



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**DIRECTION  
GÉNÉRALE  
DE L'AVIATION  
CIVILE**

# **PROJET DE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L ENVIRONNEMENT DE L'AERODROME DE PARIS-ORLY**

Réunion du 15 décembre 2020

# Sommaire

## 1. Cadre juridique et objectifs du PPBE

- A. Cartes stratégiques de bruit
- B. Plan d'action
- C. Indicateurs règlementaires

## 2. Cadre du projet de PPBE présenté

- A. Contexte de ce PPBE
- B. Calendrier d'élaboration et d'approbation

## 3. Mesures pour la période 2018-2023

- A. Mesures pour réduire le bruit à la source
- B. Mesures de gestion et contrôle de la politique de planification des sols
- C. Mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome
- D. Autres mesures

# 1. Cadre juridique et objectifs du PPBE

## A) Cartes stratégiques du bruit:

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement dispose que chaque État membre élabore pour chacun de ses aéroports civils recevant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements :

### 1° Des cartes stratégiques de bruit (CSB) :

= état des lieux avant mise en œuvre d'un plan d'action

Objectif : permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution en l'absence de mesures de lutte contre le bruit.

### 4 CSB réglementaires sont prévues :

- i) 2 cartes pour la situation de référence à court terme, de jour et de nuit (Lden et Lnight),
- ii) 2 cartes pour la situation dite « de long terme », de jour et de nuit, avant les nouvelles mesures de lutte contre le bruit

Ces cartes sont accompagnées de tableaux dénombrant les surfaces, logements et établissements scolaires et de santé exposés au bruit.

## **B) Plan d'action:**

La directive dispose que chaque Etat membre élabore également :

2° Un plan d'action découlant des CSB, dénommé « Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement » (PPBE).

Ses objectifs sont de :

- **prévenir** le bruit dans l'environnement et gérer les effets du bruit et les éventuels problèmes de bruit, en particulier en évaluant le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit défini et en recensant les mesures prévues pour maîtriser ces nuisances;
- **réduire**, si cela est nécessaire, les niveaux de bruit généré par les activités aériennes, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine;
- **préserver** la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante.

Le PPBE recense les actions prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les CSB, **notamment lorsque des valeurs limites fixées par la réglementation sont dépassées ou risquent de l'être :**

- **Situation passée** : actions déjà prises ou en cours de mise en œuvre **au cours des 10 dernières années** ;
- **Situation future** : nouvelles actions prévues par les autorités compétentes **pour la période de 5 ans à venir** à compter de l'entrée en vigueur du PPBE.

Ces mesures reposent en particulier sur la politique conduite en France depuis de nombreuses années pour limiter les nuisances sonores dues au trafic aérien. Elles s'articulent autour de l'« approche équilibrée » des nuisances sonores telle qu'énoncée par l'OACI (résolution A33/7), qui se décline comme suit :

- actions S : mesures pour réduire le bruit à la source (amélioration des performances acoustiques des moteurs)
- actions P : mesures de gestion et contrôle de la politique de planification des sols
- actions O : mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome
- actions R : restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources
- actions C : mesures de communication / formation / information / autres études
- actions A : tous les autres types d'actions qui ne rentrent pas dans les catégories précédentes.

## **C) Indicateurs réglementaires :**

Le PPBE comporte une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit supérieur aux valeurs limites fixées réglementairement (indice Lden égal à 55 dB pour le secteur aérien) et identifie les priorités pouvant résulter du dépassement de ces valeurs limites, les éventuels problèmes de bruit et les situations à améliorer.

**Deux indicateurs de bruit sont prévus par la directive européenne.**

**1° le « Lden » :**

- L pour *level*, et den pour *day-evening-night*
- Indicateur du niveau de bruit global utilisé pour qualifier l'exposition au bruit.
- Tient compte de compte de la gêne spécifiquement engendrée durant la soirée (18h-22h) et la nuit (22h-6h) ;
- 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 (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) ;

**2° le « Ln » :**

- L pour *level*, et n pour *night*
- Indicateur du niveau sonore moyen à long terme, visant à traduire la gêne sonore ressentie durant la nuit (22h-6h)
- Représente la composante « nuit » de l'indice Lden.

## 2. Cadre du projet de PPBE présenté



## A. Contexte de ce PPBE

Le PPBE transmis s'inscrit dans un calendrier européen.

Depuis 2007, les CSB doivent être produites tous les 5 ans. Les PPBE sont produits 1 an après les CSB.

Ainsi, le projet de PPBE proposé est celui de la 3<sup>ème</sup> échéance européenne. C'est pour cette raison que la période couverte démarre en 2018 pour se terminer en 2023.

Le PPBE de l'aérodrome de Paris-Orly (de la deuxième échéance européenne) a été approuvé par arrêté inter-préfectoral du 14 mars 2013.

## **B. Calendrier d'élaboration et d'approbation**

- Le projet de PPBE est élaboré par les services de l'État, à partir de l'état des lieux établi au travers des CSB annexées.
- Le projet est soumis à l'avis de la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport concerné : [mi-janvier 2021](#)
- Le projet est mis à la disposition du public dans les départements d'implantation de l'aéroport (art. R.572-9 du code de l'environnement) pendant 2 mois afin de recueillir ses observations (publicité légale 15 jours avant le début de la consultation du public): [mars/avril 2021](#)
- A l'issue de la consultation, si nécessaire, le projet de plan est modifié pour tenir compte des observations du public. L'ensemble des observations, ainsi qu'une note de synthèse exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée, sont rendus publics.
- Le projet ainsi modifié est publié par arrêté interpréfectoral et constitue le PPBE. Il est annexé au rapport de présentation du PEB en vigueur (tout comme les CSB, qui sont également publiées par arrêté interpréfectoral).

# 3. Mesures pour la période 2018-2023

## A) Mesures pour réduire le bruit à la source:

	ACTION	PORTEUR	Quand
S1	Participation de la DGAC au sein du Comité pour la Protection de l'Environnement de l'Aviation (CAEP) afin de faire évoluer les normes de certification acoustique édictées par l'OACI	DGAC	Continu
S2-1	Poursuite de la modulation des redevances d'atterrissage pour inciter les compagnies aériennes à renouveler leurs flottes avec des avions plus performants du point de vue acoustique.	ADP	Continu
S2-2	Révision de la classification des aéronefs en groupes acoustiques	DGAC	2021

## **B) Mesures de gestion et contrôle de la politique de planification des sols:**

	<b>ACTION</b>	<b>PORTEUR</b>	<b>Quand</b>
P1	Information concernant les nouveaux arrivants dans les PEB	État	2019
P2	Etude sur le rétablissement de la zone C et l'instauration d'une zone D dans le PEB d'Orly	État	2020-2021
P3	Modification juridique éventuelle pour la mise en œuvre du rétablissement de la zone C et l'instauration d'une zone D dans le PEB d'Orly	État	2021-2022
P4	Poursuite du programme d'aide à l'insonorisation	État, ADP, compagnies	Continu
P5	Organisation des réunions périodiques de la CCAR	État	Continu
P6	Réalisation d'une étude relative aux modalités de mise en œuvre effective du rachat de logements dans la zone I du PGS	PRIF et Préfecture Val-de-Marne	2023
P7	Informers les riverains de l'existence d'aide à l'insonorisation	ADP	À partir de 2019
P8	Amélioration de la qualité de service et enquête de satisfaction auprès des bénéficiaires des aides à l'insonorisation	ADP	À partir de 2019

## C) Mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome :

	ACTION	PORTEUR	Quand
O1-1	Mise en service d'une nouvelle procédure satellitaire au départ de l'aéroport de Paris-Orly en pistes 06/07, visant à résoudre les problèmes de sécurité, réduire la dispersion des trajectoires et permettre un survol plus systématique des zones moins densément peuplées (dont la forêt de Sénart)	DGAC/DSNA	2018
O1-2	Campagne de mesures sonores in situ afin de nourrir le dialogue et d'évaluer les impacts liés à la modification du dispositif de circulation aérienne	DGAC/DSNA	2019 et 2020
O2	Études complémentaires en vue de réduire les nuisances sonores au départ en pistes 06/07 Optimisation des profils verticaux au départ. Cette mesure concerne les phases de départ et consiste à trouver le meilleur compromis entre l'impact bruit au sol et les émissions gazeuses en vol.	DGAC/DSNA	2020
O3-1	Réduction des nuisances sonores à l'arrivée par la mise en œuvre de procédure de descentes continues	DGAC/DSNA	continu
O3-2	Lancement d'une étude sur la généralisation des descentes continues	DGAC/DSNA	A partir de 2020
O4	Sorties de traînées des aéronefs	DGAC/DSNA	2020

## D) Autres mesures:

### ➤ Suivi de restrictions :

	ACTION	PORTEUR	Quand
R1	Suivi du respect du couvre-feu nocturne en place pour les aéronefs équipés de turboréacteurs, aucun décollage programmé entre 23h15 et 06h00 et aucun atterrissage programmé entre 23h30 et 06h15	État	2019
R2	Suivi du respect du plafonnement des créneaux annuels (250 000)	État	2019
R3	Étude d'impact selon l'approche équilibrée	DGAC et ADP	2020/2021
R4	Vérification du respect des trajectoires (VPE)	DGAC (DSAC Nord)	continu

➤ Informations et études:

	<b>ACTION</b>	<b>PORTEUR</b>	<b>Quand</b>
C1	La commission consultative de l'environnement (CCE), instance de concertation entre les acteurs	Préfecture du Val-de-Marne/DGAC/ADP	Continu
C2	Accueil des riverains dans la maison de l'environnement	ADP	Continu
C3	Maintien et refonte du site entrevoisins.org	ADP	2020 et en continu
C4	Actions d'information spécifiques : travaux de reconstruction de la piste 3 de Paris-Orly	ADP	2019
C5	Bulletin d'information du trafic aérien en Ile-de-France - Maintien du dispositif	DGAC/DSNA	Continu
C6	Consultation des trajectoires au travers de l'application informatique VITRAIL (Visualisation des trajectoires des avions et des informations en ligne)	ADP	fin 2018
C7	Big Data-FEAT - Mise en ligne d'une application web de visualisation dynamique et interactive des conditions de survol ouverte au public	DGAC/DSNA	2021
C8	Visualisation de trajectoires lors d'une journée type - Maintien du dispositif jusqu'en 2021 (en lien avec C7)	DGAC/DSNA	sans objet
C9	Mesures de bruit - Renforcement du réseau de mesures de bruit	ADP	2021/2022
C10	Renforcement de SURVOL - Collaboration Bruitparif – Echanges de données de mesures de bruit	DGAC/ADP	Continu
C11	Études technico financières du rallongement de piste 07/25 vers l'ouest	ADP DGAC	2022