

# Nuisances

## Contexte Départemental et National

### Rapport d'activité 2003 de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires), 20 février 2004

Résumant l'année 2003 par "pouvait mieux faire", l'ACNUSA clairement regrette que bien que les conditions étaient réunies pour traiter énergiquement la situation des riverains et que des avancées aient été faites concernant notamment pour Roissy Charles De Gaulle la création de volumes de protection environnementale, les procédures nocturnes à moindre bruit et les restrictions d'exploitation d'appareils bruyants (8 textes législatifs), les mesures les plus protectrices pour les riverains n'ont pas été prises.

L'ACNUSA préconise que toute étude de réorganisation du contrôle aérien parisien intègre :

- le relèvement des altitudes d'interception des trajectoires d'atterrissages (ILS),
- la définition des paliers avec altitudes minimales en fonction de la distance à la piste,
- la mise en oeuvre de la procédure "approche en descente continue",
- le relèvement de l'altitude de transition à plus de 3000 mètres.

### Rapport de l'ACNUSA, mai 2003

**21 mars 2002** : réorganisation de la circulation aérienne dans le Bassin parisien en créant de nouveaux couloirs aériens afin d'assurer la desserte des plate-formes de Paris Orly et CDG.

Suite à cette modification, l'ACNUSA a réalisé en mai 2003 une étude quantifiant les populations survolées avant et après la réorganisation de la circulation aérienne.

#### Conclusions :

En configuration Est, 87% des populations survolées à proximité de Roissy-CDG, le sont par des avions à destination de l'aéroport.

L'impact de la réorganisation sur les populations survolées proches de Roissy est globalement bien plus important de 2 à 5 fois plus que celui sur les populations d'Orly, soit plus de 2,4 millions d'habitants et 864 communes.

Augmentation de 9% de la population survolée avec dégradation pour les survols à basse altitude.

### Rapport parlementaire sur l'avenir du transport aérien (François-Michel Gonnot, Oise)

Remise du rapport de la mission parlementaire le 17 juillet 2003 qui préconise :

- pas de 3e aéroport dans le grand Bassin parisien, jugé trop cher et pas de site hors de l'IDF (alors que risque que le transport aérien double à l'horizon 2020)
- la construction d'1 voir 2 pistes supplémentaires au Nord de l'aéroport, orientées Nord-Ouest/Sud-Est
- l'amélioration sans tarder de la situation des riverains franciliens

### Etude épidémiologique du Conseil général du Val d'Oise

Commanditée par le Collectif santé contre les nuisances aériennes (JP. Enjalbert, maire de St-Prix), elle sera réalisée par un cabinet indépendant avec l'aide du Conseil général.

**Objectif** : prouver l'impact des nuisances aériennes sur la santé et notamment sur le sommeil et alerter les pouvoirs publics.

## Textes de référence

### Textes légaux de référence

- Arrêté du 17 décembre 1997 : interdit la nuit, de 23h30 à 6h, les mouvements d'avions "chapitre 2" ainsi que les essais moteurs et impose des procédures particulières de décollage aux avions munis d'atténuateurs de bruit.

- Arrêté du 18 juin 1998 : impose aux compagnies aériennes une réduction des émissions sonores des avions relevant du chapitre 2.
- Arrêté du 31 août 1999 : obligation pour tous les avions de respecter les procédures particulières de décollage et de montée initiale en vue de limiter les nuisances sonores.
- Arrêté du 2 août 2001 : restriction d'usage de certains avions relevant du chapitre 3.
- Arrêté du 18 février 2003 : création de volumes de protection environnementale (VPE).
- Arrêté du 20 juin 2003 : portant restrictions d'exploitation.
- Arrêté du 8 septembre 2003 portant extension des restrictions d'exploitation des avions les plus bruyants du chapitre 3.

Concerne près de 17000 mouvements annuels. Le retrait de ces avions s'effectuera sur 5 ans.

- Arrêté du 6 novembre 2003 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage (> 99 EPNdB)
- Arrêté du 6 novembre 2003 portant interdiction entre 0 heure et 5 heures des décollages d'aéronefs non programmés pendant ladite période horaire.

Aucune dérogation ponctuelle ne sera admise sauf situation exceptionnelle (météo). Il entrera en vigueur en été 2004.

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

Pour mise en place de la mesure, Air France et Europe Airpost devront supprimer un nombre important de leurs vols compris entre 0 et 5h.

Entre 1991 et 2001, le nombre de vols dans cette plage était passé de 10000 à 26000.

L'arrêté vise à limiter à 22500 le nombre de créneaux attribuables entre 0h et 5h pour l'hiver 2003/2004 et l'été 2004 en diminuant chaque année ce plafond du volume de créneaux non utilisées ou abandonnés l'année précédente.

**Objectif :** diminuer de 15% les vols de nuit à Roissy

### **Textes européens de référence**

- Directives limitant les limitations sonores des avions subsoniques et l'exploitation des avions du chapitre 2
- 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.
- Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

### **Sanctions contre les compagnies**

Des sanctions sont prévues en cas de non-respect des procédures environnementales et des restrictions qui s'y rapportent, c'est à dire :

- restrictions d'utilisation (cf. les avions les plus bruyants)
- restrictions d'utilisation d'avions et procédures de décollage et atterrissage

Concernant la déviation de trajectoire, la détection se fait au sein des organismes de contrôle de la Navigation aérienne à partir d'enregistrement radar. Quand un contrevenant est détecté, un procès-verbal est dressé et une notification d'infraction est envoyée à la compagnie aérienne responsable du vol.

Dans le même temps l'ACNUSA et la CNPN (Commission Nationale de Préventions des Nuisances) sont prévenues. La CNPN instruit l'affaire et propose à l'ACNUSA une sanction qui est généralement avalisée.

Le montant maximal des amendes est de 12 000 € soit le bénéfice d'un vol commercial. En 2002, le montant moyen des sanctions était de 6634 €.

Le système de sanctions comme énoncé est en place depuis 5 ans.

Le délai entre l'infraction et la sanction est de 6 mois, il devrait être prochainement réduit.

### **Attitude de la municipalité**

#### **Vigilance et Actions**

- Volonté de prendre en compte les préoccupations des Adamois afin de garantir la préservation de

leur cadre de vie

- Contacts permanents/réguliers avec ADP pour alerter sur bases notamment des informations en provenance des Adamois de toute dégradation/croissance des survols de la ville et des conséquences qu'ils impliquent.

*Comme précisé par Monsieur le Député-Maire dans le Regards n°51 d'octobre 2003, nous invitons les Adamois à écrire directement à Aéroports de Paris en mettant Armelle Chapalain en copie, afin de protester chaque fois qu'un vol passe anormalement bas en précisant le jour, l'heure et si possible la compagnie aérienne concernée.*

Problème des nuisances aériennes porté au niveau national : série d'actions au plus haut niveau :

- A. Poniatoski co-signataire d'un projet de loi visant à faciliter les sanctions des compagnies aériennes qui ne respectent pas les procédures d'approche de Roissy (juin 2003)
- Souhait que des sanctions soient appliquées également auprès des commandements de bord ne respectant pas les altitudes.
- A. Poniatoski co-signataire d'une lettre adressée par tous les élus valdoisiens en octobre 2003 à JP. Raffarin pour protester contre les nuisances aériennes et demander la construction d'un 3e aéroport dans le grand Bassin Parisien
- A. Poniatoski reçu par JP. Raffarin et G. de Robien le 20 novembre 2003 (avec les autres élus valdoisiens) a obtenu des avancées significatives mais qui doivent être poursuivies :
  - Développement de la plate-forme de Vatry (Marne) pour le fret et les vols à bas coûts, notamment grâce à l'extension du TGV Est (= renoncement à l'heure actuelle de la construction d'un 3e aéroport)

Le Conseil général de la Marne a voté la construction d'un terminal à passagers à Vatry, ouverture 2e semestre 2004 et terminal fret, ouverture fin 2004.

- Entrée en vigueur à l'hiver 2003 de 2 nouveaux arrêtés limitant les vols de nuit des avions les plus bruyants et l'attribution de créneaux horaires de nuit sur une base annuelle dégressive (cf. section précédente), objectif : diminution des vols de nuit de 15%
  - Abandon de la 5e piste
  - Limitation des mouvements d'avions à 550 000 contre 700 000 aujourd'hui.

Soutien au vote unanime du Conseil Général le 21 novembre 2003 qui :

- S'oppose à la création de nouvelles pistes de Roissy au Nord de l'actuel doublet Nord (cf. rapport Gonnot)
- Réaffirme la nécessité d'une 3e plate-forme dans le grand Bassin Parisien
- Demande une décision rapide du gouvernement sur la création d'un 3e aéroport
- Réaffirme la nécessité de plafonner Roissy-CDG sur base de mouvements d'avions et non de passagers comme à Orly
- Demande un couvre-feu à Roissy et l'optimisation de la plate-forme de Vatry
- Demande que soit légalement et réglementairement rendus cohérents les périmètres du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et du Plan de gêne sonore.

Liens utiles

[Nuisances aériennes](#)

Contact

**Aéroport de Paris**

[environnement.cdg@adp.fr](mailto:environnement.cdg@adp.fr)

**Armelle Chapalain**

[a.chapalain@ville-isle-adam.fr](mailto:a.chapalain@ville-isle-adam.fr)