Aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle

Cartographie stratégique du bruit

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Données, objectifs et mesures prévus aux articles 3 et 5 du décret n°2006-361 du 24 mars 2006

Sommaire

Glossaire 4
Résumé non technique 5

I CONTEXTE REGLEMENTAIRE 7

I.1 LE CADRE REGLEMENTAIRE EUROPEEN 7
I.2 LA REGLEMENTATION FRANÇAISE 7

II PRESENTATION DE L'AEROPORT DE PARIS-CDG 7

II.1 SITUATION DE L'AEROPORT 7
II.2 LE TRAFIC 8
II.3 L'ENVIRONNEMENT 8

III MESURES ADOPTEES POUR LUTTER CONTRE LES NUISANCES SONORES 8

III.1 LES MESURES CONCERNANT L'EXPLOITATION DE LA PLATE-FORME 8
III.2 PLANIFICATION ET GESTION DE L'UTILISATION DES SOLS 13
III.2.1 Maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports 13
III.2.2 Le dispositif d'aide à l'insonorisation 16
III.3 LE RENFORCEMENT DE L'INFORMATION DES RIVERAINS ET DE LA CONCERTATION ENTRE LES ACTEURS 17
III.3.1 La commission consultative de l'environnement 17
III.3.2 La Maison de l'environnement 18
III.3.3 L'information sur le bruit et les trajectoires des aéronefs 18
III.3.4 La présentation des flux de trajectoires en région parisienne 19
III.3.5 Les plaquettes sur les nuisances sonores 19
III.4 LE DISPOSITIF DE SANCTIONS 19
III.5 PROCEDURES DE VOL « A MOINDRE BRUIT » 20

IV LA CARTOGRAPHIE STRATEGIQUE DU BRUIT 20

IV.1 METHODOLOGIE D'ELABORATION 20
IV.2 RESULTATS DE LA CARTOGRAPHIE STRATEGIQUE DU BRUIT 21
IV.2.1 Estimation des superficies exposées (en ha) 21
IV.2.2 Estimation de la population vivant dans des bâtiments d'habitation 23
IV.2.3 Estimation du nombre d'établissements d'enseignement et de santé 23

V OBJECTIFS ET MESURES PREVUES POUR LUTTER CONTRE LES NUISANCES SONORES 24

V.1 MAITRISER L'URBANISATION AUTOUR DE L'AEROPORT 24
V.1.1 Examiner régulièrement la pertinence du PEB et le réviser le cas échéant 24
V.1.2 Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport 24
V.2 POURSUIVRE ET ENCOURAGER L'INSONORISATION 25
V.2.1 Poursuivre l'amélioration du dispositif 25
V.2.2 Continuer à informer 25
V.2.3 Réviser le plan de gêne sonore 25
V.3 CONTRAINDRE L'EXPLOITATION 26
V.3.1 Interdire la nuit l'accès de la plate-forme aux avions de faible performance acoustique 26
V.4 DEVELOPPER LES PROCEDURES DE VOL A MOINDRE BRUIT 26
V.4.1 Relever les altitudes d'interception des ILS 26
V.4.2 Poursuivre la mise en place des descentes continues 26
V.4.3 Mettre en place une trajectoire vers le nord au décollage en configuration ouest, la nuit 27
V.4.4 Généraliser le décollage en seuil de piste 27
V.5 SURVEILLER L'EVOLUTION DU BRUIT 27
V.5.1 Développer le réseau de surveillance du bruit 27
V.5.2 Tenir compte des enseignements des études SURVOL et DEBATS 29
V.5.3 Continuer à suivre l'indicateur mesurant l'énergie sonore de la plate-forme 30
V.6 PRIVILEGIER LA CONCERTATION 30

VI ACCORDS DES AUTORITES OU ORGANISMES COMPETENTS POUR DECIDER ET METTRE EN ŒUVRE LES MESURES PREVUES 31

Annexe 1 : Carte stratégique de bruit en L_{den}, pour la situation de référence (données PGS 2013) 33
Annexe 2 : Carte stratégique de bruit en L_{den}, pour la situation de long terme 34
Annexe 3 : Carte stratégique de bruit en L_{night}, pour la situation de référence (données PGS 2013) 35
Annexe 4 : Carte stratégique de bruit en L_{night}, pour la situation de long terme 36
Annexe 5 : Arrêté du 20 septembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise) 37
Annexe 6 : Arrêté du 9 novembre 2012 modifiant l'arrêté du 20 septembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise) 41
Annexe 7 : Arrêté du 6 novembre 2003 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle modifié par l'arrêté du 2 mai 2012 43
Annexe 8 : Arrêté du 6 novembre 2003 portant interdiction entre 0 heure et 5 heures des décollages d'aéronefs non programmés pendant ladite période horaire sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle modifié par l'arrêté du 2 mai 2012 46
Annexe 9 : Arrêté du 6 novembre 2003 relatif à l'attribution de créneaux horaires la nuit sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle 48
Annexe 10 : Arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise) 51
Annexe 11 : Décret n° 2009-647 du 9 juin 2009 relatif à l'aide à l'insonorisation des logements des riverains des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts 61
Annexe 12 : Arrêté du 9 juin 2009 relatif aux demandes groupées d'aide financière à l'insonorisation mentionnées à l'article R. 571-87-1 du code de l'environnement 65
Annexe 13 : Décret n° 2010-543 du 25 mai 2010 relatif à la mise en place d'un mécanisme d'avance applicable à l'aide à l'insonorisation des logements des riverains des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts 67

Glossaire

ACNUSA :	Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires
ADP :	Aéroports de Paris
CCE :	Commission Consultative de l'Environnement
CCAR :	Commission Consultative d'Aide aux Riverains
DGAC :	Direction générale de l'aviation civile
DGPR :	Direction générale de la prévention des risques
MMD :	Masse maximale au décollage
OACI :	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
Paris-CDG :	Paris-Charles-de-Gaulle
PEB :	Plan d'Exposition au Bruit
PPBE :	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
TGAP :	Taxe Générale sur les Activités Polluantes
TNSA :	Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes

Résumé non technique

La lutte et la protection contre le bruit entre dans le cadre de la politique communautaire pour la protection de la santé et de l'environnement. La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a ainsi pour objectif d'éviter, prévenir et réduire les effets nuisibles du 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 la nécessité de définir des « valeurs limites » de bruit, de réaliser une cartographie stratégique du bruit et d'établir des plans d'action – dénommés Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) - portant sur les mesures à prendre dans les zones soumises à un bruit dépassant ces valeurs limites.

La transposition de la directive 2002/49/CE dans le droit français est intervenue avec l'ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 et a intégré les dispositions relatives à l'évaluation du bruit dans l'environnement dans les articles L. 572-1 et suivants du code de l'environnement. Les dispositions concernant les aérodromes ont été insérées directement dans le code de l'urbanisme (article R. 147-5-1). Ainsi, pour les aérodromes, les cartes stratégiques de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) devront figurer en annexe du rapport de présentation du plan d'exposition au bruit (PEB).

La réduction du bruit autour des grands aérodromes repose sur les quatre piliers de l'approche équilibrée :

- la réduction du bruit à la source permis par les progrès technologiques et la modernisation des flottes ;
- les mesures d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de construction ;
- les procédures de vol à moindre bruit ;
- les restrictions d'exploitation.

Le concept d'approche équilibrée est issu des travaux de l'OACI. Il a été repris dans la directive européenne 2002-30 du 26 mars 2002. Il instaure une méthode commune pour traiter la réduction des nuisances sonores sur les grands aéroports européens.

Ce sont ces quatre grandes catégories de mesures qui sont mises en œuvre à Paris-CDG pour améliorer l'environnement sonore de la plate-forme. Elles sont décrites dans le présent plan d'action.

Mesures	Organismes concernés
Maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport : • examiner régulièrement la pertinence du plan d'exposition au bruit et le réviser le cas échéant ; • suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport.	DGAC, Préfectures, DDT
Poursuivre et encourager l'insonorisation : • améliorer le dispositif ; • poursuivre les campagnes d'information ; • réviser le PGS.	DGAC, ADP
Contraindre l'exploitation : • interdire les avions de faible performance acoustique notamment la nuit.	DGAC
Développer les procédures de vol à moindre bruit : • relever les altitudes d'approche ; • poursuivre la mise en place des descentes continues ; • mettre en place un nouveau réseau de trajectoires de décollage face à l'ouest la nuit ; • développer le décollage en seuil de piste.	DGAC
Surveiller l'évolution du bruit : • développer le réseau de monitoring du bruit ; • continuer à suivre et à publier chaque année l'indicateur mesurant l'énergie sonore de la plate-forme (IGMP) ; • tenir compte des enseignements des études SURVOL et DEBATS.	ADP, DGAC, Préfecture de Région Île-de-France
Privilégier la concertation	Préfectures, DGAC, ADP

I Contexte réglementaire

I.1 Le cadre réglementaire européen

La lutte et la protection contre le bruit entre 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.

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 ainsi 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 grands axes routiers, grands axes ferroviaires et grands aéroports.

I.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 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 préventions du bruit dans l'environnement.

En particulier, les dispositions concernant les aérodromes ont été insérées directement dans le code de l'urbanisme (article R. 147-5-1). Ainsi, pour les aérodromes, les cartes stratégiques de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement devront figurer dans le rapport de présentation du plan d'exposition au bruit.

II Présentation de l'aéroport de Paris-CDG

II.1 Situation de l'aéroport

L'aéroport de Paris-CDG est situé à 23 km au nord-est de Paris, sur trois départements et 7 communes : Compans, Mitry-Mory, Mesnil-Amelot et Mauregard pour la Seine-et Marne, Tremblay-en-France pour la Seine-St-Denis et Roissy-en-France et Epiais-les-Louvres pour le Val-d'Oise. Son emprise est de 3 200 ha.

Son exploitation et sa gestion sont assurées depuis 1974 par Aéroports de Paris, établissement public devenu société anonyme le 22 juillet 2005.

La plate-forme possède quatre pistes opérationnelles orientées Est-Ouest.

II.2 Le trafic

L'aéroport de Paris-CDG a accueilli en 2012 un trafic d'environ 497 800 mouvements transportant près de 61 millions de passagers. Cela représente une baisse du trafic en mouvements de 3.3 % par rapport à l'année 2011.

II.3 L'environnement

L'aéroport est implanté dans un environnement urbanisé principalement à l'ouest de la plateforme. La nécessité d'instaurer un dialogue entre les riverains et l'aéroport est de fait, apparue comme essentielle. La création d'une Maison de l'environnement en 1995, à la disposition des riverains qui souhaitent s'informer sur l'activité de l'aéroport et le trafic aérien de manière générale, a contribué à faciliter ce dialogue.

III Mesures adoptées pour lutter contre les nuisances sonores

Depuis la création de l'aéroport de Paris-CDG, la lutte contre les nuisances sonores a fait l'objet d'un certain nombre de mesures : mesures touchant à l'exploitation de la plateforme, dispositif d'aide à l'insonorisation des logements et renforcement de l'information des riverains et de la concertation entre les acteurs.

III.1 Les mesures concernant l'exploitation de la plate-forme

Depuis 2003, plusieurs arrêtés de restrictions d'exploitation ont été pris pour contraindre l'exploitation de la plate-forme de Paris-CDG :

1. arrêté du 28 janvier 2003 instituant un **indicateur représentatif de l'énergie sonore** engendrée par l'activité aérienne de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle ;
2. arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de **volumes de protection environnementale** sur l'aérodrome de Paris-CDG ;
3. arrêté du 20 juin 2003 portant **restriction d'exploitation** sur l'aérodrome de Paris-CDG ;
4. arrêté du 8 septembre 2003 portant **extension des restrictions d'exploitation** des avions les plus bruyants du chapitre 3 sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle ;
5. arrêté du 6 novembre 2003 portant **interdiction entre 0 heure et 5 heures des décollages d'aéronefs non programmés** pendant ladite période horaire sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle ;
6. arrêté du 6 novembre 2003 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle ;
7. arrêté du 6 novembre 2003 relatif à **l'attribution de créneaux horaires la nuit** sur l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle ;
8. arrêté du 20 septembre 2011 portant **restriction d'exploitation** de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle.

Ce dernier est entré en vigueur le 25 mars 2012. Il abroge par ailleurs les arrêtés numérotés 3 et 4 mentionnés ci-dessus.

Il interdit notamment entre 22h et 6h les avions de chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 8 EPNdB et depuis mars 2014, les avions de marge inférieure à 10 EPNdB sont également interdits sur la même période nocturne.

Ces arrêtés ont eu pour effet les résultats suivants :

- **Arrêté du 28 janvier 2003** : plafonnement du niveau d'énergie sonore produite par l'ensemble des vols de CDG au niveau moyen des années 1999, 2000 et 2001

L'indicateur global mesuré pondéré (IGMP) de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle mesure l'énergie sonore engendrée annuellement par l'ensemble du trafic aérien réalisé sur la plate-forme par rapport à la moyenne observée pour les années de référence 1999, 2000 et 2001.

Cet indicateur a vocation à être calculé de façon identique chaque année afin de suivre l'évolution de l'énergie sonore de la plate-forme par rapport au niveau de référence ainsi fixé.

C'est un indicateur réglementaire qui est défini par l'arrêté du 28 janvier 2003 et ne peut dépasser la valeur de 100.

Cet indicateur est évalué à partir des niveaux de bruit mesurés au sol en temps réel pour l'ensemble des mouvements de l'aérodrome. Il prend en compte la majoration de la gêne en périodes de soirée entre 18h et 22h (+ 5 dB soit un coefficient de 3) et de nuit entre 22h et 6h (+ 10 dB soit un coefficient de 10). Les mesures sont effectuées par huit stations de mesure spécifiquement implantées pour évaluer l'indicateur.

Les valeurs suivantes ont été obtenues depuis la mise en place de cet indicateur :

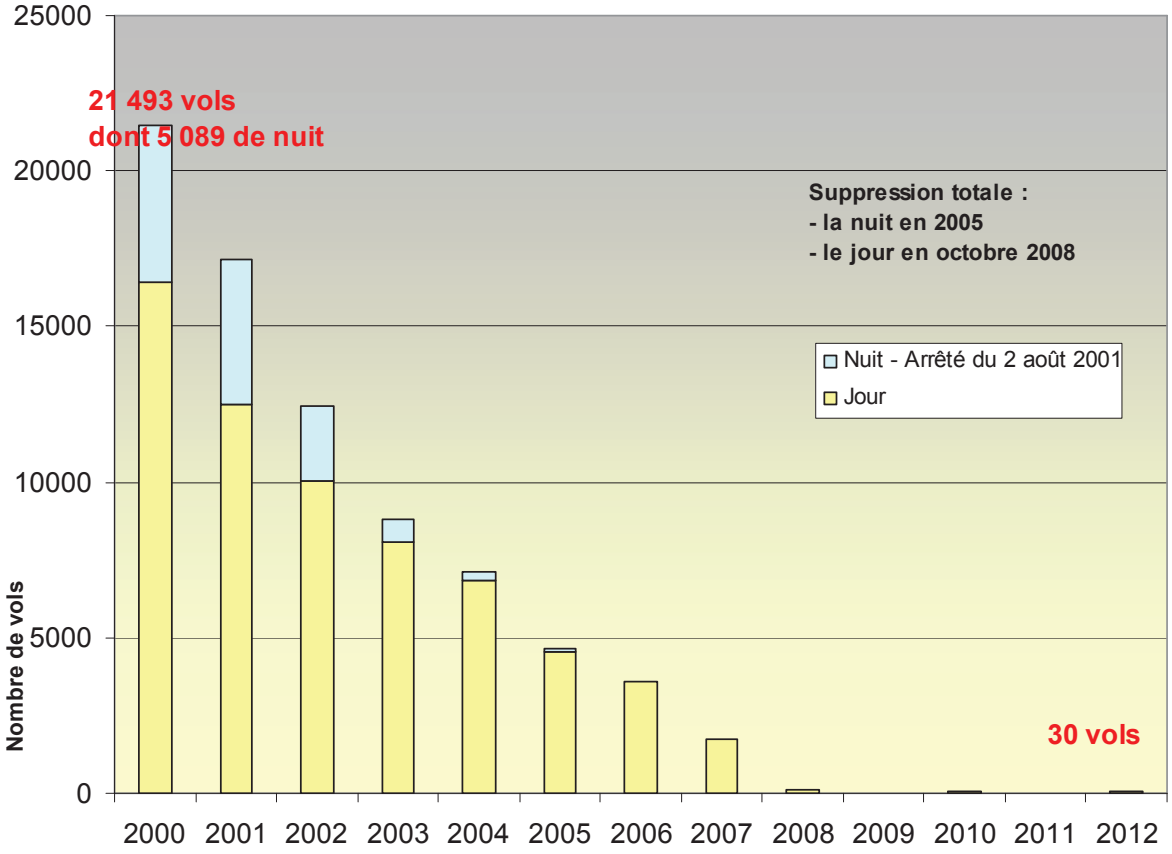
	Nombre de mouvements	Indicateur
Référence	504.147	100
2003	515.026	88,3
2004	525.661	90,0
2005	522.619	91,1
2006	541.566	92,0
2007	552.714	93,1
2008	559.816	92,8
2009	525.434	85,6
2010	499.997	82,3
2011	514.059	81,4
2012	497.763	79,8

En complément à cet indicateur réglementaire, un indicateur calculé uniquement pour la période de la nuit (22h-6h) donne pour les 4 dernières années les valeurs suivantes :

	Indicateur nuit (22h - 6h)
2008	93,4
2009	89,6
2010	88.9
2011	86,1
2012	86

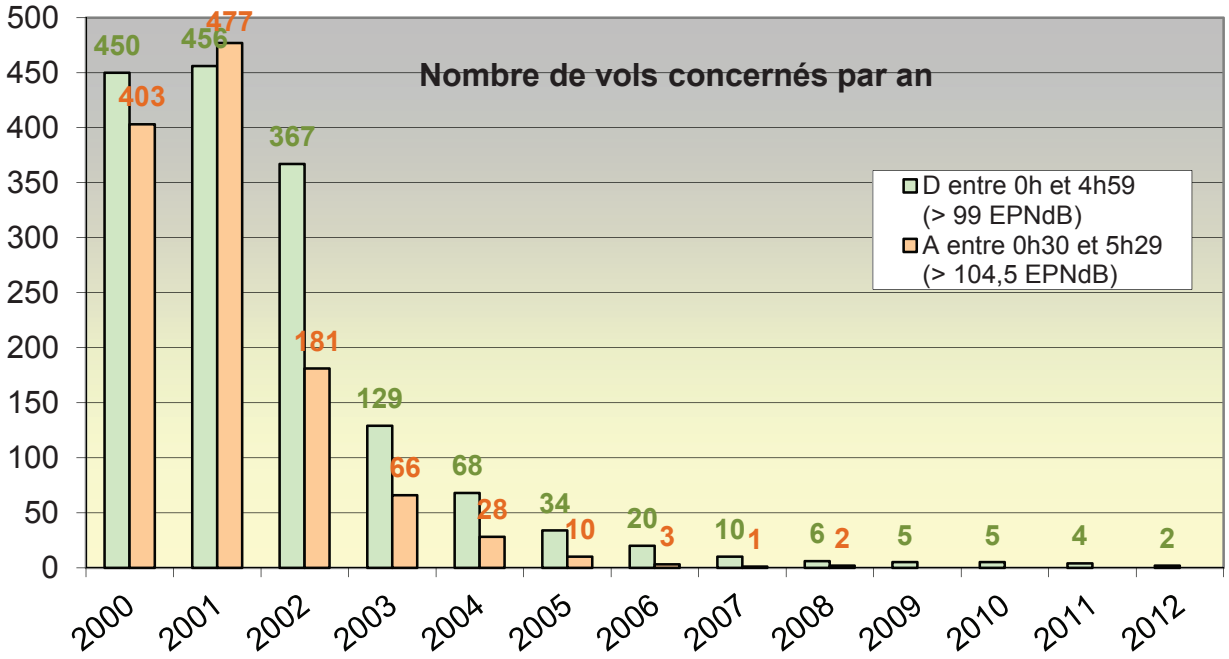
- **Arrêté du 8 septembre 2003** : interdiction progressive des avions les plus bruyants du chapitre 3 le jour

Cet arrêté prévoit l'interdiction progressive sur 5 ans des avions les plus bruyants du chapitre 3 (marge cumulée inférieure à 5 EPNdB) la journée. Il complète l'arrêté du 2 août 2001 qui a introduit une interdiction de ces avions la nuit.



- **Arrêté du 6 novembre 2003** : interdiction des aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage et à l'atterrissage la nuit 'en application depuis mars 2004 :

- Interdiction la nuit des décollages des aéronefs dont le niveau certifié de bruit au point de survol est supérieur à 99 EPNdB (entre 0h et 5h),
- Interdiction la nuit des atterrissages des aéronefs dont le niveau de bruit au point d'approche est supérieur à 104.5 EPNdB (entre 0h30 et 5h29).



Comme le montre le graphique précédent, cet arrêté a conduit à la quasi extinction de ces émergences les plus contraignantes.

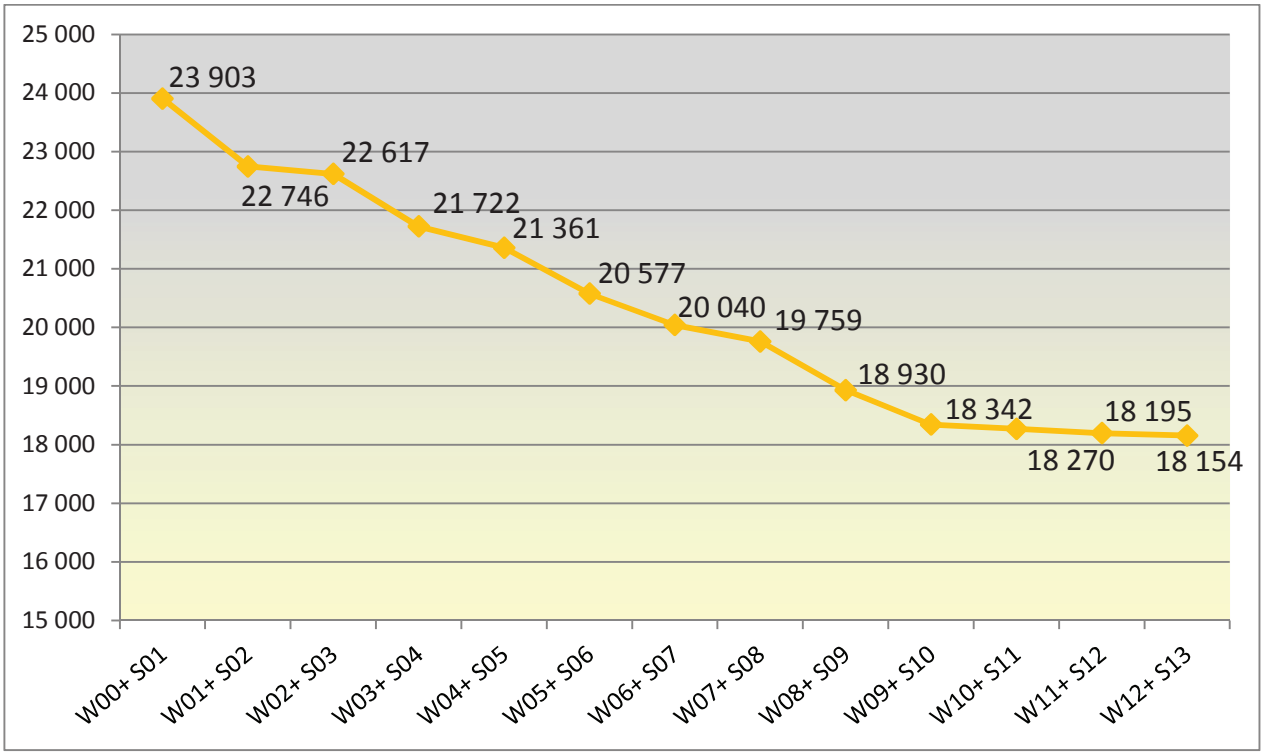
- **Arrêté du 6 novembre 2003** : Limitation du nombre total de créneaux horaires attribuables la nuit par arrêté du 6 novembre 2003

La mesure consiste en une limitation à 22 500 du nombre total de créneaux horaires attribuables la nuit pour 52 semaines au titre de l'ensemble des saisons aéronautiques d'hiver 2003-2004 et d'été 2004. Cette limitation est obtenue après une suppression volontaire de tous les vols d'AIR FRANCE (à l'exception du vol quotidien en provenance de Tokyo-Narita) et de 25% des vols de LA POSTE depuis le 30 juin 2003, conduisant à avancer l'heure limite de dépôt du courrier dans de nombreux départements.

Ce plafond est diminué chaque année du nombre total de créneaux inutilisés ou abandonnés par les transporteurs aériens l'année précédente (entre 0h et 4h59 pour les créneaux de départ, entre 0h30 et 5h29 pour les créneaux d'arrivée). En effet, chaque créneau abandonné par une compagnie ne peut plus être réattribué à une autre compagnie. En conséquence, ce plafond s'est trouvé abaissé à 21 428 lors des saisons aéronautiques suivantes et leur nombre diminue régulièrement.

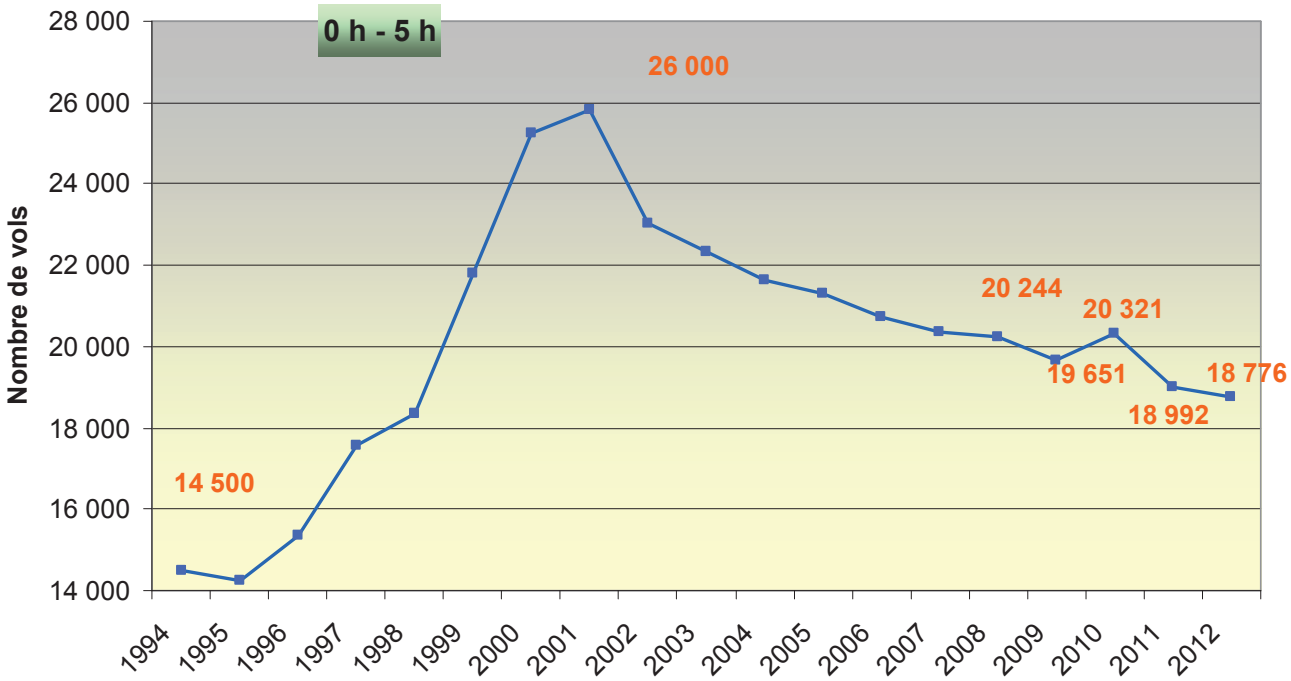
D'autre part, depuis la saison aéronautique d'été 2004, tout décollage n'ayant pas donné lieu à l'attribution d'un créneau horaire pendant la période concernée (entre 0h et 5h) est interdit .

L'évolution du nombre de créneaux attribués pour une saison d'été et une saison d'hiver consécutives est précisée dans le graphique suivant :



Légende : W05 désignant la saison aéronautique d'hiver – winter – 2005 et S06 la saison aéronautique d'été – summer – 2006

Les conséquences sur les mouvements annuels est illustré par le graphique suivant :



L'année 2010 est une année particulière marquée par des événements exceptionnels (éruption du volcan islandais, neige abondante et mouvements sociaux). Ces circonstances ont conduit à des reports de vols de jour la nuit et en particulier dans le

cœur de nuit. L'année 2012 a confirmé la baisse des mouvements nocturnes (0h - 5h), en diminution régulière depuis 2003.

III.2 Planification et gestion de l'utilisation des sols

III.2.1 Maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports

La maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports constitue un enjeu majeur pour éviter que de nouvelles populations ne soient soumises aux nuisances sonores. A cette fin, des outils réglementaires ont été mis en place depuis le début des années 1970. Le premier plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle date de 1977.

Les dispositions réglementaires ont ensuite été introduites dans le code de l'urbanisme par la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 sur l'urbanisme au voisinage des aéroports (codifiée dans les articles L. 147-1 à L. 147-8 du code de l'urbanisme).

- **Objectifs du PEB**

Ainsi, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est doté d'un plan d'exposition au bruit (PEB) qui est un document d'urbanisme visant à éviter que de nouvelles populations ne viennent s'installer dans des zones touchées par les nuisances sonores générées par l'activité de l'aéroport. Il délimite aux abords de l'aérodrome quatre zones de bruit dont trois zones à l'intérieur desquelles des interdictions et contraintes d'urbanisation sont imposées. C'est un document opposable aux tiers, annexé au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur, à la carte communale, aux schémas de cohérence territoriale et aux schémas de secteur, tous ces documents devant être compatibles avec le PEB.

- **Méthodes d'élaboration**

Les modalités d'élaboration du PEB sont fixées par les articles R. 147-1 à R. 147-11 du code de l'urbanisme. L'élaboration d'un PEB doit tenir compte de l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome (conditions d'utilisation des infrastructures, procédures de navigation, nombre de mouvements, caractéristiques des flottes exploitées, répartition du trafic dans la journée).

Ces hypothèses se fondent sur les données actuelles et les perspectives envisageables au moment où le PEB est élaboré. Tous les cinq ans au moins, la CCE doit examiner la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision.

En application de l'article R. 147-1 du code de l'urbanisme, l'indice désormais utilisé pour élaborer le PEB est l'indice L_{den}. L'indice L_{den} est un indicateur intégré qui prend en compte le niveau de bruit, la durée de l'événement sonore, le nombre moyen d'événements sonores, ainsi qu'une pondération pour les événements de soirée et de nuit. En effet, un événement de soirée est considéré comme 3 fois plus gênant qu'un événement de

journée et un événement de nuit est considéré comme étant 10 fois plus gênant qu'un événement de journée.

➢ Délimitation des zones de bruit du PEB

L'article R.147-2 du code de l'urbanisme fixe les limites des quatre zones du PEB comme suit :

- la zone A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70,
- la zone B est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 62 et L_{den} 65,
- la zone C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 57 et L_{den} 55,
- la zone D est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50.

Pour Paris-CDG, les valeurs des indices retenues pour déterminer les limites extérieures des zones B et C ont été fixées par le préfet, après avis de la CCE, **aux L_{den} 65 pour la zone B et L_{den} 56 pour la zone C.**

➢ Règles d'urbanisme applicables

L'article L. 147-5 du code de l'urbanisme définit les règles d'urbanisme applicables aux différentes zones du PEB.

Les zones A et B sont considérées comme les zones de bruit fort. A l'intérieur de ces zones, seuls sont autorisés les constructions à usage d'habitation et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction et les constructions nécessaires à l'activité agricole.

La zone C est considérée comme la zone de bruit modéré. A l'intérieur de cette zone, les constructions individuelles sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur urbanisé, desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil de ce secteur.

En outre, dans cette zone, des secteurs peuvent être délimités, à l'intérieur desquels, pour permettre le renouvellement urbain de quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain sont autorisées. Elles ne doivent pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Ces secteurs peuvent être délimités postérieurement à la publication du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral pris après enquête publique.

Enfin, dans les zones A, B et C, la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée et la reconstruction des constructions existantes sont admises à condition qu'elles n'impliquent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.

La zone D n'impose pas de restriction à l'urbanisation.

Toutes les constructions autorisées dans ces 4 zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcées prévues à l'article L. 147-6 du code de

l'urbanisme, à la charge du constructeur. Tout contrat de location de biens immobiliers situés à l'intérieur d'une des zones du PEB doit préciser de manière claire la zone de bruit où se situe le bien. En outre, dans ces zones, tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

Toutefois, la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové prévoit notamment dans son article 166 que :

> *« I. – Les contrats de développement territorial, prévus par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, peuvent, pour répondre aux enjeux spécifiques de renouvellement urbain qu'ils identifient et dans un but de mixité sociale et d'amélioration de la qualité de vie des populations, prévoir des opérations de réhabilitation ou de réaménagement urbain en zone C des plans d'exposition au bruit. Par dérogation à la condition posée par le 5° de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme, ces opérations peuvent entraîner une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores, sans toutefois qu'il puisse s'agir d'une augmentation significative.*
>
> *Le contrat de développement territorial précise alors le contenu de ces opérations et délimite les périmètres concernés. Il définit des mesures de suivi des opérations, au regard notamment de l'augmentation de la population, précise l'augmentation de la capacité de logement résultant de ces opérations et prévoit des mesures permettant de limiter l'impact des nuisances sonores sur la qualité de vie des populations exposées.*
>
> *II. – Le contrat de développement territorial est révisé dans les conditions prévues à l'article 15 du décret n°2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial prévus par l'article 21 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris pour inclure les dispositions mentionnées au I du présent article. Ces dernières ne peuvent être incluses que dans les contrats de développement territorial conclus ou révisés au plus tard un an après la promulgation de la présente loi ».*

- **Dernier PEB approuvé**

Le dernier PEB approuvé pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle date du 3 avril 2007 et est venu abroger celui de 1989.

La carte des zones de bruit a été réalisée sur une hypothèse de trafic de 680 000 mouvements à long terme (2025).

Le PEB couvre une superficie de 22 339 ha si l'on considère uniquement les zones A, B et C sur lesquelles des restrictions à l'urbanisation sont imposées et 53 652 ha si l'on prend en compte aussi la zone D. Par rapport au PEB de 1989, la superficie couverte augmente de 53%.

Le nombre total de logements inclus dans les limites de la zone C du PEB, sur la base du recensement de 1999, est estimé à 64 500 logements et 172 320 habitants.

La zone D représente 178 150 logements et 448 640 habitants supplémentaires.

Au total, 620 000 personnes vivent à l'intérieur du PEB de Paris-Charles de Gaulle.

III.2.2 Le dispositif d'aide à l'insonorisation

Un dispositif d'aide financière à l'insonorisation des locaux des riverains d'aérodromes existe depuis les années 1990, suite à sa création par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 modifiée relative à la lutte contre le bruit. Il a été généralisé par la loi de finances pour 1999 à tous les aérodromes connaissant un trafic annuel supérieur à 20 000 mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage (MMD) d'au moins 20 tonnes. De 1999 à 2004, il a été financé par le volet « transports aériens » de la taxe sur les activités polluantes (TGAP) et, jusqu'en 2003, géré par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME).

Aujourd'hui, ce dispositif est régi notamment par les articles L. 571-14 à L. 571- 16 et R. 571-85 à R. 571-90 du code de l'environnement et il est désormais financé par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), taxe acquittée par les compagnies pour tout décollage d'un appareil de MMD supérieure à 2 tonnes ; le produit de la taxe est directement affecté, par aérodrome, au financement de l'aide aux riverains et est reversé à l'exploitant de l'aérodrome, qui assure la gestion de l'aide et décide de son attribution sur avis de la commission consultative d'aide aux riverains.

Outre le financement de l'aide aux riverains, la TNSA joue également un rôle incitatif en faveur du renouvellement des flottes et de l'utilisation de créneaux de jour de préférence aux créneaux de soirée ou de nuit. En effet, elle constitue une application du principe pollueur-payeur, sa valeur variant dans une proportion de 1 à 6 voire 10 selon que l'aéronef décolle de jour, en soirée ou de nuit, et dans une proportion de 1 à 24 selon la classification acoustique de cet aéronef, soit, en cumulant ces facteurs, une variation potentielle de 0,5 à 120 en fonction de l'utilisation de la plate-forme et des caractéristiques des appareils.

Applicable sur les 12 plus grands aérodromes français, le dispositif d'aide à l'insonorisation concerne les logements, les établissements d'enseignement et les locaux à caractère sanitaire ou social qui sont situés à l'intérieur du périmètre défini par le plan de gêne sonore (PGS) de l'aérodrome et qui ont été construits à l'extérieur du PGS et du PEB en vigueur au moment de leur construction.

Le dispositif d'aide fait l'objet d'améliorations constantes. Ainsi en 2009, un décret et un arrêté du 9 juin ont porté le taux de l'aide de 80% à 95% en cas d'opérations d'insonorisation groupant plusieurs logements. Puis cette démarche d'augmentation du taux de l'aide a été poursuivie par la généralisation du taux de 100% à toutes les opérations d'insonorisation : le décret n° 2011-1948 du 23 décembre 2011 a permis d'appliquer ce taux non plus seulement aux locaux d'enseignement ou à caractère sanitaire ou social, mais également à l'ensemble des logements ; cette disposition, valable à l'origine jusqu'au 31 décembre 2013, sera renouvelée jusqu'au 31 décembre 2014.

Par ailleurs, le décret n° 2010-543 du 25 mai 2010 a prévu un mécanisme par lequel les riverains peuvent percevoir l'aide à laquelle ils ont droit avant de payer les sommes dues aux entreprises qui ont réalisé les travaux d'insonorisation chez eux. Ce système vise à attirer dans le dispositif des personnes qui souhaiteraient bénéficier de l'aide à l'insonorisation, mais qui ne peuvent assumer la situation de trésorerie résultant du décalage entre la dépense et la subvention.

Enfin, un arrêté du 23 février 2011 a augmenté l'enveloppe de l'aide, notamment pour faciliter la réalisation de postes de travaux particulièrement lourds tels que la ventilation dans l'habitat collectif ou le traitement de la toiture par l'extérieur.

Concernant spécifiquement l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle, le plan de gêne sonore, qui datait du 12 juillet 2004, a été révisé très récemment : le nouveau PGS a été approuvé par arrêté du 11 décembre 2013. Les limites des zones I, II et III du PGS sont constituées par les courbes de l'indice Lden correspondant respectivement à 70, 65 et 55 dB(A) ; le PGS englobe 96 306 logements.

Les recettes de TNSA perçues au titre de l'aérodrome s'élèvent annuellement à un montant de l'ordre de 22 millions d'euros.

La commission consultative d'aide aux riverains est réunie tous les 3 mois sous la présidence du préfet ou de son représentant.

Pour mémoire, le tableau ci-dessous récapitule les chiffres clé du dispositif d'aide concernant l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle sur les dernières années :

	2008	2009	2010	2011	2012
Recettes de TNSA perçue (en millions d'€)	29,3	26,3	23,8	22,1	22,1
Nombre de locaux ayant fait l'objet d'une autorisation de travaux par la CCAR	2 466	2 988	2 816	1 762	3 131

Depuis le début du dispositif, plus de 26 000 logements autour de la plateforme aéroportuaire de Paris-CDG ont été insonorisés grâce au dispositif d'aide financière, pour un montant total de l'ordre de 255 millions d'euros.

III.3 Le renforcement de l'information des riverains et de la concertation entre les acteurs

III.3.1 La commission consultative de l'environnement

L'instance de concertation dévolue à l'environnement est la commission consultative de l'environnement (CCE). Elle trouve sa source dans la loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes. Les CCE ont fait l'objet d'un décret spécifique du 21 mai 1987 et leurs compétences ont été étendues par la loi du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires). Les dispositions relatives aux CCE se trouvent dans les articles L. 571-13 et R. 571-70 à R. 571-90 de ce code.

Des CCE sont obligatoirement créées pour les aérodromes principaux, dont Paris-CDG, ceux pour lesquels l'ACNUSA a une compétence étendue de par la loi.

La CCE réunit autour du préfet les parties prenantes intéressées par toutes les questions qui concernent l'impact environnemental de l'activité aéroportuaire.

Sa composition est prévue pour réunir en trois collèges, les élus, les riverains au travers de leurs associations, et les professionnels du secteur aéronautique, exploitant ou utilisateurs de la plate-forme. Les textes relatifs aux CCE précisent en particulier que les CCE sont consultées « sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à

l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement » et « qu'elle peut, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions ». Elle peut également rédiger des documents qui formalisent des engagements en vue de la maîtrise des nuisances

La CCE est obligatoirement consultée au cours des processus d'élaboration des principaux documents de planification relatifs au bruit (PEB et PGS) ou lorsqu'une procédure de modification des circulations aériennes est en cours. Enfin, elle peut créer en son sein un comité permanent « pour exercer tout ou partie » de ses compétences.

La dernière réunion de la CCE de Paris-CDG s'est tenue le 21 janvier 2014.

III.3.2 La Maison de l'environnement

Espaces d'accueil, de dialogue, d'information et de documentation, les Maisons de l'Environnement et du Développement durable (MDE) ont été créées dans le but de développer les relations humaines, la compréhension et la connaissance mutuelle entre les riverains et les acteurs du transport aérien.

La Maison de l'Environnement de Paris-CDG a ouvert ses portes en 1995. Elle offre une meilleure connaissance du territoire de l'aéroport et son histoire, de la navigation aérienne et ses principes. Le riverain dispose d'un espace ressources, base de données autour des thèmes d'intérêt des riverains : politique environnementale de l'aéroport, économie, emploi, métiers, formations, insonorisation, etc.

Les Maisons de l'Environnement accueillent les Commissions consultatives d'aide aux riverains.

Depuis octobre 2006, des contrôleurs aériens assurent des permanences d'information au sein de la Maison de l'Environnement et du Développement durable de Paris-CDG deux fois par semaine (les lundis et mercredis de 10h00 à 16h00).

Ils répondent à toute question portant sur le dispositif de circulation aérienne en région parisienne, sur les techniques du contrôle aérien et ses contraintes, sur les caractéristiques du survol des avions en région parisienne, sur les procédures d'atterrissage et de décollage ainsi que sur la mise en œuvre des Volumes de Protection Environnementale (VPE).

Ils disposent d'un espace dédié à la navigation aérienne et doté de divers outils pédagogiques et de communication : logiciels de visualisation du trafic aérien en 3 dimensions, module interactif de présentation du bruit aéronautique (VISIOBRUIT), CD-ROM multimédia.

III.3.3 L'information sur le bruit et les trajectoires des aéronefs

Le bulletin d'information du trafic aérien en Ile-de-France présente des informations trimestrielles sur l'activité et les conditions d'exploitation des trois principaux aéroports parisiens : CDG, Orly et Le Bourget. Il a été élaboré à partir des principales questions posées par les populations concernées par l'activité de ces aéroports.

Il est consultable sur le site internet de la DGAC (http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-Bulletin-d-information-sur-le.html).

L'application informatique VITRAIL (Visualisation des *trajectoires* des avions et des informations en ligne) permet aux personnes intéressées, et notamment aux riverains des aéroports, de consulter les trajectoires des avions ayant survolé la région parisienne.

Les informations recherchées sont visualisées avec un décalage de 30 minutes, sur un écran qui affiche, sur une carte, la trajectoire d'un appareil en indiquant son type et son altitude, ainsi que le niveau de bruit associé à son passage.

Ce système de mesure de bruit et de visualisation des trajectoires aériennes, développé par Aéroports de Paris est consultable à la Maison de l'Environnement et du Développement durable de Paris-CDG depuis 2005.

Il est également consultable dans les collectivités d'Île-de-France qui en font la demande auprès de la direction des services de la Navigation aérienne. En janvier 2013, 8 collectivités locales ou établissements intercommunaux sont équipées de l'outil VITRAIL. Autour de Paris-CDG, les communes suivantes en sont équipées :

Colombes, Drancy, L'Isle Adam, Livry-Gargan, Mareuil-les-Meaux, Moussy-le-Neuf, Othis, Sannois.

III.3.4 La présentation des flux de trajectoires en région parisienne

La direction générale de l'Aviation civile a élaboré des outils qui permettent de visualiser le trafic aérien autour de grands aéroports, notamment Paris-Charles de Gaulle. Ces outils sont disponibles sous Cd-rom ou par téléchargement du programme sur le site internet de la DGAC (http://www.developpement-durable.gouv.fr/Visualisation-du-trafic-aerien-en.html)

Ce Cd-rom établi annuellement par la DGAC contribue à l'information du public sur les conditions de survols en région parisienne par les avions en provenance et à destination des aéroports de Paris-CDG, d'Orly et du Bourget.

La visualisation des trajectoires pour des journées caractéristiques du trafic aérien en Ile-de France présente les cartes de survols pour une journée en configuration face à l'est et une journée en configuration face à l'ouest.

Les journées choisies, dites caractéristiques, sont des journées à fort trafic pendant lesquelles les procédures de circulation aérienne habituelles ont été utilisées. Elles sont consultables sur l'espace internet de la DGAC : http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-journees-caracteristiques-du.html.

III.3.5 Les plaquettes sur les nuisances sonores

Des plaquettes d'informations ont été réalisées par la DSNA dans le but de communiquer sur l'ensemble des restrictions d'exploitations prises sur les plateformes parisiennes pour des raisons environnementales. Elles sont consultables sur l'espace internet de la DGAC : http://www.developpement-durable.gouv.fr/Plaquettes-d-information.html.

III.4 Le dispositif de sanctions

Le non respect des restrictions d'exploitation mises en œuvre sur les aérodromes est passible de sanctions administratives : amendes dont le montant ne peut excéder 1 500 euros pour une personne physique et 20 000 euros pour une personne morale.

A Paris-CDG, les infractions sanctionnées concernent principalement :

- le non respect du Volume de Protection Environnementale (VPE) (arrêté du 18 février 2003 modifié en dernier lieu par l'arrêté du 29 juillet 2009) ;

- les décollages de nuit sans créneau entre 0h et 5h (arrêté du 6 novembre 2003 modifié par l'arrêté du 2 mai 2012).

Les sanctions sont prononcées par l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA).

A Paris-CDG en 2012, 147 décisions ont été prises par l'ACNUSA pour un montant total d'amendes de plus de 2,7 millions d'euros.

III.5 Procédures de vol « à moindre bruit »

Des procédures à moindre bruit sont élaborées pour l'aéroport de Paris-CDG pour minimiser les nuisances sonores tout en garantissant un niveau maximal de sécurité ; elles font l'objet de publications aéronautiques applicables par l'ensemble des pilotes et contrôleurs ainsi que de consignes de pilotage imposées par les compagnies à leurs équipages.

- **VPE**

Afin de réduire l'empreinte environnementale de l'activité de l'aéroport, des volumes de protection environnementale (VPE) ont été définis pour l'aéroport de Paris-CDG, pour chacune des procédures (arrivées/départs, face à l'Ouest/face à l'Est). Il s'agit de l'interdiction pour un avion de sortir d'un volume d'espace aérien prédéfini, qui couvre des enveloppes de trajectoires qui permettent d'encadrer, dans les plans horizontal et vertical, les procédures de départ initial et d'approche finale et donc de limiter les dispersions de trajectoires, et ce pour des raisons environnementales.

Ces dispositions à Paris-CDG ont fait l'objet d'arrêtés signés le 18 février 2003. Leur mise en œuvre est intervenue après publication aéronautique du contour des VPE, le 20 mars 2003.

Le non respect des VPE par un avion fait l'objet de procès verbal.

- **Trajectoires à moindre bruit**

L'arrêté du 20 septembre 2011 modifié le 09 novembre 2012 contraint les procédures de navigation aérienne pour les avions les plus bruyants en interdisant l'utilisation de la procédure d'arrivée OKIPA-1E en provenance du Sud-Est, face à l'Est entre 22h20 et 7h00.

IV La cartographie stratégique du bruit

IV.1 Méthodologie d'élaboration

Les cartes stratégiques de bruit doivent être élaborées à l'aide de deux indices de bruit : le L_{den} (Level day evening night) et le L_{night}.

L'indice L_{den} est utilisé en France notamment pour l'élaboration des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore. Il a été imposé par la directive 2002/49/CE et introduit en droit français avec l'article R. 147-1 du code de l'urbanisme.

Quant à l'indice L_{night}, il représente la composante « nuit » de l'indice L_{den}.

Les cartes stratégiques de bruit sont donc élaborées à l'aide de ces deux indices, afin de comparer les zones exposées au bruit à long terme par rapport à une situation de référence.

Quatre cartes sont donc publiées :

- Une carte en L_{den} de la situation de référence ;
- Une carte en L_{night} de la situation de référence ;
- Une carte en L_{den} de la situation à long terme ;
- Une carte en L_{night} de la situation à long terme.

La situation de référence prise en considération correspond aux hypothèses de trafic du PGS publié fin 2013.

La situation de long terme est basée sur les hypothèses de trafic du plan d'exposition au bruit.

IV.2 Résultats de la cartographie stratégique du bruit

Dans cette partie seront présentés successivement les tableaux recensant les surfaces exposées au bruit, les populations concernées ainsi que le nombre d'établissement d'enseignement et de santé.

IV.2.1 Estimation des superficies exposées (en ha)

Plages d'indice L_{den} en dB(A)	Situation de référence (Données PGS 2013)	Situation à long terme
55 à 60	14 614	14 704
60 à 65	6 630	6 664
65 à 70	2 216	2 731
70 à 75	737	1612 ($\geq$70)
≥ 75	585	

Plages d'indice L_{night} en dB(A)	Situation de référence (Données PGS 2013)	Situation à long terme
50 à 55	8 893	6 585
55 à 60	3 227	2 866
60 à 65	1 031	1 042
65 à 70	449	408
≥ 70	305	297

IV.2.2 Estimation de la population vivant dans des bâtiments d'habitation

Plages d'indice L_{den} en dB(A)	Situation de référence (Données PGS 2013)	Situation à long terme
55 à 60	212 486	207 306
60 à 65	38 496	38 837
65 à 70	621	2 150
70 à 75	5	11 (≥70)
≥ 75	0	

Plages d'indice L_{night} en dB(A)	Situation de référence (Données PGS 2013)	Situation à long terme
50 à 55	71 961	38 232
55 à 60	2 822	3 424
60 à 65	27	115
65 à 70	0	0
≥ 70	0	0

IV.2.3 Estimation du nombre d'établissements d'enseignement et de santé

Plages d'indice L_{den} en dB(A)	Situation de référence (Données PGS 2013)	Situation à long terme
55 à 60	193	186
60 à 65	47	43
65 à 70	3	5
65 à 70	0	0 (≥70)
≥ 75	0	

Plages d'indice L_{night} en dB(A)	Situation de référence (Données PGS 2013)	Situation à long terme
50 à 55	81	40
55 à 60	10	6
60 à 65	0	0
65 à 70	0	0
≥ 70	0	0

V Objectifs et mesures prévues pour lutter contre les nuisances sonores

V.1 Maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport

V.1.1 Examiner régulièrement la pertinence du PEB et le réviser le cas échéant

Les cartes stratégiques de bruit montrent la nécessité d'empêcher que de nouvelles populations ne viennent s'installer dans des zones soumises aux nuisances sonores des aéronefs. C'est le rôle notamment du plan d'exposition au bruit (PEB), auquel le présent plan de prévention du bruit dans l'environnement est annexé.

Le code de l'urbanisme prévoit que la Commission Consultative de l'Environnement doit examiner, au moins tous les cinq ans, la pertinence des hypothèses ayant servi à l'élaboration du PEB. Elle peut également, s'il y a lieu, sur la base de cet examen, recommander au préfet la révision du PEB.

La CCE devra donc examiner régulièrement la pertinence des hypothèses utilisées pour son élaboration et en cas d'évolution des trajectoires. Les acteurs portant cette mesure sont donc la CCE, le préfet de la région Île-de-France, ainsi que les préfets de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise, de la Seine-et-Marne, de l'Oise et des Yvelines avec l'appui de la DGAC.

V.1.2 Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport

La maîtrise des nuisances sonores générées par l'activité aéroportuaire passe notamment par la mise en cohérence des plans de gestion de l'urbanisation et des contours des courbes de bruit. Une gestion adaptée de l'utilisation des sols et de l'urbanisation est nécessaire pour assurer une bonne maîtrise de la densification urbaine autour de l'aéroport.

Il s'agit donc de suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport, à travers les demandes de permis de construire, plus particulièrement dans les secteurs de renouvellement urbain approuvés.

Les principaux acteurs de cette mesure sont les Directions départementale des territoires de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise, de la Seine-et-Marne, de l'Oise et des Yvelines.

V.2 Poursuivre et encourager l'insonorisation

V.2.1 Poursuivre l'amélioration du dispositif

Les prochains progrès attendus concernent les délais de traitement des dossiers, qui doivent pouvoir être réduits pour ce qui concerne la partie administrative de la procédure.

Diverses réflexions sont également en cours, portant notamment sur la combinaison des approches acoustique et thermique ou l'élaboration d'une démarche qualitative à l'intention des entreprises de travaux et cabinets d'études intervenant dans les opérations d'insonorisation.

Ces voies de progrès, qui nécessitent pour l'essentiel des modifications du dispositif juridique applicable, relèvent en grande partie de la direction générale de l'aviation civile, mais requièrent également l'expertise d'Aéroports de Paris.

V.2.2 Continuer à informer

A l'issue d'une enquête menée en 2008 et 2009, il s'est avéré que le dispositif d'aide à l'insonorisation demeurait encore insuffisamment connu de ses bénéficiaires potentiels, y compris lorsque ceux-ci s'estimaient gênés par le bruit des aéronefs. Aéroports de Paris, à la demande de la DGAC, a assuré en 2010 et 2011 une vaste campagne de communication et d'information sur le dispositif pour remédier à cette faiblesse.

En parallèle, Aéroports de Paris continue de mener activement ses actions structurelles d'information, à travers son site internet dédié (entrevoisins.org) et l'organisation de réunions publiques en tant que de besoin, notamment à la demande des communes.

V.2.3 Réviser le plan de gêne sonore

Un nouveau plan de gêne sonore a été approuvé par arrêté du 11 décembre 2013 pris par les préfets du Val-d'Oise, de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne.

En effet, une partie des hypothèses ayant présidé à l'élaboration du précédent plan de gêne sonore, qui était en vigueur depuis 2004, nécessitait d'être réactualisée : différents changements étaient intervenus en matière de conditions d'exploitation de la plateforme ainsi que de procédures de navigation aérienne, compte tenu notamment de la poursuite de la recherche de nouvelles procédures de vol à moindre bruit.

La pertinence d'une telle révision a ainsi été mise en lumière par les courbes d'environnement sonore établies annuellement par Aéroports de Paris, qui sont élaborées selon la même méthodologie que le PGS, mais en utilisant le trafic réellement observé en lieu et place des hypothèses de trafic utilisées dans le cadre du PGS.

La procédure de révision du PGS s'effectue sous l'autorité du préfet coordonnateur qui, pour l'aéroport de Paris-CDG, est le préfet du Val-d'Oise.

Un premier projet issu de la phase d'élaboration technique a fait l'objet d'une concertation préalable à la procédure réglementaire : une réunion d'information à l'attention de l'ensemble des communes concernées a été organisée le 20 février 2013 puis un point d'information a également été fait lors de la réunion de la CCAR le 21 mars 2013.

Le projet de plan de gêne sonore, modifié pour tenir compte des avis exprimés lors de la phase de concertation préalable, a ensuite été transmis le 24 avril 2013 aux conseils municipaux des communes concernées par ce projet pour avis, marquant le début de la procédure réglementaire. La consultation s'est achevée le 12 juillet 2013.

Le projet de PGS modifié pour tenir compte des avis exprimés par les conseils municipaux a ensuite été soumis à l'avis de la CCAR le 5 novembre 2013. La CCAR a émis un avis favorable sur le projet présenté.

A l'issue, l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) a également émis un avis favorable au cours de sa réunion plénière du 12 novembre 2013.

Ainsi conduite dans le cadre d'une large concertation, la révision a permis d'apporter une solution cohérente et pérenne à des situations spécifiques dont le traitement s'avérait complexe en l'absence de modification du PGS.

Le nouveau PGS couvre 24 783 ha. Il concerne 64 communes, dont 28 pour le département de la Seine-et-Marne, 2 pour le département de la Seine-Saint-Denis et 34 pour le département du Val-d'Oise (l'ancien PGS concernait 60 communes réparties sur les 3 mêmes départements). Il inclut 256 176 habitants pour 96 306 logements.

V.3 Contraindre l'exploitation

V.3.1 Interdire la nuit l'accès de la plate-forme aux avions de faible performance acoustique

Depuis le 30 mars 2014, les avions équipés de turboréacteurs certifiés chapitre 3 de marge inférieure à 10 EPNdB sont interdits la nuit entre 22 h et 6 h (arrêté du 20 septembre 2011).

Cela concernait en 2011 1 819 atterrissages et 1 904 décollages d'avions de chapitre 3 avec une marge comprise entre 8 et 10.

V.4 Développer les procédures de vol à moindre bruit

V.4.1 Relever les altitudes d'interception des ILS

Le 4 décembre 2007, les secrétaires d'État aux transports et à l'écologie ont annoncé diverses mesures de réduction du bruit dont le relèvement de 300 mètres des paliers d'interception de l'ILS sur les 3 principaux aéroports franciliens. Cette mesure doit permettre de diminuer le bruit perçu au sol d'environ 3 dB(A). A Paris-CDG, il s'agit de remonter les altitudes des paliers d'interception de 900 à 1 200 mètres et de 1 200 à 1 500 mètres.

L'enquête publique s'est déroulée au printemps 2011.

L'arrêté du 5 septembre 2012 portant modification du dispositif de la circulation aérienne en région parisienne met en place ces nouvelles procédures.

V.4.2 Poursuivre la mise en place des descentes continues

Les descentes continues constituent, en phase d'approche, une modalité de réduction du bruit et des émissions polluantes des aéronefs. En effet, le principe de la descente continue consiste à ce qu'un aéronef descende depuis l'altitude de croisière jusqu'au seuil de piste en évitant les segments de vol en palier qui nécessitent une augmentation de la puissance des moteurs.

Suite au groupe de travail sur « les vols de nuit à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle », il a été décidé de mettre en service, dès le mois de septembre 2016 des procédures

optimisées de descente, dites descentes douces, de nuit afin de réduire l'impact sonore des vols entre 00h30 et 05h00.

Le volume de trafic (une quinzaine d'arrivées sur cette plage horaire) ainsi que le mode d'exploitation (mono-doublet) permettent cette option.

Actuellement, la DGAC n'est pas en mesure de mettre en place des solutions techniques viables et sécurisées sur la plage horaire 22h00-6h00, comme le demandent de nombreuses associations.

Elle participe cependant à des projets de recherche et développement déjà lancés par le SNA/RP/CDG et EUROCONTROL dans le cadre du programme SESAR (« Single European Sky ATM Research » : programme visant à fournir à l'Europe des systèmes performants de gestion du trafic aérien afin de moderniser les systèmes actuels). Mais ces perspectives d'évolution sont à un horizon de 5 ans.

V.4.3 Mettre en place une trajectoire vers le nord au décollage en configuration ouest, la nuit

Une nouvelle trajectoire de décollage face à l'Ouest la nuit entre 0h et 5h permet d'éviter le survol des zones les plus densément peuplées du Val d'Oise, situées à l'Ouest de l'aéroport. Cette nouvelle trajectoire de décollage en face à l'Ouest part vers le nord, et ce quelle que soit la destination de l'avion. Ces départs s'effectuent aujourd'hui uniquement du doublet de piste nord jusqu'au niveau de vol 60 pour ensuite reprendre leur navigation standard.

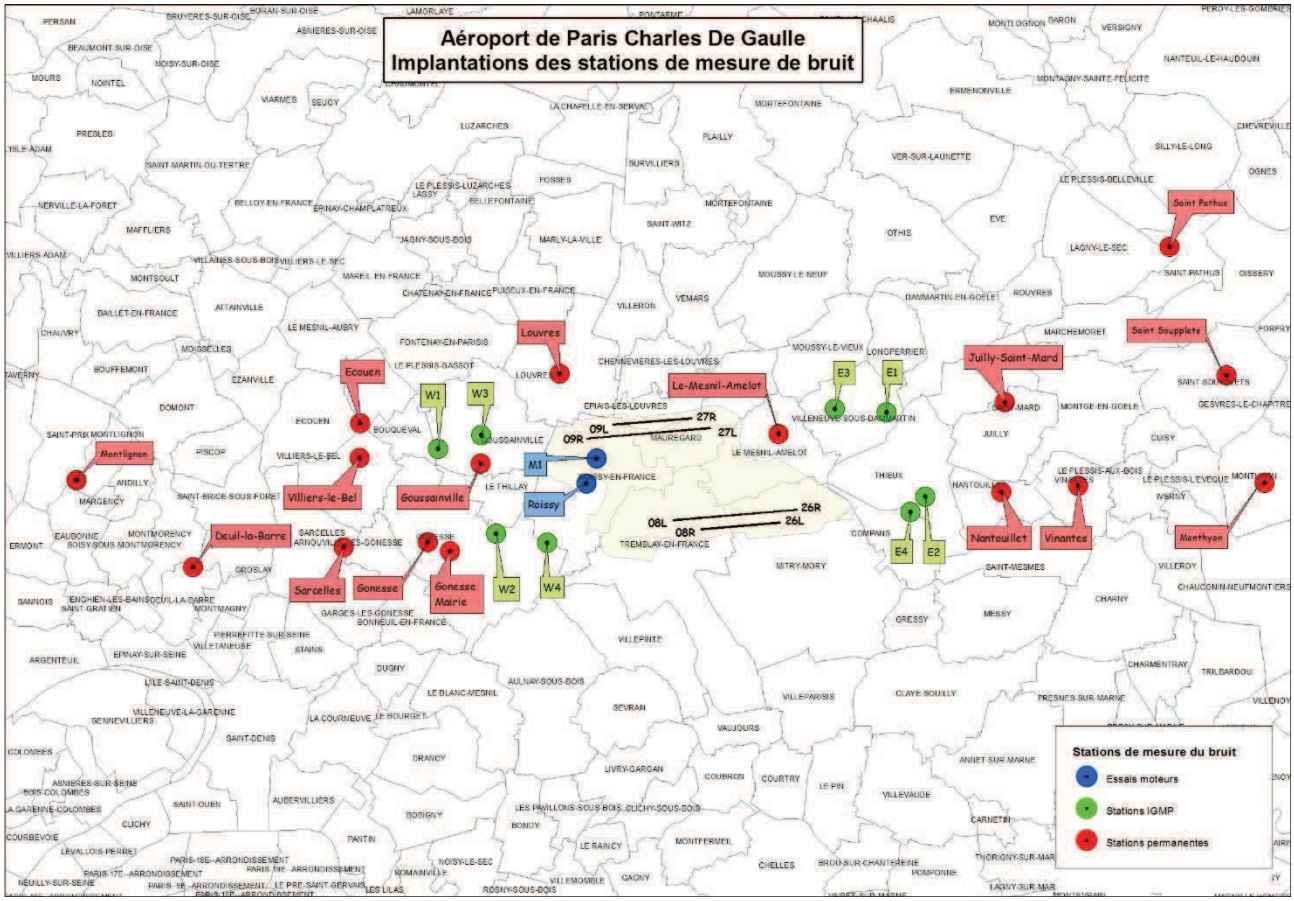
V.4.4 Généraliser le décollage en seuil de piste

Les décollages en seuil de piste ont été mis en œuvre la nuit depuis fin 2010 : ils permettent aux aéronefs au décollage d'être un plus haut, plus vite et de réduire d'un dB environ le bruit au dessus des premières habitations survolées.

V.5 Surveiller l'évolution du bruit

V.5.1 Développer le réseau de surveillance du bruit

Les premières stations de mesure ont été installées autour de l'aéroport de Paris-CDG en 1993. Aujourd'hui, 16 stations de mesures permanentes homologuées sont installées. Huit stations supplémentaires sont spécifiquement utilisées pour les mesures nécessaires au calcul de l'indicateur global mesuré pondéré (IGMP).



A l'est, trois nouvelles stations de mesure sont exploitées depuis 2013 sur les communes de Saint-Pathus, Saint-Soupplets et Monthyon.

A l'ouest, une nouvelle station de mesure est exploitée depuis 2016 sur la commune de Montlignon, une autre station doit être installée prochainement sur la commune d'Eaubonne.

Ces stations sont situées dans les communes voisines de l'aéroport sous les trajectoires à l'est et à l'ouest de l'aéroport.

Deux autres stations sont dédiées à la surveillance des essais moteurs.

Le schéma directeur des stations de mesure a été agréé par l'Acnusa.

En complément des stations fixes, ADP met en œuvre trois stations temporaires. Elles sont utilisées pour des campagnes de mesures ciblées, le plus souvent à la demande d'un maire d'une commune particulièrement exposée au bruit. Pour être significatives, les mesures doivent être réalisées sur une durée d'environ trois mois. À l'issue de ces campagnes, le laboratoire d'ADP établit un rapport et présente les résultats au conseil municipal. Les données recueillies sont intégrées à la base de données avec celles obtenues au niveau des stations permanentes.

V.5.2 Tenir compte des enseignements des études SURVOL et DEBATS

- ***Etudes SURVOL et DEBATS***

Dans le cadre de l'action 6 bis du plan régional santé environnement, l'étude épidémiologique de l'impact sanitaire du trafic aérien en Île-de-France, baptisée SURVOL, a été lancée officiellement par le Préfet de la Région Île-de-France le 28 janvier 2008 avec la réunion du premier comité de pilotage.

Cette étude concerne les trois grands aéroports parisiens, de Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Elle a pour objet de mettre en place une surveillance, sur plusieurs années, des effets des nuisances (bruit, pollution de l'air) liées à l'activité aéroportuaire en Île-de-France.

Dans sa configuration initiale, le programme SURVOL comprenait :

- un volet environnemental, avec un suivi des expositions au bruit et à la pollution atmosphérique autour des plates-formes aéroportuaires ;
- un volet sanitaire, avec un suivi d'indicateurs sanitaires dans la population vivant autour de ces plates-formes ;
- un volet de suivi des politiques publiques, visant à diminuer l'exposition des riverains aux sources de bruit et de pollution atmosphérique.

En 2010, le protocole du dispositif de surveillance a été soumis à l'avis d'experts au sein de l'Institut de veille sanitaire qui ont conclu à l'impossibilité de mener le programme de surveillance sanitaire dans de bonnes conditions méthodologiques, du fait du grand nombre de facteurs de confusion existants pour les indicateurs sanitaires choisis. Le volet sanitaire a été abandonné mais en contrepartie, le volet environnemental est significativement renforcé.

Dans le cadre du projet SURVOL, Bruitparif s'est vu confier la définition et la mise en place d'un dispositif renforcé de surveillance de bruit autour des grandes plates-formes aéroportuaires franciliennes. Les principaux objectifs recherchés à travers ce renforcement de la surveillance et de l'information sur le bruit sont les suivants :

- améliorer la connaissance et l'information des riverains ;
- suivre l'impact sur l'environnement sonore des politiques publiques autour des aéroports ;
- participer à la mise en place d'un véritable système de surveillance couplée air-bruit-population autour des aéroports.

Entre l'été 2009 et l'été 2010 une campagne de mesures préalable a été menée sur 68 sites dont 45 dans la zone d'études Nord (Paris-CDG et Paris-Le Bourget). A la suite de cette étude, un déploiement de stations permanentes va compléter le réseau de stations dès à présent opérationnelles d'ici à la fin de l'année 2013.

Les mesures de ces stations sont mises en ligne en temps réel dans le cadre du dispositif de surveillance du bruit en Île-de-France « Rumeur ». Ce site, mis en place par Bruitparif, permet d'avoir accès à l'ensemble des mesures de bruit. Il est ainsi possible de consulter les niveaux de bruits instantanés mesurés, les pics de bruit d'origine aérienne ; des indicateurs de bruit calculés chaque jour, semaine, mois ou année. Selon les capacités des matériels utilisés, l'information peut être accessible en temps réel (différé de 1 minute) ou avec un différé pouvant aller jusqu'à une journée.

Pour la zone d'étude de Paris-CDG et Paris-Le Bourget 211 communes sont concernées par l'étude, rassemblant une population de 1,5 million d'individus environ.

V.5.3 Continuer à suivre l'indicateur mesurant l'énergie sonore de la plate-forme

La valeur réglementaire de l'indicateur global mesuré pondéré (IGMP) traduit l'engagement de ne pas accroître l'exposition au bruit des populations riveraines de Paris-CDG.

Cet indicateur permet, depuis 2003, de disposer d'une série temporelle cohérente et fiable du bruit engendré sur l'aéroport. C'est donc une référence utile et partagée par l'ensemble des parties prenantes.

Sa publication annuelle sur le site www.developpement-durable.gouv.fr sera poursuivie.

Par ailleurs, un groupe de travail spécifique réunissant ADP, l'ACNUSA, la DGPR et la DGAC est chargé de réfléchir et de mettre en œuvre toute amélioration de la méthode de calcul, afin de renforcer, y compris à la marge, la fiabilité de l'indicateur.

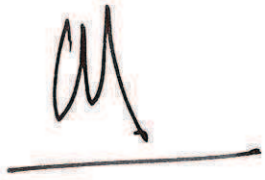
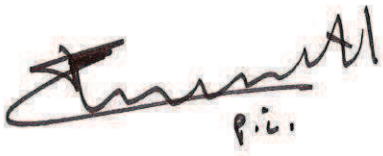
V.6 Privilégier la concertation

Deux instances de concertation officielles ont été mises en place, réunissant les collectivités territoriales intéressées, les professionnels de l'aéronautique (compagnies aériennes, exploitant de l'aéroport), les associations de riverains et de défense de l'environnement, ainsi que des représentants de l'État :

- la Commission Consultative de l'Environnement (CCE), consultée sur toutes les questions d'importance relatives à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement ;
- la Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR), qui est le comité permanent de la CCE siégeant en tant que CCAR et qui est consultée notamment sur l'affectation des aides à l'insonorisation.

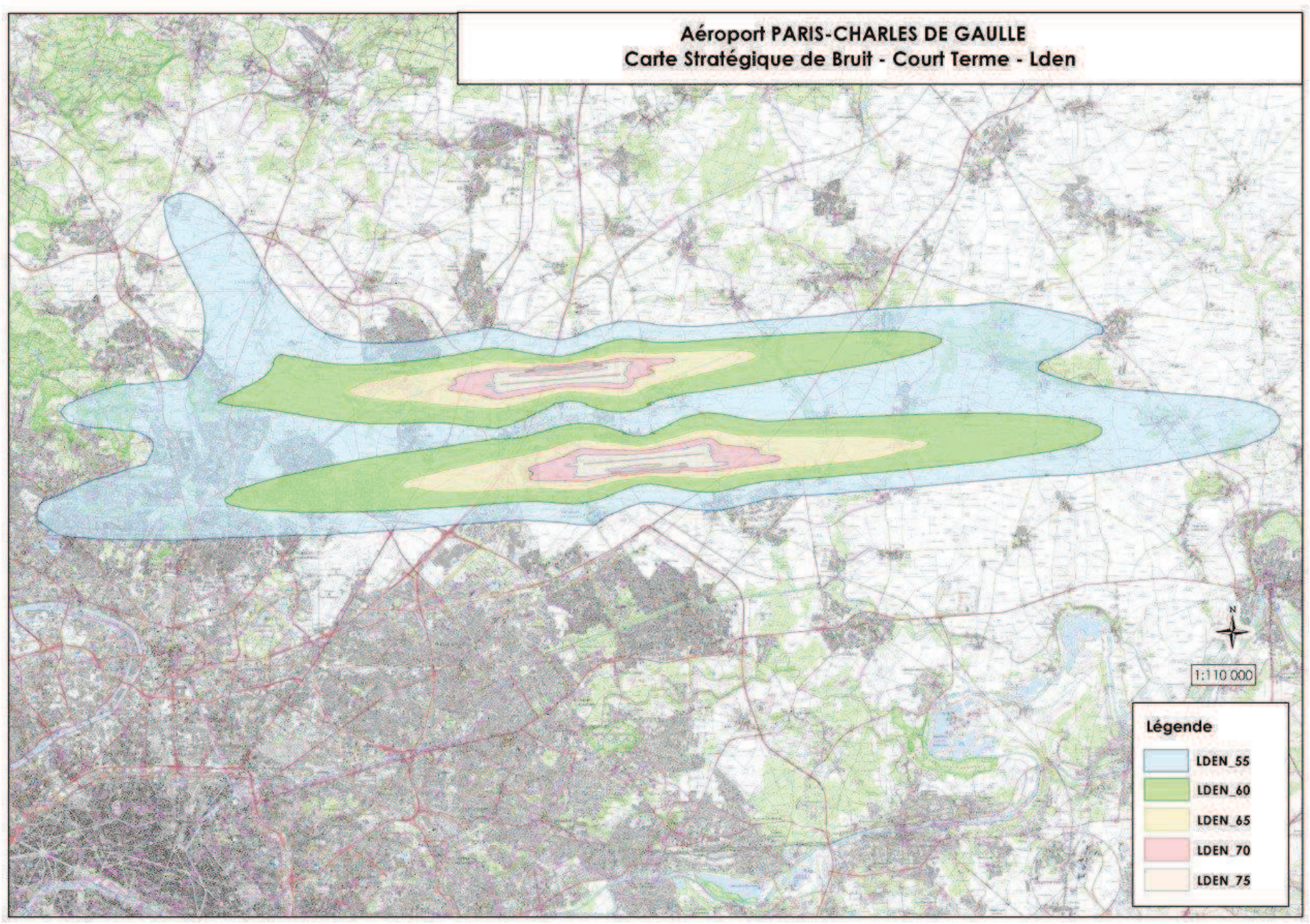
Le nouveau règlement intérieur de la CCE prévoit que la CCE se réunisse deux fois par an sous la présidence du Préfet de la Région Île-de-France. La CCAR se réunit tous les trimestres sous la présidence du Préfet du Val d'Oise pour se prononcer sur les aides à l'insonorisation.

VI Accords des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures prévues

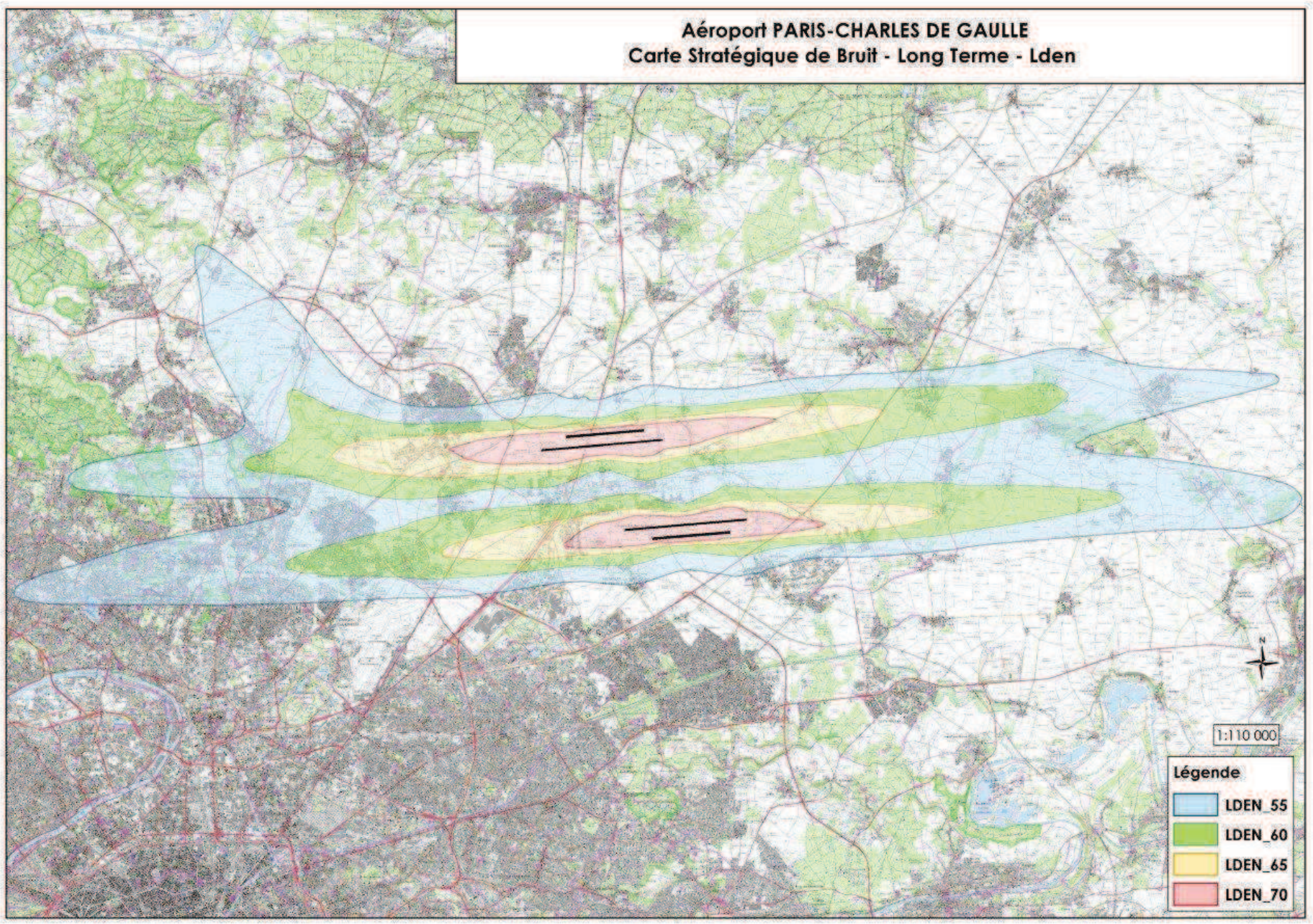
Qualité	Prénom, Nom et signature	Date
Direction générale de l'aviation civile Le directeur du transport aérien	 Marc BOREL	27 JUIL. 2016
Direction générale de l'aviation civile Le directeur des services de la navigation aérienne	 Maurice GEORGES	28.7.2016
Aéroports de Paris Pour le Président-Directeur Général, le Secrétaire général	 Didier HAMON	04.8.2016

Annexes

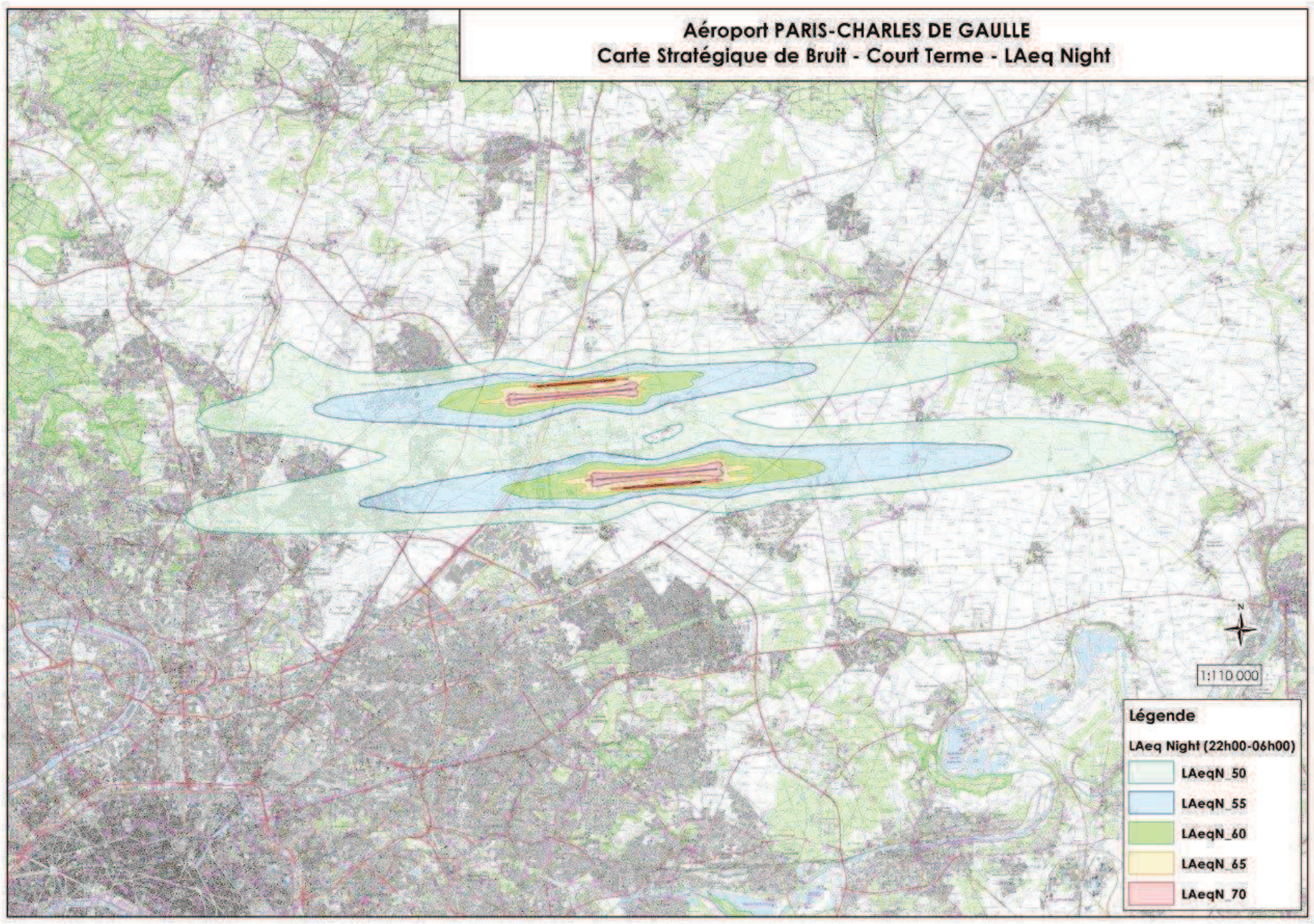
Annexe 1 : Carte stratégique de bruit en L_{den} pour la situation de référence (données PGS 2013)



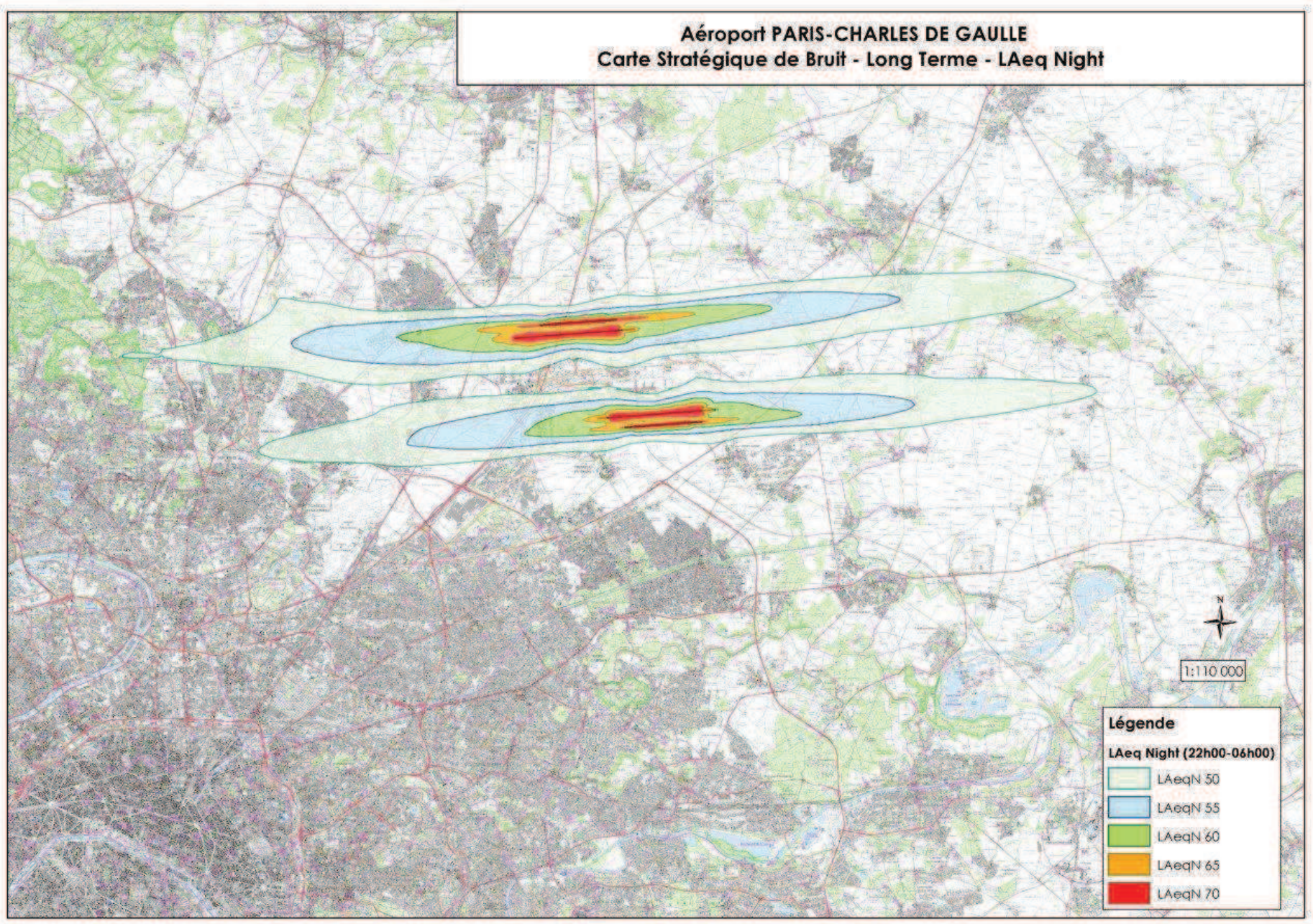
Annexe 2 : Carte stratégique de bruit en L_{den} pour la situation de long terme



Annexe 3 : Carte stratégique de bruit en L_{night} pour la situation de référence (données PGS 2013)



Annexe 4 : Carte stratégique de bruit en L_{night} pour la situation de long terme



Annexe 5 : Arrêté du 20 septembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise)

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de la convention ;

Vu le règlement (CE) no 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation des règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008 en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion, notamment son annexe III ;

Vu le règlement (CE) n° 1008/2008 du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, et notamment son article 19, paragraphe 1 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6361-9 et L. 6361-12 à L. 6361-14 ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 571-13 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 221-3 et R. 227-8 à R. 227-15 ;

Vu l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs ;

Vu l'évaluation, prévue à l'article R. 227-9 du code de l'aviation civile, en date de mai 2011, relative à l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise) en date du 12 juillet 2011 ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires en date du 5 septembre 2011,

Arrête :

Art. 1er. − En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise), les restrictions d'exploitation suivantes sont décidées sur cette plate-forme :

I. – Au sens du présent arrêté, on désigne par :

- « annexe 16 » : annexe de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, intitulée « Protection de l'environnement (volumes I et II) », relative à la protection de l'environnement contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'avion ;
- « chapitre 2 » et « chapitre 3 » : respectivement le chapitre 2 et le chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 ;
- « exploitant » : l'exploitant technique d'un aéronef ;
- « responsable du vol » : le propriétaire, l'exploitant technique ou l'exploitant commercial d'un aéronef ;
- « marge cumulée d'un aéronef équipé de turboréacteurs » : la somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie dans le chapitre 3, pour chacun des trois points de mesure définis dans l'annexe 16 ;
- « essai moteur » : toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle un ou plusieurs de ses moteurs fonctionne(nt) pendant plus de cinq minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage.

II. – Sous réserve des dispositions spécifiques prévues à l'article 4 du présent arrêté, les aéronefs certifiés chapitre 2 sont interdits.

III. – Sous les mêmes réserves, les aéronefs certifiés chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 5 EPNdB sont interdits.

IV. – Sous les mêmes réserves, les aéronefs certifiés chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 8 EPNdB ne peuvent :

- atterrir entre 22 heures et 6 heures, heures locales ;
- quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22 heures et 6 heures, heures locales.

V. – Sous les mêmes réserves, les aéronefs certifiés chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB ne peuvent, à compter du 30 mars 2014 :

- atterrir entre 22 heures et 6 heures, heures locales ;
- quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22 heures et 6 heures, heures locales.

Art. 2. − Sous réserve des dispositions spécifiques prévues à l'article 4 du présent arrêté, tous les aéronefs doivent respecter les procédures particulières de décollage et de montée initiale élaborées en vue de limiter les nuisances sonores.

L'utilisation de la procédure d'arrivée à Paris - Charles-de-Gaulle en provenance du sud-est face à l'est, dénommée OMAKO-MOSUD, est interdite entre 22 h 20 et 7 heures, heures locales de passage du point MOSUD.

Ces procédures particulières sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Aucun essai moteur ne peut être effectué entre 22 heures et 6 heures, heures locales.

Des dérogations pourront être accordées entre 22 heures et 23 heures d'une part, et 5 heures et 6 heures d'autre part, heures locales, pour des raisons tenant à la sécurité des vols, par le ministre chargé de l'aviation civile, après demande du responsable du vol.

Art. 3. − Les restrictions en matière de circulation aérienne applicables aux aéronefs munis de turboréacteurs, portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, sont également applicables, sauf mention explicite, aux avions à hélices entre 22 heures et 6 heures, heures locales de départ du point de stationnement en vue d'un décollage.

Art. 4. − I. – Les dispositions prévues aux articles 1er, 2 et 3 du présent arrêté ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité du vol ;
- aéronefs mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 6100-1 du code des transports ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

II. – Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux articles 1er, 2 et 3 du présent arrêté que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

III. – Par ailleurs, l'organisme de contrôle de la circulation aérienne peut, pour des motifs de sécurité du vol, délivrer des clairances dérogeant aux règles établies aux articles 1er, 2 et 3 du présent arrêté.

IV. – Des dérogations aux règles définies aux articles 1er, 2 et 3 du présent arrêté peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 5. − Une fois par an, un bilan des mouvements effectués au titre de l'article 4 du présent arrêté est présenté, par les services de l'aviation civile, en commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle et rendu public.

Art. 6. − Les arrêtés du 17 décembre 1997, modifié par arrêté du 31 août 1999, portant restriction d'exploitation d'usage de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise), du 2 août 2001 portant restriction d'usage de certains avions relevant du chapitre 3 sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle, du 20 juin 2003 portant restriction d'exploitation sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle, du 8 septembre 2003 portant restriction d'exploitation des avions les plus bruyants du chapitre 3 sur l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle, et du 17 juillet 2006 fixant la liste des pays en développement mentionnée à l'article R. 227-13 du code de l'aviation civile dont certains aéronefs immatriculés sur leurs registres sont exemptés de la mesure de retrait prise sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle, sont abrogés.

Art. 7. − Le présent arrêté entre en vigueur le 25 mars 2012.

Art. 8. − Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 20 septembre 2011.

Pour la ministre et par délégation :

Le directeur du transport aérien,

P. SCHWACH

Annexe 6 : Arrêté du 9 novembre 2012 modifiant l'arrêté du 20 septembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise)

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de la convention ;

Vu le règlement (CE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation des règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n°859/2008 de la Commission du 20 août 2008 en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion, notamment son annexe III ;

Vu le règlement (CE) n° 1008/2008 du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, et notamment son article 19, paragraphe 1 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6361-9 et L. 6361-12 à L. 6361-14 ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 571-13 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 221-3 et R. 227-8 à R. 227-15 ;

Vu l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs ;

Vu l'arrêté du 20 novembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris - Charles–de-Gaulle,

Arrête :

Article 1er : Au deuxième alinéa de l'article 2 de l'arrêté du 20 septembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle les mots « OMAKO-MOSUD » sont remplacés par « OKIPA 1E. »

Article 2 : Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 9 novembre 2012

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile
P. GANDIL

Annexe 7 : Arrêté du 6 novembre 2003 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle modifié par l'arrêté du 2 mai 2012

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer et le secrétaire d'État aux transports et à la mer,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 24 septembre 1968 concernant le texte authentique trilingue de la convention relative à l'aviation civile internationale ;

Vu le règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons intracommunautaires, et notamment son article 8, paragraphe 2 ;

Vu la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles L. 227-4 et R. 221-3 ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 571-13 ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle en date du 30 juin 2003 ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en date du 4 septembre 2003 ;

Article 1

En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle, les restrictions d'exploitation suivantes sont décidées sur cette plate-forme.

- Sous réserve des dispositions prévues au III et au IV du présent article, aucun aéronef dont le niveau de bruit certifié au point dit de survol, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, est supérieur à la valeur de 99 EPNdB ne peut quitter le point de stationnement en vue d'un décollage entre 0 heure et 4 h 59, heures locales.

- Sous réserve des dispositions prévues au III et au IV du présent article, aucun aéronef dont le niveau de bruit certifié au point dit d'approche, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention susvisée, est supérieur à la valeur

de 104,5 EPNdB ne peut atterrir sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle entre 0 h 30 et 5 h 29, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement.

- Un exploitant qui en fait la demande peut obtenir l'autorisation d'opérer des mouvements d'aéronefs dans les plages horaires visées au I et au II du présent article dès lors qu'une méthode de conduite du vol reproductible permet un impact environnemental reconnu par le ministre chargé de l'aviation civile équivalent à celui d'un avion dont la valeur de certification acoustique correspondrait à celle mentionnée au I ou au II du présent article.

A l'appui de sa demande, l'exploitant présente au ministre chargé de l'aviation civile un dossier comprenant notamment :

- la définition des procédures correspondantes de décollage ou d'atterrissage ;

- les dispositions prises par l'exploitant pour se conformer à la méthode de conduite du vol approuvée et permettre le contrôle de l'administration.

L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires est consultée, pour avis, sur ce dossier.

Les dispositions prévues au I et au II de l'article 1er du présent arrêté ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;

- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol et des personnes ;

- aéronefs mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile ;

- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

Article 2

Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur à compter du premier jour de la saison de planification aéronautique d'été 2004.

Article 3

Un bilan des mouvements effectués au titre du IV de l'article 1er du présent arrêté est présenté par les services de l'aviation civile lors de chaque réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle et rendu public au moins une fois par an.

Article 4

Le directeur général de l'aviation civile et le directeur général d'Aéroports de Paris sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Le ministre de l'équipement, des transports,

du logement, du tourisme et de la mer,

Gilles de Robien

Le secrétaire d'État aux transports

et à la mer,

Dominique Bussereau

Annexe 8 : Arrêté du 6 novembre 2003 portant interdiction entre 0 heure et 5 heures des décollages d'aéronefs non programmés pendant ladite période horaire sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle modifié par l'arrêté du 2 mai 2012

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer et le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer,

Vu le règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons intracommunautaires, et notamment son article 8, paragraphe 2 ;

Vu le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté ;

Vu la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles L. 227-4 et R. 221-3 ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 571-13 ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle en date du 30 juin 2003 ;

Vu l'avis de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en date du 4 septembre 2003,

Article 1

En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle, le départ d'un aéronef du point de stationnement en vue d'un décollage de cette plate-forme est interdit entre 0 heure et 4 h 59, heures locales, si ce décollage n'a pas fait l'objet de l'attribution d'un créneau horaire de départ dans ladite plage horaire le jour en question.

Article 2

Les dispositions prévues à l'article précédent ne font pas obstacle au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol et des personnes.

Article 3

Un bilan des décollages effectués au titre de l'article 2 du présent arrêté est présenté et rendu public chaque année, par les services de l'aviation civile, à la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle.

Article 4

Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur à compter du premier jour de la saison de planification aéronautique d'été 2004.

Article 5

Le directeur général de l'aviation civile et le directeur général d'Aéroports de Paris sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Le ministre de l'équipement, des transports,

du logement, du tourisme et de la mer,

Gilles de Robien

Le secrétaire d'État aux transports et à la mer,

Dominique Bussereau

Annexe 9 : Arrêté du 6 novembre 2003 relatif à l'attribution de créneaux horaires la nuit sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer et le secrétaire d'État aux transports et à la mer,

Vu le règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons intracommunautaires, et notamment son article 8, paragraphe 2 ;

Vu le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté ;

Vu la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 132-4, R. 160-1 et R. 221-3 ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 571-13 ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle en date du 30 juin 2003 ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en date du 4 septembre 2003 ;

Arrêtent :

Article 1

Le présent arrêté concerne les créneaux horaires de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle situés chaque jour dans les plages horaires nocturnes suivantes (exprimées en heures locales) :

- 0 h 00 et 4 h 59 pour les créneaux horaires de départ ;

- 0 h 30 et 5 h 29 pour les créneaux horaires d'arrivée.

Article 2

Dans les plages horaires respectivement visées à l'article 1er, le nombre maximal de créneaux horaires pouvant être attribués à des transporteurs aériens sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle au titre de la période commençant le premier jour de la saison de planification aéronautique d'hiver 2003-2004 et se terminant le dernier jour de la saison de planification aéronautique d'été 2004 est fixé à un niveau correspondant à 22 500 créneaux horaires pour 52 semaines.

Pour les saisons aéronautiques suivantes, et sur la base de deux périodes de planification horaire consécutives (hiver puis été), le nombre maximal mentionné à l'alinéa précédent sera réduit du nombre total de créneaux horaires inutilisés ou abandonnés par les transporteurs aériens par application de l'article 3 et ajusté selon le nombre de semaines correspondant aux périodes de planification concernées.

Article 3

Sans préjudice des dispositions de l'article 10.3 du règlement (CEE) n° 95/93 susvisé, tout créneau horaire attribué sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle dans les plages horaires respectivement visées à l'article 1er n'est pas à nouveau attribué au cas où il serait inutilisé ou abandonné par un transporteur en cours ou en fin de saison.

Article 4

Dans les plages horaires respectivement visées à l'article 1er et sans préjudice des dispositions de l'article 2 du présent arrêté, le nombre maximal de créneaux horaires pouvant être attribués sur l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle à un transporteur aérien par saison aéronautique de planification à compter de celle d'hiver 2003-2004 est, à concurrence de ceux qu'il a demandés à la date limite fixée par le coordonnateur, le plus élevé des deux nombres suivants :

- Nombre de créneaux horaires sur cet aéroport pour lesquels il peut justifier de la précédence historique dans lesdites plages horaires au titre de la saison aéronautique équivalente précédente, ajusté, le cas échéant, selon le nombre de semaines correspondant aux périodes de planification concernées ;
- Nombre de créneaux horaires qu'il a utilisés sur cet aéroport dans lesdites plages horaires pendant la saison aéronautique équivalente précédente, ajusté, le cas échéant, selon le nombre de semaines correspondant aux périodes de planification concernées.

Article 5

Les dispositions du présent arrêté ne font pas obstacle à la gestion des créneaux horaires attribuables sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle, telle qu'elle résulte des dispositions du règlement (CEE) n° 95/93 susvisé, sous réserve du respect du nombre maximal fixé à l'article 2.

Article 6

Le ministre chargé de l'aviation civile peut accorder des dérogations aux dispositions des articles 3 et 4 du présent arrêté, lorsque les circonstances l'exigent.

Article 7

Les dispositions du présent arrêté ne sont pas applicables, d'une part, en cas d'urgence pour des motifs liés à la sécurité des vols ou des personnes, d'autre part, aux mouvements en liaison avec une mission humanitaire ou sanitaire.

Article 8

Le directeur général de l'aviation civile et le coordonnateur de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 6 novembre 2003.

Le ministre de l'équipement, des transports,

du logement, du tourisme et de la mer,

Gilles de Robien

Le secrétaire d'État aux transports et à la mer

Dominique Bussereau

Annexe 10 : Arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise)

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 24 septembre 1968 concernant le texte trilingue de la convention relative à l'aviation civile internationale ;

Vu le règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons intracommunautaires, et notamment son article 8-2 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles L. 227-4 et R. 221-3 ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 571-13 ;

Vu l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs ;

Vu l'arrêté du 12 mai 1997 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public (OPS 1) ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires,

Arrête :

Article 1

Conformément aux dispositions des articles L. 227-4 et R. 221-3 du code de l'aviation civile et en vue de maîtriser les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise), les restrictions d'exploitation suivantes sont applicables sur cette plate-forme :

I. - Au sens du présent arrêté, est désigné par :

- « Volume de protection environnementale » : un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou une procédure d'arrivée portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, dans lequel le vol doit être contenu pour des raisons environnementales ;
- « Limites de sortie » : partie des limites latérales du volume de protection environnementale situées entre les points définis en annexe, par lesquelles le vol peut sortir du volume ;
- « Limites d'entrée » : partie des limites latérales du volume de protection environnementale situées entre les points définis en annexe, par lesquelles le vol peut pénétrer dans le volume.

II. - Le commandant de bord d'un aéronef volant selon les règles de vol aux instruments conduit son vol à l'intérieur du volume de protection environnementale qui est associé à la procédure déclarée en service par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Les procédures concernées et les volumes de protection environnementale associés sont définis en annexe au présent arrêté.

Lorsqu'un volume de protection environnementale est associé à une procédure de départ initial, le commandant de bord n'est plus tenu aux dispositions du présent article dès lors qu'il a atteint les « limites de sortie » ou la limite supérieure définie.

Lorsqu'un volume de protection environnementale est associé à une procédure d'approche ILS (Instrument Landing System), le commandant de bord est tenu de pénétrer dans ce volume par les « limites d'entrée ».

III. - Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au II du présent article que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité ou s'il a reçu une instruction de contrôle délivrée par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne pour des motifs de sécurité des vols.

IV. - Les dispositions relatives aux volumes de protection environnementale associés aux procédures de départ initial, prévues au II du présent article, ne s'appliquent pas aux avions à hélices de 6 heures à 23 h 15, heures locales de départ de l'aire de stationnement, sauf en l'absence de procédure spécifique pour ces avions.

Article 2

Le présent arrêté entre en vigueur le 20 mars 2003.

Article 3

Le directeur général de l'aviation civile et le directeur général d'Aéroports de Paris sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Article Annexe

Volume de protection environnementale associé aux départs initiaux en piste 08

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 48° 59' 45,64'' N, 002° 35' 45,61'' E ;
2. 48° 59' 37,64'' N, 002° 34' 55,22'' E ;
3. 48° 59' 34,00'' N, 002° 37' 49,35'' E ;
4. 48° 59' 37,56'' N, 002° 42' 22,49'' E ;
5. 48° 59' 51,85'' N, 002° 43' 40,37'' E ;
6. 48° 59' 56,13'' N, 002° 44' 03,69'' E ;
7. 48° 59' 56,01'' N, 002° 44' 26,05'' E,

puis un arc sens anti-horaire de 4,61 NM de rayon centré sur : 48° 59' 58'' N, 002° 37' 25'' E ;

8. 49° 00' 44,69'' N, 002° 44' 20,11'' E ;
9. 49° 00' 39,45'' N, 002° 43' 35,24'' E ;
10. 49° 00' 37,64'' N, 002° 43' 19,78'' E ;
11. 49° 00' 44,94'' N, 002° 42' 00,50'' E ;
12. 49° 00' 23,98'' N, 002° 39' 47,73'' E ;
13. 49° 00' 19,00'' N, 002° 38' 13,37'' E ;
14. 48° 59' 47,61'' N, 002° 34' 08,73'' E ;
15. 48° 59' 45,64'' N, 002° 35' 45,61'' E.

b) Limites verticales : la limite inférieure est définie par une pente de 5,5 % à partir de l'extrémité fin de piste ; la limite supérieure est fixée au niveau de vol 60.

c) « Limites de sortie » : partie des limites latérales situées entre les points 7 et 8.

Volume de protection environnementale associé aux départs initiaux en piste 09

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 49° 01’ 11,37’’ N, 002° 31’ 46,61’’ E ;
2. 49° 01’ 09,02’’ N, 002° 42’ 03,73’’ E ;
3. 49° 01’ 08,80’’ N, 002° 42’ 52,31’’ E,

puis un arc sens anti-horaire de 3,77 NM de rayon centré sur : 48° 59’ 58,1’’ N, 002° 37’ 25,7’’ E ;

4. 49° 02’ 31,67’’ N, 002° 41’ 38,20’’ E ;
5. 49° 02’ 26,41’’ N, 002° 40’ 40,92’’ E ;
6. 49° 02’ 03,30’’ N, 002° 36’ 30,28’’ E ;
7. 49° 01’ 32,15’’ N, 002° 32’ 28,50’’ E ;
8. 49° 01’ 31,57’’ N, 002° 32’ 57,12’’ E ;
9. 49° 01’ 23,46’’ N, 002° 31’ 45,11’’ E ;
10. 49° 01’ 11,37’’ N, 002° 31’ 46,61’’ E.

b) Limites verticales : la limite inférieure est définie par une pente de 5,5 % à partir de l’extrémité fin de piste ; la limite supérieure est fixée au niveau de vol 60.

c) « Limites de sortie » : partie des limites latérales situées entre les points 3 et 4.

Volume de protection environnementale associé aux départs initiaux en piste 26

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 48° 59’ 38,42’’ N, 002° 35’ 09,91’’ E ;
2. 48° 59’ 39,81’’ N, 002° 34’ 41,81’’ E ;
3. 48° 59’ 42,89’’ N, 002° 35’ 09,37’’ E ;
4. 48° 59’ 58,70’’ E, 002° 35’ 07,42’’ E ;
5. 48° 59’ 59,48’’ E, 002° 31’ 47,35’’ E,

puis arc sens horaire de 5,93 NM de rayon centré sur :

49° 05’ 53,67’’ N, 002° 32’ 30,84’’ E ;

6. 49° 00’ 49,78’’ N, 002° 27’ 50,61’’ E ;

7. 49° 02’ 15,11’’ N, 002° 26’ 00,05’’ E,

puis arc sens horaire de 1,52 NM de rayon centré sur :

49° 03’ 03,09’’ N, 002° 27’ 57,66’’ E ;

8. 49° 03’ 50,55’’ N, 002° 25’ 59,58’’ E ;

9. 49° 04’ 54,02’’ N, 002° 22’ 29,17’’ E,

puis arc sens anti-horaire de 11 NM de rayon centré sur : 48° 59’ 58,1’’ N, 002° 37’ 25,7’’ E ;

10. 49° 02’ 00,48’’ N, 002° 21’ 00,42’’ E ;

11. 49° 01’ 52,97’’ N, 002° 21’ 37,79’’ E,

puis arc sens anti-horaire de 2,66 NM de rayon centré sur : 49° 03’ 19,53’’ N, 002° 25’ 01,13’’ E ;

12. 49° 01’ 11,45’’ N, 002° 22’ 37,18’’ E ;

13. 49° 00’ 30,29’’ N, 002° 23’ 53,57’’ E,

puis arc sens anti-horaire de 7,35 NM de rayon centré sur : 49° 06’ 33,65’’ N, 002° 30’ 13,24’’ E ;

14. 49° 00’ 00,74’’ N, 002° 25’ 09,26’’ E ;

15. 49° 00’ 01,37’’ N, 002° 20’ 43,36’’ E,

puis arc sens anti-horaire de 11 NM de rayon centré sur : 48° 59’ 58,1’’ N, 002° 37’ 25,7’’ E.

16. 48° 58’ 06,82’’ N, 002° 20’ 58,03’’ E ;

17. 48° 58’ 38,16’’ N, 002° 25’ 34,00’’ E ;

18. 48° 59’ 16,36’’ N, 002° 32’ 18,96’’ E ;

19. 48° 59’ 38,42’’ N, 002° 35’ 09,91’’ E.

b) Limites verticales : la limite inférieure est définie par une pente de 5,5 % à partir de l’extrémité fin de piste ; la limite supérieure est fixée au niveau de vol 60.

c) « Limites de sortie » : partie des limites latérales situées entre les points 8, 9 et 10, d’une part, et, les points 15 et 16, d’autre part.

Volume de protection environnementale associée aux départs initiaux en piste 27

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 49° 01’ 22,36’’ N, 002° 31’ 21,28’’ E ;

2. 49° 01’ 32,94’’ N, 002° 32’ 43,19’’ E ;

3. 49° 01’ 37,88’’ N, 002° 28’ 36,95’’ E ;

4. 49° 01’ 33,14’’ N, 002° 27’ 09,82’’ E,

puis arc sens horaire de 1,93 NM de rayon centré sur : 49° 03’ 16,39’’ N, 002° 28’ 29,57’’ E ;

5. 49° 02’ 15,11’’ N, 002° 26’ 00,05’’ E,

puis arc sens horaire de 1,52 NM de rayon centré sur : 49° 03’ 03,09’’ N, 002° 27’ 57,66’’ E ;

6. 49° 03’ 50,55’’ N, 002° 25’ 59,58’’ E ;

7. 49° 04’ 54,02’’ N, 002° 22’ 29,17’’ E,

puis arc sens anti-horaire de 11 NM de rayon centré sur : 48° 59’ 58,1’’ N, 002° 37’ 25,7’’ E ;

8. 49° 02’ 00,48’’ N, 002° 21’ 00,42’’ E ;

9. 49° 01’ 52,97’’ N, 002° 21’ 37,79’’ E,

puis arc sens anti-horaire de 2,66 NM de rayon centré sur : 49° 03’ 19,53’’ N, 002° 25’ 01,13’’ E ;

10. 49° 01’ 11,45’’ N, 002° 22’ 37,18’’ E ;

11. 49° 01’ 37,16’’ N, 002° 20’ 54,45’’ E,

puis arc sens anti-horaire de 11 NM de rayon centré sur : 48° 59’ 58,1’’ N, 002° 37’ 25,7’’ E ;

12. 49° 00’ 08,62’’ N, 002° 20’ 43,45’’ E ;

13. 49° 00’ 30,29’’ N, 002° 23’ 53,57’’ E ;

14. 49° 00’ 55,09’’ N, 002° 29’ 27,71’’ E ;

15. 49° 01’ 20,74’’ N, 002° 32’ 44,70’’ E ;

16. 49° 01’ 22,36’’ N, 002° 31’ 21,28’’ E.

b) Limites verticales : la limite inférieure est définie par une pente de 5,5 % à partir de l’extrémité fin de piste ; la limite supérieure est fixée au niveau de vol 60.

c) « Limites de sortie » : partie des limites latérales situées entre les points 6, 7 et 8, d’une part, et les points 11 et 12, d’autre part.

Volume de protection environnementale associé à la procédure ILS en piste 08R

a1) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 48° 59’ 10,13’’ N, 002° 16’ 01,15’’ E ;
2. 48° 59’ 12,24’’ N, 002° 17’ 15,57’’ E ;
3. 48° 58’ 07,71’’ N, 002° 17’ 23,89’’ E ;
4. 48° 58’ 01,51’’ N, 002° 16’ 10,03’’ E ;
5. 48° 59’ 10,13’’ N, 002° 16’ 01,15’’ E.

b1) Limites verticales : la limite inférieure est fixée à 3 500 pieds AMSL.

c1) « Limites d’entrée » : partie des limites latérales situées entre les points 4 et 5,

et,

a2) Limites latérales : ligne brisée joignant les points suivants :

6. 48° 59’ 12,24’’ N, 002° 17’ 15,57’’ E ;
7. 48° 59’ 36,72’’ N, 002° 32’ 17,82’’ E ;
8. 48° 59’ 21,79’’ N, 002° 32’ 19,68’’ E ;
9. 48° 58’ 07,71’’ N, 002° 17’ 23,89’’ E ;
10. 48° 59’ 12,24’’ N, 002° 17’ 15,57’’ E.

b2) Limites verticales : la limite inférieure est définie par un plan incliné débutant au point de début de descente (FAP) à une altitude de 3 500 pieds AMSL et se terminant au seuil de piste.

c2) « Limites d’entrée » : partie des limites latérales situées entre les points 9 et 10.

Volume de protection environnementale associé à la procédure ILS en piste 09L

a1) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 49° 01’ 12,51’’ N, 002° 18’ 17,06’’ E ;
2. 49° 01’ 14,56’’ N, 002° 19’ 30,39’’ E ;
3. 49° 00’ 25,08’’ N, 002° 19’ 36,74’’ E ;
4. 49° 00’ 19,01’’ N, 002° 18’ 23,95’’ E ;
5. 49° 01’ 12,51’’ N, 002° 18’ 17,06’’ E.

b1) Limites verticales : la limite inférieure est fixée à 2 500 pieds AMSL.

c1) « Limites d'entrée » : partie des limites latérales situées entre les points 4 et 5,

et,

a2) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

6. 49° 01' 14,56'' N, 002° 19' 30,39'' E ;
7. 49° 01' 31,63'' N, 002° 29' 59,20'' E ;
8. 49° 01' 16,69'' N, 002° 30' 01,06'' E ;
9. 49° 00' 25,08'' N, 002° 19' 36,74'' E ;
10. 49° 01' 14,56'' N, 002° 19' 30,39'' E.

b2) Limites verticales : la limite inférieure est définie par un plan incliné débutant au point de début de descente (FAP) à une altitude de 2 500 pieds AMSL et se terminant au seuil de piste.

c2) « Limites d'entrée » : partie des limites latérales situées entre les points 9 et 10.

Volume de protection environnementale associé à la procédure ILS en piste 26L

a1) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 49° 00' 45,36'' N, 002° 48' 18,53'' E ;
2. 49° 00' 51,14'' N, 002° 49' 31,39'' E ;
3. 48° 59' 56,25'' N, 002° 49' 37,90'' E ;
4. 48° 59' 54,50'' N, 002° 48' 24,58'' E ;
5. 49° 00' 45,36'' N, 002° 48' 18,53'' E.

b1) Limites verticales : la limite inférieure est fixée à 2 500 pieds AMSL.

c1) « Limites d'entrée » : partie des limites latérales situées entre les points 4 et 5,

et,

a2) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

6. 48° 59’ 53,36’’ N, 002° 37’ 29,46’’ E ;
7. 49° 00’ 45,36’’ N, 002° 48’ 18,53’’ E ;
8. 48° 59’ 54,50’’ N, 002° 48’ 24,58’’ E ;
9. 48° 59’ 38,42’’ N, 002° 37’ 31,28’’ E ;
10. 48° 59’ 53,36’’ N, 002° 37’ 29,46’’ E.

b2) Limites verticales : la limite inférieure est définie par un plan incliné débutant au point de début de descente (FAP) à une altitude de 2 500 pieds AMSL et se terminant au seuil de piste.

c2) « Limites d’entrée » : partie des limites latérales situées entre les points 9 et 10.

Volume de protection environnementale associé à la procédure ILS en piste 27R

a1) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 49° 02’ 59,91’’ N, 002° 50’ 01,27’’ E ;
2. 49° 03’ 05,75’’ N, 002° 51’ 15,32’’ E ;
3. 49° 01’ 57,06’’ N, 002° 51’ 23,43’’ E ;
4. 49° 01’ 55,31’’ N, 002° 50’ 08,93’’ E ;
5. 49° 02’ 59,91’’ N, 002° 50’ 01,27’’ E.

b1) Limites verticales : la limite inférieure est fixée à 3 500 pieds AMSL.

c1) « Limites d’entrée » : partie des limites latérales situées entre les points 4 et 5,

et,

a2) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

6. 49° 01’ 47,96’’ N, 002° 35’ 03,31’’ E ;

7. 49° 02’ 59,91’’ N, 002° 50’ 01,27’’ E ;

8. 49° 01’ 55,31’’ N, 002° 50’ 08,93’’ E ;

9. 49° 01’ 33,02’’ N, 002° 35’ 05,15’’ E ;

10. 49° 01’ 47,96’’ N, 002° 35’ 03,31’’ E.

b2) Limites verticales : la limite inférieure est définie par un plan incliné débutant au point de début de descente (FAP) à une altitude de 3 500 pieds AMSL et se terminant au seuil de piste.

c2) « Limites d’entrée » : partie des limites latérales situées entre les points 9 et 10.

Fait à Paris, le 18 février 2003.

Le ministre de l’équipement, des transports,

du logement, du tourisme et de la mer

Gilles de Robien

Annexe 11 : Décret n° 2009-647 du 9 juin 2009 relatif à l'aide à l'insonorisation des logements des riverains des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, et du ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique,

Vu le code général des impôts, notamment son article 1609 quatervicies A ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 571-14 à L. 571-16 ;

Vu le code de la sécurité sociale ;

Vu le code de l'action sociale et des familles ;

Le Conseil d'État (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

Article 1

L'article R. 571-85 du code de l'environnement est modifié comme suit :

I. — Au deuxième alinéa, les mots : « aux articles R. 571-86 et R. 571-87 » sont remplacés par les mots : « aux articles R. 571-85-1 à R. 571-87-1 ».

II. — Après le troisième alinéa, sont ajoutés trois nouveaux alinéas ainsi rédigés :

« Les frais résultant de la gestion des aides financières accordées aux riverains sont prélevés sur la taxe sur les nuisances sonores aériennes après approbation préalable du ministre chargé des transports.

Les honoraires d'assistance à maîtrise d'ouvrage assurés par l'exploitant de l'aérodrome pour le compte des riverains et les frais résultant pour l'exploitant de l'aérodrome des contrôles acoustiques des chantiers réalisés, qu'il effectue par sondage, sont prélevés sur la taxe sur les nuisances sonores aériennes.

Les produits financiers perçus en rémunération du placement du produit de la taxe sont affectés à l'aide prévue au présent article. »

Article 2

Après l'article R. 571-85 du code de l'environnement, il est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« Art. R. 571-85-1.-Sont éligibles à l'aide financière mentionnée à l'article R. 571-85 :

1° L'ensemble des études et opérations préalables à la réalisation des travaux de renforcement de l'isolation acoustique ;

2° Les travaux de renforcement de l'isolation acoustique et de ventilation induits, conformes à la réglementation en vigueur ;

3° Les honoraires de syndics, dans la limite de 2 % du montant hors taxes des travaux. »

Article 3

L'article R. 571-87 du code de l'environnement est remplacé par les dispositions suivantes :

« I. — Pour les locaux affectés en tout ou partie au logement, l'aide financière mentionnée à l'article R. 571-85-1 s'élève, par rapport au montant des prestations réellement exécutées pour les demandes individuelles, à :

1° 80 %, sauf dans les cas visés aux deux alinéas suivants ;

2° 90 % quand les bénéficiaires sont des personnes dont le revenu fiscal de référence de l'année précédant celle de la date du dépôt de leur demande, défini au IV de l'article 1417 du code général des impôts, n'excède pas les limites prévues au I de cet article ;

3° 100 % quand les bénéficiaires sont des personnes recevant l'allocation de solidarité mentionnée à l'article L. 815-1 du code de la sécurité sociale ou une des aides sociales définies aux titres Ier, III, IV du livre II du code de l'action sociale et des familles.

II. — Pour les locaux affectés en tout ou partie au logement, le montant des prestations à prendre en considération ne peut dépasser un plafond fixé par arrêté conjoint des ministres chargés de l'écologie, des transports, du logement et du budget, en fonction des caractéristiques du logement et de la zone du plan de gêne sonore où il est situé.

III. — Pour les établissements d'enseignement et les locaux à caractère sanitaire ou social, l'aide financière à l'insonorisation est de 100 % du montant des prestations éligibles à l'aide réellement exécutées.

IV. — Les travaux doivent être exécutés dans un délai maximal de deux ans à compter de la notification de la décision d'attribution de l'aide. »

Article 4

Après l'article R. 571-87 du code de l'environnement, il est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« Art. R. 571-87-1.-I. — En cas de demandes groupées telles que définies par arrêté conjoint des ministres chargés de l'écologie, des transports, du logement et du budget, l'aide financière mentionnée à l'article R. 571-85 est portée dans les conditions suivantes à :

1° 100 % pour les études et opérations visées au 1° et au 3° de l'article R. 571-85-1 ;

2° 95 % pour les travaux visés au 2° de ce même article.

II. — Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice du 3° du I de l'article R. 571-87. »

Article 5

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, la ministre du logement, le ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique, le secrétaire d'État chargé des transports et la secrétaire

d'État chargée de l'écologie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 9 juin 2009.

François Fillon

Par le Premier ministre :

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,

Jean-Louis Borloo

La ministre du logement,

Christine Boutin

Le ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique,

Eric Woerth

Le secrétaire d'État, chargé des transports,

Dominique Bussereau

La secrétaire d'État, chargée de l'écologie,

Chantal Jouanno

Annexe 12 : Arrêté du 9 juin 2009 relatif aux demandes groupées d'aide financière à l'insonorisation mentionnées à l'article R. 571-87-1 du code de l'environnement

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, la ministre du logement et le ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique,

Vu le code général des impôts, notamment son article 1609 quatervicies A ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles R. 571-85 à R. 571-90 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles R. 147-1 à R. 147-11,

Arrêtent :

Article 1

Les demandes groupées d'aide financière à l'insonorisation mentionnées à l'article R. 571-87-1 du code de l'environnement peuvent être présentées par un syndicat de copropriétaires, par un organisme d'habitation à loyer modéré, ou par au moins cinq personnes physiques résidant dans la même commune dès lors que leur demande porte au minimum sur cinq maisons individuelles.

Article 2

Pour l'application des dispositions de l'article R. 571-87-1 du code de l'environnement, les demandeurs formulent leur demande d'aide en commun et recourent à une assistance à maîtrise d'ouvrage commune pour l'ensemble des opérations suivantes :

- le montage du dossier d'aide auprès du gestionnaire d'aéroport ;
- la conception de l'opération d'insonorisation ;
- le choix des entreprises ;
- la coordination des études et travaux ;
- la réception des travaux.

Article 3

Le directeur général de l'aviation civile, le directeur général de la prévention des risques, le directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature et le directeur du budget sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 9 juin 2009.

Le ministre d'État, ministre de l'écologie,
de l'énergie, du développement durable
et de l'aménagement du territoire,

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
P. Gandil

Le directeur général de la prévention des risques,
L. Michel

La ministre du logement,
Pour la ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aménagement,
du logement et de la nature,
E. Crepon

Le ministre du budget, des comptes publics
et de la fonction publique,
Pour le ministre et par délégation :
Par empêchement du directeur du budget :
La sous-directrice,
H. Eyssartier

Annexe 13 : Décret n° 2010-543 du 25 mai 2010 relatif à la mise en place d'un mécanisme d'avance applicable à l'aide à l'insonorisation des logements des riverains des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts

Publics concernés : riverains d'aérodromes bénéficiaires de l'aide à l'insonorisation de leurs locaux et logements, et exploitants d'aérodromes gestionnaires de cette aide.

Objet : mise en place d'un dispositif permettant aux riverains d'aérodromes bénéficiaires de l'aide financière à l'insonorisation de percevoir cette aide avant de régler les sommes dues aux entreprises procédant aux travaux d'insonorisation.

Entrée en vigueur : immédiate.

Notice : en vertu des articles L. 571-14 et suivants du code de l'environnement, les riverains des principaux aérodromes français bénéficient d'une aide financière à l'insonorisation de leurs logements ou locaux.

Actuellement, cette aide est versée sur preuve du paiement par le riverain des sommes dues aux entreprises ayant réalisé les travaux d'insonorisation ; ceci conduit à des difficultés pour une partie des bénéficiaires potentiels de l'aide, dont la situation financière ne leur permet pas d'assumer l'avance de la totalité du montant de ces travaux.

Le décret met en place un mécanisme dispensant les riverains de faire l'avance. Un tel mécanisme a vocation à s'appliquer à deux étapes d'une opération d'insonorisation : en fin de chantier, tous les riverains peuvent percevoir l'aide qui leur est due avant d'acquitter le montant des factures émises par les entreprises prestataires ; en début de chantier, certains riverains peuvent bénéficier d'une partie de l'aide à laquelle ils peuvent prétendre en vue de verser aux entreprises prestataires des acomptes avant travaux.

Références : les textes modifiés par le présent décret peuvent être consultés, dans leur rédaction issue de cette modification, sur le site Légifrance (http://www.legifrance.gouv.fr).

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

Vu le code général des impôts, notamment son article 1609 quatervicies A ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 571-14 à L. 571-16 et R. 571-85 à R. 571-87-1 ;

Le Conseil d'État (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

Article 1

Après le IV de l'article R. 571-87 du code de l'environnement, sont ajoutés trois alinéas ainsi rédigés :

« V. — A l'achèvement de l'ensemble des travaux dûment attesté par leurs soins, les riverains peuvent recevoir l'aide financière avant de régler les sommes dues aux entreprises, sous réserve de fournir à l'exploitant les factures correspondantes non acquittées et, le cas échéant, toute précision utile demandée par l'exploitant. Le paiement des entreprises est alors effectué par les riverains dans le délai maximum d'un mois suivant la perception de l'aide. Les riverains communiquent la justification du paiement à l'exploitant.

VI. — Dès la notification de la décision d'attribution de l'aide, les riverains ayant droit à un taux d'aide supérieur à 80 % peuvent recevoir, sur leur demande, en vue de verser des acomptes aux entreprises, la part de l'aide qui excède ces 80 %.

VII. — Dans tous les cas, l'exploitant de l'aérodrome peut vérifier, avant de verser l'aide, la conformité des travaux aux devis qui lui ont été soumis. »

Article 2

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, le ministre du budget, des comptes publics et de la réforme de l'Etat, le secrétaire d'État chargé des transports et la secrétaire d'État chargée de l'écologie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 25 mai 2010.

François Fillon

Par le Premier ministre :

Le ministre d'État, ministre de l'écologie,
de l'énergie, du développement durable et de la mer,
en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,
Jean-Louis Borloo

Le ministre du budget, des comptes publics
et de la réforme de l'État,
François Baroin

Le secrétaire d'État
chargé des transports,
Dominique Bussereau

La secrétaire d'État
chargée de l'écologie,
Chantal Jouanno