



Liberté • Égalité • Fraternité

-RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**Ministère de l'Équipement
des Transports du Logement
du Tourisme et de la Mer**

Maîtrise des nuisances sonores aériennes en Ile de France

Dossier de presse
23 janvier 2004

Contacts presse :

Guénola Du COUEDIC : 01 40 81 31 59 ou 06 07 87 35 34
Emmanuelle DORMOND : 01 40 81 33 85 ou 06 24 12 00 12
Gwénaëlle VERPEAUX : 01 40 81 34 09 ou 06 15 05 33 53

La maîtrise des nuisances sonores aériennes en Ile-de-France

Liste des pièces constitutives du dossier :

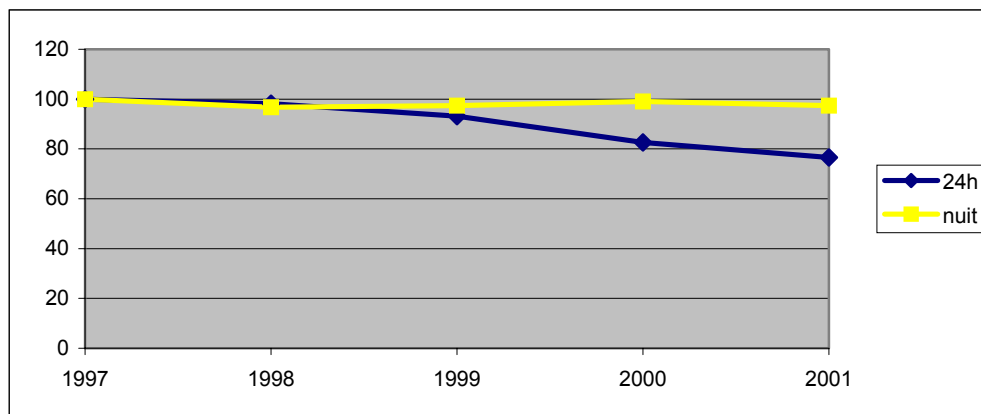
- **le plafonnement des nuisances sonores à Paris-Charles de Gaulle ;**
- **la limitation du trafic nocturne ;**
- **la suppression des avions les plus bruyants sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle ;**
- **l'évolution de dispositif d'aide à l'insonorisation ;**
- **les sanctions ;**
- **l'évolution du trafic aérien en 2001, 2002 et 2003 ;**
- **le troisième réseau d'aéroports et Vatry ;**
- **Le projet d'aménagement d'un aéroport destiné à desservir le Grand Ouest sur le site de Notre Dame des Landes ;**

La maîtrise des nuisances sonores aériennes en Île-de-France

Le plafonnement des nuisances sonores à Paris-Charles de Gaulle

Lors de la décision prise en 1997 de doter l'aéroport Paris-Charles de Gaulle de deux nouvelles pistes, il avait été convenu de suivre l'évolution du volume de bruit généré par le trafic aérien à partir d'un indicateur annuel obtenu en cumulant les niveaux de bruit certifiés de chacun des avions fréquentant la plate-forme considérée.

Le graphique ci-après retrace l'évolution de cet indicateur entre 1997 et 2001 tant sur l'ensemble de la journée que pour la seule période nocturne.



Ce graphique traduit une baisse, surtout en période diurne, du bruit global émis à la source, malgré l'augmentation de l'activité de la plate-forme Paris-Charles de Gaulle. Elle résulte du retrait accéléré des avions du chapitre 2 dont l'exploitation est dorénavant interdite en Europe depuis le 1^{er} avril 2002.

Le 25 juillet 2002, le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer a souhaité fixer à l'aéroport de Roissy un objectif clair en terme de gêne sonore à ne pas dépasser qui tienne compte des acquis liés au retrait des appareils du chapitre 2. Il a ainsi décidé de plafonner cette gêne à son niveau moyen constaté au cours des années 1999, 2000 et 2001.

Ce plafonnement repose concrètement sur un nouvel indicateur plus transparent qui utilise non pas des valeurs de bruit certifiées mais des niveaux de bruit effectivement mesurés au sol afin de mieux refléter la gêne réellement subie. Huit stations de mesure de bruit ont été implantées à cet effet dans le courant du premier semestre 2003 à chaque extrémité de piste. Cet indicateur pondère également lourdement les bruits émis en soirée et la nuit, au moment où la gêne est la plus sensible pour les populations riveraines.

L'ensemble de ces dispositions a été traduit dans la réglementation et publié au Journal Officiel le 23 février 2003.

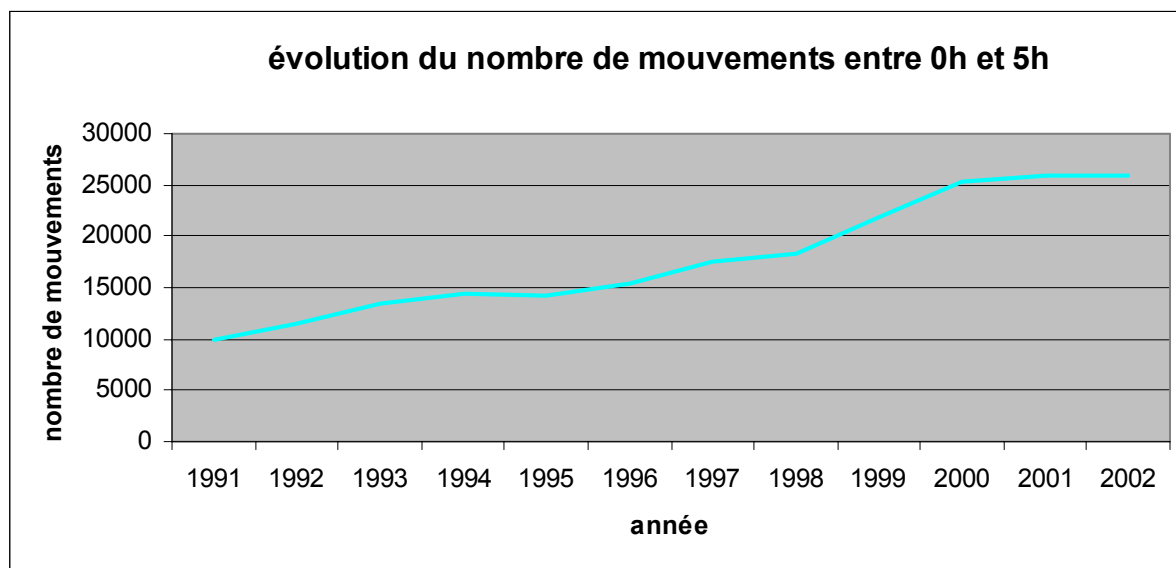
S'agissant d'un plafonnement annuel, les premiers résultats, qui concerneront 2003, seront disponibles dans le courant du second semestre 2004 à l'issue du dépouillement de plusieurs centaines de milliers de mesures de bruit effectuées au cours de l'année précédente.

Le respect de ce plafonnement, des nuisances sonores est placé sous le contrôle de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA).

La maîtrise des nuisances sonores aériennes en Île-de-France

La limitation du trafic nocturne

Le graphique ci-après retrace l'évolution entre 1991 et 2002 du nombre de mouvements effectués annuellement sur l'aéroport de Paris Charles de Gaulle entre 0 heure et 5 heures.



Alors qu'en 1991 un peu moins de 10 000 vols étaient enregistrés au cours de la plage horaire considérée, ce trafic a atteint près de 26 000 mouvements en 2001, stagnant en 2002 dans une conjoncture défavorable.

De fait, le nombre de vols traités sur l'aéroport de Roissy entre 0 heure et 5 heures a crû de l'ordre de 9,2% par an sur la première moitié de la décennie et de 11% par an sur la seconde moitié.

Cette évolution a été stoppée et l'activité nocturne de la plate-forme Paris-Charles de Gaulle a été réduite.

A la demande du gouvernement, AIR FRANCE a accepté de supprimer, à Roissy, la quasi-totalité de ses vols entre 0 heure et 5 heures. Cette mesure prendra son plein effet début avril 2004. A partir de cette date, la compagnie aérienne n'effectuera plus, dans cette plage horaire, que son vol en provenance de Tokyo-Narita.

De même, LA POSTE a accepté de réduire de 25 % le nombre de ses vols réalisés entre 0 heure et 5 heures, au prix d'une réorganisation de grande ampleur de son réseau. Ainsi, depuis le 30 juin 2003, les liaisons postales entre Paris et les métropoles de Nantes, Poitiers, Mulhouse et Metz-Nancy-Lorraine sont assurées par voie terrestre, ce qui a conduit à avancer l'heure limite de dépôt du courrier dans de nombreux départements.

Conjuguées à une interdiction entre 0 heure et 5 heures des décollages non programmés, qui a été publiée au Journal Officiel le 9 novembre 2003, ces dispositions entraînent une réduction de 15% du trafic de la plate-forme dans cette plage horaire.

Afin de pérenniser ce résultat, un arrêté du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer et du secrétaire d'état aux Transports et à la Mer, publié le 7 novembre 2003 au Journal Officiel, a limité à 22 500 le nombre de créneaux attribuables par an entre 0 heure et 5 heures. Ce volume est à rapprocher des 26 000 mouvements effectués en 2002 au cours de la tranche horaire considérée.

Ainsi que le stipule l'arrêté précité, ce plafond sera en outre diminué chaque année du volume de créneaux horaires non utilisés ou abandonnés l'année précédente par les compagnies aériennes, afin de réduire durablement le trafic nocturne.

En complément, **le ministre et le secrétaire d'état ont décidé d'interdire la nuit, entre 0 heure et 5 heures, l'exploitation des appareils qui produisent des bruits émergents susceptibles de perturber le sommeil.** Cette mesure vise les avions qui présentent les plus grandes empreintes de bruit au sol parmi ceux qui fréquentent la nuit la plate-forme de Paris Charles de Gaulle. Il s'agit :

- pour les décollages, des appareils dont le niveau de bruit certifié au décollage excède 99 EPNdB, à savoir les B 747-200, B 747-300 et B 747-400 ;
- pour les atterrissages, des avions qui présentent un niveau de bruit certifié à l'atterrissage supérieur à 104,5 EPNdB, à savoir les B 747-200, les DC10 et certains MD 11 les moins performants.

Enfin, **le couvre feu nocturne appliqué sur l'aéroport de Paris Orly a été confirmé.**

La maîtrise des nuisances sonores aériennes en Île-de-France

La suppression des avions les plus bruyants sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle

L'exploitation des avions du chapitre 2 est interdite sur les aéroports de la Communauté Européenne depuis le 1^{er} avril 2002.

Les flottes des compagnies aériennes comprennent, cependant, des appareils d'ancienne génération qui, bien que classés dans le chapitre 3, sont très bruyants. En terme acoustique, il s'agit des avions qui présentent une marge de conformité inférieure à 5 EPNdb par rapport aux limites admissibles pour être classés dans le chapitre 3. Parmi ceux-ci, on trouve principalement des B 747-200, des B 747-300, des B 737-200, des B 727-20, des DC9 et des DC10.

En 2001, le nombre de mouvements effectués sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle avec de tels appareils a représenté 3,4% du trafic total, soit 16 849 mouvements réalisés par 308 avions. Sur ces 16 849 mouvements, 4 215 ont eu lieu la nuit.

Un premier retrait progressif de ces appareils a été engagé, la nuit, sur cette plate-forme à la fin de l'année 2001. 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 ont décidé d'accélérer ce processus et de l'étendre à l'ensemble de la journée.

L'objectif est ainsi de supprimer, sur la plate-forme considérée, l'exploitation des avions précités la nuit d'ici le 31 décembre 2004 et sur l'ensemble de la journée d'ici le 30 septembre 2008. Il s'agit d'une première en Europe où aucune autre plate-forme ne fait l'objet d'une restriction de ce type. La réglementation européenne ne permet pas de réduire ces délais.

Cette mesure fait l'objet de l'arrêté ministériel du 8 septembre 2003.

La maîtrise des nuisances sonores aériennes en Île-de-France

L'évolution du dispositif d'aide à l'insonorisation des logements des riverains d'aéroports

La volonté de réduire les nuisances sonores autour des aéroports français a conduit le gouvernement à décider d'augmenter substantiellement le nombre de logements éligibles aux aides à l'isolation phonique en mettant en révision les plans de gêne sonore qui couvriront des territoires bien plus étendus.

Dans ce but, le dispositif d'aide à l'insonorisation mis en place par la loi sur le bruit du 31 décembre 1992 a été profondément remanié pour disposer de ressources pérennes et accélérer les programmes d'insonorisation.

Ainsi, la TGAP perçue sur les transporteurs aériens a été revalorisée par la loi de finances rectificative pour 2002. Les taux de base ont été multipliés par deux et la fourchette de modulation de cette taxe a été élargie afin de la faire peser plus lourdement sur les compagnies aériennes qui utilisent la période de nuit ou opèrent des avions bruyants.

La loi de finances rectificative pour 2003 complète ces mesures en créant une nouvelle taxe assise sur les mêmes bases que la TGAP mais dont l'intégralité des recettes sera affectée à l'isolation des logements des riverains. Elle confie en outre la gestion du dispositif aux exploitants des aérodromes concernés sous le contrôle étroit des commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR), qui associent les collectivités locales et les associations de riverains.

Ces mesures permettront aussi de disposer pour l'ensemble des dix aéroports français concernés de 55 millions d'Euros par an pour financer les aides à l'insonorisation au lieu de 17 millions d'Euros en 2002. Les effets en seront sensibles dès 2004.

Ainsi, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) qui assurait jusqu'à présent la gestion du dispositif d'aide considéré, prendra en charge sur ses dotations budgétaires propres, le financement des dossiers qui avaient déjà été approuvés par les commissions consultatives d'aides aux riverains au titre du diagnostic acoustique ou des travaux.

La totalité des sommes collectées en 2004 au titre de la taxe générale sur les activités polluantes pourra donc être consacrée au financement des nouveaux dossiers que les CCAR examineront.

Ce nouveau dispositif, mieux doté en crédit, permettra d'accélérer sensiblement le rythme d'insonorisation des logements situés au voisinage des dix plates-formes françaises majeures.

La maîtrise des nuisances sonores aériennes en Île-de-France

Les sanctions

Les infractions commises par les compagnies aériennes aux restrictions d'exploitation imposées sur les aérodromes pour limiter les nuisances sonores sont sanctionnées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances (CNPN) qui instruit les dossiers.

L'amende qui est infligée peut atteindre un montant de 12 000€ par infraction.

Le tableau ci-après récapitule par aéroport et par nature d'infraction le nombre de dossiers d'infraction examinés en 2002 et en 2003 par la Commission Nationale de prévention des nuisances. Il précise les montants globaux des amendes proposées.

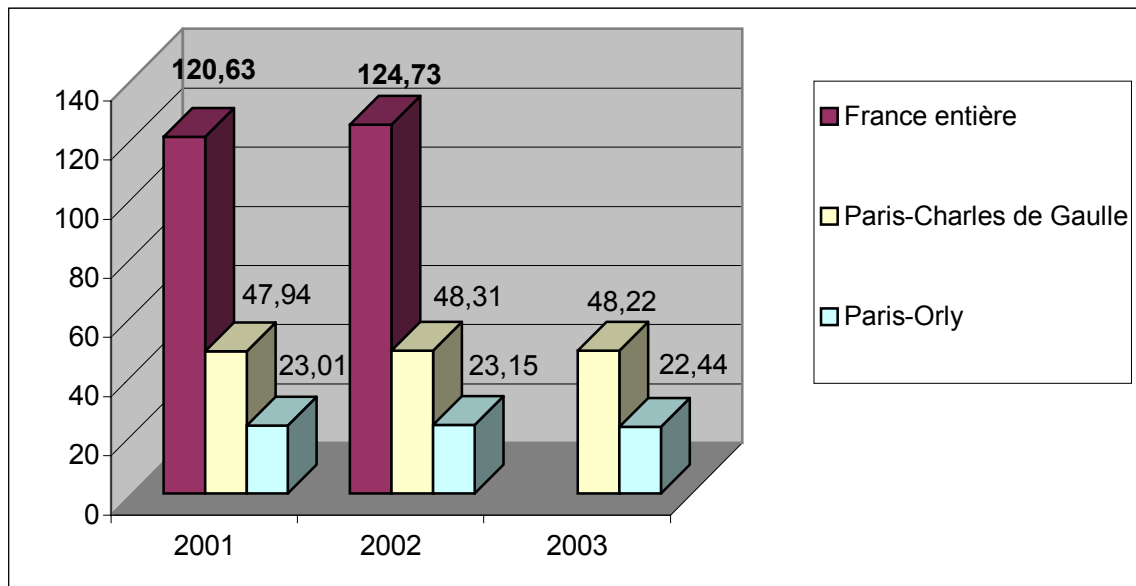
Nature de l'infraction	Aéroport	Année 2002		Année 2003	
		Dossiers examinés	Propositions d'amendes	Dossiers examinés	Propositions d'amendes
Non respect des dispositions relatives au retrait des avions du chapitre 2 ⁽¹⁾	Roissy	601	392 200 €	29	143 000 €
Non respect du retrait progressif des avions les plus bruyants du chapitre 3, la nuit	Roissy	7	1 050 €	88	181 800 €
Non respect des conditions d'exploitation des avions bruyants du chapitre 3, la nuit	Roissy	9	8 100 €	75	368 650 €
Non respect des procédures de décollage et d'atterrissage	Roissy	88	747 500 €	40	300 000 €
	Orly	36	346 500 €	40	388 000 €

(1) L'exploitation des avions du chapitre 2 est totalement interdite depuis le premier avril 2002.

La maîtrise des nuisances sonores aériennes en Ile de France

L'évolution de trafic aérien en 2001, 2002 et 2003

Le graphique ci-après, retrace, en nombre total de passagers l'évolution entre 2001 et 2003 du trafic traité par les aéroports français.



Les données globales, sur la France entière, pour 2003, ne sont pas encore connues.

Les premières évaluations font cependant ressortir les évolutions suivantes par rapport à 2002 :

- aéroport de Lyon-Saint Exupéry : +2,34 %
- aéroport de Nantes-Atlantique : +0,15 %
- aéroport de Marseille-Provence : -2,36 %
- aéroport de Nice-Côte d'Azur : -0,64 %
- aéroport de Toulouse- Blagnac : -0,58 %
- aéroport de Bordeaux-Mérignac : -3,53 %
- aéroport de Bâle-Mulhouse : -19,35 %

Les aéroports parisiens ont, quant à eux, enregistré entre 2002 et 2003 une baisse de leur activité de l'ordre de 1,2 %. Ce taux moyen reflète des situations différentes selon les plates-formes. Ainsi, le trafic traité à Orly a diminué de 3,1% principalement en raison de la disparition d'Air Lib. L'activité de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle enregistre une baisse nettement moindre, de l'ordre de 0,6%.

La maîtrise des nuisances sonores en Île-de-France

Le troisième réseau d'aéroports et Vatry

Le gouvernement a clairement affirmé, à plusieurs reprises, que la proposition de création d'une cinquième piste sur la plate-forme de Paris-Charles-de-Gaulle n'est pas retenue.

En revanche, il a décidé de reprendre les préconisations que la mission d'information parlementaire sur l'avenir du transport aérien et la politique aéroportuaire a formulées en faveur du développement d'une desserte aéroportuaire équilibrée du territoire national.

Cette desserte s'appuiera d'abord, en complément des plates-formes franciliennes, sur le réseau des grands aéroports régionaux comme Lyon-Saint-Exupéry qui présente des atouts incontestables ou Nantes-Notre-Dame-des-Landes dont le gouvernement a décidé la poursuite du projet. Ces plates-formes renforceront leur offre de liaisons directes moyen-courrier à l'échelle européenne en élargissant leur zone de chalandise. Ce développement sera favorisé par l'amélioration de leur desserte terrestre, notamment en transport collectif, ferroviaire ou en site propre.

Elle reposera également sur un troisième réseau de plates-formes de taille moyenne, existantes ou à créer, comprenant notamment des aéroports spécialisés pour le charter ou le fret comme Châlons-Vatry ou Châteauroux-Déols qui bénéficieront des mesures instaurées pour limiter l'activité nocturne de Roissy. Une concertation avec des opérateurs de fret a d'ores et déjà été engagée dans ce sens à Châlons-Vatry. Par ailleurs, les cartes ferroviaires et routières que le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire a adoptées lors de sa réunion du 18 décembre 2003 font clairement ressortir les opérations prévues pour offrir une qualité de desserte de Châlons-Vatry attractive. Elles portent sur l'aménagement de la RN 4 et sur l'électrification de la maille ferroviaire reliant ce site au TGV est.

La maîtrise des nuisances sonores aériennes

Le projet d'aménagement d'un aéroport destiné à desservir le Grand Ouest sur le site de Notre Dame des Landes

L'aéroport de Nantes-Atlantique accueille aujourd'hui 1,9 millions de passagers. La situation de cette plate-forme, à mi-chemin entre le cœur de la ville de Nantes et la réserve naturelle du lac de Grand Lieu, impose de fortes contraintes au développement de son activité.

Compte tenu de ces contraintes environnementales et de la capacité physique du site aéroportuaire actuel, il ne sera plus possible au-delà de 2015 d'y faire face aux besoins de déplacement en transport aérien de la région Pays de la Loire tout en protégeant des nuisances sonores les populations riveraines.

C'est pourquoi, un débat public a été organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP) du 15 décembre 2002 au 28 mai 2003 sur l'opportunité de réaliser un nouvel aéroport sur le site de Notre Dame des Landes, où des terrains avaient été réservés à cet effet par le conseil général de la Loire-Atlantique. Sur la base des conclusions de ce débat, 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 ont décidé, le 9 octobre dernier, par un arrêté publié au Journal officiel de la République française, de poursuivre les études de ce projet d'aéroport destiné à desservir le Grand Ouest en vue de le soumettre aux enquêtes publiques préalables à sa réalisation.

Le coût du projet est évalué à 450 millions d'euros pour les installations aéroportuaires dans leur configuration finale. Le coût de la desserte routière est estimé à 75 millions d'euros. La décision du 9 octobre précise, notamment, que cette nouvelle plate-forme aura vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution de l'aérodrome de Nantes-Atlantique et que sa capacité maximale sera de 9 millions de passagers par an.

La mise en service de cet aéroport devrait, pour répondre aux besoins liés à l'évolution du trafic aérien, se situer entre 2010 et 2015. Les études nécessaires au lancement des enquêtes publiques devront être terminées avant la fin de l'année 2006.

La réalisation des études et la conduite de la concertation nécessaires à l'élaboration de l'avant-projet de plan de masse de l'aéroport considéré et à l'établissement des dossiers qui serviront de base aux différentes enquêtes publiques ont été directement confiées par le Premier ministre au préfet de la région Pays de la Loire. Ces études seront menées en étroite collaboration avec toutes les collectivités territoriales intéressées, avec le souci de minimiser l'impact environnemental. Elles comprendront notamment l'élaboration d'un projet de développement des territoires autour du site retenu.

Lors de sa réunion du 18 décembre dernier, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) a formellement pris acte de ces décisions.

