

DGAC

Direction du transport
aérien

14/02/2018

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-Le Bourget



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



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-Le Bourget.

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- Le Bourget, 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.

Cette note de présentation s'articule autour de trois parties :

1. PPBE de l'aérodrome,
2. Rapport de synthèse relatif à la consultation du public du PPBE de l'aérodrome,
3. Suites à donner.

1. Présentation du Plan de protection du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Paris-Le Bourget.

Ces quatre types de mesures sont mises en œuvre sur l'aéroport de Paris-Le Bourget 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, approuvé par arrêté interpréfectoral du 6 février 2017, qui concerne 114 019 personnes habitant dans 17 communes différentes et qui couvre une zone de 3 599 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 28 décembre 2011. Depuis l'entrée en vigueur du dispositif, qui concerne 14 920 logements autour de l'aéroport de Paris-Le Bourget DG, l'aide financière à l'insonorisation s'est élevée à plus de 9,6 millions d'euros.

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 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.

Depuis le 17 novembre 2011, les aéronefs respectent 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 sur l'aéroport de Paris-le Bourget.

Par ailleurs, on peut remarquer que le trafic d'avions 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.

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 Commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) joue également un rôle important dans la concertation et l'information notamment dans le domaine de l'affectation des aides financières à l'insonorisation.

Les riverains de la plateforme de Paris-Le Bourget 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.

La Mission Environnement de la direction des services de la navigation aérienne de la DGAC a également mis au point l'application « Environnement Trajectoires Aéronautiques caractéristiques (ENTRACT) » permettant la visualisation des trajectoires des avions aux abords des 11 principales plateformes métropolitaines, dont celle de Paris-Le Bourget, en fonction de la configuration du vent.

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

Après avoir été signé 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, le PPBE de l'aéroport de Paris-Le Bourget a ensuite été mis à disposition du public du 16 février au 17 avril 2015. Cette consultation a donné lieu à 11 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,
- le déplacement des populations les plus exposées aux nuisances,
- 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-Le Bourget, il a été décidé de modifier le PPBE sur plusieurs points.

La principale modification consiste à annexer au PPBE de nouvelles cartes stratégiques de bruit dont les courbes de bruit ont été déterminées en prenant en compte les données les plus récentes (année 2014 au lieu de 2012 pour les cartes annexées au PPBE lors de la consultation du public).

Ont également été mis à jour les tableaux dénombrant les surfaces, populations et établissements d'enseignement et de santé particulièrement exposés au bruit. Enfin, la carte stratégique de bruit L_{night} pour la situation de référence jointe au PPBE qui, dans sa version jointe lors de la consultation du public, utilisait l'indice $L_{\text{Aeq nuit}} 55$ pour le tracé de la courbe de bruit extérieure, a été remplacée par une carte utilisant l'indice $L_{\text{night}} 50$ conformément à la réglementation en vigueur.

D'autres modifications ont consisté à mettre à jour certaines informations ou à préciser certains points.

Notamment, a été précisé le cadre du dispositif de sanction dans le cas du non-respect des procédures de restriction d'exploitation, la date d'approbation du Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome. Enfin, le nombre de locaux ayant bénéficié d'une attribution d'aide à l'insonorisation pour les années 2014 et 2015 a été actualisé et le nombre de stations de mesures permanentes de bruit installées autour de l'aérodrome de Paris-Le Bourget a été mis à jour.

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

L'arrêté interpréfectoral du 13 février 2018 contresigné par les préfets de Seine-Saint-Denis, de Seine-et-Marne, des Hauts-de-Seine et du Val-d'Oise a approuvé le plan de prévention du bruit dans l'environnement l'aérodrome de Paris-Le Bourget et l'a annexé au rapport de présentation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Le Bourget approuvé le 6 février 2017.

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 préfectures 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

