

# AVIS DU COLLEGE

**Séance du 07 novembre 2022  
N° 2022 / 30**

**Objet : rapport de présentation de l'indicateur global mesuré pondéré de l'énergie sonore émise pour l'année 2021 de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (IGMP 2021).**

*Le rapport IGMP est annuel et vise à fournir un indicateur statistique stable et consolidé depuis sa création en 2003. Il est réalisé chaque année, depuis 2007, par le service technique de l'aviation civile à partir de données relevées et traitées par le laboratoire acoustique d'aéroport de Paris.*

*Après avoir pris connaissance du rapport du service technique de l'aviation civile et de la contribution de l'équipe, le collège a rendu l'avis suivant :*

Vu l'article L 6461-7 du Code des transports

Vu l'arrêté ministériel du 28 janvier 2003

Vu l'arrêté ministériel du 28 juin 2009

Vu le rapport de présentation de l'indice global mesuré et pondéré de l'énergie sonore émise pour l'année 2021 pour l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle non daté et transmis à l'ACNUSA le 2 novembre 2022 par la direction du transport aérien (direction générale de l'aviation civile).

Considérant que le rapport annuel réalisé par le service technique de l'aviation civile depuis 2007 à partir des mesures de bruit et les corrélations entre mesures de bruit et trajectoires effectives relevées et traitées par le laboratoire acoustique du Groupe Aéroports de Paris permet une analyse rigoureuse des évolutions.

**Le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares :**

**1) Valide les résultats du calcul de l'indice global mesuré pondéré (IGMP) pour l'année 2021.**

Le rapport montre que la valeur de l'IGMP est de 36,8 (soit +3,9 points par rapport à 2020). L'augmentation de 16 % du trafic aérien est la principale explication de cette augmentation.

Il montre que l'indicateur « nuit » (22h00 - 6h00) a une valeur de 43,4 (+ 4,7 points par rapport à 2020).

L'énergie sonore pondérée des atterrissages de nuit a augmenté de 10 % sur 2021 ; celle des décollages de 16 %. 76 % de l'énergie sonore totale émise sur la période nuit résulte des atterrissages.

Le nombre des atterrissages en cœur de nuit (0h15 - 5h15) a augmenté de 21 % sur 2021 et le nombre de décollages de 14,5 %. Si les décollages représentent 62 % des mouvements réalisés en cœur de nuit, les atterrissages représentent 70 % de l'énergie sonore émise sur cette période.

Le tableau présenté en page 35/67 du rapport permet de comparer l'évolution de l'énergie moyenne non pondérée des atterrissages de nuit et en cœur de nuit. Celui de la page 36/67 permet de comparer l'évolution de l'énergie moyenne non pondérée des décollages de nuit et en cœur de nuit. Est jointe à ces tableaux la liste des dix ensemble type moteur-groupe les plus contributeurs à l'énergie sonore des décollages d'une part, des atterrissages d'autre part.

Le rapport souligne le fait que l'énergie sonore pondérée est plus importante pour les mouvements de nuit que pour ceux de jour et de soirée. Les auteurs du rapport considèrent que cela peut s'expliquer par la part importante du trafic de fret la nuit. En effet, le trafic fret utilise une flotte d'avions de masse et de taille supérieures mais aussi de génération antérieure à celle des avions utilisés le jour ainsi qu'en soirée.

Le rapport IGMP 2021 montre que l'évolution des données d'une année sur l'autre n'illustre aucun bouleversement mais plutôt des confirmations, notamment sur l'intérêt de la suppression des vols de nuit ayant la plus forte intensité sonore, dans un délai raisonnable pour permettre aux compagnies aériennes de s'adapter.

- 2) **Recommande, pour améliorer la qualité du dialogue entre les parties prenantes, de se référer directement aux caractéristiques acoustiques certifiées des aéronefs (bruit certifié en approche pour les atterrissages, bruit certifié en survol pour les décollages) plutôt qu'à la marge acoustique calculée pour chaque aéronef.**
- 3) **Propose d'organiser la concertation avec les grands opérateurs de fret aérien basés à Paris - Charles-de-Gaulle visant à fixer des échéances raisonnables pour restreindre progressivement l'exploitation des aéronefs les moins performants au plan environnemental (en fonction de leurs bruits certifiés).**
- 4) **Relève que la transmission des rapports de calcul de l'IGMP 2020 et 2021 a été beaucoup plus tardive qu'elle ne l'était auparavant. A titre d'exemple, le rapport de calcul de l'IGMP 2011 avait été transmis en mai 2012, l'avis ACNUSA rendu le 15 juin 2012, les présentations en Commission consultative de l'environnement faites (CCE) le 10 juillet 2012 et la publication est intervenue début septembre 2012.**

L'Autorité indépendante recommande à l'administration de lui transmettre plus rapidement le rapport de calcul de l'IGMP confié au Service technique de l'aviation civile depuis 2007. Une publication plus rapide de ce rapport contribuerait à améliorer la qualité du dialogue avec les parties prenantes (professionnels de l'aéronautique, collectivités territoriales et associations) sur les enseignements pouvant être dégagés des données produites en application de l'arrêté ministériel du 28 juin 2003.

Le président



Gilles Leblanc