. Enfin, la législation en vigueur ne prévoit aucune disposition relative au cadrage des cartes stratégiques du bruit.

Cependant, compte tenu des difficultés de lecture des cartes qui peuvent se poser, il est proposé de dresser 4 nouvelles cartes de bruit circonscrites à un territoire identique pour les deux cartes de jour et identique pour les deux cartes de nuit.

5.1.2 Les collectivités territoriales des départements concernés n'ont pas fait l'objet d'une saisine spécifique pour exprimer leur avis sur le projet de PPBE dans le cadre de la procédure de consultation du public.

L'article R. 572-9 du code de l'environnement prévoit la mise à la disposition du public du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement. Même si cette consultation a principalement pour but d'informer les riverains des aéroports concernés par un PPBE et de recueillir leurs commentaires, les collectivités territoriales peuvent également profiter de cette consultation pour prendre connaissance des documents mis à disposition du public en préfecture ou publié sur internet puis éventuellement faire part de leurs observations, sur les registres prévus à cet effet ou par courrier électronique.

Il est rappelé, comme le prévoit l'article L. 571-13 du code de l'environnement, que les collectivités locales, et notamment les communes, sont associées étroitement aux réflexions et actions relatives aux répercussions de l'activité aéronautique dans l'environnement. En effet, celles d'entre elles dont une partie du territoire est couverte par le plan d'exposition au bruit d'un aéroport, auquel est annexé le PPBE, peuvent demander à intégrer la commission consultative de l'environnement de l'aéroport.

Cette commission est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aéroport qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. Elle peut également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions. En matière de bruit résultant du transport aérien, la commission consultative de l'environnement peut saisir l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires de toute question relative au respect des chartes de qualité de l'environnement et de toute demande d'étude ou d'expertise.

La CCE de l'aéroport de Paris-le-Bourget, lors de sa réunion du 14 janvier 2015, a été saisie pour avis du projet de plan d'exposition au bruit de cet aéroport. A cette occasion, les membres de la CCE ont pu prendre connaissance du projet de PEB auquel étaient annexés le projet de PPBE ainsi que les cartes stratégiques de bruit.

5.1.3 L'absence d'un registre électronique limite le recueil des avis aux écrits figurant dans les registres mis à disposition du public dans les préfectures des départements concernés par le PPBE.

L'article R. 572-9 du code de l'environnement indique que le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement est mis à la disposition du public pendant deux mois. La publicité est effectuée par le biais d'un article publié dans un journal local diffusé dans le ou les départements intéressés, quinze jours au moins avant le début de la période de mise à disposition. Cet avis mentionne, en outre, les lieux, jours et heures où le public peut prendre connaissance du projet et présenter ses observations sur un registre ouvert à cet effet.

Par ailleurs, pour faciliter la participation du public, le projet de PPBE a également été mis en ligne sur les sites internet respectifs du ministère en charge de l'environnement et des préfectures des départements des Hauts-de-Seine, de Seine-et-Marne, de

Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise, permettant ainsi aux riverains, aux représentants d'associations et aux élus de faire part de leurs questions, remarques et avis directement en ligne.

5.1.4 La carte stratégique de bruit en L_{night} pour la situation de référence utilise l'indice $L_{\text{Aeq nuit}}$ 55 alors que l'indice imposé par l'Europe est le L_{night} 50.

L'indicateur de bruit L_{Aeq} rend compte du niveau sonore aéronautique moyen pondéré «A» calculé sur une durée précise. Cette unité est utilisée pour décrire l'impact du trafic aéronautique sur une journée (24 heures) ou, selon le type d'étude, à une période particulière (de nuit, par exemple). L'indicateur de bruit $L_{\text{Aeq nuit}}$ sert à établir les courbes décrivant l'empreinte sonore du trafic aérien entre 22 heures et 6 heures du matin.

Les indicateurs de bruit $L_{\text{Aeq nuit}}$ et L_{night} sont identiques lorsque les empreintes sonores sont calculées sur la période de nuit uniquement, sans pondération (somme énergétique des différents niveaux d'exposition au bruit calculée en dBA en prenant en compte les survols effectués entre 22h et 6h, divisée par une durée de 8h).

La carte stratégique de bruit L_{night} pour la situation de référence jointe au PPBE utilisant effectivement l'indice $L_{\text{Aeq nuit}}$ 55 au lieu de l'indice L_{night} 50 pour le tracé de la courbe de bruit extérieure, n'est pas conforme à la réglementation en vigueur. Il est proposé de modifier cette carte en utilisant l'indice L_{night} 50.

D'autres changements ont été opérés :

- dans les tableaux de synthèse du PPBE, les valeurs reportées ont été corrigées pour tenir compte du point précédent mais également rectifier certaines erreurs : à titre d'exemple, certaines superficies indiquées n'étaient pas celles correspondant à l'aire comprise entre deux isophones. Ainsi, pour la situation de référence, la valeur de 1 129ha ne représentait pas la superficie comprise entre isophones 55 et 60dB mais celle incluse dans l'isophone 55dB ;
- les cartes stratégiques de la situation de référence ont été élaborées à partir de la carte de court terme du PEB et les bases de données DENSIBATI les plus récentes ont été utilisées ;
- pour toutes les cartes L_{den} et L_{night} , la modification du système de projection géodésique est intervenue récemment (changements plutôt marginaux).

5.1.5 L'utilisation de l'indice L_{night} a pour effet de sous-estimer la réalité des mouvements car il ne concerne que les vols de nuit.

La directive européenne 2002/49/CE prévoit que les cartes stratégiques de bruit sont établies en utilisant les indices L_{den} et L_{night} . Ces indicateurs sont définis indépendamment des réglementations nationales.

L'indicateur L_{night} par définition, ne peut prendre en compte que les vols réalisés la nuit entre 22h et 6 heures. Cette carte L_{night} est un complément aux autres cartographies en L_{den} , en mettant l'accent sur les zones particulièrement gênées par le bruit nocturne.

5.1.6 Le PPBE ne reprend que des mesures en vigueur.

L'objectif du PPBE est de prévenir les effets du bruit et de réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi que de protéger les zones calmes. Le PPBE peut être présenté comme un programme d'actions porté à la connaissance des citoyens pour traiter les zones identifiées par ordre de priorité et en fonction des enjeux et des moyens à disposition.

Le projet de PPBE de l'aéroport de Paris-Le Bourget reprend effectivement les principales mesures adoptées pour lutter contre les nuisances sonores qu'elles concernent l'exploitation de la plateforme, la planification et la gestion de l'utilisation des sols, le renforcement de la concertation entre acteurs et de l'information des riverains, la navigation aérienne.

Si la majeure partie des mesures recensées par le présent PPBE ne sont pas nouvelles, elles ont vocation à être déclinées sur un temps plus long permettant notamment d'améliorer de façon continue leur efficacité.

Par ailleurs, les règles d'élaboration des PPBE et des cartes de bruit, notamment celles relatives à leur réexamen ou leur révision au moins tous les 5 ans, permettent de détecter des variations significatives de niveaux de bruits qui pourront conduire à adopter des mesures nouvelles de prévention ou de réduction des nuisances sonores.

5.1.7 Alors que le bruit des avions est perceptible lorsque ceux-ci survolent le département des Yvelines, le PPBE ne prend pas en compte les nuisances sonores affectant les territoires de ce département.

Les cartes stratégiques du bruit sont construites en réalisant des courbes sonores utilisant les indices L_{den} et L_{night} prescrits par l'ordonnance n° 2004-1199. L'article 4 de l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement rappelle que les estimations des niveaux sonores sont établies pour des niveaux de bruit supérieurs à 50dB la nuit et 55 dB le jour.

Les cartes amendées annexées à ce PPBE se conforment à la réglementation.

Cependant, les mesures qui sont prises (relèvement des trajectoires au décollage, survol de zones peu urbanisées, interdiction des avions bruyants ...) réduisent l'empreinte sonore des aéronefs au-dessus des territoires situés aux abords des aéroports et également au-dessus de ceux situés plus en amont, hors des zones identifiées sur les courbes isophones.

Ainsi, il est estimé que le relèvement de toutes les trajectoires d'approche de 300 mètres des avions à destination de l'aéroport de Paris-le Bourget a eu pour conséquence de permettre une réduction significative des nuisances sonores pour les communes situées au-delà de 15 kilomètres des seuils de piste.

5.1.8 Il est demandé de mieux protéger les riverains en réalisant des cartes de bruit cumulant les nuisances sonores causées par les avions au départ et à l'arrivée des aéroports de Paris- Charles de Gaulle et de Paris- le Bourget.

La réglementation en vigueur ne prévoit pas l'élaboration d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement auquel sont annexées des cartes stratégiques du bruit cumulant les nuisances sonores résultant de l'activité de plusieurs infrastructures de transports.

En effet, l'article L. 572-2 du code de l'environnement, intégrant les dispositions relatives à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement prescrites par la directive 2002/49/CE, prévoit que les cartes de bruit et le plan de prévention du bruit dans l'environnement sont établis pour chacune des infrastructures routières, autoroutières, ferroviaires et aéroportuaires concernées.

5.1.9 Il est demandé de préserver des zones de calme autour des aéroports de plus de 50 000 mouvements.

En Europe, la directive 2002/49/CE du Parlement et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour but de prévenir et de réduire les effets du bruit ambiant. Il est notamment demandé aux collectivités territoriales de protéger des zones calmes en agglomération et en rase campagne.

Les zones calmes sont définies à l'article L 572-6 du Code de l'environnement comme étant des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. L'article R 572-8 précise quant à lui que le plan de prévention du bruit dans l'environnement comprend les mesures prévues pour préserver les zones calmes.

Il revient à chaque collectivité territoriale concernée (commune, syndicat intercommunal, département), de définir les critères permettant d'identifier une zone calme et de prendre les mesures nécessaires à sa protection.

Le plus souvent, il est retenu que la zone calme est un espace soumis à un bruit inférieur à 55 dB L_{den} (ou 50 dB L_{night}). Dans des endroits particulièrement exposés au bruit ambiant, la zone calme peut être un espace soumis à un bruit supérieur à 50 ou 55 dB. Dans ce cas, la zone calme se définit comme étant un endroit de moindre bruit dont la fréquentation a un effet positif sur l'état de santé physique ou mentale des individus.

Dans le cadre du PPBE de l'aéroport de Paris-Le Bourget, les mesures destinées à limiter la gêne sonore des avions concourent à la préservation des zones calmes : mesures d'incitation au renouvellement de la flotte, interdiction de décollage et d'atterrissage de nuit de certaines catégories d'avions, mise en place de nouvelles trajectoires préservant la tranquillité des populations proches de l'aéroport, mise en place des descentes continues, généralisation des décollages en seuil de piste.

La surveillance de l'évolution du bruit (développer le réseau de surveillance du bruit et tenir compte des enseignements des études SURVOL et DEBATS) contribue également à préserver les zones calmes déterminées par les collectivités territoriales.

5.2. Réponse aux observations relatives à l'aide à l'insonorisation des riverains

5.2.1 La Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes ne devrait pas être plafonnée.

La situation budgétaire de la nation justifie un meilleur contrôle par le Parlement du niveau des taxes affectées ainsi que la rationalisation de leur utilisation. C'est la raison pour laquelle la TNSA a été intégrée, à compter de la loi de finances initiale pour 2014, au nombre des taxes affectées dont le produit au-delà d'un montant « plafond » est reversé au budget général de l'Etat. Cependant, la loi de finances rectificative pour 2016 a relevé le plafond des recettes de la TNSA de 47 à 55 M€. Cette mesure a permis d'éviter le reversement de 1,4 M€ de recettes de TNSA au budget général de l'Etat.

Dans le même temps, le dispositif d'aide financière n'a cessé de faire l'objet d'améliorations, avec par exemple l'augmentation du taux d'aide pour les opérations groupées, prolongée ensuite par la généralisation du taux d'aide de 100% entre fin 2011 et fin 2014, la possibilité ouverte aux riverains de bénéficier d'avances, ou l'augmentation du montant de l'aide dans le cas de travaux particulièrement lourds (traitement des toitures par l'extérieur et ventilation dans les parties communes de l'habitat collectif).

Concernant spécifiquement la région parisienne, la mise en œuvre en 2011 du plan de gêne sonore (PGS) de l'aérodrome de Paris-Le Bourget et la révision en 2013 des PGS de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ont permis d'augmenter le nombre des locaux éligibles à l'aide.

Par ailleurs, et afin d'organiser au mieux la gestion de l'aide dans un contexte désormais plus contraint au plan financier, l'aide à l'insonorisation fait l'objet, depuis la fin 2014, d'une programmation fondée sur une priorisation mettant en œuvre les 3 critères suivants : niveau d'exposition au bruit du local, caractère groupé de l'opération d'insonorisation, ancienneté de la demande.

5.2.2 Des dispositions de la loi « ALUR » peuvent remettre en cause la maîtrise de l'urbanisation autour de l'aéroport.

L'article 166 de la Loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové prévoit que, dans le cadre des contrats de développement territorial, des opérations de réhabilitation ou de réaménagement urbain en zone C des plans d'exposition au bruit peuvent être menées. Ces opérations peuvent être mises en place pour répondre à des enjeux spécifiques de renouvellement urbain, dans un but de mixité sociale et afin d'améliorer la qualité de vie des populations.

Cependant, le recours à ce dispositif dérogatoire aux règles communes d'urbanisme et d'aménagement du territoire fait l'objet d'un encadrement strict que les collectivités territoriales qui décideront de l'appliquer devront respecter.

Si des opérations de réhabilitation ou de réaménagement pourront dans certains cas entraîner une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores, la loi interdit cependant que cette augmentation soit significative.

En effet, il est prévu que le contrat de développement territorial précise le contenu des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain et délimite les périmètres concernés. Le contrat doit déterminer précisément le contenu des projets (périmètre géographique, nombre de logements, surface) qui font l'objet de mesures de publicité, contribuant ainsi en la matière à une bonne information des habitants et à un engagement renforcé des élus.

De surcroît, cette mesure était également strictement encadrée dans le temps puisqu'elle restait limitée aux contrats signés avant la fin de l'année 2015.

Il est à noter qu'aucun contrat de développement territorial relatif à une opération de réhabilitation ou de réaménagement située en zone C du PEB de l'aéroport de Paris-le-Bourget n'a été signé avant la date butoir du 31 décembre 2015.

5.2.3 Il est demandé de racheter et détruire les logements situés dans la zone L_{den} 65-70 et de reloger ses habitants dans des zones moins exposées au bruit.

Le code de l'environnement, à son article R. 571-85 prévoit que, à titre exceptionnel, lorsque des locaux affectés en tout ou partie au logement ne peuvent être techniquement insonorisés à un coût acceptable au regard de leur valeur vénale, les aides financières des exploitants d'aérodromes issues du produit de la TNSA peuvent être utilisés pour l'acquisition de ces locaux, leur démolition, le relogement des occupants et le réaménagement des terrains.

L'article R. 571-88 du même code vient préciser que ces opérations d'acquisition, de démolition et de réaménagement ne peuvent concerner que des locaux qui sont situés, en tout ou partie, en zone I du plan de gêne sonore et qui existent à la date de publication de ce plan.

La zone I du PGS est comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70. La réglementation en vigueur, que l'Etat ne souhaite pas modifier, ne permet donc pas de procéder au rachat des logements situés dans la zone L_{den} 65-70 qui correspond à la zone II du PGS.

L'arrêté d'application relatif à l'acquisition, la démolition et au réaménagement concernant la zone I du PGS n'a, à ce jour, pas pu être adopté du fait de la complexité des questions juridiques, financières et pratiques qui se posent. Cependant, de nouvelles réflexions sont en cours pour rendre ces mesures de rachat et de relogement applicables.

5.2.3 L'insonorisation n'est pas une proposition de réduction de nuisances ou de réduction de la population soumise à un indice supérieur au L_{den} 55.

L'insonorisation constitue l'une des actions visant à réduire l'impact des nuisances sonores générées par les aéronefs. A ce titre, elle répond à l'objectif de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, qui vise à « éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement ». Elle trouve donc naturellement sa place dans les plans de prévention du bruit dans l'environnement des aérodromes, pris en application de ladite directive.

5.3. Réponse aux observations relatives aux mesures de restrictions d'exploitation.

5.3.1 Il est demandé d'interdire ou tout au moins réduire les vols de nuit entre 22 heures et 6 heures du matin.

Le nombre annuel de vols de nuit entre 22h et 6h sur l'aéroport de Paris-Le Bourget est de l'ordre de 3000, ce qui représente entre 5% et 6% du nombre total annuel de vols pour cet aéroport. Ces chiffres sont assez stables depuis quelques années et, globalement, connaissent même une légère tendance à la baisse. Il n'est pas attendu de modification notable à l'avenir.

Les besoins actuels de transports aériens sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget ne permettent pas d'interdire complètement les vols de nuit entre 22 heures et 6 heures du matin.

Cependant, l'arrêté du 15 février 2011 portant sur la restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Le Bourget a instauré des dispositions contraignant fortement le trafic de nuit en fonction du type de motorisation et du niveau acoustique des aéronefs :

- Aucun avion à hélices de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 9 tonnes non conforme aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention de l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, partie 3, ne peut atterrir entre 22h30 et 6h15 heures locales et quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 23h15 et 6 heures, heures locales,
- Aucun aéronef équipé de turboréacteurs ne peut quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage entre 22h15 et 6 heures du matin.
- Aucun aéronef équipé de turboréacteurs, non conforme aux normes énoncées à l'annexe 16, volume 1, deuxième partie, chapitre 3 de la convention précitée, ne peut atterrir sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget entre 22h30 et 6h15.

5.3.2 Il est demandé d'interdire l'atterrissage des avions militaires la nuit.

Les mouvements d'avions militaires ne représentent qu'une petite part de l'ensemble des mouvements de l'aéroport de Paris-Le Bourget, de jour, comme de nuit. On ne compte en effet qu'une centaine de vols militaires pour un total d'environ 55 000 mouvements en 2015.

Le trafic de nuit, entre 22 heures et 6 heures du matin, s'établit en moyenne autour de 10 mouvements durant cette période. Dans cette tranche horaire, près de 70 % des mouvements sont réalisés par des vols à caractère sanitaire.

Par ailleurs, compte tenu de sa spécialisation dans l'aviation d'affaires et de sa proximité avec la capitale, l'aéroport Paris-Le Bourget se prête favorablement à l'accueil d'avions militaires de petite taille affrétés par des délégations étrangères.

Enfin, l'aéroport de Paris-le Bourget n'est pas le seul aéroport civil accueillant des avions militaires : le trafic militaire, qui reste très faible, est également réparti sur les aéroports de Paris-Le Bourget, de Paris-

Orly et de Paris-Charles de Gaulle.5.3.3 Il est demandé de plafonner le trafic à 60 000 mouvements.

En tenant compte des prévisions de trafic de moyen terme et de long terme prévoyant une progression du nombre de mouvements sur l'aéroport Paris-Le Bourget, il est aujourd'hui inenvisageable de plafonner le trafic à 60 000 mouvements.

Par ailleurs, l'arrêté du 31 mai 2016 établissant une nouvelle répartition du trafic entre les trois aéroports de la région parisienne, prévoit que l'aéroport de Paris-Le Bourget accueillera tous les services aériens non réguliers assurés par des aéronefs d'une capacité inférieure ou égale à 25 sièges. Cette mesure a pour conséquence de renforcer plus encore la spécialisation de l'aérodrome de Paris-le-Bourget dans l'accueil de l'aviation d'affaires.

En cas d'augmentation de trafic, la modernisation rapide et constatée des flottes de l'aviation d'affaire devrait permettre une stabilisation voire une diminution du bruit perçu dans l'environnement à proximité de l'aéroport.

5.4. Réponse aux observations relatives à la mesure du bruit.

5.4.1 Il est estimé que les programmes « SURVOL », « Monitoring du bruit », « Suivi des courbes de bruit » ainsi que la mesure relative à l'information du public ne participent pas à la réduction des nuisances sonores.

L'article 1^{er} de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement rappelle que l'information du public en ce qui concerne le bruit dans l'environnement et ses effets fait partie des actions s'inscrivant dans l'approche commune destinée à éviter, prévenir et réduire l'exposition au bruit.

A cet égard, plusieurs dispositifs ont été mis en place pour répondre aux attentes de la directive et notamment l'étude « SURVOL ». Cette dernière a pour but la mise en place d'une surveillance sur plusieurs années des nuisances, notamment sonores, liées à l'activité aéroportuaire.

Bruitparif s'est vu confier la définition et la mise en place du dispositif de surveillance du bruit autour des grandes plateformes aéroportuaires d'Ile-de-France. Les mesures issues du dispositif de surveillance sont ensuite mises en ligne sur un site internet dédié dans le cadre du dispositif « RUMEUR ». Il est ainsi possible de consulter les niveaux de bruit instantanés mesurés et des indicateurs de bruit calculés chaque jour, semaine, mois ou année.

En matière de bruit généré par le trafic aérien, Aéroport de Paris s'est également vu confié par l'Etat les missions de réalisation de mesure du bruit, conformément aux prescriptions de l'ACNUSA et de mettre à disposition du public les informations environnementales et les résultats des mesures et des nuisances sonores causées par les aéronefs. Aéroport de Paris dispose d'un réseau d'une quarantaine de stations automatiques de mesure de bruit autour des grands aéroports de la région parisienne et notamment autour de l'aéroport du Bourget.

5.5. Réponse aux observations relatives aux procédures de navigation aérienne.

5.5.1. Il est demandé de généraliser les procédures d'atterrissage avec approche en descente continue.

Depuis le 17 novembre 2011, des procédures de navigation aérienne de moindre bruit, comme le relèvement des trajectoires d'approche de 300 mètres, sont mises en œuvre.

Le relèvement de 300 mètres des altitudes d'interceptions ILS, passant ainsi de 600 à 900 mètres, a permis le recul des points de début de descente finale et a conduit à réduire le bruit au-dessus des communes situées à au moins 15 kilomètres des seuils de piste.

Cependant, il n'est pas possible actuellement de mettre en œuvre des procédures d'approches en descentes continues sur l'aéroport de Paris-Le Bourget pour des raisons de sécurité aérienne compte tenu de la proximité avec les trajectoires de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

5.5.2. Des riverains s'inquiètent que des avions de taille importante passent à très basse altitude au-dessus de la ville de Marly-le-Roi en direction de l'aéroport de Paris-le-Bourget.

Les altitudes de survol de Marly-le-Roi et de ses environs par des aéronefs ont été étudiées en prenant en compte le trafic à destination et au départ de l'aéroport de Paris-Le Bourget lors de journées caractéristiques du 24 juin en configuration face à l'Ouest et 9 juin en configuration face à l'Est sur les années 2012 à 2016. Ces journées caractéristiques correspondent à des journées à fort trafic pendant lesquelles les procédures de circulation aérienne standardisées habituelles ont été utilisées.

Il est rappelé que les avions atterrissent et décollent toujours face au vent.

En moyenne, pour l'aéroport de Paris-le-Bourget, la configuration face à l'Ouest est utilisée 60% du temps sur une année, celle face à l'Est, 40% du temps.

En configuration face à l'Ouest, durant la journée caractéristique du 24 juin (considérée sur les années 2012 à 2016), ont été identifiés en moyenne, 16 avions au départ de Paris-Le Bourget qui avaient survolé la ville de Marly-le-Roi à une altitude de 2.973 mètres.

Lors de la journée caractéristique du 9 juin, en configuration face à l'Est, ont été enregistrés, en moyenne en prenant en considération les années 2012 à 2016, 42 avions en approche vers l'aéroport de Paris-Le Bourget survolant Marly-le-Roi à une altitude de 1.091 mètres.

Depuis le 17 novembre 2011, une procédure de moindre bruit, consistant à relever l'altitude d'interception de l'ILS de 600 à 900 mètres afin de guider l'atterrissage des avions a été mise en œuvre sur l'aéroport de Paris-le Bourget. Cette procédure a eu pour effet notamment de réduire l'empreinte sonore des avions survolant la région de Marly-le-Roi.

Il n'est cependant pas possible de relever encore l'altitude d'interception de l'ILS au-dessus de la commune de Marly-le-Roi pour des raisons de sécurité de la navigation aérienne : les avions qui se posent à Paris-le Bourget doivent en effet voler sous les avions se posant à Paris-Charles de Gaulle afin de respecter un espacement réglementaire vertical de sécurité de 300 mètres.

Enfin, comme il a été rappelé lors de la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Paris-le-Bourget du 27 octobre 2015, le trafic de gros porteurs sur cette plateforme est en forte diminution ces dernières années : après avoir atteint 500 mouvements par an, le trafic des avions de taille importante s'établit actuellement entre 300 et 350 mouvements par an.

On peut estimer que la fréquentation d'avions gros-porteurs sur l'aéroport de Paris-le Bourget va encore décroître ces prochaines années. En effet, l'arrêté du 31 mai 2016 précité, qui établit la répartition du trafic entre les trois principaux aéroports de la région parisienne, prévoit que cet aéroport a pour vocation d'accueillir des aéronefs d'une capacité inférieure ou égale à 25 sièges. Il existe des avions gros porteurs dont la capacité siège est inférieure à cette limite mais ces cas sont assez rares.

Enfin, le site internet du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer (consultable à l'adresse ci-après : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Riverains-des-aeroports-parisiens-.html>),) donne accès aux informations, mises en ligne par la DGAC, concernant notamment :

- les journées caractéristiques du trafic aérien en Île-de- France,
- la visualisation du trafic en 3D,
- le bulletin trimestriel d'information sur le trafic aérien en Ile de France.



Sous-direction du
développement
durable

50, rue Henry Farman
75720 Paris CedexXV

Tél. : 01.58.09.40.62
Fax : 01.58.09.47.87

