

ANNEXES

Liste des avis rendus	106
Ordre du jour des réunions des commissions consultatives de l'environnement (CCE)	107
Aide à l'insonorisation	109
Dérogations prévues par arrêtés	112
Voyage en Suisse	114
Glossaire	117

Liste des avis rendus

15 janvier

Par lettre en date du 16 décembre 2008, M. Jacques Dermagne a transmis à l'ACNUSA son rapport remis à M. le président de la République : « Pour un développement durable de l'aéroport Paris – Charles-de-Gaulle ».

Les membres de l'Autorité ont examiné les différentes propositions et ont apprécié certaines des pistes de réflexion ouvertes par ce rapport.

Toutefois, et dans le domaine de ses compétences, l'Autorité a fait part de ses commentaires, précisions ou interrogations sur les sujets suivants :

- le rétablissement de la confiance ;
- la maîtrise des nuisances sonores ;
- l'achèvement des travaux d'insonorisation ;
- la protection de la santé des riverains.

14 mai

Avis de l'Autorité sur le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 18 février 2003 modifié par l'arrêté du 19 janvier 2005 pour prolonger le volume de protection environnementale (VPE) des décollages face à l'ouest de l'aérodrome de Paris — Orly (cf. page 64).

17 juin

Avis de l'Autorité sur le projet de modification de la procédure de départ face au sud vers le nord sur l'aérodrome de Marseille – Provence (cf. page 55).

9 juillet

Avis sur la modification de procédures de départs de Bordeaux – Mérignac de la piste 29 vers le nord en direction de Cognac et Royan (cf. page 50).

29 septembre

Avis sur le rapport de présentation des conditions d'obtention de la valeur de l'indicateur global mesuré pondéré (IGMP) 2008 de Paris – Charles-de-Gaulle (cf. page 60).

17 novembre

Avis de l'Autorité sur la modification des départs initiaux en piste 04 sur l'aérodrome de Nice – Côte d'Azur (cf. page 57).

Les avis sont disponibles dans leur intégralité sur le site Internet www.acnusa.fr.

Commissions consultatives de l'environnement (CCE)



AÉROPORT	DATE	ORDRE DU JOUR
Bâle – Mulhouse	5 octobre	Informations générales sur la situation économique, les dérogations et les infractions (Euro 2008) ; information sur la procédure d'atterrissage de précision ILS 33 ; PGS : bilan des aides à l'insonorisation pour les riverains ; présentation du projet de plan de prévention du bruit ; divers : rapport annuel 2008 et autres.
Bordeaux – Mérignac	1 ^{er} avril	Étude des départs PR NAV pistes 23 et 29 ; sommet européen de l'aviation à Bordeaux ; point sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement et arrêté d'exploitation ; observation des permis de construire ; travaux d'infrastructure prévus en 2009 ; état d'avancement du terminal C ; renouvellement de l'autorisation du rejet des eaux pluviales d'un bassin versant de l'aéroport, les ailes de Pégase et plan de déplacement des entreprises.
	9 décembre	Bilan de la charte du développement durable 2007/2009 ; renouvellement de la charte 2010/2013 ; présentation des procédures PRNAV 23 ; mise en place des recommandations de l'ACNUSA ; travaux infrastructures aéronautiques ; libre pour associations et questions diverses.
Lyon – Saint-Exupéry	2 octobre	Point sur l'actualité de l'aéroport ; les nouveaux engagements pour l'environnement ; plan de prévention du bruit ; dépollution Galys et des anciennes décharges de l'aéroport ; bilan de l'aide à l'insonorisation et questions diverses.
Marseille – Provence		NÉANT
Nantes – Atlantique	26 mars	Aide à l'insonorisation des logements ; mesures de bruit et suivi des trajectoires ; gestion environnementale de la plateforme ; questions diverses et signature du code de bonne conduite.
Nice – Côte d'Azur	1 ^{er} décembre	Modification des procédures de départ initial en piste 04 ; examen d'un projet d'arrêté réglementaire renforçant les restrictions concernant les vols de nuit, parking kilo / zone Est ; examen de l'étude de gêne sonore sur le trafic 2008, opportunité de révision du PGS et comité de suivi de la charte.

COMMISSIONS CONSULTATIVES DE L'ENVIRONNEMENT suite

AÉROPORT	DATE	ORDRE DU JOUR
Paris – Charles-de-Gaulle	14 octobre	Réélection du comité permanent de la CCE ; point sur le trafic ; présentation des modalités induites par le décret de juin 2009 sur l'aide à l'insonorisation ; information sur le rapport Dermagne et questions diverses.
Paris – Orly	20 février	Approbation du règlement intérieur ; élection du comité permanent de la commission consultative de l'environnement ; point sur le trafic par M. Hardel, directeur de l'aérodrome de Paris – Orly ; bilan des aides à l'insonorisation (présentation par Aéroports de Paris) ; présentation de l'avant projet de plan d'exposition au bruit et consultation de la CCE sur les valeurs d'indice à retenir pour les limites extérieures des zones B et C du projet de PEB (présentation par la DGAC/DTA) ; consultation de la CCE sur l'extension du volume de protection environnementale pour les décollages face à l'ouest (présentation par la DGAC/DTA) ; consultation de la CCE sur le déplacement du point de virage en départ face à l'est (présentation par la DGAC/DSNA) ; information sur le relèvement des altitudes d'interception ILS en atterrissage face à l'est (présentation par la DGAC/DSNA) ; travaux sur la plateforme d'Orly de mi-mai à mi-juillet 2009 (présentation par Aéroports de Paris et questions diverses.
	18 décembre	Avis sur la modification du règlement intérieur ; avis sur la procédure d'atterrissage par moyens satellitaires ; avis sur la mise en service des descentes continues ; avis sur la valeur de l'indice délimitant la zone B de l'avant-projet de PEB ; consultation de la CCE sur le déplacement du point de virage en départ face à l'est et questions diverses.
Strasbourg – Entzheim		NÉANT
Toulouse – Blagnac	9 décembre	Bilan de la charte sur le développement durable ; renouvellement de la charte sur le développement durable 2010-2013 ; présentation des procédures P-RNAV 23 ; mise en place des recommandations de l'ACNUSA ; bassin versant n° 3 ; travaux infrastructures aéronautiques ; libre pour association et questions diverses



Aide à l'insonorisation en 2009

Demandes reçues éligibles	Nombre de logements / locaux	
	demandes individuelles	demandes groupées
Bâle – Mulhouse	21	5
Bordeaux – Mérignac	35	183
Lyon – Saint-Exupéry	19	258
Marseille – Provence	157	0
Nantes – Atlantique	62	0
Nice – Côte d'Azur	82	0
Paris – CDG	1 580 dossiers	
Paris – Orly	1 041 dossiers	
Toulouse – Blagnac	181	1 414

Montant des frais de gestion en euros


Bâle – Mulhouse	27 467 €
Bordeaux – Mérignac	69 050 €
Lyon – Saint-Exupéry	132 797 €
Marseille – Provence	166 030 €
Nantes – Atlantique	128 750 €
Nice – Côte d'Azur	142 438 €
Paris – CDG	<i>Non disponible</i>
Paris – Orly	<i>Non disponible</i>
Toulouse – Blagnac	270 440 €

AIDE À L'INSONORISATION suite



Dossiers ayant fait l'objet d'un avis favorable des CCAR en 2009

Demandes individuelles



	Pavillons		Appartements	
	Nbre	Montant engagé	Nbre	Montant engagé
Bâle – Mulhouse	22	335 957 €	0	
Bordeaux – Mérignac	20	149 813 €	0	
Lyon – Saint-Exupéry	17	212 938 €	0	
Marseille – Provence	143	1 461 289 €	123	640 867 €
Nantes – Atlantique	149	1 541 248 €	0	
Nice – Côte d'Azur	2	15 856 €	57	211 798 €
Paris – CDG	1448	17 810 000 €	279	1 250 000 €
Paris – Orly	581	7 100 000 €	295	1 290 000 €
Toulouse – Blagnac	176	2 088 868 €	17	86 559 €

Demandes groupées

	Pavillons		HLM		Copropriété		Etablissements d'enseignement où à caractère sanitaire et social	
	Nbre	Montant engagé	Nbre	Montant engagé	Nbre	Montant engagé	Nbre	Montant engagé
Bâle – Mulhouse	0		0		3	21 897 €	0	
Bordeaux – Mérignac	0		0		0		0	
Lyon – Saint-Exupéry	219	2 648 938 €	0		19	78 788 €	1	393 500 €
Marseille – Provence	0		0		0		0	
Nantes – Atlantique	0		0		0		0	
Nice – Côte d'Azur	0		0		0		0	
Paris – CDG	0		556	3 540 000 €	703	3 540 000 €	2	450 000 €
Paris – Orly	0		460	3 120 000 €	42	300 000 €	1	5 230 000 €
Toulouse – Blagnac	0		469	3 279 921 €	86	229 792 €		

Dérogations prévues par arrêtés

	Arrêtés du	Dérogations à titre exceptionnel aux règles définies aux différents articles de l'arrêté	Autorisations d'atterrissage et de décollage à titre exceptionnel	Respect des procédures
Paris — Le Bourget	17 décembre 1997 modifié	le ministre	<ul style="list-style-type: none"> • missions à caractère sanitaire ou humanitaire • aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol 	
Paris — CDG	2 août 2001	le ministre	<ul style="list-style-type: none"> • missions à caractère sanitaire ou humanitaire, de protection des personnes et des biens, des missions d'État et militaires, des missions de service public • aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol 	
	18 février 2003 (VPE)			<ul style="list-style-type: none"> • décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité • instruction du contrôle
	20 juin 2003 (Omako - Mosud)			<ul style="list-style-type: none"> • décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité • instruction du contrôle
	8 septembre 2003	le ministre	<ul style="list-style-type: none"> • missions à caractère sanitaire ou humanitaires • aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol • mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile • vols gouvernementaux 	
	6 novembre 2003 (seuil de bruit)	le ministre	<ul style="list-style-type: none"> • missions à caractère sanitaire ou humanitaire • aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol et des personnes • mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile • vols gouvernementaux 	
	6 novembre 2003 (créneaux)		<ul style="list-style-type: none"> • missions à caractère sanitaire ou humanitaire • aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol et des personnes • mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile • vols gouvernementaux 	



Toulouse — Blagnac	21 mars 2003		<ul style="list-style-type: none"> • missions à caractère sanitaire ou humanitaire • aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol • mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile • vols gouvernementaux 	<ul style="list-style-type: none"> • décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité
Bâle — Mulhouse	10 septembre 2003	le directeur et le commandant de l'aéroport	<ul style="list-style-type: none"> • missions à caractère sanitaire ou humanitaire • aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol • mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile • vols gouvernementaux 	<ul style="list-style-type: none"> • décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité du vol ou de sûreté
Nice — Côte-d'Azur	7 juin 2004	le ministre le préfet (essais moteur)	<ul style="list-style-type: none"> • missions à caractère sanitaire ou humanitaire • aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol • mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile • vols gouvernementaux 	<ul style="list-style-type: none"> • décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité du vol
Paris — Orly	18 février 2003 (VPE)			<ul style="list-style-type: none"> • décision du commandant pour des motifs de sécurité • instruction du contrôle
Beauvais — Tillé	25 avril 2002		<ul style="list-style-type: none"> • missions à caractère sanitaire ou humanitaire • aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol • mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile • vols gouvernementaux 	<ul style="list-style-type: none"> • décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité du vol
Nantes — Atlantique	24 avril 2006		<ul style="list-style-type: none"> • missions à caractère sanitaire ou humanitaire • aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol • mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile • vols gouvernementaux 	<ul style="list-style-type: none"> • décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité du vol
Lyon — Saint-Exupéry	10 septembre 2003	le ministre	<ul style="list-style-type: none"> • missions à caractère sanitaire ou humanitaire • aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol • mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile • vols gouvernementaux 	<ul style="list-style-type: none"> • décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité du vol
Bordeaux — Mérignac	6 mars 2009			<ul style="list-style-type: none"> • décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité du vol
Marseille — Provence	27 novembre 2007	le ministre	<ul style="list-style-type: none"> • missions à caractère sanitaire ou humanitaire • aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol • mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile • vols gouvernementaux 	<ul style="list-style-type: none"> • décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité du vol

Voyage en Suisse

La Suisse compte 3 aéroports nationaux (Bâle, Genève et Zurich) et 8 régionaux

Aéroport de Zurich :

- **21,9 millions de passagers passagers**
- **3 terminaux**
- **60 % des passagers viennent en transport public**
- **68 mouvements au maximum par heure (1/2 décollage - 1/2 atterrissage)**
- **733 mouvements en moyenne par jour**

L'aéroport de Zurich est géré par la société Unique, exploitant de la plateforme. Avec une superficie de 8,8 km², l'aéroport est composé de trois pistes : deux orientées nord-sud et une est-ouest. Les pistes des départs étant sécantes à celles des arrivées, cela ne permet pas une gestion indépendante des flux. Malgré une baisse du trafic en 2009 de 2 %, soit 262 121 mouvements, la capacité maximale de la plateforme, 325 000 mouvements, devrait être atteinte en 2017. À ce jour, des négociations sont en cours entre les différents acteurs concernés.

Une évaluation de la population autour de la plateforme de 1990 à 2000 a révélé une augmentation de cette fréquentation pouvant atteindre jusqu'à 50 personnes de plus par hectare. Actuellement, la population est plus urbanisée et dense au sud. En termes d'aménagement du territoire, la souveraineté est cantonale. Toutefois, dans le cadre des infrastructures aéronautiques, toute demande de modification d'équipement est soumise à procédure fédérale conduite par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et doit s'intégrer dans le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Ce dernier consiste en un instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile.

Depuis 1972, l'aéroport est fermé de 24 heures à 6 heures pour les vols commerciaux et fret et dès 22 heures pour les vols privés. Seuls quelques vols d'État ou sanitaires sont autorisés. Ils représentent environ 5 vols par mois. C'est l'article 39 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA) de 1994 qui définit le principe des vols de nuit.

Suite à un conflit entre la Suisse et l'Allemagne, le survol du Baden-Württemberg est interdit entre 21 heures et 7 heures du lundi au vendredi et de 20 heures à 9 heures les autres jours. Les trajectoires d'envol ont donc dû être rectifiées, entraînant ainsi une augmentation du survol du territoire suisse et une diminution de la capacité de l'aéroport.

Pollution atmosphérique

Soixante des plus grandes entreprises de Suisse se situent dans un périmètre de 50 km de Zurich. Les premiers calculs¹ sur les émissions de CO₂ ont été lancés en 1991 en suivant les recommandations du « Airport Air Quality Guidance Manual », Doc. 9889 de l'OACI. Alors que cette méthode permet de quantifier la contribution de chaque source (aéronefs, maintenance, infrastructure de l'aéroport, trafic routier), le système de monitoring sur et autour de la plateforme permet lui de mesurer la concentration et le développement des particules de dioxyde d'azote (NO₂), d'ozone (O₃), de dioxyde de soufre (SO₂) et les particules dont le diamètre est inférieur à dix millièmes de millimètre (PM10). Dans un rayon de un à deux kilomètres aux alentours, la contribution de l'aéroport a été évaluée à moins de 10 % dans les émissions de NO₂. En 2008, la plateforme s'avérait moins polluée que le centre de Zurich.

Les premières mesures prises pour diminuer l’empreinte de l’aéroport datent de 1985 et se sont étoffées au fur et à mesure (limitation des taxiways et des déplacements de véhicules, bus électriques...). L’utilisation de l’APU ne peut excéder plus de cinq minutes. Équipés en 400 Hz et en climatisation, les GPU sont disponibles dans plus de 90 % du temps.

En 1997, Zurich a été le premier aéroport mondial à instaurer une taxe en rapport avec les émissions d’oxyde d’azote (NOx). Selon la classification des aéronefs (certification OACI), la taxe peut atteindre 2 500 francs suisses. Néanmoins, si l’appareil appartient à la dernière génération d’avion, celui-ci peut en être exempté. Alors que, en 1997, cette taxe d’atterrissage représentait 5 % des recettes, aujourd’hui elle ne représente plus que 3,7 %. Aussi, dès avril 2010, un nouveau mode de calcul prendra effet avec le paiement de 1,6 € par kg de NOx émis. Ce système a déjà cours dans nombre de pays nordiques. À Francfort et Munich, la taxe s’élève à 3 € le kg de NOx.

Cette taxe se veut à caractère incitatif pour les compagnies aériennes dans le choix des équipements les plus modernes : moins consommateurs de kérosène et moins bruyants. Néanmoins, l’enjeu ne repose pas uniquement sur les opérateurs mais bien sur les industriels. En effet, dans l’éventualité d’une extension à l’ensemble de la communauté internationale de ce type de taxe, ces derniers devraient mieux prendre en compte ce paramètre.

Taxes

Une taxe bruit au décollage, allouée au budget de l’aide à l’insonorisation, a été instaurée en 1980. Pour évaluer cette taxe, la moyenne énergétique des émissions de bruit est calculée à partir de valeurs mesurées. Cinq classes sont ainsi définies. Le montant de la taxe varie de 1 000 francs suisses pour des avions de type B-707, B-727 ... à 0 franc pour des A-320, B-737/300-900... Or, les compagnies ayant depuis largement renouvelé leur flotte, 95 % des avions appartiennent désormais à la classe 5, non redevable de cette charge. Les services de l’aéroport et de l’Office fédéral de l’aviation civile (OFAC) sont en train d’élaborer une nouvelle tarification incluant une pondération horaire qui devrait être effective dans les deux à trois ans à venir.

De plus, en 2003, une taxe supplémentaire a été instaurée. Le passager au départ de la plateforme doit s’acquitter de la somme de 5 francs.

SID – procédure de départ aux instruments

Afin d’éviter le survol de la banlieue de Zurich, les avions doivent emprunter un parcours imposé. En moyenne, sur 350 mouvements par jour, 2 à 3 manquements sont relevés. Dans le cas du non-respect de cette procédure, le pilote doit s’expliquer dans les deux semaines auprès des services de l’aéroport. Toutefois, il n’existe aucune sanction financière.

1 Le logiciel utilisé est le *Lasport pour le transport aérien*.

2 *Rapport bruit/énergie mesuré au sol.*

Stations de mesure de bruit

L’aéroport est équipé de 11 stations permanentes et de quatre stations mobiles employées à la demande des mairies. Prochainement, 5 autres stations vont être récupérées auprès de l’ancienne base militaire.

Cartographie

En fonction du bruit produit, trois courbes ont été définies autour de l'aéroport appelées valeur de planification, valeur limite d'immissions² et valeur d'alarme. Elles sont publiées dans le cadastre du bruit de l'installation aéroportuaire. L'indice de mesure retenu pour ces zones est le Leq en dB(A). Ce cadastre de bruit est comparable au « PEB », au sens où il est un instrument de planification régionale, et au « PGS », puisqu'il indique les zones éligibles à l'aide à l'insonorisation.

Sur ce plan :

- en zone rouge (valeur d'alarme), aucune construction d'habitation n'est autorisée ;
- en zone jaune (valeur d'immission), il existe de fortes restrictions de construction semblables aux règles en vigueur en zone B du PEB ;
- seule en zone verte (valeur de planification) de nouvelles constructions sont permises.

Types de zones	Valeur — Leq in dB(A)					
	Planification		Limite		Alarme	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
Loisirs	53	43	55	45	60	55
Résidentielle	57 50/41 ¹		60	55/50 ¹	65	65/60 ¹
Résidentielle et industrielle	60	50	65	55	70	65
Industrielle	65	55	70	60	75	70

La nuit se divise en 3 intervalles de temps : 22 heures - 23 heures, 23 heures - 24 heures et 5 heures - 6 heures

1. La première valeur correspond à l'intervalle 22 heures - 23 heures et la seconde aux deux autres intervalles.

Seuls les aéroports de Zurich et de Genève présentent un dépassement des valeurs limites d'immission qui concerne environ 50 000 personnes.

Aide à l'insonorisation

La première planification pour lutter contre le bruit en termes d'insonorisation remonte à 1980. Suivra ensuite le programme « Zurich 2010 » (2000-2010), dont l'objectif est d'insonoriser en masse les zones définies comme éligibles. Les mesures d'insonorisation portent sur les locaux à usage sensible soumis à une charge sonore supérieure aux valeurs d'alarme. Elles concernent les constructions antérieures à 1979 et les habitations pour lesquelles une autorisation de construire a été délivrée entre le 15 janvier 1979 et le 2 septembre 1987 sans obligation d'insonorisation. L'intégralité des travaux d'insonorisation (fenêtres, portes, ventilation) est prise en charge, à l'exception de l'enveloppe du bâtiment. De plus, en fonction de certains critères, l'exploitant peut rembourser les frais engagés par le propriétaire lors de travaux d'insonorisation réalisés antérieurement au programme de planification.

Depuis 1999, 2 310 logements ont été insonorisés pour un montant de 80 millions de francs suisses. Le budget total est estimé entre 200 et 240 millions.

Après acceptation du dossier, le délai pour la réalisation des travaux se situe entre 1 an et 1 an et demi.

Glossaire



ACI	Airport Council International	Lden	Niveau de bruit (Level) pondéré jour(day), soirée (evening), nuit (night)
ADEME	Agence de l'environnement et la maîtrise de l'énergie	NA	Number Above / nombre d'événements au-dessus d'un certain niveau de bruit
ADP	Aéroports de Paris	NM	Mile Nautique 1 Nm = 1 852 mètres
AIP	Aeronotic information publication/ Publications d'information aéronautique	MVI	Manœuvre à vue imposée
AIRE	Atlantic Initiative to Reduce Emissions	OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
APU	Auxiliaire Power Unit / groupe auxiliaire de puissance qui alimente l'avion en électricité 400 Hz	OMS	Organisation mondiale de la santé
ATC	Air Traffic Control	PEB	Plan d'exposition au bruit
CBS	Carte de bruit stratégique	PGS	Plan de gêne sonore
CCE	Commission consultative de l'environnement	PLU	Plan local d'urbanisme
CCI	Chambre de commerce et d'industrie	PRNAV	Precision aRea NAVigation / navigation précise de surface
CSHPF	Conseil supérieur d'hygiène publique de France	QFU	Orientation magnétique d'une piste
CNB	Conseil national du bruit	RNAV	aRea NAVigation / navigation de surface
CNPN	Commission nationale de prévention des nuisances	SID	Standard Instrument Departure / procédure de départ aux instruments d'un aérodrome
COHOR	Association pour la COordination des HORaires	SONATE	Suivi opérationnel des nuisances aéronautiques et des trajectoires pour l'environnement
dB(A)	DéciBel A : unité retenue pour représenter les sensibilités en intensité et en fréquence de l'oreille humaine	SURVOL	Étude relative à la mise en place d'un système de surveillance sanitaire et environnemental autour des plateformes aéroportuaires d'Île-de-France.
DCS	Direction du contrôle et de la sécurité	TNSA	Taxe sur les nuisances sonores aériennes
DEBATS	Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé	VHF	Very High Frequency / très haute fréquence
DGAC	Direction générale de l'aviation civile	VISTA	Visualisation des trajectoires d'avions
DSNA	Direction des services de la navigation aérienne	VOR	VHF Omnidirectional Range (système de positionnement radioélectrique)
EAO	Enseignement assisté par ordinateur	VOR-DME	Moyen de navigation
ELVIRA	Enregistrement Lecture Visualisation Information RADar	VPE	Volume de protection environnementale
ENAC	École nationale de l'aviation civile		
EPNdB	Effective Perceived Noise deciBel / unité de mesure du niveau effectif du bruit perçu		
GAP	Groupe auxiliaire de puissance		
IAC	Ingénieur de l'aviation civile / Cartes IAC « Environnement – Approche à vue »	Termes aéronautiques	
IFR/VFR	Instrument Flight Rules / Visual Flight Rules / Règles de vol aux instruments / Règles de vol à vue	ODRAN MOLEK	Points d'entrée des avions à destination de Paris – Orly situés au sud de la plateforme
IGMP	Indicateur global mesuré pondéré	OMAKO-MOSUD	Procédure d'arrivée par le sud de la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle en configuration face à l'est.
ILS	Instrument Landing System / système de guidage radioélectrique		
LAeq	Niveau continu équivalent de pression acoustique pondéré A		
LAmx	Valeur maximale de bruit émise par l'avion lors de son passage		