

REORGANISATION DES COULOIRS AERIENS EN ILE DE FRANCE

DOSSIER DE PRESSE

10 DECEMBRE 2001

SOMMAIRE

- Communiqué de presse
- La nécessaire réorganisation des couloirs aériens en région parisienne
- Une réorganisation qui apporte un bénéfice global à l'échelle de la région
- Le Gouvernement s'engage à nouveau pour la réduction des nuisances sonores et répond aux recommandations de l'ACNUSA
- Une large concertation
- Une meilleure prise en compte de l'environnement
- Les engagements de 1997 ont été tenus

LA NECESSAIRE REORGANISATION DES COULOIRS AERIENS EN REGION PARISIENNE

La réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne a pour objectif de **garantir un haut niveau de sécurité, de diminuer les retards et de répondre à la demande croissante de transport aérien** et s'inscrit dans le respect des **engagements de 1997 de plafonner le niveau des nuisances sonores**.

Le dispositif de circulation aérienne en région parisienne, qui alimente les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, d'Orly et du Bourget, n'a pas évolué de façon significative depuis plus de vingt-cinq ans. Ce dispositif est maintenant inadapté, tout particulièrement à Paris-CDG. En effet, les contraintes de sécurité croissent avec le trafic et la régularité des vols est fortement dégradée. Enfin, il est nécessaire d'utiliser le potentiel offert par les deux doublets de pistes pour une gestion équilibrée et plus sûre des flux de trafic ce qui permettra de supprimer des zones de survol injustifiées.

Aujourd'hui, l'aéroport de Paris-CDG est desservi par trois points d'arrivée, situés au nord-ouest (qui concentre près de 40 % des arrivées), au nord-est et au sud-est de la région parisienne. Actuellement, les avions en provenance du sud-ouest de la France, de l'Afrique de l'ouest, des Amériques et des Îles Britanniques doivent rejoindre le point d'entrée nord-ouest. Cette situation génère plusieurs inconvénients :

- le trafic s'engorge dans les secteurs de contrôle du nord-ouest de la région parisienne, avec pour première conséquence, des retards pouvant atteindre, à Paris-CDG, 45 à 60 minutes par vol aux heures de pointe du matin.
- 500 à 600 vols à l'arrivée s'accumulent, par jour, au nord des pistes, dans une zone où les avions convergent vers l'axe de piste ; il s'agit d'une situation de plus en plus complexe à gérer si l'on veut maintenir un haut niveau de sécurité ;
- le déséquilibre dans la gestion des deux doublets de pistes est préjudiciable en termes d'environnement et de capacité;
- cela oblige à allonger d'environ 80 kilomètres la trajectoire des avions en provenance du sud-ouest, ce qui est inefficace sur les plans économique et environnemental.

La réponse à ces difficultés d'aujourd'hui, qui ne sont pas remises en cause par le ralentissement, conjoncturel, du trafic aérien, conduit à créer un quatrième point d'entrée, au sud-ouest de la région parisienne. C'est la condition qui permettra une desserte équilibrée des deux doublets de pistes de Paris Charles-de-Gaulle, permettant ainsi de garantir les niveaux requis en matière de sécurité, de maîtrise des nuisances sonores et de capacité. Ce nouveau point d'arrivée des avions oblige cependant à réviser certains couloirs aériens desservant les aéroports de Paris Charles-de-Gaulle, d'Orly et du Bourget.

Le besoin d'un tel changement à court terme est confirmé, tant par l'ACNUSA dans son avis du 26 octobre ("*... il s'agit bien d'assurer la sécurité et de résoudre le problème lié à l'encombrement au nord et à l'ouest de Paris-CDG ...*"), que par Eurocontrol dans les conclusions de son expertise ("*situation de surcharge au nord de Paris-CDG ... déficience dans la conception de l'espace aérien ... retards importants ... augmentation des conflits*").

UNE REORGANISATION QUI APPORTE UN BENEFICE GLOBAL A L'ECHELLE DE LA REGION

Du fait de l'imbrication des différents flux de trafic, la création d'un nouveau point d'arrivée des avions en provenance du sud-ouest à destination de Paris-Charles-De-Gaulle, implique une révision de certaines procédures aériennes autour des aéroports de Paris-CDG, d'Orly et du Bourget, dont principalement :

- par vent d'ouest :
 - à l'arrivée à Paris-CDG, en provenance du sud-ouest ;
 - au départ de Paris-CDG, en direction de l'est ;
 - à l'arrivée à Orly par le sud-ouest ;
 - au départ d'Orly vers l'est ;
 - à l'arrivée au Bourget, en provenance du sud-ouest.

- par vent d'est :
 - à l'arrivée à Paris-CDG, en provenance du sud-ouest ;
 - à l'arrivée au Bourget, en provenance du sud-est ;
 - à l'arrivée au Bourget, en provenance du sud-ouest.

Malgré l'apparition de nouvelles zones survolées par des avions, **les modifications apportent un bénéfice global à l'échelle de l'Île de France :**

- ✓ **Des zones très urbanisées seront soulagées**, tel le nord immédiat de Paris en Seine-Saint-Denis qui ne sera plus survolé, par vent d'ouest, par les départs de Paris-CDG vers l'est, ou encore le sud immédiat de Paris dans le Val-de-Marne et la ville nouvelle de Marne-la-Vallée qui ne seront plus survolés, par vent d'ouest, par les arrivées d'Orly en provenance du sud-ouest.
- ✓ **Les nouveaux couloirs contournent** (dans la mesure du possible quand l'espace aérien est disponible et qu'il n'y a pas d'interférences avec d'autres couloirs) **les zones les plus urbanisées.**
- ✓ L'alimentation équilibrée des deux doublets de pistes à Paris-CDG permettra la **suppression du trafic interpistes.** Elle permettra également de remonter les trajectoires d'arrivées : le contrôle aérien pourra donner aux équipages la distance restant à parcourir par rapport à la piste ce qui leur permettra d'optimiser les profils de descente ;
- ✓ S'agissant du **Bourget**, les nouveaux couloirs le desservant, permettront, en étant dissociés de ceux de Paris-CDG, un **relèvement des hauteurs de survol** ; les procédures sont en effet aujourd'hui fortement contraintes par celles de Paris-CDG, et en général à une altitude inférieure ;
- ✓ S'agissant enfin d'**Orly**, Eurocontrol a élaboré, après un examen des diverses propositions alternatives, sa propre proposition. Elle a trouvé un compromis en matière de réduction des nuisances sonores, entre, d'une part, le déplacement des arrivées vers le sud dans des zones moins urbanisées et, d'autre part, la nécessité de laisser les vols au départ monter de façon optimale.

LE GOUVERNEMENT S'ENGAGE A NOUVEAU POUR LA REDUCTION DES NUISANCES SONORES ET REpond AUX RECOMMANDATIONS DE L'ACNUSA

La mise en œuvre du nouveau dispositif de circulation aérienne au 21 février 2002 s'accompagne de garanties quant aux conditions de survol des populations franciliennes ; elles visent à préserver et améliorer la qualité de leur environnement sonore en s'inscrivant dans la durée. Renforcement de mesures existantes, et surtout mesures innovantes, ces garanties seront désormais partie intégrante de la notion même de circulation aérienne au voisinage des aéroports parisiens et sont autant de réponses aux recommandations formulées par l'ACNUSA dans son avis du 26 octobre dernier.

✓ **Des couloirs aériens (des " volumes de protection environnementaux ")** seront définis pour les procédures de départ et d'arrivée des aéroports parisiens. Actuellement, les "aires Sonate" définissent un périmètre géographique que les avions, en phase de "décollage initial" d'Orly ou de Paris-CDG, doivent respecter. **Demain, les avions devront respecter des volumes de protection environnementaux, tant au décollage qu'à l'atterrissage.**

Tout vol à l'extérieur de ces limites caractéristiques fera l'objet d'une analyse rapide et, le cas échéant, de la saisine de la Commission Nationale de Prévention des Nuisances. A cette fin, **ces dispositions seront traduites dans des arrêtés** portant restriction d'usage des aérodromes concernés ; les premiers arrêtés seront publiés, au plus tard, dans un délai de 3 à 6 mois.

✓ **Une attention particulière sera portée sur les vols de nuit à Paris-CDG**, avec la définition d'un cadre réglementaire relatif aux procédures de nuit. D'une part, les procédures de moindre bruit seront intégrées dans un dispositif réglementaire. D'autre part, les services de l'aviation civile pourront exercer un meilleur contrôle du respect de ces procédures avec l'obligation qui sera faite, par arrêté, aux pilotes d'annoncer la classification de l'avion en terme de bruit.

Les procédures de départ applicables aux avions à réaction seront rendues obligatoires sur une large plage horaire de nuit pour les avions à hélice. Au surplus, la procédure MOSUD et les approches à vue feront l'objet, par arrêté, d'une interdiction totale la nuit. Enfin, les interceptions de l'axe d'approche final à Paris-CDG et Orly en dessous de 3 000 pieds (900 mètres) seront également proscrites, excepté bien sûr pour des raisons relevant de la sécurité ; en revanche, les possibilités d'interceptions de l'axe d'approche final à 5 000 voire 6 000 pieds seront étudiées et feront l'objet d'une expérimentation en vue de leur mise en œuvre opérationnelle la nuit.

✓ **La sensibilisation et la formation des contrôleurs aériens en matière d'environnement seront renforcées** : les modalités de renouvellement périodique de leur qualification de contrôle incluront des dispositions relatives à la prise en compte des questions d'environnement dans leurs activités opérationnelles.

D'autre part, l'ACNUSA a également évoqué dans son avis les aspects relatifs aux sanctions des survols engendrant un niveau sonore supérieur à 85dB entre 22 heures et 6 heures ainsi qu'à la limitation du nombre de mouvements horaires entre ces mêmes heures à Paris-CDG.

Le Gouvernement a d'ores et déjà fait savoir, à l'occasion de sa décision relative à la création d'un nouvel aéroport en Picardie :

- qu'il appuiera l'adoption et la mise en œuvre de la proposition de loi adoptée en première lecture par l'Assemblée Nationale le 26 avril 2001, interdisant sous peine de sanctions financières, le vol nocturne d'avions dont le bruit mesuré au sol dépasserait un niveau déterminé ;
- et qu'il recherchera, pour l'aéroport de Paris-CDG, dans la plus large concertation, et notamment avec Aéroports de Paris, les compagnies et les opérateurs, les moyens permettant de limiter, voire de réduire, notamment pour le fret aérien, le nombre de mouvements sur une plage nocturne à définir.

UNE LARGE CONCERTATION

Dès décembre 2000, Jean-Claude GAYSSOT, ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, a décidé que le dispositif de circulation aérienne alors à l'étude ferait l'objet d'une large concertation, au-delà du cadre réglementaire prévu :

- Consultation **des commissions consultatives de l'environnement (CCE)** des aéroports d'Orly et Paris-Charles-de-Gaulle sur le projet, sans attendre la fin des études. Ces commissions regroupent les représentants des collectivités locales intéressées, les associations de riverains et les associations de protection de l'environnement et du cadre de vie ainsi que des professionnels de l'aéronautique. Placées sous l'égide du préfet de la région d'Île-de-France, les CCE sont des organes locaux de concertation qui contribuent à la communication et au dialogue avec les populations riveraines.
- **Saisine de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA).** L'ACNUSA a été saisie et a rendu le 26 octobre dernier son avis au Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement. L'ACNUSA, autorité indépendante créée par la loi en 1999 sur l'initiative du Ministre, a pour vocation de garantir aux riverains, collectivités locales et professionnels du transport aérien, un examen impartial et objectif de toutes les questions relatives aux nuisances sonores aéroportuaires.

Ces consultations, instituées par la loi, sont l'aboutissement d'un processus de concertation élargie voulu par le Ministre. Dès la fin de l'année 2000, celui-ci a décidé de confier à **un organisme extérieur compétent en matière de circulation aérienne, Eurocontrol, le soin d'analyser techniquement la problématique de la réorganisation du dispositif de circulation aérienne en région parisienne.** Dans un souci de transparence, Eurocontrol a été placé sous l'égide d'un Comité de pilotage, présidé par le Préfet de Région, et regroupant des représentants des élus des huit départements d'Île de France ; ce comité a été chargé de définir et de valider le cahier des charges détaillé de la prestation demandée à Eurocontrol, d'en piloter le déroulement, et de soumettre à cet organisme les éventuelles propositions alternatives. Ce comité s'est réuni à huit reprises entre le 7 février et le 24 septembre 2001.

Afin d'assurer le relais local, indispensable de par la nature du projet, **des structures de concertation avec les élus et les associations ont été mises en place dans chacun des départements concernés,** sous l'égide des Préfets. Totalisant une quinzaine de réunions sur neuf mois, ces groupes départementaux ont permis de diffuser la plus large information et de recueillir les propositions à l'intention du Comité de pilotage.

Après avoir auditionné au printemps toutes les associations de riverains qui en avaient fait la demande, Eurocontrol a analysé l'ensemble de ces propositions, au regard du triple objectif suivant : sécurité, réduction de la gêne sonore à l'échelle de l'ensemble de l'Île de France et régularité des vols. Ses conclusions ont été remises au Comité de pilotage lors de sa dernière session en septembre dernier. Elles comportent une proposition alternative, élaborée par ses soins, et prenant en compte les objectifs visés dans le cahier des charges, ainsi que beaucoup des suggestions formulées lors de la concertation. Ces conclusions et cette proposition ont été soumises à l'avis des CCE et de l'ACNUSA.

L'ACNUSA, dans son avis rendu le 26 octobre, a d'ailleurs pris "*acte que des nets progrès ont été réalisés en termes de concertation et d'information du public*".

UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

Dès l'origine du projet, le souci des pouvoirs publics a été de prendre en compte l'intérêt général et de diminuer le nombre de personnes survolées à basse altitude. C'est ainsi que **le nouveau plan de circulation aérienne se traduit par la diminution de un million du nombre de personnes survolées en dessous de 3 000 mètres.**

Les nouvelles procédures répondent, sur le plan de la gestion du trafic aérien, à des exigences relevant prioritairement de la sécurité :

- séparation stratégique des flux d'avions départs/arrivées d'Orly, de Paris-CDG et du Bourget ;
- utilisation équilibrée des doublets de pistes nord et sud à Paris-CDG : à l'arrivée, les avions en provenance du nord se posent sur le doublet nord et de façon symétrique pour le doublet sud.

Certaines de ces exigences ont également un effet favorable sur l'environnement : une séparation efficiente des flux arrivées/départs favorise, après décollage, une montée optimale des avions dans le plan vertical, ce qui permet d'éviter les paliers, sources de nuisances sonores. Une utilisation rationnelle des doublets de pistes conduit à supprimer le trafic "Interpistes" également préjudiciable sur le plan de l'environnement.

La prise en compte des contraintes environnementales a fait l'objet de travaux spécifiques dès le début. L'impact sonore des procédures envisagées a été évalué en s'appuyant sur des outils performants et innovants de modélisation du bruit. Ces études ont en outre été corroborées par des mesures de bruit in situ, tant sur les couloirs existants que sur ceux à l'état de projet (expérimentation du 7 octobre dernier avec une dizaine de vols sur le projet de nouveau couloir d'arrivée à Orly).

Les analyses des nuisances sonores générées par le trafic aérien ont été élaborées selon les recommandations de l'ACNUSA :

- d'une part l'évaluation du nombre de personnes survolées (avant/après) par tranche de 1 000 mètres entre 0 et 3 000 mètres ;
- et d'autre part, l'évaluation des populations subissant un niveau de bruit donné.

Ces analyses ont fait l'objet d'une large diffusion. Les zones de survol sur fonds cartographique ainsi que les courbes de bruit ont été rassemblées dans un CD-ROM diffusé notamment au Comité de pilotage ainsi qu'aux CCE.

Enfin, le dispositif vise à adapter la capacité en approche à la capacité déclarée de la piste. Cette capacité, s'agissant de Paris-CDG, a été fixée dans le cadre de l'enquête publique préalable à la création des deux pistes supplémentaires, à un maximum de 120 vols programmés à l'heure de pointe.

L'ACNUSA apprécie d'ailleurs *"la qualité du travail accompli pour rendre lisible le dossier"* qui *"comporte des éléments qui le rapprochent de l'étude d'impact réalisée pour les grands projets nationaux d'infrastructure"*.

LES ENGAGEMENTS DE 1997 ONT ETE TENUS

Dès 1997, des engagements sans précédent en matière de maîtrise et de réduction des nuisances sonores ont été pris ; ils sont devenus réalité. Ils ont en outre été renforcés par des engagements ultérieurs successifs. **En 1997**, avec la volonté de lier durablement la création de deux pistes supplémentaires à Paris-Charles-de-Gaulle et la protection de l'environnement sonore, **Jean-Claude Gayssot, ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement et Dominique Voynet, ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, s'étaient engagés à ce que la quantité globale de bruit engendrée par l'ensemble du trafic aérien à destination ou en provenance de Paris-CDG soit plafonnée à sa valeur de 1997.** La quantité de bruit générée spécifiquement la nuit est également plafonnée. L'engagement concernant l'indicateur global sur 24 heures a été largement tenu et l'on a constaté **en 2000 un bruit global inférieur de près de 17 % à ce qu'il était en 1997, alors que le trafic a augmenté de 29 %.** Cette évolution est le résultat de plusieurs mesures prises afin d'accélérer le retrait des avions les plus bruyants, dits du chapitre 2. S'agissant de l'indicateur "nuit", un très léger dépassement a été constaté en 2000 (+0,6 %) du fait notamment d'une typologie de flottes plus anciennes la nuit que le jour. Des dispositions ont été prises dès 2001 afin d'y remédier en renforçant le dispositif existant.

A Paris-Charles-de-Gaulle :

- interdiction des essais de moteurs la nuit de 22h00 à 6h00;
- interdiction des avions les plus bruyants, dits du « chapitre 2 », de 23h30 à 6h00.

Au Bourget :

- interdiction des avions à hélices supérieurs à 9 tonnes, non classés chapitre 3, de 23 h à 6 h 15 ;
- interdiction de décollage pour les avions à réaction à partir de 22 h 15 ;
- interdiction progressive des « chapitres 2 ».

Le 18 juin 1998, ces mesures ont été complétées par **un arrêté imposant à chaque compagnie aérienne l'objectif de diminuer régulièrement, de 1998 à 2002, le quota d'énergie sonore pour l'ensemble de ses mouvements annuels.** Cette mesure, unique en Europe, a fixé une diminution de 15 % en 1998, puis de 20 % supplémentaires pour chacune des années suivantes jusqu'en avril 2002, date à laquelle les avions relevant du « chapitre 2 » seront définitivement retirés d'exploitation en Europe.

En outre, **depuis le 1^{er} octobre dernier (arrêté du 2 août 2001), les mesures de restriction d'usage nocturne de l'aéroport de Paris-Paris-CDG ont été étendues à des aéronefs bruyants du « chapitre 3 », afin de respecter les engagements sur l'indicateur de bruit relatif à la nuit.**

Ces engagements comprenaient également des mesures d'ordre institutionnel, visant notamment à garantir la transparence, développer la concertation, et sanctionner les contrevenants.

Depuis sa mise en place en janvier 1998, la **Commission Nationale de Prévention des Nuisances** instruit les infractions en matière de nuisance avant de soumettre ses propositions de sanction, hier au Ministre, et dorénavant à l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA), en charge de prononcer les amendes. **De 1998 à début 2001, tous aéroports confondus, plus de 1 880 sanctions ont été prononcées, pour un montant total de près de 45 millions de francs.**

L'**ACNUSA** a été créée par la loi du 12 juillet 1999. Cette haute autorité a pour objet de garantir aux riverains, aux collectivités locales et aux professionnels du transport aérien un examen transparent, impartial et objectif de toutes les questions relatives à la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires et à la limitation de leur impact sur l'environnement.

Le rôle des **Commissions Consultatives de l'Environnement** (CCE) a été renforcé par cette même loi. Ainsi, ces commissions sont désormais composées de 3 collèges identiques représentants :

- les professionnels du transport aérien ;
- les collectivités locales concernées ;
- les associations de riverains de l'aéroport ou les associations de protection de l'environnement et du cadre de vie concernées par l'environnement aéroportuaire.

Leur domaine de compétence a été étendu. Ces instances peuvent, de leur propre initiative, émettre des recommandations sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation qui pourrait avoir une incidence sur les zones affectées par les nuisances sonores aéroportuaires. Elles élaborent une charte de qualité de l'environnement sonore et doivent assurer le suivi de sa mise en œuvre. Enfin, ces commissions peuvent saisir l'ACNUSA de toute question relative au respect de cette charte et de toute demande d'étude et d'expertise.

S'agissant plus particulièrement de Paris-Charles-de-Gaulle, la Charte de qualité de l'environnement sonore de l'aéroport a été élaborée sous l'égide de la CCE et approuvée le 12 octobre 1998. Elle associe les différentes parties intéressées, Etat, aéroport, compagnies, représentants de pilotes et de contrôleurs, et associations de riverains. Les engagements pris portent essentiellement sur :

- la caractérisation du bruit et de la gêne sonore ;
- la réduction du bruit à la source ;
- l'amélioration de l'aide aux riverains ;
- la maîtrise de l'urbanisation.