



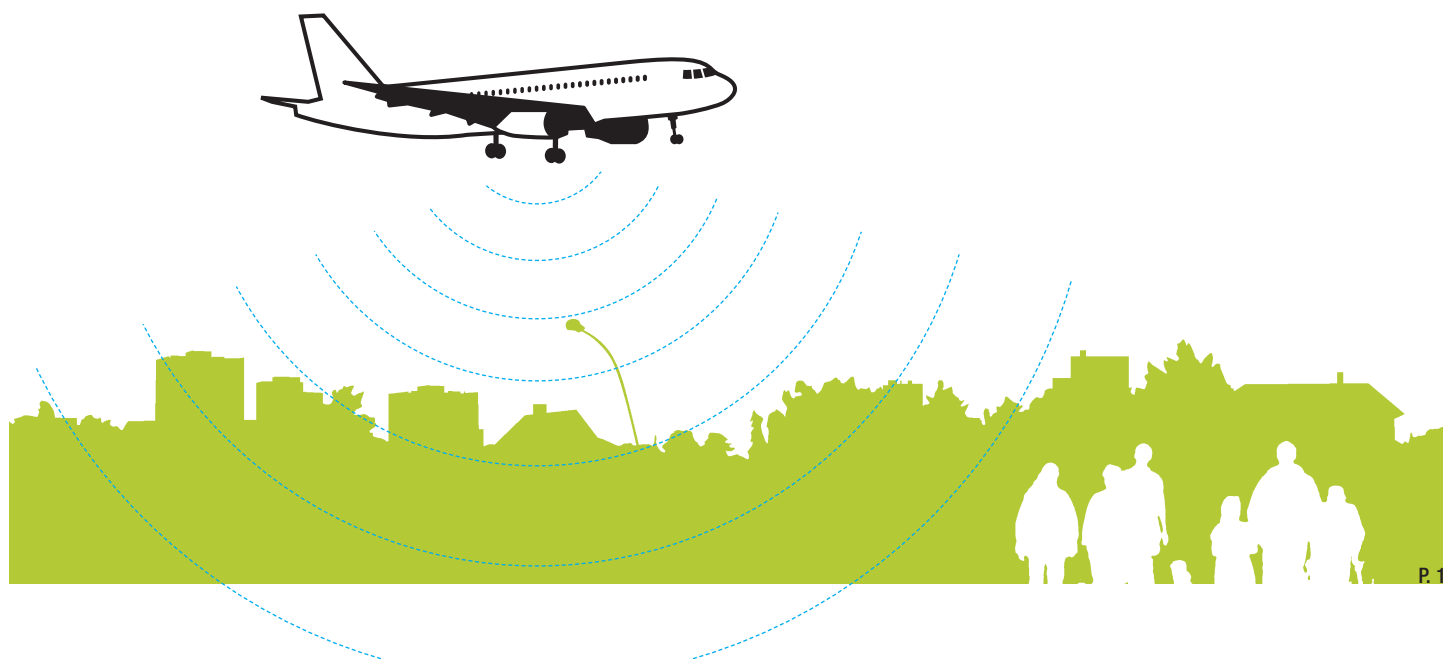
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT
DURABLES

→ DOSSIER DE PRESSE

Premiers travaux pratiques du Grenelle de l'environnement appliqués à la réduction des nuisances sonores aéroportuaires

*le Grenelle
Environnement*





→ SOMMAIRE

Communiqué p. 3

Moins de bruit au voisinage des aéroports parisiens..... p. 5

1. Le relèvement de l'altitude des avions
à l'arrivée de la région parisienne p. 5
2. Des procédures d'atterrissage moins bruyantes :
les descentes en profil lisse ou continu p. 7
3. Des trajectoires mieux garanties p. 8

Une meilleure prise en compte des riverains d'aéroport..... p. 9

1. Des moyens financiers supplémentaires
pour l'aide à l'insonorisation p. 9
2. Des nuisances sonores mieux sanctionnées..... p. 11

Des solutions technologiques pour réduire le bruit des avions p. 12

Carte..... p. 13



→ COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Paris, le 4 décembre 2007

Dominique Bussereau et Nathalie Kosciusko-Morizet s'attaquent à la réduction des nuisances sonores au voisinage des aéroports

La résorption des points noirs du bruit figure au nombre des conclusions du Grenelle de l'environnement. Le bruit généré par les avions représente une source de nuisances importante pour les riverains d'aéroport. Dans un contexte de forte croissance du trafic aérien, la réduction de cette gêne sonore s'impose désormais comme un objectif prioritaire du gouvernement. A cet égard, **Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'Etat à l'Ecologie, engagent donc dès aujourd'hui des actions fortes afin d'améliorer la qualité de vie des riverains.**

● **Moins de bruit autour des aéroports parisiens**

Les aéroports parisiens font l'objet de mesures particulières de par l'importance de leur trafic et la densité des populations survolées. La réduction des nuisances sonores sera permise par :

- > **Le relèvement de 300 mètres de l'altitude de tous les avions à l'arrivée de la région parisienne.** Ce projet, dont la première étape verra le jour dès début 2008, permettra de réduire de moitié le bruit subi par les populations survolées.
- > **Une généralisation progressive des procédures d'atterrissage moins bruyantes :** les descentes en profil continu. Elles seront mises en place, dès le 1^{er} semestre 2008 pour les arrivées face à l'Est à Orly.
- > **L'adoption dès l'été 2008, d'une charte de développement durable pour Roissy-Charles de Gaulle.** Cette charte permettra de mieux protéger les riverains de cet aéroport.

Cette volonté affirmée du Gouvernement de réduire la gêne sonore subie par les riverains passe également par le renforcement des aides à l'insonorisation.

● Des moyens financiers supplémentaires pour l'aide à l'insonorisation

Pour l'aéroport d'Orly, un doublement du produit de la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA) va permettre de traiter, d'ici 2 ans, les 1 500 logements en attente d'insonorisation. Les ressources disponibles atteindront 23 M€ en 2008.

Les demandes de financement en attente autour de l'aéroport de Nantes-Atlantique seront également résorbées en deux ans grâce à une augmentation des ressources, qui passeront de 0,5 M€ à 1,6 M€.

Dans le même temps, **une modulation du taux de la TNSA sera appliquée sur les vols effectués entre 18h et 22h** pour les dix plus grands aéroports français*, afin de prendre en compte la gêne accrue occasionnée par les vols de soirée.

Enfin, **les opérations groupées d'insonorisation bénéficieront d'un taux d'aide préférentiel. Cette mesure permettra de subventionner les travaux d'insonorisation à hauteur de 95 % contre 80 % actuellement.**

● Des infractions mieux sanctionnées

Le gouvernement a enfin décidé de renforcer les pouvoirs de sanctions de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) afin de lutter plus efficacement contre les infractions commises par les compagnies aériennes à l'encontre de la réglementation existante en matière d'environnement.

* Paris-Orly, Nantes-Atlantique, Paris-Charles de Gaulle, Toulouse-Blagnac, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nice-Côte-d'Azur, Strasbourg-Entzheim, Bâle-Mulhouse (Bâle-Mulhouse, en attente d'une décision du Conseil d'Administration de l'aéroport).





Moins de bruit au voisinage des aéroports parisiens

1. Le relèvement de l'altitude des avions à l'arrivée à Paris

→ Une réduction allant jusqu'à 50 % du bruit subi par les populations survolées

Les aéroports parisiens font l'objet de mesures particulières en raison de l'importance de leur trafic et de la densité des populations survolées. Roissy Charles de Gaulle est ainsi le premier aéroport européen avec 540 000 décollages et atterrissages par an tandis que le Bourget est le premier aéroport d'affaires en Europe. L'aéroport d'Orly enregistre quant à lui 230 000 mouvements par an.

En région parisienne, l'altitude à laquelle les avions amorcent leur atterrissage se situe actuellement entre 600 et 1 200 mètres selon les aéroports. Il est en effet obligatoire, pour des raisons de sécurité, de maintenir une séparation verticale d'au moins 300 mètres entre les différents flux d'arrivées sur les aéroports parisiens. Le projet présenté par Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'Etat à l'écologie, **consiste à relever ces altitudes de 300 m pour l'ensemble des avions à l'arrivée de la région parisienne.**

Niveaux sonores en palier à 900 m et 1 200 m

De 3 à 4 dB de réduction (mesures à 1 ou 2 km du début de descente)



→ Une première étape dès début 2008

Ce projet entraîne **une refonte complète de toutes les trajectoires d'avions autour de la région parisienne**. Il appelle un travail important de la part des services de navigation aérienne, de nombreuses simulations et **une vaste enquête publique**.

Afin d'obtenir le plus rapidement possible des bénéfices, ce projet va être scindé en plusieurs étapes s'étalant de **2008 à 2011** :

> Début 2008 :

- Relèvement de 300 mètres de l'altitude d'arrivée des avions de nuit face à l'est au Bourget. Les avions passent ainsi de 600 à 900 mètres d'altitude.

> Début 2009 :

- Généralisation de l'altitude d'arrivée à Orly à 1 200 mètres et suppression des arrivées à 900 mètres.

> 2010 / 2011 :

- Relèvement des altitudes d'arrivée Roissy à 1 200 et 1 500 mètres au lieu de 900 et 1 200 mètres actuellement ;
- Généralisation des altitudes d'arrivée à 900 mètres au Bourget au lieu de 600 mètres ;
- Relèvement à 1 500 mètres de certaines trajectoires d'arrivées à Orly.

Un comité de pilotage sera mis en place afin de suivre ces différentes étapes. Il sera dirigé par le Préfet d'Île de France et associera des élus, des associations, ainsi que des représentants de l'aviation civile et des aéroports concernés. Ce comité de pilotage se réunira **dès février 2008**, pour mettre en œuvre les premières étapes du projet.

2. Des procédures d'atterrissage moins bruyantes : les descentes en profil lisse ou continu

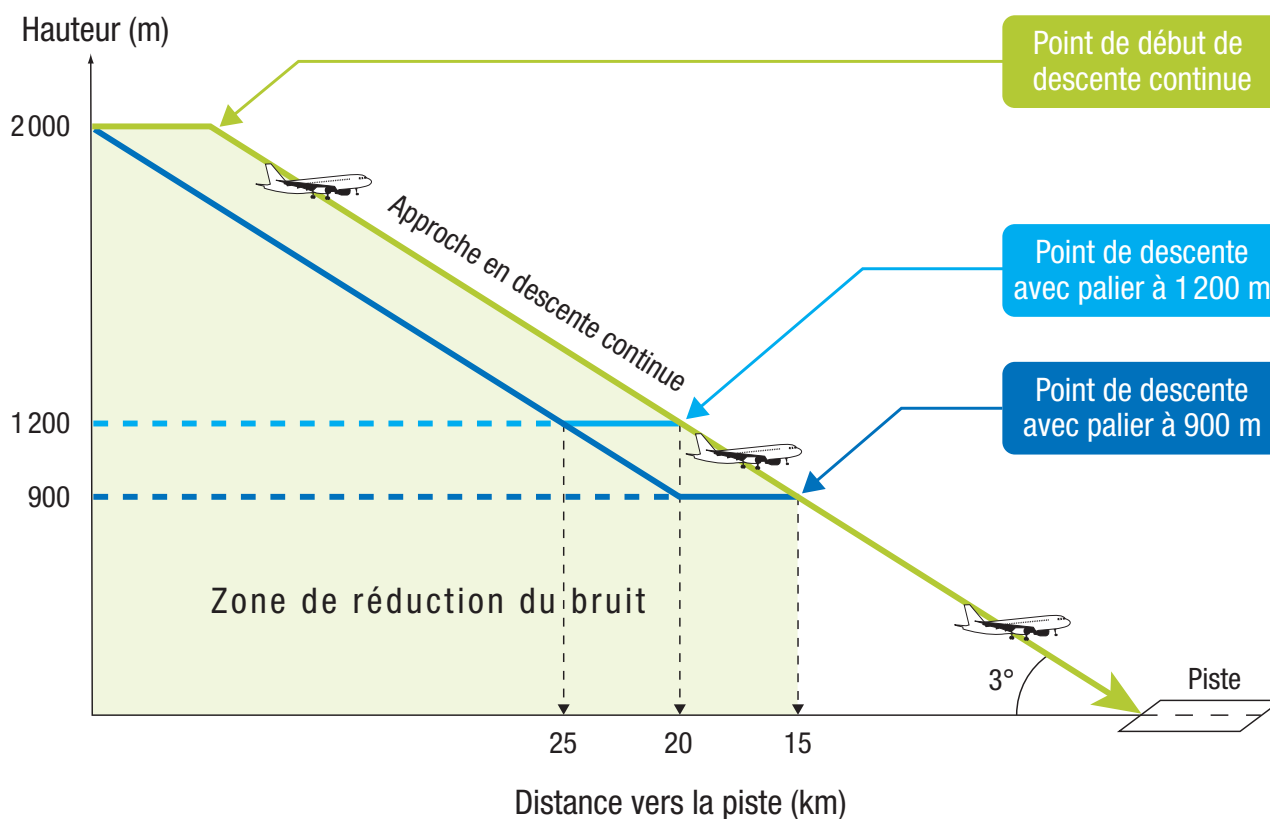
Le relèvement des altitudes à l'arrivée en région parisienne va permettre aux avions de se rapprocher des profils de descente continue, avec une réduction sensible du bruit et de la consommation de carburant.

En effet, plus un avion se rapproche de son profil de descente naturel, plus il économise du carburant et moins il est bruyant car il peut garder un régime moteur constant, sans à-coups.

Des protocoles vont ainsi être signés entre l'aviation civile et les compagnies aériennes pour généraliser ces procédures chaque fois que possible et notamment la nuit pour réduire les nuisances sonores.

A ce titre, **Air France et la Direction générale de l'aviation civile (DGAC)** ont décidé après une expérimentation menée en 2007 à Marseille-Provence, de signer une convention pour la mise au point de procédures en descente continue sur les aéroports de la région parisienne, en commençant par **les arrivées à Orly face à l'Est dès le 1er semestre 2008.**

Représentation schématique des approches en descente continue





3. Des trajectoires mieux garanties

Le volume de protection environnementale (VPE) est un espace à l'intérieur duquel les avions au décollage ou à l'atterrissage doivent obligatoirement circuler. En 2003, de tels volumes ont été définis pour les aéroports d'Orly et de Roissy-Charles de Gaulle.

Ils offrent une garantie aux populations en matière de survols. Les sorties de ces volumes sont en effet détectées, analysées et, si celles-ci ne sont pas justifiées au regard de la sécurité ou des ordres donnés par le contrôle aérien, elles sont soumises à l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA)* qui peut prononcer une sanction d'un montant maximal de 20 000 €.

Les volumes de protection pour les décollages d'Orly sont situés dans le prolongement des pistes et s'arrêtent avant la zone de virage des avions partant vers leurs destinations. **Afin de mieux protéger les habitants proches de la zone de virage, il est prévu de prolonger les VPE associés.** C'est le cas par exemple du VPE concernant les décollages d'Orly face à l'ouest (**cf carte**).

* Voir le rôle de l'ACNUSA p. 12



Une meilleure prise en compte des riverains d'aéroport

1. Des moyens financiers supplémentaires pour l'aide à l'insonorisation

→ Des demandes d'insonorisation en instance résorbées en 2 ans sur les aéroports d'Orly et de Nantes-Atlantique

L'aide à l'insonorisation, financée par la **taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA)**, a été mise en place en 2005 sur les 10 plus grands aérodromes français*. Les recettes de cette taxe, appliquée aux compagnies aériennes pour chaque décollage, **ont doublé entre 2005 et 2007**. Les crédits mis à la disposition des gestionnaires d'aéroports s'élèvent ainsi à 45 M€ en 2006, contre 22,9 M€ en 2005. **Le gouvernement atteindra l'objectif de plus de 50 M€ de recettes en 2007.**

Ces moyens financiers permettent de satisfaire aujourd'hui l'aide à l'insonorisation sur la majorité des aérodromes. Cependant **1 500 demandes restent en instance à Paris-Orly, et 300 à Nantes-Atlantique.**

Ces dossiers sont une préoccupation forte du Gouvernement. C'est pourquoi, **Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'Etat à l'écologie, prennent des mesures concrètes permettant de financer, au plus vite, ces 1 800 dossiers :**

> **Paris-Orly :**

- **Une augmentation du taux de la TNSA permettra de traiter, d'ici 2 ans, les 1 500 logements en attente de financement** (représentant 15 M€). Cette revalorisation portera les ressources annuelles à près de 23 M€ en 2008 contre 11 M€ en 2007.

> **Nantes-Atlantique :**

- **Une multiplication par 3 des ressources disponibles qui passeront de 0,5 M€ à 1,6 M€.** Cette mesure permettra de résorber, en 2 ans, les demandes de financement en attente.

Pour ces deux aéroports, **l'augmentation du taux de la TNSA sera inscrite dans le cadre du projet de loi de finances rectificative pour 2007.**

* Paris-Orly, Nantes-Atlantique, Paris-Charles de Gaulle, Toulouse-Blagnac, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nice-Côte-d'Azur, Strasbourg-Entzheim, Bâle-Mulhouse (Bâle-Mulhouse, en attente d'une décision du Conseil d'Administration de l'aéroport)

→ Les vols entre 18 et 22 heures davantage taxés : création de la tranche « soirée »

Jusqu'à présent, la TNSA ne variait qu'en fonction de vols réalisés « de jour » ou « de nuit ». Le Gouvernement, conscient que les vols en soirée représentent une gêne accrue pour les riverains, a décidé la création d'une nouvelle tranche horaire « de soirée ». Cette nouvelle tranche s'étendant de 18 à 22 heures impliquera une augmentation du taux de TNSA. (Cf. exemples ci-dessous).

Cette mesure s'applique bien évidemment aux dix aéroports concernés par cette taxe. La modulation se fera à volume de recettes presque constant.

→ Objectif 2008 : près de 7 000 logements insonorisés par an

En 2006, les recettes de la taxe ont permis de traiter 4 800 dossiers de demande d'aide à l'insonorisation, contre 2 580 en 2005.

Pour les prochaines années, avec plus de 64 M€ de recettes et le financement complémentaire des collectivités locales, il sera possible d'insonoriser près de 7 000 logements par an.

Afin de faciliter les démarches des riverains, le Gouvernement propose par ailleurs que les opérations groupées d'insonorisation des logements puissent bénéficier d'un taux d'aide préférentiel. Il appartiendra ainsi aux demandeurs, après désignation d'un mandataire (ex : syndic) de déposer un dossier commun auprès de l'aéroport (service d'aide aux riverains). Cette mesure permettra de subventionner les travaux d'insonorisation à hauteur de 95 % contre 80 % actuellement pour les particuliers.

LA TNSA (taxe sur les nuisances sonores aériennes) est modulée en fonction du type d'appareil. Plus un avion est bruyant et plus la TNSA est élevée.

Exemples de montant de TNSA par type d'appareil

	Airbus A340	
	TNSA à Paris-Orly	
	Avant	Après
Décollage de jour	83 €	115 €
Décollage de soirée	83 €	345 €
Décollage de nuit	498 €	688 €

	Airbus A320-200	
	TNSA à Nantes-Atlantique	
	Avant	Après
Décollage de jour	30 €	82 €
Décollage de soirée	30 €	246 €
Décollage de nuit	179 €	493 €

	Boeing 747-400	
	TNSA à Paris-Orly	
	Avant	Après
Décollage de jour	1 059 €	1 464 €
Décollage de soirée	1 059 €	4 392 €
Décollage de nuit	10 594 €	14 640 €

	Airbus A380	
	TNSA à Paris-CDG	
	Avant	Après
Décollage de jour	61 €	52 €
Décollage de soirée	61 €	157 €
Décollage de nuit	366 €	312 €



2. Des nuisances sonores mieux contrôlées : La réforme de l'Autorité de Contrôle des Nuisances sonores Aéroportuaires (ACNUSA)

La procédure de sanction en cas de manquement à la réglementation concernant la protection de l'environnement sonore des aéroports est modifiée afin de :

- Simplifier la procédure
- Diminuer les délais de traitement des dossiers d'infractions

→ Une procédure simplifiée pour davantage d'efficacité

En cas d'infraction par les compagnies aériennes à la réglementation sur les limitations des émissions sonores, des amendes étaient jusqu'ici prononcées par l'ACNUSA sur proposition de la Commission Nationale de Prévention des Nuisances (CNPN), jury d'experts composé de représentants de l'Etat, de professionnels de l'aérien et d'associations de riverains.

Ce fonctionnement sera simplifié : la CNPN disparaîtra. L'ensemble de la procédure sera transféré à l'ACNUSA. Les délais de traitement des dossiers d'infractions seront de ce fait raccourcis.

Toutefois, pour maintenir le lien entre les compagnies aériennes et les associations de riverains, l'Autorité s'adjoindra, lors de l'audition des compagnies, l'éclairage de personnalités qualifiées : 2 représentants dans le domaine de l'aéronautique et 2 représentants d'associations. Ces experts ne participeront pas à la délibération mais uniquement à l'audition.

→ Les missions de l'ACNUSA

- **Un pouvoir de recommandation** sur toute question relative à la mesure du bruit (définition d'indicateurs de mesure, évaluation de la gêne sonore...);
- **Un pouvoir d'alerte** sur tout manquement aux règles fixées pour la protection de l'environnement sonore des aérodromes ;
- **Un pouvoir de sanction** à l'égard des compagnies aériennes qui ne respectent pas la réglementation relative aux limitations des émissions sonores sur les aérodromes ; ce pouvoir se traduit par des amendes pouvant aller jusqu'à 20 000 €.

Par ailleurs pour les dix plus grands aérodromes l'ACNUSA **est obligatoirement consultée sur les projets de plan d'exposition au bruit (PEB) et de plans de gêne sonore (PGS).**

ACNUSA - Chiffres clés 2006

Nombre de dossiers d'infractions traités	866
Coût moyen des amendes	6 300 €
Produit des amendes	4,6 M €



Des solutions technologiques pour réduire le bruit des avions

Depuis 2002, **le renforcement de la réglementation a permis d'interdire les avions les plus bruyants¹ sur la plupart des aéroports français.** Par ailleurs, au cours des 50 dernières années, les efforts de recherche ont permis de réduire de 70% la consommation de carburant des aéronefs ainsi que de leurs émissions sonores et polluantes.

Malgré ces progrès, la réduction du bruit engendré par les avions demeure un objectif partagé au niveau européen. Le programme ACARE², auquel la France participe activement, prévoit ainsi de **réduire de moitié le bruit des nouveaux appareils à l'horizon 2020.**

Le Gouvernement français fait également de la lutte contre les nuisances aériennes une priorité et le prouve en doublant pour l'année 2008, le budget alloué à la recherche aéronautique, qui passe de 52 millions d'euros à 104 millions d'euros.

Ces financements supplémentaires vont notamment permettre d'intensifier la recherche autour de moteurs plus performants et donc moins bruyants.

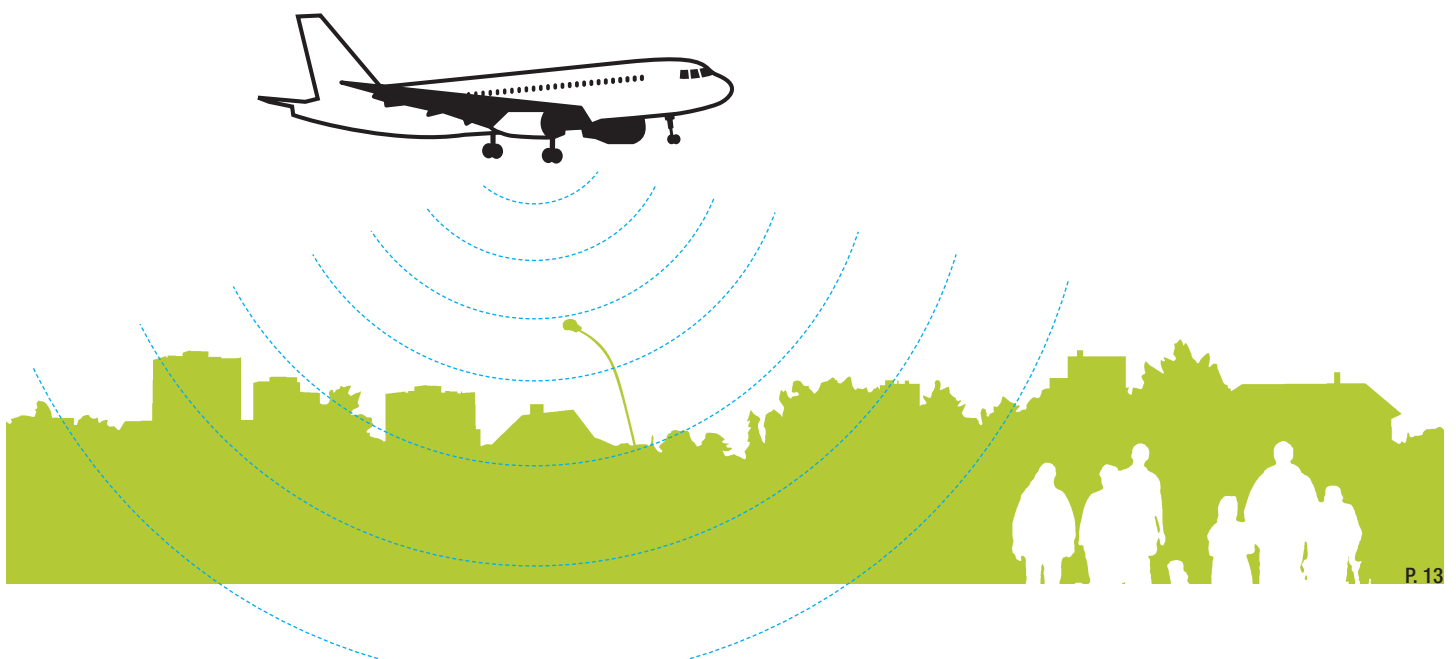
1. Exemples d'avions bruyants : Airbus 300 B4 200 ; Beech 400, Boeing 737-200, Boeing 737-400, Boeing 747-200, Boeing 747-300, Boeing 767-200, Ilyushin 96-300, Lockheed L100-30, Tupolev 154M

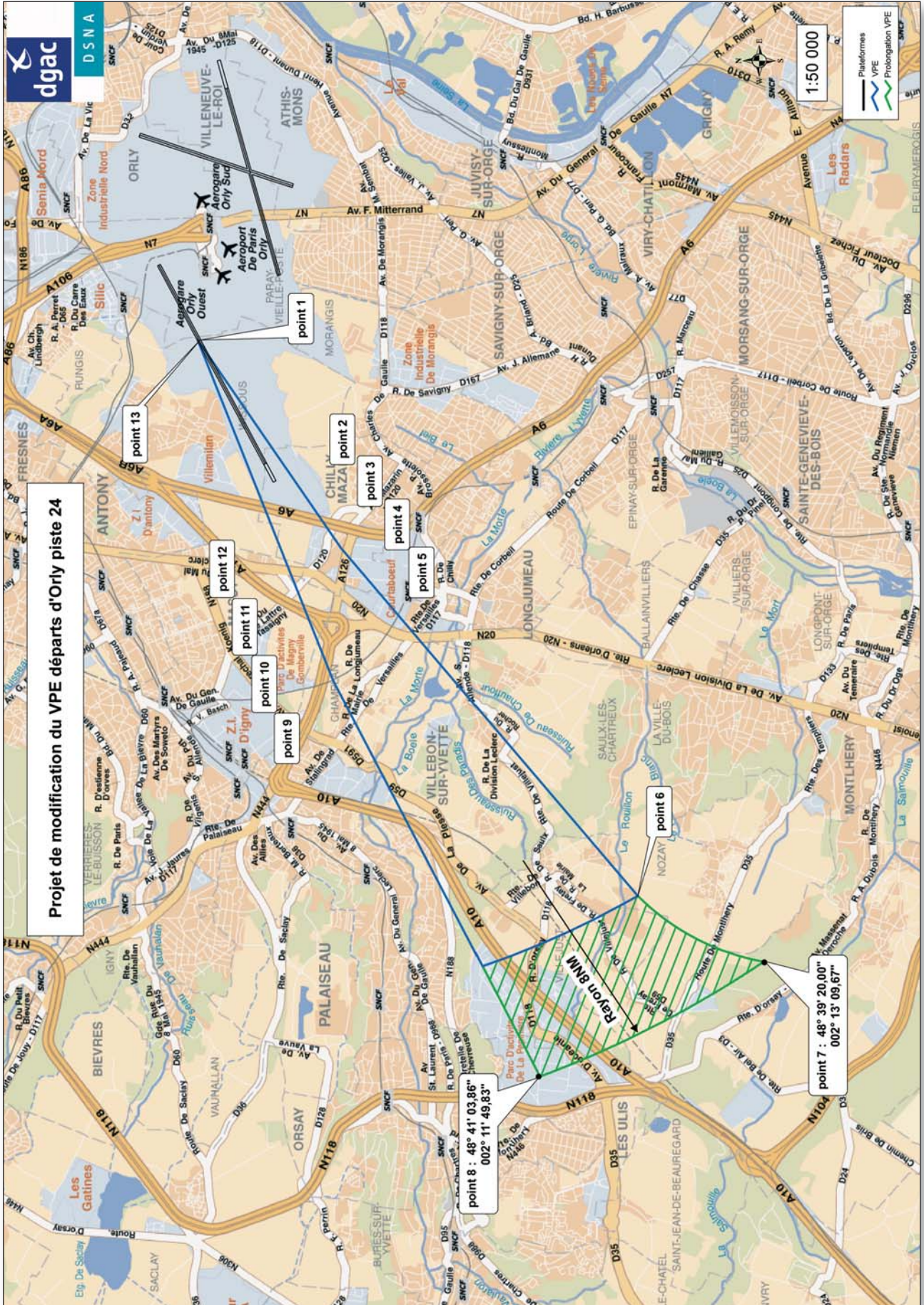
2. ACARE : conseil consultatif pour la recherche en Europe. Créé en 2001, il regroupe l'ensemble des acteurs européens de la recherche aéronautique.



Carte

Projet de modification du
Volume de Protection Environnementale
de l'aéroport d'Orly





Projet de modification du VPE départs d'Orly piste 24

dgac
DSNA

1:50 000

- Plateformes
- VPE
- Prolongation VPE

point 8 : 48° 41' 03,86"
002° 11' 49,83"

point 7 : 48° 39' 20,00"
002° 13' 09,67"

point 1
point 2
point 3
point 4
point 5
point 6
point 9
point 10
point 11
point 12
point 13