Aérodrome de Paris-Le Bourget

Cartes stratégiques de bruit et plan de prévention du bruit dans l'environnement

Données, objectifs et mesures prévus aux articles 3 et 5 du décret n°2006-361 du 24 mars 2006

Sommaire

GLOSSAIRE **4**

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE **5**

1 CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE **7**

1.1 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE EUROPÉEN 7
1.2 LA RÉGLEMENTATION FRANÇAISE 7

2 PRÉSENTATION DE L'AÉRODROME DE PARIS-LE BOURGET **8**

2.1 SITUATION DE L'AÉROPORT 8
2.2 LE TRAFIC 9
2.3 L'ENVIRONNEMENT 9

3 MESURES ADOPTÉES POUR LUTTER CONTRE LES NUISANCES SONORES **10**

3.1 LES MESURES CONCERNANT L'EXPLOITATION DE LA PLATE-FORME 10
3.2 PLANIFICATION ET GESTION DE L'UTILISATION DES SOLS 10
3.2.1 Maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports 10
3.2.2 Le dispositif d'aide à l'insonorisation 13
3.3 LE RENFORCEMENT DE L'INFORMATION DES RIVERAINS ET DE LA CONCERTATION ENTRE LES ACTEURS 15
3.3.1 La commission consultative de l'environnement 15
3.3.2 L'information sur le bruit et les trajectoires des aéronefs 16
3.3.3 La présentation des flux de trajectoires en région parisienne 16
3.4 LE DISPOSITIF DE SANCTIONS 17

4 LA CARTOGRAPHIE STRATÉGIQUE DU BRUIT **18**

4.1 MÉTHODOLOGIE D'ÉLABORATION 18
4.2 RÉSULTATS DE LA CARTOGRAPHIE STRATÉGIQUE DU BRUIT 18
4.2.1 Estimation des superficies exposées (en ha) 18
4.2.2 Estimation de la population vivant dans des bâtiments d'habitation 19
4.2.3 Estimation du nombre d'établissements d'enseignement et de santé 20

5 OBJECTIFS ET MESURES PRÉVUES POUR LUTTER CONTRE LES NUISANCES SONORES **21**

5.1 MAÎTRISER L'URBANISATION AUTOUR DE L'AÉROPORT 21
5.1.1 Examiner régulièrement la pertinence du PEB et le réviser le cas échéant 21
5.1.2 Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport 21
5.2 METTRE EN PLACE L'INSONORISATION 21
5.2.1 Poursuivre l'amélioration du dispositif 21
5.2.2 Améliorer l'information 22
5.3 DÉVELOPPER LES PROCÉDURES DE VOL À MOINDRE BRUIT 22
5.3.1 Relever les altitudes d'approches 22
5.4 SURVEILLER L'ÉVOLUTION DU BRUIT 22
5.4.1 Développer le réseau de monitoring du bruit 22
5.4.2 Publier tous les ans les Courbes d'environnement sonore (CES) 23
5.4.3 Suivre les études SURVOL et DEBATS 23
5.5 PRIVILÉGIER LA CONCERTATION 24

6 ACCORDS DES AUTORITÉS OU ORGANISMES COMPÉTENTS POUR DÉCIDER ET METTRE EN ŒUVRE LES MESURES PRÉVUES **26**

Annexe 1 : Carte stratégique de bruit en L_{den}, pour la situation de référence (2012) 28
Annexe 2 : Carte stratégique de bruit en L_{den}, pour la situation de long terme 29
Annexe 3 : Carte stratégique de bruit en L_{night}, pour la situation de référence (2012) 30
Annexe 4 : Carte stratégique de bruit en L_{night}, pour la situation de long terme 31
Annexe 5 : Arrêté du 15 février 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget (Seine-Saint-Denis) 32

Glossaire

ADP : Aéroports de Paris

ACNUSA : Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires

ARS : Agence Régionale de Santé

CCE : Commission Consultative de l'Environnement

CCAR : Commission Consultative d'Aide aux Riverains

Créneaux horaires : autorisation d'utiliser toutes les infrastructures aéroportuaires à une date et une heure précises, aux fins d'atterrissages ou de décollage ; droit d'usage octroyé aux transporteurs aériens.

DDT : Direction départementale des territoires

DGAC : Direction générale de l'aviation civile

Emport : charge en nombre de passagers ou de tonnes de fret

MMD : Masse maximale au décollage

Monitoring : opération consistant à suivre méticuleusement le fonctionnement d'un système, d'un processus, en temps réel ; dans le contexte du PPBE, surveillance de l'évolution du bruit

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

PEB : Plan d'Exposition au Bruit

PGS : Plan de Gêne Sonore

PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

QFU : orientation magnétique de la piste en degré par rapport au nord magnétique en tournant dans le sens horaire

TGAP : Taxe Générale sur les Activités Polluantes

TNSA : Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes

UT DRIEA : Unité territoriale de la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement

Résumé non technique

La lutte et la protection contre le bruit entrent dans le cadre de la politique communautaire pour la protection de la santé et de l'environnement. La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a ainsi pour objectif d'éviter, de prévenir et de réduire les effets nuisibles du bruit dans l'environnement.

A ce titre, elle fixe un cadre commun et harmonisé pour la cartographie du bruit, en définissant des méthodes d'évaluation, des indicateurs et des critères afin de procéder à des comparaisons. Elle énonce la nécessité de définir des « valeurs limites » de bruit, de réaliser une cartographie stratégique du bruit et d'établir des plans d'actions – dénommés Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) - portant sur les mesures à prendre dans les zones soumises à un bruit dépassant ces valeurs limites.

La transposition de la directive 2002/49/CE dans le droit français est intervenue avec l'ordonnance n°2004-1199 du 12 novembre 2004 et a intégré les dispositions relatives à l'évaluation du bruit dans l'environnement dans les articles L. 572-1 et suivants du code de l'environnement. Les dispositions concernant les aérodromes ont été insérées directement dans le code de l'urbanisme (article R. 147-5-1). Ainsi, pour les aérodromes, les cartes stratégiques de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) devront figurer en annexe du rapport de présentation du plan d'exposition au bruit (PEB).

La réduction du bruit autour des grands aérodromes repose sur les quatre piliers de l'approche équilibrée :

- la réduction du bruit à la source permis par les progrès technologiques et la modernisation des flottes ;
- les mesures d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de construction ;
- les procédures de vol à moindre bruit ;
- les restrictions d'exploitation.

Le concept d'approche équilibrée est issu des travaux de l'OACI. Il a été repris dans la directive européenne 2002-30 du 26 mars 2002. Il instaure une méthode commune pour traiter la réduction des nuisances sonores sur les grands aéroports européens.

Ce sont ces quatre grandes catégories de mesures qui sont mises en œuvre à Paris-Le Bourget pour améliorer l'environnement sonore de la plate-forme. Elles sont décrites dans le présent plan d'action.

Mesures	Organismes concernés
Maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport : • Établir le plan d'exposition au bruit ; • Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport.	DGAC Préfectures DDT, UT DRIEA Mairies
Mettre en place l'insonorisation : • Faire connaître le dispositif ; • Mettre en place des campagnes d'information.	DGAC ADP
Développer les procédures de vol à moindre bruit : • Relever les altitudes d'approche ;	DGAC
Surveiller l'évolution du bruit : • Développer le réseau de monitoring du bruit ; • Publication annuelle des courbes d'environnement sonore ; • Suivre les études SURVOL et DEBATS.	ADP DGAC Préfecture de Région Île-de-France
Privilégier la concertation	Préfectures DGAC ADP

1 Contexte réglementaire

1.1 Le cadre réglementaire européen

La lutte et la protection contre le bruit entrent dans le cadre de la politique communautaire pour la protection de la santé et de l'environnement, le bruit étant identifié comme l'un des principaux problèmes environnementaux qui se posent en Europe.

La directive européenne 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 a ainsi pour objectif d'établir une approche commune pour éviter, prévenir et réduire les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement.

A ce titre, elle fixe un cadre commun et harmonisé pour la cartographie du bruit, en définissant des méthodes d'évaluation, des indicateurs et des critères afin de procéder à des comparaisons. Elle énonce en effet la nécessité de définir des « valeurs limites » de bruit, de réaliser une cartographie stratégique du bruit et d'établir des plans d'actions portant sur les mesures à prendre en priorité dans les zones soumises à un bruit dépassant ces valeurs limites.

La cartographie stratégique du bruit et les plans d'actions associés doivent être établis pour les grandes agglomérations et les grandes infrastructures de transport, telles que les grands axes routiers, les grands axes ferroviaires et les grands aéroports.

1.2 La réglementation française

La transposition de la directive 2002/49/CE dans le droit français est intervenue avec l'ordonnance n°2004-1199 du 12 novembre 2004, ratifiée par la loi n°2005-1319 du 26 octobre 2005, et a intégré les dispositions relatives à l'évaluation du bruit dans l'environnement dans les articles L. 572-1 et suivants du code de l'environnement.

Le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 et l'arrêté du 4 avril 2006 ont ensuite précisé les modalités d'établissement des cartes de bruit et plans de préventions du bruit dans l'environnement.

En particulier, les dispositions concernant les aérodromes ont été insérées directement dans le code de l'urbanisme (article R. 147-5-1). Ainsi, pour les aérodromes, les cartes stratégiques de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement devront figurer en annexe du rapport de présentation du plan d'exposition au bruit.

2 Présentation de l'aérodrome de Paris-Le Bourget

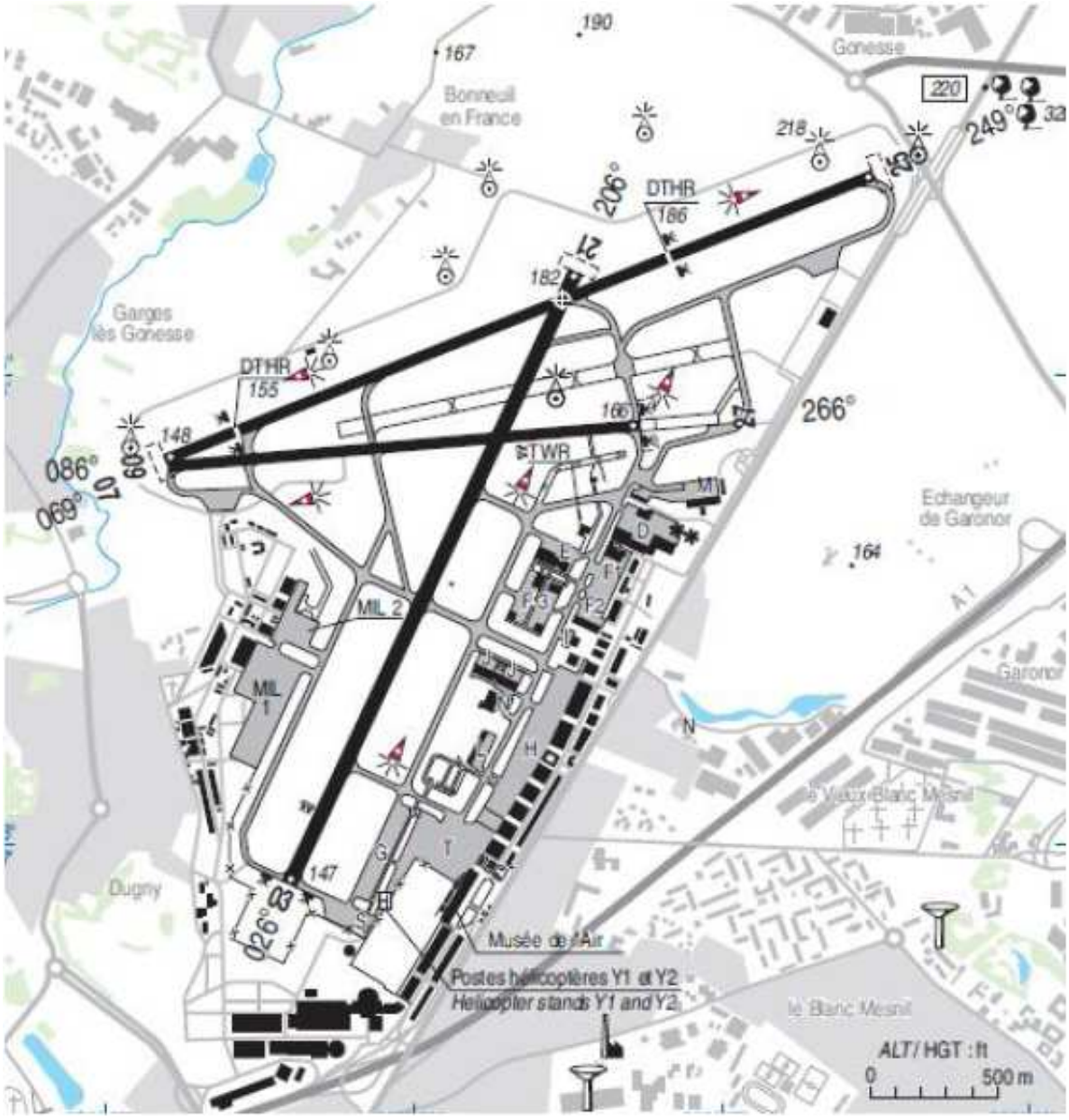
2.1 Situation de l'aéroport

L'aéroport de Paris-Le Bourget, ouvert depuis 1919, est situé à 6,5 km au nord de Paris, sur 2 départements et 4 communes : Le Bourget et Dugny pour la Seine-Saint-Denis et Bonneuil-en-France et Gonesse pour le Val-d'Oise. Son emprise est de 553 ha.

Son exploitation et sa gestion sont assurées depuis 1946 par Aéroports de Paris, établissement public devenu société anonyme le 22 juillet 2005.

La plate-forme possède trois pistes opérationnelles :

- une piste orientée 09/27 d'une longueur de 1 845m et d'une largeur de 45m ;
- une piste orientée 07/25 d'une longueur de 3 000m et d'une largeur de 45m ;
- une piste orientée 03/21 d'une longueur de 2 665m et d'une largeur de 60m.



2.2 Le trafic

L'aérodrome de Paris-Le Bourget a accueilli un trafic d'environ 59 000 mouvements commerciaux en 2011 et de 55 993 mouvements en 2012. Cela représente une augmentation du trafic en mouvements de 4,5 % entre 2010 et 2011 et une baisse de 5% entre 2011 et 2012.

2.3 L'environnement

L'aéroport est implanté dans un environnement fortement urbanisé et tout particulièrement à l'ouest de la plate-forme. De nombreux projets de développement urbain sont actuellement à l'étude, notamment dans le cadre du schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF). La nécessité d'instaurer un dialogue entre les différents acteurs est donc essentielle.

La synthèse du projet Grand Paris et du projet Arc Express, issue de la concertation entre l'État et la Région, a abouti à un projet commun pour ce qui est de la desserte en proche banlieue, notamment la banlieue Nord.

Une station du prolongement de la ligne de métro automatique 14 vers CDG est prévue à l'aéroport du Bourget. Les projets de l'État et de la Région visent à faire de la Seine-Saint-Denis, et particulièrement de la zone située entre Saint Denis et le Bourget, un pôle de développement des technologies modernes. La zone du Bourget sera dédiée à l'aéronautique par le développement des sous-traitants, du musée de l'air et de l'espace, et de l'aviation d'affaires.

3 Mesures adoptées pour lutter contre les nuisances sonores

Depuis la création de l'aérodrome de Paris-Le Bourget, la lutte contre les nuisances sonores a fait l'objet d'un certain nombre de mesures, dont notamment des mesures touchant à l'exploitation de la plate-forme, l'instauration récente d'un dispositif d'aide à l'insonorisation des logements des riverains et le renforcement de l'information des riverains et de la concertation entre les acteurs.

3.1 Les mesures concernant l'exploitation de la plate-forme

En 1997, un arrêté de restrictions d'exploitation a été pris pour contraindre l'exploitation de la plate-forme de Paris-Le Bourget. Cet arrêté a été abrogé et remplacé par l'arrêté du 15 février 2011 qui prévoit les mesures suivantes :

- aucun avion à hélices de masse maximale au décollage supérieure à 9 tonnes non-conforme aux normes énoncées dans le chapitre 3 de l'annexe 16 de l'OACI peut atterrir entre 23h 30 et 6h 15 et quitter son point de stationnement entre 23h 15 et 6h, pour décoller ;
- aucun turboréacteur ne peut quitter son point de stationnement entre 22h 15 et 6h, en vue d'un décollage ;
- aucun turboréacteur non-conforme aux normes énoncées dans le chapitre 3 de l'annexe 16 de l'OACI ne peut atterrir entre 23h 30 et 6h 15.

3.2 Planification et gestion de l'utilisation des sols

3.2.1 Maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports

La maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports constitue un enjeu majeur pour éviter que de nouvelles populations ne soient soumises aux nuisances sonores. A cette fin, des outils réglementaires ont été mis en place depuis le début des années 1970.

Les dispositions législatives ont ensuite été introduites dans le code de l'urbanisme par la loi n°85-696 du 11 juillet 1985 sur l'urbanisme au voisinage des aéroports (codifiée dans les articles L. 147-1 à L. 147-8 du code de l'urbanisme).

Malgré l'obligation imposée par la réglementation, l'aérodrome de Paris-Le Bourget n'a jamais été doté d'un plan d'exposition au bruit (PEB). La procédure actuellement en cours devrait permettre d'approuver le PEB en 2015.

⇨ Objectifs du PEB

Ainsi, l'aérodrome de Paris-Le Bourget va être doté d'un plan d'exposition au bruit qui est un document d'urbanisme visant à éviter que de nouvelles populations ne viennent s'installer dans des zones touchées par les nuisances sonores générées par l'activité de l'aéroport. Il délimite aux abords de l'aérodrome quatre zones de bruit dont trois zones à l'intérieur desquelles des interdictions et contraintes d'urbanisation sont imposées. C'est un document opposable aux tiers, annexé au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur, à la carte communale, aux schémas de cohérence territoriale et aux schémas de secteur, tous ces documents devant être compatibles avec le PEB.

⇨ Méthodes d'élaboration

Les modalités d'élaboration du PEB sont fixées par les articles R. 147-1 à R. 147-11 du code de l'urbanisme. L'élaboration d'un PEB doit tenir compte de l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome (conditions d'utilisation des infrastructures, procédures de navigation aérienne, nombre de mouvements, caractéristiques des flottes exploitées, répartition du trafic dans la journée).

Ces hypothèses se fondent sur les données actuelles et les perspectives envisageables au moment où le PEB est élaboré. Tous les cinq ans au moins, la CCE doit examiner la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision.

En application de l'article R. 147-1 du code de l'urbanisme, l'indice désormais utilisé pour élaborer le PEB est l'indice $\mathbf{L_{den}}$. L'indice L_{den} est un indicateur intégré qui 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. En effet, 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.

⇨ Délimitation des zones de bruit du PEB

L'article R. 147-2 du code de l'urbanisme fixe les limites des quatre zones du PEB comme suit :

- la zone A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70,
- La zone de bruit fort B est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe d'indice L_{den} 62. Toutefois, pour les aérodromes mis en service avant la publication du décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est comprise entre 65 et 62.
- la zone C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 57 et L_{den} 55,
- Pour les aérodromes mentionnés à l'article R. 147-1-1, la zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 et 52.
- Pour les aérodromes militaires figurant sur une liste fixée par arrêté du ministre de la défense, les dispositions de l'article R. 147-1-1 ne s'appliquent pas. Pour ces aérodromes, la zone de bruit fort B est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone A et la courbe correspondant à une valeur d'indice L_{den} choisie entre 68 et 62. La zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 64 et 55.

- la zone D est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50.

Pour Paris-Le Bourget, les valeurs des indices retenues pour déterminer les limites extérieures des zones B et C ont été fixées dans le projet de **PEB aux L_{den} 62 pour la zone B et L_{den} 57 pour la zone C.**

⇨ Règles d'urbanisme applicables

De manière générale, les constructions à usage d'habitation sont interdites dans les zones du PEB, sauf pour les exceptions suivantes :

- dans les zones A et B, considérées comme des zones de bruit fort, seuls peuvent être autorisés les logements et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales admises dans la zone et les constructions nécessaires à l'activité agricole ;
- à l'intérieur de la zone C, considérée comme une zone de bruit modéré, seules les constructions individuelles non groupées sont en outre autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur ;
- également en zone C, les plans d'exposition au bruit peuvent par ailleurs délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores ; ces secteurs peuvent également être délimités postérieurement à l'approbation du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral et après enquête publique ;
- dans les zones A, B et C, la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée et la reconstruction sont admises à condition qu'elles n'impliquent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.

La zone D, instaurée par la loi du 12 juillet 1999, n'impose aucune restriction à l'urbanisme.

Toutes les constructions autorisées dans ces 4 zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcées prévues à l'article L.147-6 du code de l'urbanisme, à la charge du constructeur. Tout contrat de location de biens immobiliers situés à l'intérieur d'une des zones du PEB doit préciser de manière claire la zone de bruit où se situe le bien. En outre, dans ces zones, tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

Toutefois, la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové prévoit notamment dans son article 166 que :

> *« I. – Les contrats de développement territorial, prévus par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, peuvent, pour répondre aux enjeux spécifiques de renouvellement urbain qu'ils identifient et dans un but de mixité sociale et d'amélioration de la qualité de vie des populations, prévoir des opérations de réhabilitation ou de*

réaménagement urbain en zone C des plans d'exposition au bruit. Par dérogation à la condition posée par le 5° de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme, ces opérations peuvent entraîner une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores, sans toutefois qu'il puisse s'agir d'une augmentation significative.

Le contrat de développement territorial précise alors le contenu de ces opérations et délimite les périmètres concernés. Il définit des mesures de suivi des opérations, au regard notamment de l'augmentation de la population, précise l'augmentation de la capacité de logement résultant de ces opérations et prévoit des mesures permettant de limiter l'impact des nuisances sonores sur la qualité de vie des populations exposées.

II. – Le contrat de développement territorial est révisé dans les conditions prévues à l'article 15 du décret n°2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial prévus par l'article 21 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris pour inclure les dispositions mentionnées au I du présent article. Ces dernières ne peuvent être incluses que dans les contrats de développement territorial conclus ou révisés au plus tard un an après la promulgation de la présente loi ».

⇨ **Le projet de PEB**

La carte des zones de bruit a été réalisée sur la base d'une hypothèse de trafic de 90 000 mouvements à long terme (2032), de 71 000 mouvements à moyen terme (2022), et de 60 000 mouvements à court terme (2014).

Le projet de PEB couvre une superficie de 1 044 ha si l'on considère uniquement les zones A, B et C sur lesquelles des restrictions à l'urbanisation sont imposées et 3 599 ha si l'on prend en compte aussi la zone D.

Le nombre total de logements inclus jusqu'aux limites de la zone C du PEB, sur la base des données IAURIF 2008, est estimé à 3 842 logements pour 9 618 habitants.

Avec la zone D, le nombre total de logements est de 44 088 logements pour 114 019 habitants.

Au total, 114 019 personnes sont concernées par le projet de PEB de Paris-Le Bourget.

3.2.2 Le dispositif d'aide à l'insonorisation

Un dispositif d'aide financière à l'insonorisation des locaux des riverains d'aérodromes existe depuis les années 1990, suite à sa création par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 modifiée relative à la lutte contre le bruit. Il a été généralisé par la loi de finances pour 1999 à tous les aérodromes connaissant un trafic annuel supérieur à 20 000 mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage (MMD) d'au moins 20 tonnes. De 1999 à 2004, il a été financé par le volet « transports aériens » de la taxe sur les activités polluantes (TGAP) et, jusqu'en 2003, géré par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME).

Le dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains d'aérodromes est codifié aux articles L. 571-14 à L. 571-16, R. 571-66 à R. 571-69 et R. 571-81 à R. 571-90 du code de l'environnement. Sont concernés par ce dispositif :

- les aérodromes accueillant un trafic de plus de 20 000 mouvements d'aéronefs de plus de 20 tonnes lors de l'une des cinq années civiles précédentes. Ces aéroports sont actuellement au nombre de 11 : Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Toulouse-Blagnac et Strasbourg-Entzheim ;
- les aérodromes satisfaisant au double critère suivant : d'une part, un seuil spécifique d'activité (au moins 50 000 mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 2 tonnes lors de l'une des cinq années civiles précédentes) et, d'autre part, une zone de bruit commune (zone de plan d'exposition au bruit ou de plan de gêne sonore) avec un aérodrome relevant du dispositif d'aide à l'insonorisation au titre du critère indiqué ci-dessus. L'aéroport de Paris-Le Bourget est aujourd'hui le seul à remplir cette nouvelle condition.

Ce dispositif est désormais financé par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), taxe acquittée par les compagnies pour tout décollage d'un appareil de masse maximale au décollage supérieure à 2 tonnes ; le produit de la taxe est directement affecté, par aérodrome, au financement de l'aide aux riverains et est reversé à l'exploitant de l'aérodrome, qui assure la gestion de l'aide et décide de son attribution sur avis de la commission consultative d'aide aux riverains.

Outre le financement de l'aide aux riverains, la TNSA joue également un rôle incitatif en faveur du renouvellement des flottes et de l'utilisation de créneaux de jour de préférence aux créneaux de soirée ou de nuit. En effet, elle constitue une application du principe pollueur-payeur, sa valeur variant dans une proportion de 1 à 6 voire 10 selon que l'aéronef décolle de jour, en soirée ou de nuit, et dans une proportion de 1 à 24 selon la classification acoustique de cet aéronef.

Applicable sur les 12 plus grands aérodromes français, le dispositif d'aide à l'insonorisation concerne les logements, les établissements d'enseignement et les locaux à caractère sanitaire ou social qui sont situés à l'intérieur du périmètre défini par le plan de gêne sonore (PGS) de l'aérodrome et qui ont été construits à l'extérieur du PEB en vigueur au moment de leur construction.

Le dispositif d'aide fait l'objet d'améliorations constantes.

Ainsi en 2009, un décret et un arrêté du 9 juin ont porté le taux de l'aide de 80% à 95% en cas d'opérations d'insonorisation groupant plusieurs logements. Puis le décret n° 2011-1948 du 23 décembre 2011 a permis d'appliquer un taux généralisé de 100% non plus seulement aux locaux d'enseignement ou à caractère sanitaire ou social, mais également à l'ensemble des logements, et ce pour toute demande déposée jusqu'au 31 décembre 2013.

Un nouveau décret publié au début de l'année 2014 a prolongé le taux généralisé de 100 % jusqu'au 31 décembre 2014.

Par ailleurs, le décret n° 2010-543 du 25 mai 2010 a prévu un mécanisme par lequel les riverains peuvent percevoir l'aide à laquelle ils ont droit avant de payer les sommes dues aux entreprises qui ont réalisé les travaux d'insonorisation chez eux. Ce système vise à attirer dans le dispositif des personnes qui souhaiteraient bénéficier de l'aide à l'insonorisation, mais qui ne

peuvent assumer la situation de trésorerie résultant du décalage entre la dépense et la réception de l'aide.

Enfin, un arrêté du 23 février 2011 a augmenté l'enveloppe de l'aide, notamment pour faciliter la réalisation de postes de travaux particulièrement lourds tels que la ventilation dans l'habitat collectif ou le traitement de la toiture par l'extérieur.

Concernant spécifiquement l'aérodrome de Paris-Le Bourget, le plan de gêne sonore actuellement en vigueur a été approuvé par arrêté du 28 décembre 2011 ; les limites de ses zones I, II et III sont constituées par les courbes de l'indice L_{den} correspondant respectivement à 70, 65 et 55 dB(A) ; il englobe 14 920 logements.

Le montant des recettes de TNSA perçues au titre de l'aérodrome s'est élevé en 2012 à 475 K€ et en 2013 à 570 K€.

La commission consultative d'aide aux riverains est réunie tous les 3 mois sous la présidence du préfet de Seine-Saint-Denis ou de son représentant.

Depuis le début du dispositif, 455 logements autour de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Le Bourget ont été insonorisés grâce au dispositif d'aide financière, pour un montant total de l'ordre de 6,2 millions d'euros.

3.3 Le renforcement de l'information des riverains et de la concertation entre les acteurs

3.3.1 La commission consultative de l'environnement

L'instance de concertation dévolue à l'environnement est la commission consultative de l'environnement (CCE). Elle trouve sa source dans la loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes. Les CCE ont fait l'objet d'un décret spécifique du 21 mai 1987 et leurs compétences ont été étendues par la loi du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires). Les dispositions relatives aux CCE se trouvent dans les articles L. 571-13 et R. 571-70 à R. 571-80 de ce code.

Des CCE sont obligatoirement créées pour les aérodromes principaux, dont Paris-Le Bourget, pour lesquels l'ACNUSA a une compétence étendue de par la loi.

La CCE réunit autour du préfet les parties prenantes intéressées par toutes les questions qui concernent l'impact environnemental de l'activité aéroportuaire. Elle est composée de trois collèges, les élus, les associations de riverains et de protection de l'environnement, et les professionnels du secteur aéronautique, exploitant ou utilisateurs de la plate-forme. Les textes relatifs aux CCE précisent en particulier que la CCE est consultée « sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement » et « qu'elle peut, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions ». Elle peut également rédiger des documents qui formalisent des engagements en vue de la maîtrise des nuisances.

La CCE est obligatoirement consultée au cours des processus d'élaboration des principaux documents de planification relatifs au bruit (PEB et PGS) ou lorsqu'une procédure de modification des circulations aériennes est en cours. Enfin, elle peut créer en son sein un comité permanent « pour exercer tout ou partie » de ses compétences (obligatoire pour les aérodromes « acnusés »).

La CCE de l'aérodrome de Paris-Le Bourget a été créée par l'arrêté préfectoral n°2010-132 fixant la composition de la CCE de l'aérodrome du Bourget en date du 15 février 2010.

La CCE de l'aérodrome de Paris-Le Bourget se réunit au moins une fois par an.

3.3.2 L'information sur le bruit et les trajectoires des aéronefs

Le bulletin d'information du trafic aérien en Île-de-France présente des informations trimestrielles sur l'activité et les conditions d'exploitation des trois principaux aéroports parisiens : Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Il a été élaboré à partir des principales questions posées par les populations concernées par l'activité de ces aéroports.

Il est consultable sur le site internet de la DGAC (http://www.developpement-durable.gouv.fr/Bulletin-d-information-sur-le.html).

Il existe également une application informatique VITRAIL (visualisation des trajectoires des avions et des informations en ligne) développée par Aéroports de Paris. Ce système de visualisation des trajectoires aériennes permet aux personnes intéressées, et notamment aux riverains des aéroports, de consulter les trajectoires des avions ayant survolé la région parisienne.

Les informations recherchées sont visualisées avec un décalage de 30 minutes, sur un écran qui affiche, sur une carte, la trajectoire d'un appareil en indiquant son type et son altitude, ainsi que le niveau de bruit associé à son passage.

Vitrail est consultable à la Maison de l'Environnement et du Développement durable de Paris-Charles de Gaulle depuis 2005. Il est également consultable dans les collectivités d'Île-de-France qui en font la demande auprès de la direction des services de la Navigation aérienne. En 2012, quatre collectivités locales ou établissements intercommunaux sont équipées de l'outil VITRAIL : Colombes, Drancy, Livry-Gargan et Sannois.

3.3.3 La présentation des flux de trajectoires en région parisienne

La direction générale de l'Aviation civile a élaboré des outils qui permettent de visualiser le trafic aérien autour de grands aéroports, notamment Paris-Le Bourget. Ces outils sont disponibles sur le site internet de la DGAC (http://www.developpement-durable.gouv.fr/Journees-caracteristiques-trafic.html).

La visualisation des trajectoires pour des journées caractéristiques du trafic aérien en Ile-de France présente les cartes de survols pour une journée en configuration face à l'est et une journée en configuration face à l'ouest.

Les journées choisies, dites caractéristiques, sont des journées à fort trafic pendant lesquelles les procédures de circulation aérienne habituelles ont été utilisées.

Ces journées caractéristiques sont établies annuellement par la DGAC, elles contribuent à l'information du public sur les conditions de survols en région parisienne par les avions en provenance et à destination des aéroports de Paris-Roissy Charles-de Gaulle, d'Orly et du Bourget.

3.4 Le dispositif de sanctions

Le non respect des restrictions d'exploitation mises en œuvre sur les aérodromes est passible de sanctions administratives : amendes dont le montant ne peut excéder 1 500 euros pour une personne physique et 20 000 euros pour une personne morale.

A Paris-Le Bourget, les infractions sanctionnées concernent principalement les décollages de nuit entre 22h15 et 6h.

Les sanctions sont prononcées par l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA).
A Paris-Le Bourget en 2011, 12 décisions ont été prises par l'ACNUSA pour un montant total d'amendes de plus de 17 500 euros.
En 2012, 3 décisions ont été prises pour un montant d'amendes de 4 000 € et en 2013, 2 décisions ont été prises pour un montant de 500 €.

4 La cartographie stratégique du bruit

4.1 Méthodologie d'élaboration

Les cartes stratégiques de bruit doivent être élaborées à l'aide de deux indices de bruit : le L_{den} (Level day evening night) et le L_{night}.

L'indice L_{den} est utilisé en France notamment pour l'élaboration des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore. Il a été imposé par la directive 2002/49/CE et introduit en droit français avec l'article R. 147-1 du code de l'urbanisme.

Quant à l'indice L_{night}, il représente la composante « nuit » de l'indice L_{den}.

Les cartes stratégiques de bruit sont donc élaborées à l'aide de ces deux indices, afin de comparer les zones exposées au bruit à long terme par rapport à une situation de référence.
Quatre cartes sont donc publiées :

1. Une carte en L_{den} de la situation de référence ;
2. Une carte en L_{night} de la situation de référence ;
3. Une carte en L_{den} de la situation à long terme ;
4. Une carte en L_{night} de la situation à long terme.

La situation de référence prise en considération correspond au trafic de l'année 2012. La situation de long terme est basée sur l'hypothèse de long terme du plan d'exposition au bruit (soit 90 000 mouvements à l'horizon 2032).

4.2 Résultats de la cartographie stratégique du bruit

Dans cette partie seront présentés successivement les tableaux recensant les surfaces exposées au bruit, les populations concernées ainsi que le nombre d'établissement d'enseignement et de santé.

4.2.1 Estimation des superficies exposées (en ha)

Plages d'indice $\mathbf{L_{den}}$ en dB(A)	Situation de référence (2012)	Situation à long terme
55 à 60	1129	1298
60 à 65	437	524
65 à 70	191	219
$\geq$ 70	110	141

Plages d'indice L_{night} en dB(A)	Situation de référence (2012)	Situation à long terme
50 à 55	183	266
55 à 60	72	106
60 à 65	23	42
65 à 70	5	13
≥ 70	1	3

4.2.2 Estimation de la population vivant dans des bâtiments d'habitation

Plages d'indice L_{den} en dB(A)	Situation de référence (2012)	Situation à long terme
55 à 60	14054	18062
60 à 65	706	951
65 à 70	115	115
≥ 70	0	0

Plages d'indice L_{night} en dB(A)	Situation de référence (2012)	Situation à long terme
50 à 55	197	265
55 à 60	0	0
60 à 65	0	0
≥ 65	0	0

4.2.3 Estimation du nombre d'établissements d'enseignement et de santé

Plages d'indice $\mathbf{L_{den}}$ en dB(A)	Situation de référence	Situation à long terme
55 à 60	16	23
60 à 65	0	0
65 à 70	0	0
≥ 70	0	0

Plages d'indice $\mathbf{L_{night}}$ en dB(A)	Situation de référence	Situation à long terme
50 à 55	0	0
55 à 60	0	0
60 à 65	0	0
≥ 65	0	0

5 Objectifs et mesures prévues pour lutter contre les nuisances sonores

5.1 Maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport

5.1.1 Examiner régulièrement la pertinence du PEB et le réviser le cas échéant

Les cartes stratégiques de bruit montrent la nécessité d'empêcher que de nouvelles populations ne viennent s'installer dans des zones soumises aux nuisances sonores des aéronefs. C'est le rôle notamment du plan d'exposition au bruit (PEB), auquel le présent plan de prévention du bruit dans l'environnement sera annexé.

Le code de l'urbanisme prévoit que la Commission Consultative de l'Environnement doit examiner, au moins tous les cinq ans, la pertinence des hypothèses ayant servi à l'élaboration du PEB. Elle peut également, s'il y a lieu, sur la base de cet examen, recommander au préfet la révision du PEB.

L'objectif est de doter l'aérodrome de Paris-Le Bourget d'un PEB (en 2015) et ensuite la CCE devra, au plus tard cinq ans après l'approbation du PEB, examiner la pertinence des hypothèses utilisées pour son élaboration. Les acteurs portant cette mesure sont donc la CCE, le préfet de la région Île-de-France, ainsi que les préfets de Seine-Saint-Denis, du Val d'Oise, des Hauts-de-Seine et de la Seine-et-Marne, avec l'appui de la DGAC.

5.1.2 Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport

La maîtrise des nuisances sonores générées par l'activité aéroportuaire passe notamment par la mise en cohérence des plans de gestion de l'urbanisation et des contours des courbes de bruit. Une gestion adaptée de l'utilisation des sols et de l'urbanisation est nécessaire pour assurer une bonne maîtrise de la densification urbaine autour de l'aéroport.

Il s'agit donc de suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport, en comptabilisant et en analysant les demandes de permis de construire dans les zones A, B et C.

Les principaux acteurs de cette mesure sont l'unité territoriale de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement de Seine-Saint-Denis et la Direction départementale des territoires du Val d'Oise.

5.2 Mettre en place l'insonorisation

5.2.1 Poursuivre l'amélioration du dispositif

Diverses réflexions sont en cours, portant sur des thèmes tels que la combinaison des approches acoustique et thermique ou l'élaboration d'une démarche qualitative à l'intention des entreprises de travaux et cabinets d'études intervenant dans les opérations d'insonorisation.

Ces diverses voies de progrès relèvent en grande partie des services de l'Etat (DGAC), mais requièrent également l'expertise d'Aéroports de Paris.

Les prochains progrès attendus concernent les délais de traitement des dossiers, qui doivent pouvoir être réduits pour ce qui concerne la partie administrative de la procédure.

5.2.2 Améliorer l’information

A Paris-Le Bourget, la montée en puissance du dispositif est progressive ; durant la première année et demi de fonctionnement, 455 locaux ont fait l'objet d'une attribution d'aide ; au vu de l'afflux récent de nouvelles demandes, ce sont environ 700 nouveaux logements qui devraient se voir attribuer une aide pour l'année 2014.

Il convient de renforcer encore l'information des riverains quant à leur droit à l'aide ; pour ce faire, l'État et Aéroports de Paris participent à des réunions de quartiers, mènent régulièrement des actions de sensibilisation des élus locaux et des associations afin qu'eux-mêmes transmettent l'information ; Aéroports de Paris tient ainsi à leur disposition des brochures explicatives à l'attention des riverains.

5.3 Développer les procédures de vol à moindre bruit

5.3.1 Relever les altitudes d’approches

Lors d’une conférence de presse du 4 décembre 2007, les secrétaires d’État aux transports et à l’écologie ont annoncé diverses mesures de réduction du bruit dont le relèvement de 300 mètres des paliers d’interception de l’ILS sur les 3 principaux aéroports franciliens. Cette mesure doit permettre de diminuer le bruit perçu au sol d’environ 3 dB(A) ; l’énergie sonore est ainsi diminuée de 50 %.

En ce qui concerne l’aérodrome de Paris-Le Bourget, le relèvement de 300 mètres (1000 pieds) de l’altitude d’arrivée des avions de nuit face à l’Est est pleinement opérationnelle depuis le 8 mai 2008. Les avions sont passés de 600 à 900 mètres d’altitude.

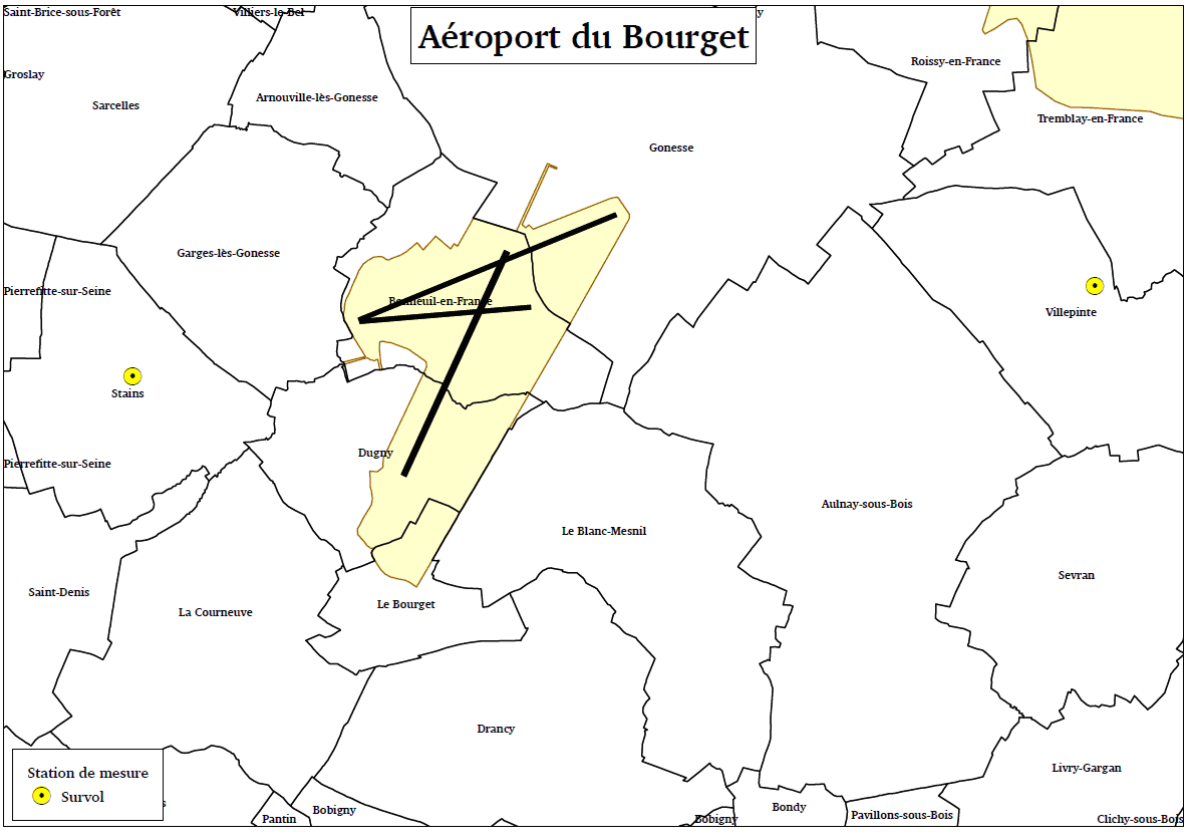
Quant à la phase 3 du projet de relèvement des altitudes d’approche en région parisienne, elle est entrée en vigueur le 17 novembre 2011 et a permis le relèvement à 900 mètres des altitudes d’arrivées de tous les avions à destination de l’aéroport du Bourget (arrêté du 15 novembre 2011 abrogé par l'arrêté du 5 septembre 2012 portant modification du dispositif de la circulation aérienne en région parisienne).

Le relèvement de 300 mètres des interceptions ILS conduit, par construction, au recul de ces points de début de descente finale et permet d’obtenir des réductions des nuisances sonores pour les communes situées au-delà de 15 kilomètres des seuils de piste.

5.4 Surveiller l’évolution du bruit

5.4.1 Développer le réseau de monitoring du bruit

Les premières stations de mesure ont été installées autour de l’aéroport de Paris-Le Bourget en 2005. Aujourd’hui, 2 stations de mesures permanentes homologuées sont installées.



Ces 2 stations sont situées sur les communes de Stains et Villepinte.

Le schéma directeur des stations de mesure a été agréé par l'Acnusa.

En complément des stations fixes, ADP met en œuvre trois stations temporaires. Elles sont utilisées pour des campagnes de mesures ciblées, le plus souvent à la demande d'un maire d'une commune particulièrement exposée au bruit. Pour être significatives, les mesures doivent être réalisées sur une durée d'environ trois mois. À l'issue de ces campagnes, le laboratoire d'ADP établit un rapport et présente les résultats au conseil municipal. Les données recueillies sont intégrées à la base de données avec celles obtenues au niveau des stations permanentes. La prochaine campagne aura lieu sur la commune de Villepinte.

5.4.2 Publier tous les ans les Courbes d'environnement sonore (CES)

Les courbes d'environnement sonore (CES) sont mentionnées à l'article 38 du cahier des charges d'Aéroports de Paris annexé au décret du 20 juillet 2005. Elles sont réalisées selon la même méthode que les PGS et dressent le constat de l'exposition effective aux nuisances des aéroports telle que constatée lors de l'année écoulée considérée. L'exposition des populations au bruit est évaluée à partir des courbes d'environnement sonore permettant de considérer les populations soumises à un niveau de bruit moyen supérieur à la valeur L_{den} 55.

5.4.3 Suivre les études SURVOL et DEBATS

Dans le cadre de l'action 6 bis du plan régional santé environnement, l'étude épidémiologique de l'impact sanitaire du trafic aérien en Île-de-France, baptisée SURVOL, a été lancée officiellement par le Préfet de la Région Île-de-France le 28 janvier 2008 avec la réunion du premier comité de pilotage.

Cette étude concerne les trois grands aéroports parisiens, de Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Elle a pour objet de mettre en place une surveillance, sur plusieurs années, des effets des nuisances (bruit, pollution de l'air) liées à l'activité aéroportuaire en Île-de-France.

Dans sa configuration initiale, le programme SURVOL comprenait :

- un volet environnemental, avec un suivi des expositions au bruit et à la pollution atmosphérique autour des plates-formes aéroportuaires ;
- un volet sanitaire, avec un suivi d'indicateurs sanitaires dans la population vivant autour de ces plates-formes ;
- un volet de suivi des politiques publiques, visant à diminuer l'exposition des riverains aux sources de bruit et de pollution atmosphérique.

En 2010, le protocole du dispositif de surveillance a été soumis à l'avis d'experts au sein de l'Institut de veille sanitaire qui ont conclu à l'impossibilité de mener le programme de surveillance sanitaire dans de bonnes conditions méthodologiques, du fait du grand nombre de facteurs de confusion existants pour les indicateurs sanitaires choisis. Le volet sanitaire a été abandonné mais en contrepartie, le volet environnemental est significativement renforcé.

Dans le cadre du projet SURVOL, Bruitparif s'est vu confier la définition et la mise en place d'un dispositif renforcé de surveillance de bruit autour des grandes plates-formes aéroportuaires franciliennes. Les principaux objectifs recherchés à travers ce renforcement de la surveillance et de l'information sur le bruit sont les suivants :

- améliorer la connaissance et l'information des riverains ;
- suivre l'impact sur l'environnement sonore des politiques publiques autour des aéroports ;
- participer à la mise en place d'un véritable système de surveillance couplée air-bruit-population autour des aéroports.

Entre l'été 2009 et l'été 2010 une campagne de mesures préalable a été menée sur 68 sites dont 45 dans la zone d'études Nord (Paris-CDG et Paris-Le Bourget). A la suite de cette étude, un déploiement de stations permanentes va compléter le réseau de stations dès à présent opérationnelles d'ici à la fin de l'année 2013.

Les mesures de ces stations sont mises en ligne en temps réel dans le cadre du dispositif de surveillance du bruit en Île-de-France « Rumeur ». Ce site, mis en place par Bruitparif, permet d'avoir accès à l'ensemble des mesures de bruit. Il est ainsi possible de consulter les niveaux de bruits instantanés mesurés, les pics de bruit d'origine aérienne ; des indicateurs de bruit calculés chaque jour, semaine, mois ou année. Selon les capacités des matériels utilisés, l'information peut être accessible en temps réel (différé de 1 minute) ou avec un différé pouvant aller jusqu'à une journée.

Pour la zone d'étude de Paris-CDG et Paris-Le Bourget 211 communes sont concernées par l'étude, rassemblant une population de 1,5 million d'individus environ.

5.5 Privilégier la concertation

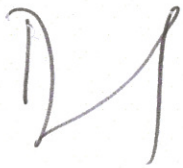
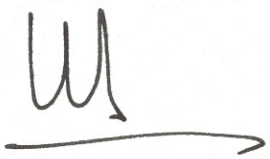
Deux instances de concertation officielles ont été mises en place, réunissant les collectivités territoriales intéressées, les professionnels de l'aéronautique (compagnies aériennes, exploitant de l'aéroport), les associations de riverains et de défense de l'environnement, ainsi que des représentants de l'État :

- la Commission Consultative de l'Environnement (CCE), consultée sur toutes les questions d'importance relatives à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement ;
- la Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR), qui est constitué du comité permanent de la CCE et de représentants de l'Etat, et qui est consultée notamment sur l'affectation des aides à l'insonorisation.

La CCE est réunie au moins une fois par an par le Préfet de la Région Île-de-France. L'ordre du jour est communiqué préalablement aux membres du comité permanent.

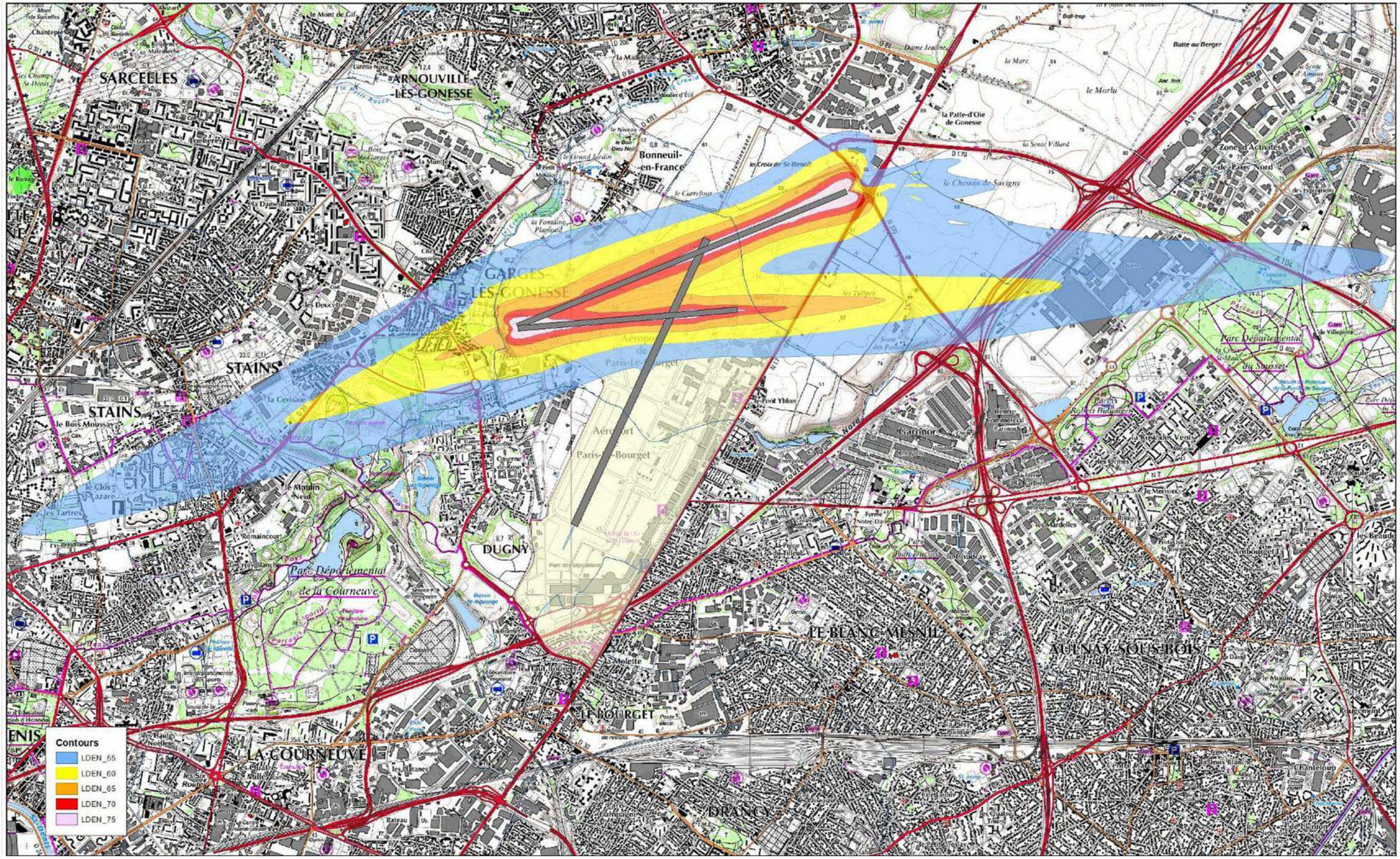
La CCAR se réunit tous les trimestres sous la présidence du Préfet de Seine-Saint-Denis pour se prononcer sur les aides à l'insonorisation.

6 Accords des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures prévues

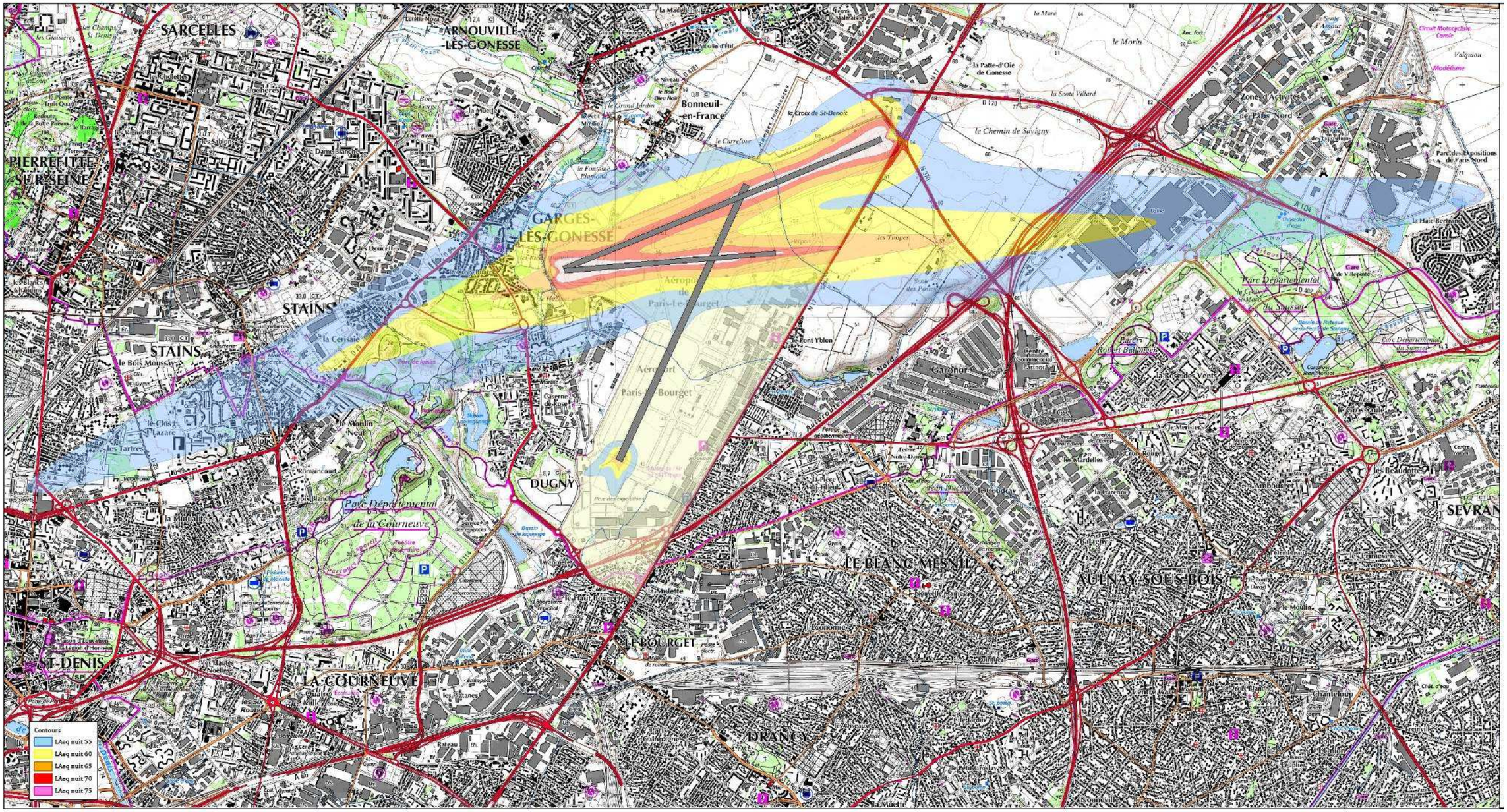
Qualité	Prénom, Nom et signature	Date
Direction générale de l'aviation civile Le directeur du transport aérien	 Paul SCHWACH	18 JUIN 2014
Direction générale de l'aviation civile Le directeur des services de la navigation aérienne	 Maurice GEORGES	18 AOUT 2014
Aéroports de Paris Pour le Président-directeur général, Le Secrétaire général	 Didier HAMON	17/7/14

Annexes

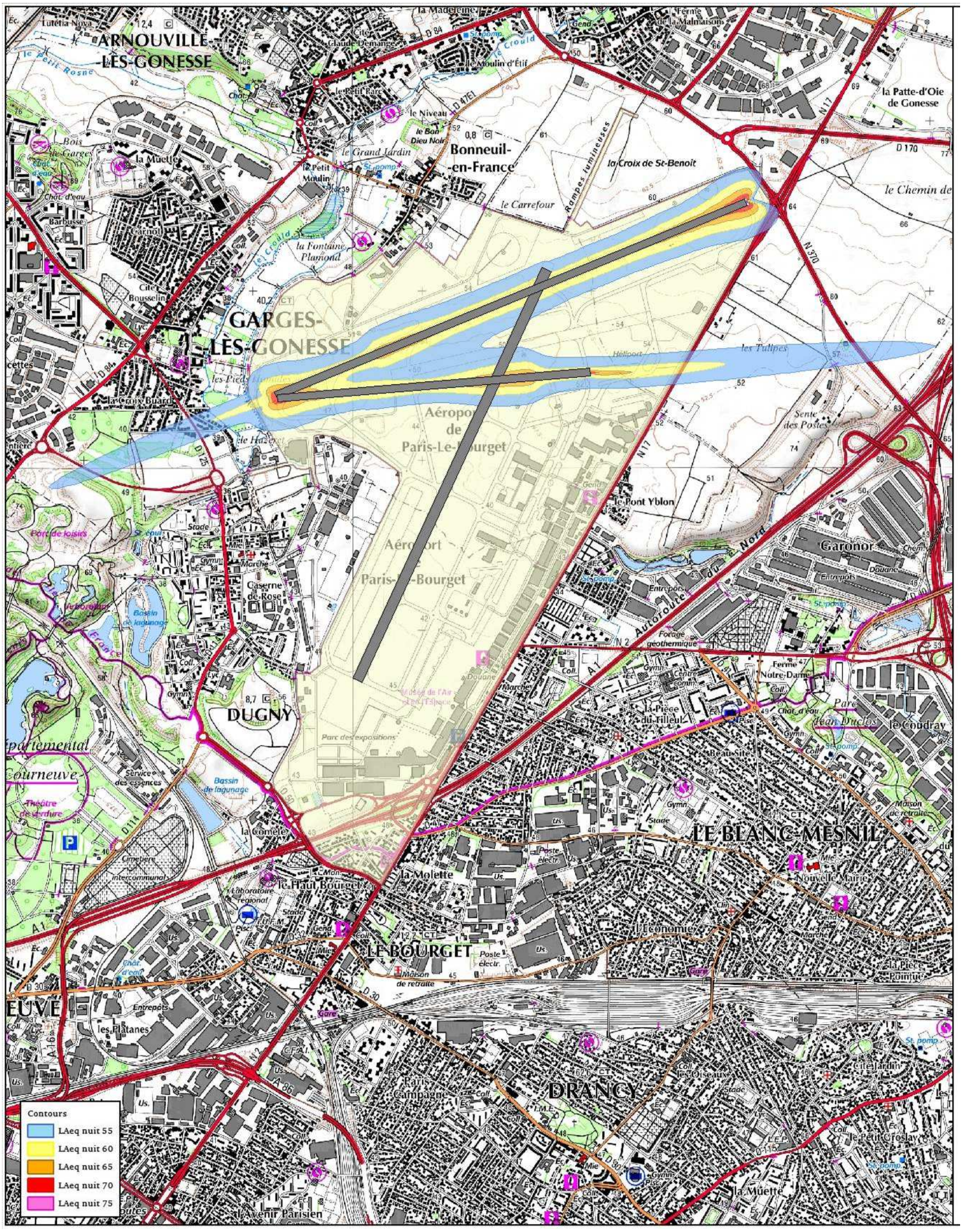
Annexe 1 : Carte stratégique de bruit en L_{den} pour la situation de référence (2012)



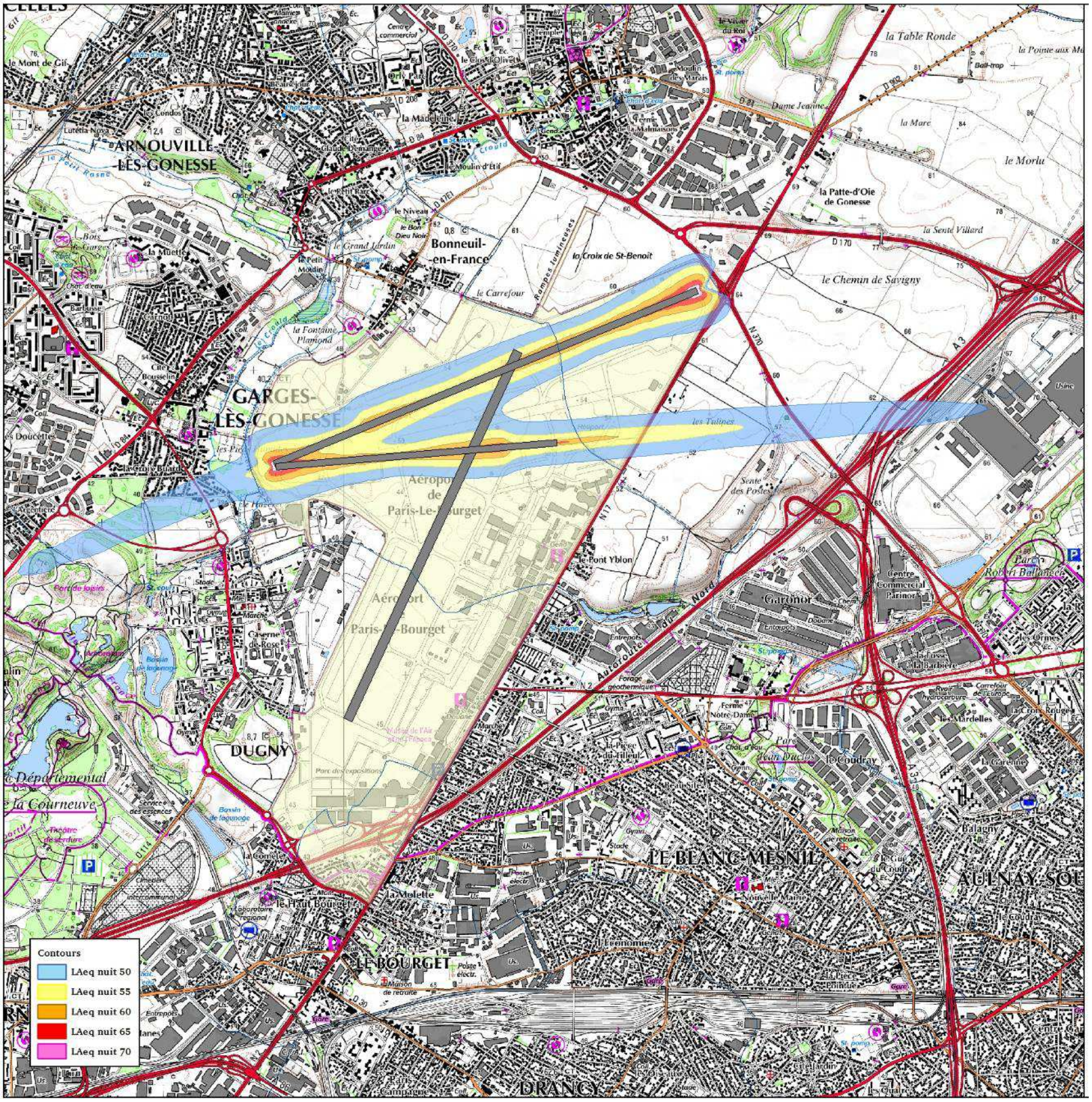
Annexe 2 : Carte stratégique de bruit en L_{den} pour la situation de long terme



Annexe 3 : Carte stratégique de bruit en L_{night} pour la situation de référence (2012)



Annexe 4 : Carte stratégique de bruit en L_{night} pour la situation de long terme



Annexe 5 : Arrêté du 15 février 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget (Seine-Saint-Denis)

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée et notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de la Convention ;

Vu le règlement (CE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008 en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion, notamment son annexe III ;

Vu le règlement (CE) n° 1008/2008 du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, notamment son article 19, paragraphe 1 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6361-9, L. 6361-12 à L. 6361-14 ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 571-13 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment son article R. 221-3 ;

Vu l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget en date du 9 décembre 2010 ;

Vu l'avis de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires en date du 16 décembre 2010,

ARRÊTE

Article 1

Conformément aux dispositions de l'article R. 221-3 du code de l'aviation civile et en vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget (Seine-Saint-Denis), les restrictions d'exploitation suivantes sont décidées sur cette plate-forme.

I. Sous réserve des dispositions spécifiques prévues aux I et III de l'article 2 du présent arrêté, aucun avion à hélices de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 9 000 kilogrammes, non conforme aux normes énoncées à l'annexe 16 de la Convention du 7 décembre 1944 susvisée, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, ne peut :

- atterrir entre 23h30 et 6h15, heures locales ;
- quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 23h15 et 6h00, heures locales.

II. Sous réserve des dispositions spécifiques prévues aux I et III de l'article 2 du présent arrêté, aucun aéronef équipé de turboréacteurs ne peut quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22h15 et 6 heures, heures locales.

III. Sous réserve des dispositions spécifiques prévues aux I et III de l'article 2 du présent arrêté, aucun aéronef équipé de turboréacteurs, non conforme aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention susvisée, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, ne peut atterrir sur l'aérodrome de Paris-Le-Bourget entre 23h30 et 6h15, heures locales.

Article 2

I. Les dispositions des I, II et III de l'article 1er du présent arrêté ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

- aéronefs programmés à destination de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget en dehors des horaires mentionnés aux I, II et III de l'article 1 du présent arrêté, et qui ont été retardés pour des raisons purement techniques ou des raisons indépendantes de la volonté du transporteur ;
- aéronefs substitués au dernier moment, pour des raisons purement techniques, à des aéronefs à destination de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget non visés par les I, II et III de l'article 1 du présent arrêté ;
- aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;
- aéronefs mentionnés à l'article L. 6100-1 du code des transports ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

II. Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies à l'article 1er du présent arrêté que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

III. Des dérogations au régime défini au I, II et III de l'article 1er du présent arrêté peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

IV. Un bilan des vols effectués au titre des I, II et III du présent article est présenté par les services de l'aviation civile lors de chaque réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget.

Article 3

Tous les exploitants d'aéronefs utilisant l'aérodrome de Paris-Le-Bourget doivent publier, dans leurs manuels d'exploitation, les consignes de conduite machine visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et décollages des aéronefs. Ces consignes doivent être conformes aux prescriptions OACI PANS-OPS, Volume 1.

Article 4

L'arrêté du 17 décembre 1997 modifié portant restriction d'usage de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget (Seine-Saint-Denis) est abrogé.

Article 5

Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 15 février 2011

Pour le ministre et par délégation,

Le directeur général de l'aviation civile

Patrick GANDIL