

Séance du 11 septembre 2019

Décision du collège

N° 2019 / 24

Objet : Réglementation environnementale nocturne à Paris – Charles-de-Gaulle

L'Indice Global Mesuré Pondéré (IGMP) est considéré comme une représentation de l'énergie sonore globale émise par les aéronefs opérant à Paris – Charles de Gaulle. Il est établi chaque année à partir de mesures et permet de suivre l'évolution des émissions sonores dues aux aéronefs (selon les règles définies par [l'arrêté du 28 janvier 2003 instituant un indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle](#)). L'étude des éléments relatifs au trafic nocturne présentés dans le rapport IGMP 2017 avait amené l'ACNUSA à suspecter un contournement de la réglementation relative aux mouvements nocturnes à Paris – Charles-de-Gaulle ([arrêté du 6 novembre 2003 relatif à l'attribution de créneaux horaires la nuit sur l'aérodrome Paris - Charles-de-Gaulle](#)), et à ouvrir une enquête sur la gestion des créneaux de nuit ([délibération n°2019/17](#)). L'étude de l'indicateur IGMP 2018 met en évidence une légère diminution de la valeur de l'indice mais révèle la poursuite de l'augmentation de l'énergie sonore pondérée sur la période 22h-6h. Cette augmentation s'explique par une nouvelle augmentation du nombre des mouvements sur cette période.

Le collège rappelle dans un premier temps les recommandations du groupe de travail [Vols de nuit](#) consacré aux améliorations réalisables sans modification du cadre réglementaire existant et demande la transmission, à des fins de publication, de l'évaluation des mesures effectivement mises en œuvre.

Le collège rappelle en outre les termes du [règlement européen 2014/598](#) relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union européenne dans le cadre d'une approche équilibrée. Ce règlement prescrit la réalisation d'une étude d'approche équilibrée pour chacun des aéroports où un problème de bruit a été identifié et dont le trafic annuel dépasse 50 000 mouvements. Il s'agit d'examiner les différents types de mesures techniques, opérationnelles, économiques et réglementaires permettant de maîtriser les nuisances afin d'assurer un équilibre entre le développement économique et social d'une part, l'environnement et la santé d'autre part, sur et autour des principaux aéroports.

Le collège rappelle enfin les résultats de l'enquête ouverte par l'Autorité de contrôle pour suspicion de contournement de l'arrêté du 6 novembre 2003 relatif au plafonnement des vols en cœur de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle et appelle à la mise en œuvre de ses recommandations afin de mettre fin aux dérives relevées.

Le rapport IGMP 2018 en effet confirme que les atterrissages de nuit ont continué à augmenter de manière significative, et révèle une augmentation du nombre de décollages entre 00h15 et 05h15 entre 2017 et 2018. Cela pourrait s'expliquer par le fait que certaines compagnies ne déposeraient plus de créneaux pour les atterrissages de nuit ce qui leur permettrait de couvrir plus de décollages de nuit avec les créneaux dont elles disposent.

Le collège invite fermement les compagnies aériennes à respecter le contingentement des mouvements de nuit, qui il s'agisse d'atterrissages et de décollages.

Il recommande à l'administration de compléter le dispositif réglementaire existant par un arrêté ministériel relatifs aux atterrissage de nuit afin de permettre aux agents de l'État assermentés à cet effet de dresser procès-verbal pour les atterrissages sans créneaux de nuit. Le collège relève, à la lecture du considérant n°20 du règlement UE n°2014/598, que cet arrêté complémentaire visant au respect de

la règle en vigueur ne modifie pas les capacités de l'aéroport et ses conditions d'exploitation. Il n'apparaît donc pas devoir être traitée par l'administration comme une nouvelle restriction.

Le respect du contingentement des vols de nuit n'apparaît cependant pas suffisant pour continuer à réduire les nuisances nocturnes. Les dispositions des arrêtés ministériels relatifs aux aéronefs les plus bruyants apparaissent donc devoir être actualisés pour pouvoir continuer à obtenir une réduction de l'indicateur représentatif des émissions sonores ([arrêté du 6 novembre 2003 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage à Paris - Charles-de-Gaulle](#) ; [arrêté du 20 septembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle](#)).

Le collège recommande en ce sens :

1. De réviser sans délai l'arrêté ministériel du 20 septembre 2011 portant restriction d'usage de certains avions relevant du chapitre 3 sur l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle afin de porter à 13 EPNdB la marge minimale entre 22h et 6h. La concertation avec les compagnies aériennes concernée portera utilement sur le planning des dispositions transitoires éventuellement nécessaires.
2. D'actualiser l'arrêté du 6 novembre 2003 modifié le 2 mai 2012 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage à Paris – Charles-de-Gaulle. Les seuils actuels sont de 99 EPNdB au décollage et de 104,5 EPNdB à l'atterrissage. Ils sont, compte-tenu des évolutions des performances acoustiques des aéronefs dû au renouvellement des flottes, obsolètes et ne permettent plus une maîtrise de l'impact sonore du trafic aérien sur la riveraineté. Ces seuils apparaissent pouvoir être réduit de manière significative selon un calendrier arrêté après études et concertation afin de donner de la visibilité à toutes les parties prenantes.

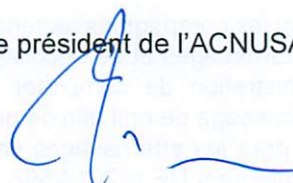
L'importance des études réalisées depuis plusieurs années sur les voies et moyens permettant de réduire les nuisances sonores sur et autour des aéroports et notamment à Paris – Charles-de-Gaulle permet à l'Autorité de considérer possible de mettre en œuvre rapidement un plan d'actions permettant d'obtenir des résultats plus satisfaisants dès 2020.

Le collège demande donc à l'administration de bien vouloir saisir l'ACNUSA pour avis sur :

- un projet d'arrêté ministériel portant interdiction entre 00h30 et 05h29 des atterrissage d'aéronefs non programmés pendant ladite période horaire sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle (*projet venant compléter l'arrêté relatif aux décollages*) ;
- un projet d'arrêté ministériel portant restrictions d'usage, entre 22h et 6h des aéronefs dont la marge acoustique est inférieure à 13 EPNdB (*projet visant à remplacer l'arrêté du 20 septembre 2011*) ;
- un projet d'arrêté ministériel portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage sur l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle (*projet visant à remplacer l'arrêté du 6 novembre 2003 modifié le 2 mai 2012*).

Ces dispositions réglementaires, complémentaires aux engagements pris par l'État pour ce qui est des opérations aériennes et à ceux pris par Aéroports de Paris en matière économiques, apparaissent de nature à permettre de continuer à réduire la valeur du l'indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne de l'aérodrome Paris – Charles-de-Gaulle.

Le président de l'ACNUSA



Gilles Leblanc