



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

## DOSSIER DE PRESSE

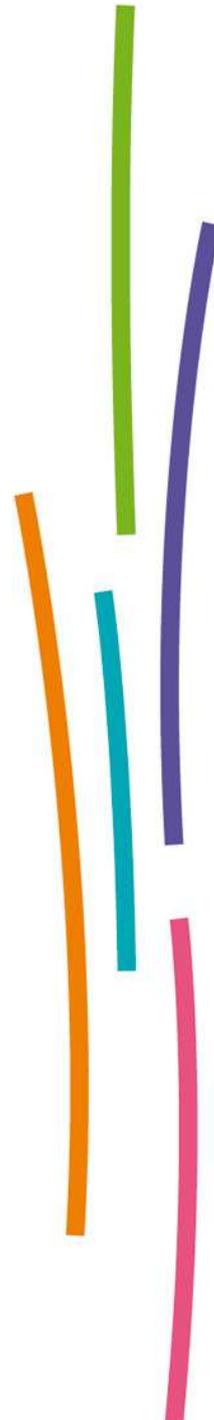
Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET présente de  
nouvelles mesures pour lutter contre les  
nuisances sonores aériennes

10 novembre 2011

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergies et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

---



# SOMMAIRE

## I. Diminuer le bruit subi par les populations survolées

- Relèvement général de 300 mètres des altitudes d'arrivée des avions à destination de Paris-Orly, de Paris-Charles de Gaulle et de Paris- Le Bourget
- De nouvelles trajectoires pour éviter le survol des zones les plus urbanisées
- Des procédures d'atterrissage moins bruyantes : les descentes en profil lisse ou continu

## II. Protéger les riverains du bruit

- Prise en charge à 100 % des dépenses d'insonorisation des logements autour des aérodromes
- Une meilleure prise en compte des riverains d'aéroports

## III. Réduire le bruit à la source : interdiction des avions les plus bruyants la nuit à Paris-CDG

L'aide à l'insonorisation : comment ça marche ?

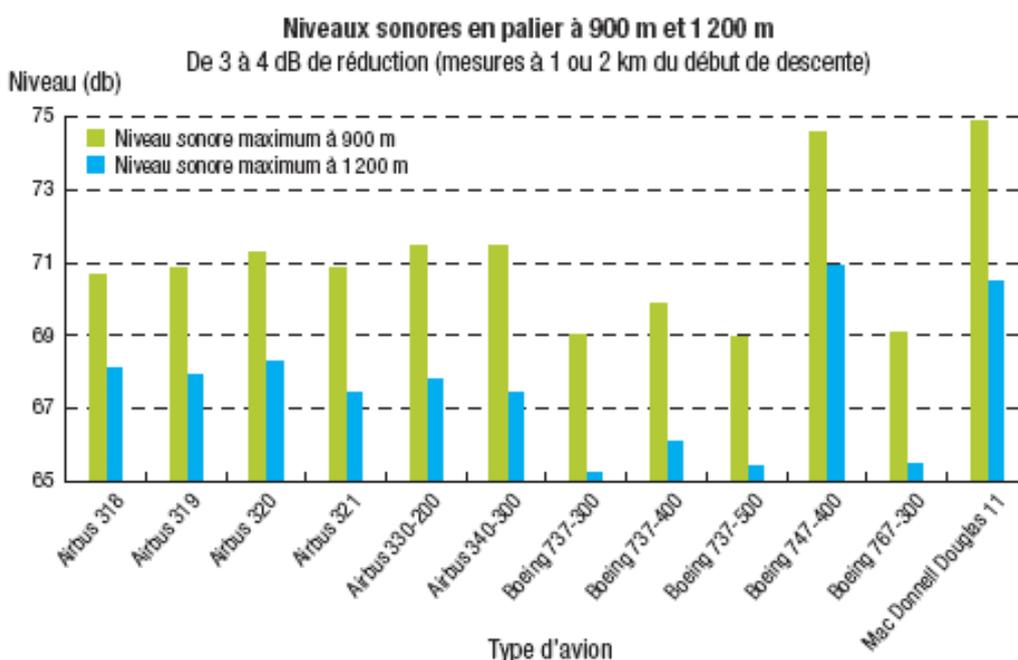
## I. Diminuer le bruit subi par les populations survolées

- Relèvement général de 300 mètres des altitudes d'arrivée des avions à destination de Paris-Orly, de Paris-Charles de Gaulle et de Paris- Le Bourget

En région parisienne, l'altitude à laquelle les avions amorcent leur atterrissage se situe actuellement entre 600 et 1 200 mètres selon les aéroports. **A compter du 17 novembre 2011, ces altitudes sont relevées de 300 m pour l'ensemble des avions à l'arrivée de la région parisienne.**

Cette mesure a reçu les avis favorables des commissions consultatives de l'environnement (CCE) des trois aéroports parisiens et de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), Elle permet :

- ✓ une réduction de **50% du bruit subi par les populations survolées** ;
- ✓ une baisse de **60% des personnes exposées à un bruit supérieur à 65 décibels**<sup>1</sup>. Elles passeront ainsi sur l'ensemble de la région parisienne de 217.000 à 86.000.



<sup>1</sup> Ex : le passage d'un gros camion génère un bruit de 90 décibels



**FAP : point final d'approche**

Avec le relèvement des altitudes d'arrivée, les avions amorceront leur descente 5 kilomètres plus tôt ce qui permettra à une part importante de la population d'être moins exposée au bruit.

Ce projet, qui conduit à réorganiser l'ensemble du dispositif de circulation aérienne en région parisienne, a été mené en concertation avec tous les acteurs concernés :

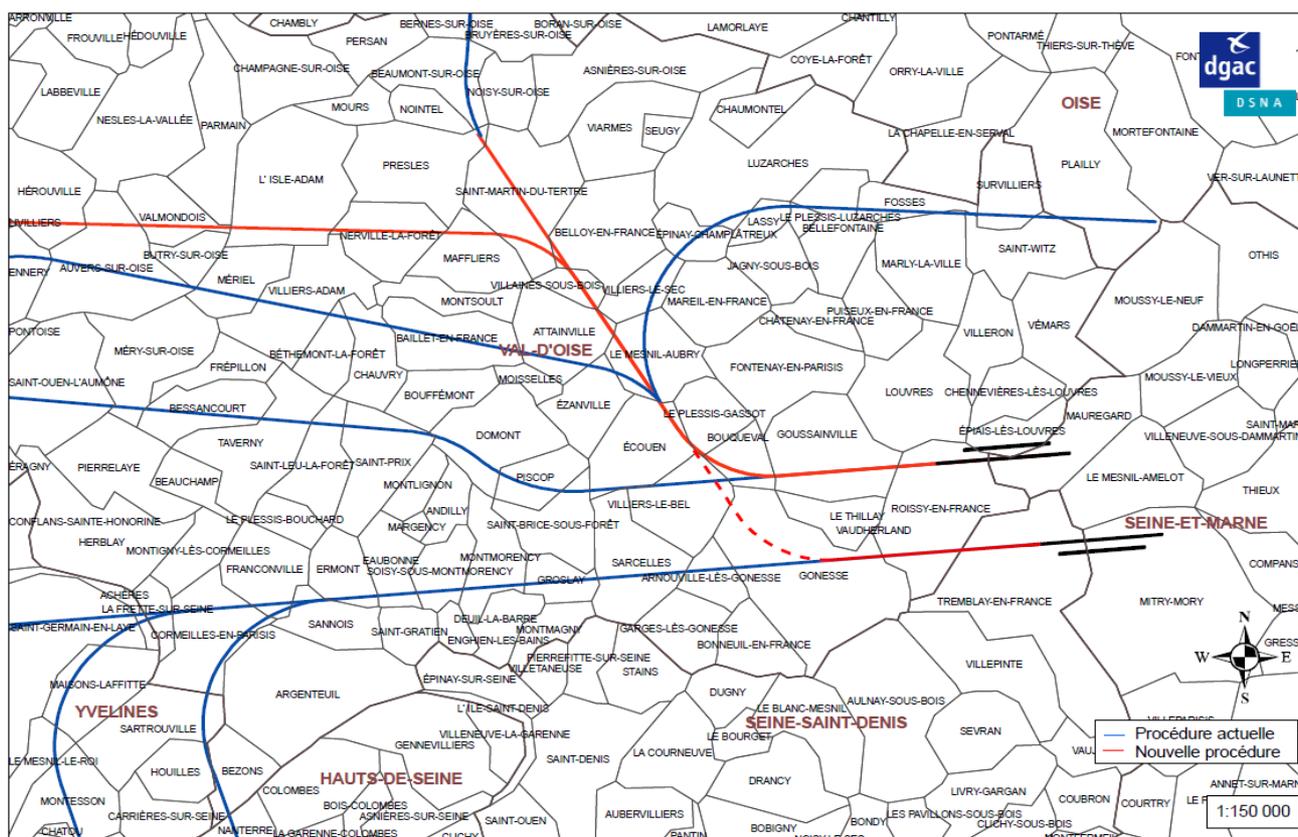
- ✓ **La Direction générale de l'aviation civile**, par l'intermédiaire des services de la navigation aérienne, a mené un important travail de simulation, qui a mobilisé une centaine de contrôleurs aériens. Elle a également formé l'ensemble des contrôleurs aériens de la région parisienne à ces nouvelles procédures.
- ✓ **Les compagnies aériennes** ont mis en place un programme de formation pour leurs pilotes ;
- ✓ **Les riverains des aéroports ont été consultés sur le projet par l'intermédiaire de deux enquêtes publiques menées autour d'Orly et de Roissy.**



## ➤ De nouvelles trajectoires pour éviter le survol des zones les plus urbanisées

La Direction générale de l'aviation civile va mettre en place d'un nouveau réseau de décollage face à l'ouest la nuit à Paris-CDG. Ce nouveau réseau évitera le survol des zones les plus densément peuplées du Val d'Oise, situées à l'Ouest de l'aéroport entre 0h et 5h. **Plus de 220 000 personnes résidant dans le Sud-Ouest de l'aéroport seront épargnées de survol. Lorsque cela est possible, les départs s'effectueront depuis le doublet Nord, qui permet de survoler 12 000 personnes en moins au Sud-Ouest de l'aéroport (commune de Gonesse).**

Ces nouvelles trajectoires de décollage en face à l'Ouest partiront vers le nord, quelle que soit la destination finale de l'avion et quel que soit la piste utilisée, puis vers l'Ouest, le Nord et l'Est en fonction de la destination de l'avion.



Ce réseau, qui permet une diminution significative des populations survolées, a obtenu un avis favorable de la commission consultative de l'environnement de Roissy en juillet 2011. **Sa mise en œuvre opérationnelle est prévue en mars 2012.**

Cette mesure combinée à celles du Grenelle de l'environnement, marque une étape majeure dans l'amélioration des conditions environnementales pour les riverains des zones les plus urbanisées du Val d'Oise, à l'Ouest de l'aéroport.

La DGAC étudiera en 2012 une possible amélioration de ce dispositif dans le cadre d'un nouveau codage des procédures de départs (navigation de précision) pour les communes du secteur de Fosses et Survilliers.

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

Le relèvement général de 300 mètres des altitudes en Île-de-France permet 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.

L'effort engagé sur ces descentes continues depuis une altitude de 1200 mètres se poursuivra depuis des altitudes plus importantes.

# Approche finale

## Plus haute et moins bruyante

### Relèvement du palier

Les avions ont quitté leur altitude de croisière et se trouvent en descente, sous guidage radar par les contrôleurs, pour se préparer à la phase finale de leur manœuvre, ils stabilisent leur vitesse à 180 nœuds (330 km/h), ainsi que leur altitude, puis, ils effectuent un palier d'au moins 30 secondes jusqu'à intercepter le faisceau de l'ILS, précédemment, le palier s'effectuait à 900 m d'altitude, avec la nouvelle procédure, il est relevé à 1200 m.

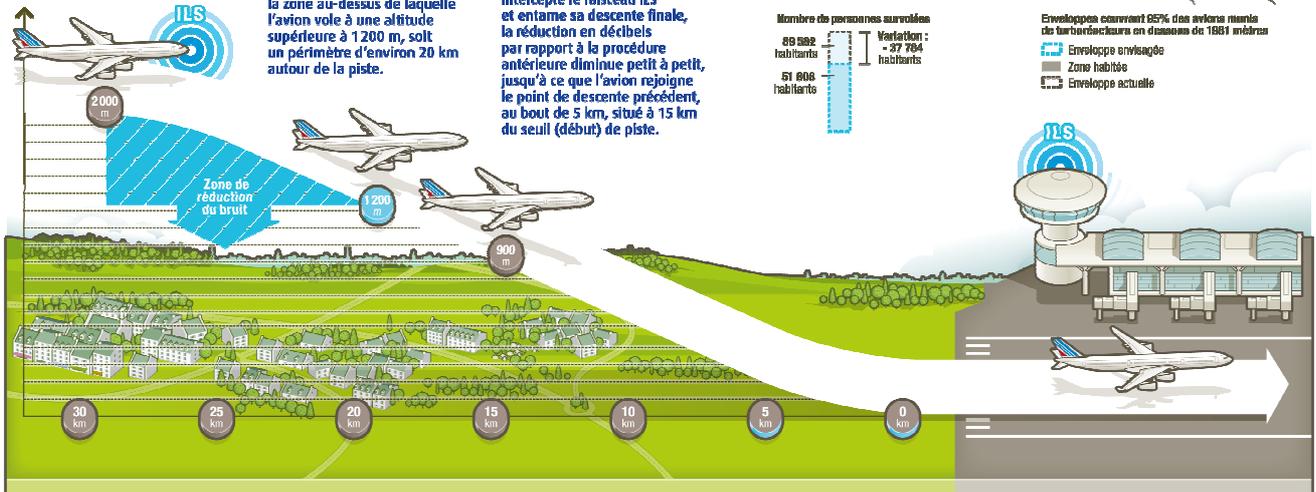
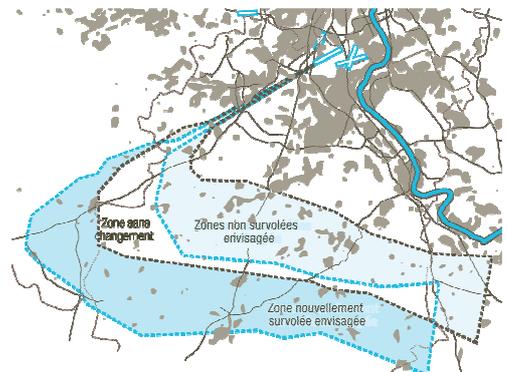
### Zone de réduction du bruit

Le point d'interception de l'ILS se trouve ainsi reculé de 5 km, comparé à la procédure antérieure, ce relèvement d'altitude du palier entraîne une réduction du bruit au sol de 3 à 4 décibels, soit 50% de l'énergie sonore en moins, cette réduction concerne toute la zone au-dessus de laquelle l'avion vole à une altitude supérieure à 1200 m, soit un périmètre d'environ 20 km autour de la piste.

### Descente finale

À partir du moment où l'avion intercepte le faisceau ILS et entame sa descente finale, la réduction en décibels par rapport à la procédure antérieure diminue petit à petit, jusqu'à ce que l'avion rejoigne le point de descente précédent, au bout de 5 km, situé à 15 km du seuil (début) de piste.

La carte illustre le déplacement de zones surveillées par les avions évoluant en dessous de 2000 m à destination d'Orly.



## II. Protéger les riverains du bruit

### ➤ **Prise en charge à 100 % des dépenses d'insonorisation des logements autour des aérodromes**

Le dispositif d'aide financière à l'insonorisation des locaux des riverains des aérodromes prévoyait jusqu'à ce jour une prise en charge de 80% à 95% des dépenses consacrées à l'insonorisation des logements, dans la limite d'un plafond.

**Ce dispositif d'aide à l'insonorisation est renforcé pour les deux prochaines années : les populations impactées bénéficieront désormais d'une prise en charge à 100% de leurs travaux d'insonorisation. Ce nouveau taux s'appliquera à compter de la date d'entrée en vigueur du décret et jusqu'au 31 décembre 2013.**

### ➤ **Une meilleure prise en compte des riverains d'aéroports**

**S'appuyant notamment sur les propositions contenues dans le rapport du député Didier Gonzales, de nouvelles mesures vont entrer en vigueur dans les prochains mois. Ces nouvelles mesures marquent un tournant majeur dans le dispositif.**

#### ✓ **Elargissement de la zone d'aide à l'insonorisation**

Actuellement, les riverains bénéficient de l'aide à l'insonorisation si leur logement est inclus dans le plan de gêne sonore (PGS)<sup>2</sup>. Ce plan est calculé par une modélisation du bruit basée sur l'estimation du trafic et du bruit de chaque avion. Pour certains secteurs hors PGS le bruit réel est nettement supérieur à celui calculé par la modélisation. L'amélioration du dispositif permettra à ces secteurs de bénéficier de l'aide à l'insonorisation après réalisation de mesures de bruits.

La DGAC expérimente cette extension autour d'Orly dans les quartiers des Bruyères à Sucy-en-Brie et du Hameau de la Brosse à Janvry.

#### ✓ **Protéger du bruit les crèches et les écoles quelle que soit leur date de construction**

Actuellement, le bénéfice de l'aide à l'insonorisation est réservé aux locaux construits avant la création de l'aéroport et la mise en place du Plan d'Exposition au Bruit. Cette condition reste la règle cependant une exception doit être faite pour les crèches et les écoles.

**L'école Paul Bert de Villeneuve-le-Roi va ainsi bientôt bénéficier de travaux d'insonorisation.**

#### ✓ **Réduction du délai de traitement des dossiers**

**L'objectif est de passer d'un délai de traitement d'un an à 3 ou 4 mois maximum.** Pour les dossiers simples à l'intérieur du Plan de Gêne Sonore<sup>3</sup>, l'exploitant d'aérodrome aura l'autorisation d'accepter un dossier sans passage au sein de la commission consultative d'aide aux riverains. La commission ciblera ainsi les dossiers les plus lourds en termes de nombre de logements concernés ou de montants financiers engagés.

---

<sup>2</sup> Le Plan de Gêne Sonore délimite des zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Cette aide ne peut-être allouée que sous certaines conditions. Seuls les 10 principaux aéroports sont dotés d'un PGS.

✓ **Revalorisation du plafond de l'aide**

Le plafond financier pris en compte pour le calcul de l'aide bénéficiant aux logements a été revalorisé en début d'année 2011 pour les postes de travaux identifiés comme particulièrement lourds :

- la ventilation dans le logement collectif (à raison de 1 000 € par logement en plus)
  - le traitement de la toiture par l'extérieur (complément à hauteur de 5 000 € par toiture).
- ✓ **Combiner le diagnostic acoustique et thermique au titre de l'aide à l'insonorisation**

L'aide financière à l'insonorisation n'a certes pas vocation à financer les travaux d'isolation thermique mais le diagnostic effectué en préalable à toute opération d'isolation peut comprendre simultanément les deux aspects sans surcoût significatif.

✓ **Mieux informer sur la situation du logement**

Des dispositions vont être adoptées pour que l'acte de vente ou le contrat de location mentionne le fait que le logement est situé dans le plan de gêne sonore, pour que le nouveau propriétaire ou locataire soit susceptible de bénéficier si nécessaire d'une aide financière à l'insonorisation.

✓ **Améliorer l'efficacité de l'aide**

Les modalités de versement de l'aide seront revues en concertation avec les exploitants d'aérodromes, gestionnaires de l'aide.

Pour garantir un meilleur rapport qualité-prix, le cadre juridique applicable sera modifié afin que les entreprises effectuant les études et opérations préalables aux travaux, celles assurant l'assistance à maîtrise d'ouvrage et celles exécutant les travaux, signent une charte qualité avec le gestionnaire de l'aide.

✓ **Rechercher une solution pour rendre pérenne le Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA)**

Créé le 1er janvier 2000, le FCNA est réservé aux communes dont le développement est contraint par la présence de l'aéroport. **Ce fonds permet aux communes concernées de bénéficier des retombées économiques positives de l'activité du transport aérien.** Il est alimenté pour moitié par une contribution volontaire d'Aéroports de Paris de 4,5 millions d'euros, et l'était également, jusqu'en 2009, par l'écêtement des fonds départementaux de la taxe professionnelle complétée pour Orly et Charles de Gaulle.

Depuis la réforme de la taxe professionnelle, la seconde partie de cette disposition a été maintenue par reconduction annuelle via une dotation de l'Etat. L'objectif est de mettre en place un nouveau dispositif financier afin de pérenniser cette ressource.

### III. Réduire le bruit à la source : interdiction des avions les plus bruyants la nuit à Paris-CDG

Les avions les plus bruyants<sup>4</sup>, seront interdits dès mars 2012 entre 22h00 et 6h00. **Cette mesure impacte principalement la flotte d'Airbus A310 et touche près de 1000 mouvements.**

A partir de 2014, toujours sur la plage 22h00-6h00, la restriction s'appliquera aux aéronefs dont la marge acoustique est comprise entre 8 et 10 EPNdB. Cette mesure impacte principalement les Fokker 27 et les autres A310 et concerne plus de 3000 mouvements qui sont les plus gênants et représentent 6% du trafic de nuit.

Avec ces restrictions d'exploitation ce sont **près de 30 000 personnes en moins qui seront exposées, la nuit, à un niveau de bruit moyen supérieur à 50 dB.**

---

<sup>4</sup> Dont la marge acoustique est inférieure à 8 EPNdB