

Plan d'exposition au bruit de l'aéroport du Bourget

RAPPORT

CONCLUSIONS

RAPPORT

Table des matières

I. CONSIDERATIONS GENERALES.....	5
I.1 Préambule	5
I.2 Objet de l'enquête	5
I.3 Cadre juridique de l'enquête	5
I.4 Maîtrise d'ouvrage.....	6
I.5 Composition du dossier officiel du PEB du Bourget	6
II. Déroulement de l'enquête	10
II.1 Désignation de la commission d'enquête	10
II.2 Organisation de l'enquête	10
II.3 Publicité de l'enquête	10
II.4 Les permanences	11
II.5 Réunion publique.....	12
II.6 Réunions et visite de la commission d'enquête	12
II.7 Clôture de l'enquête	12
II.8 Formalités après l'enquête	13
III. Le projet de Plan d'exposition au Bruit (PEB)	14
III.1 Définition.....	14
III.2 Les principales étapes de l'élaboration du PEB du Bourget	14
III.3 L'établissement du PEB.....	15
III.3.1 Le zonage du PEB.....	15
III.3.2 Les hypothèses retenues pour l'établissement du PEB.....	15
III.3.3 Les communes concernées.....	16
III.4 Les restrictions à l'urbanisation	17
IV Les observations du public	18
IV.1 Le décompte des observations.....	18
IV.2 L'analyse des observations.....	20
V Procès-verbal de synthèse des observations, mémoire en réponse du maître d'ouvrage et appréciation de la commission	21
V.1 La procédure, sa légalité, sa forme.....	21
V.2 Les trafics : le réalisé, les prévisions.	23
V.2.1. Le réalisé	23
V.2.2. Les hypothèses d'évolution du trafic et de renouvellement de la flotte.	24
V.3 Un aérodrome dans une zone urbaine ; un frein à l'urbanisation,	26
V.3.1. Déménager l'aéroport	26

V.3.2. Un frein à l'urbanisation.....	27
V.4. Le Bruit.	29
V.4.1. Les bruits, la nuit.	29
V.4.2. Les bruits des avions « militaires» et des autres.	31
V.4.3. Le bruit, les trajectoires et les altitudes d'approche.	32
V.4.4. Les autres bruits, la nuit sur l'aéroport.	35
V.4.5. La superposition des nuisances sonores.	36
V.4.6. Le salon du Bourget.....	37
V.4.7. La modification des trajectoires sur la commune de Garges-lès-Gonesse.	38
V.5. L'élaboration du PEB, les indicateurs retenus – la création de « zones intolérables ».	40
V.5.1. L'élaboration du PEB son plan, son interprétation.	40
V.5.2. Les indicateurs retenus	41
V.5.3. La création de « zones intolérables »	42
V.5.4. Les limites du logiciel INM (Integrated Noise Model).....	43
V.6. Les autres pollutions, atmosphériques, le dégazage.	44
V.7. Les questions de santé publique.....	46
V.8. Le prix des biens immobiliers.	46
V.9. La demande de la Société du Grand-Paris et de PSA.	47
V.10. Des avis défavorables.	49
V.11. L'information du public - Les bulletins d'informations du trafic de la région parisienne.....	49
V.12. L'aide à l'insonorisation des riverains – PGS et PEB –.....	50
V.13. Lien entre PEB, PGS et projet de PPBE.	52
VI Analyse du dossier et des observations.....	55
VI.1 La procédure, la question du PPBE.	55
VI.2 L'aspect « technique » de la modélisation	55
VI.3 La pertinence de l'indice Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit)).	56
VI.4 Les hypothèses retenues, notamment en matière de trafic.....	58
VI.5 Le choix de l'indice Lden 57 pour définir la courbe de zone C de bruit modéré	59
VI.6 Le salon aéronautique du Bourget.	60
VI.7 Les vols de nuit – un élément de l'approche équilibrée –	61
VI.8 Les autres points abordés dans les observations, certains visent les nuisances sonores d'autres sont en dehors du champ de l'enquête.	63

I. CONSIDERATIONS GENERALES

I.1 Préambule

Situé au nord de la capitale, l'aéroport du Bourget fut le premier aéroport international de Paris né avec la guerre de 1914-1918. Il fut officiellement inauguré en 1919.

Ayant atteint ses limites de capacités, le trafic sera d'abord transféré vers l'aéroport d'Orly à partir de l'inauguration de celui-ci, en 1961 puis les derniers vols commerciaux cesseront après l'ouverture de l'aéroport de Roissy en 1977. L'aéroport du Bourget se reconvertira et ne sera plus dédié qu'à l'aviation d'affaires.

Le nombre de mouvements d'avions enregistrés, en 2014, est de 55 519.

L'aérodrome du Bourget est classé en catégorie A selon la classification de l'aviation civile et selon les articles R 222-1 et R 222-5 du Code de l'Aviation Civile, il doit être obligatoirement doté d'un PEB.

I.2 Objet de l'enquête

L'enquête porte sur le projet de Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome du Bourget.

L'élaboration du PEB du Bourget a été prescrite par arrêté interpréfectoral n°2014-0861 signé par les préfets de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise, des Hauts-de-Seine et de la Seine-et-Marne le 15 avril 2014.

Le plan d'exposition au bruit, régi par le code de l'urbanisme, est un outil de maîtrise de l'urbanisme autour des aéroports. Il définit, sur la base d'un zonage technique, les conditions d'utilisation des sols pour prévenir les nuisances sonores liées à l'activité des aérodromes.

I.3 Cadre juridique de l'enquête

Les dispositions législatives et réglementaires relatives au bruit des aérodromes sont réparties dans différents codes:

- le Code de l'Environnement dans la partie Prévention bruit aérien en particulier les articles L 571-11, L 571-13, L 572-6 et R 571-58 et suivants,
- le Code de l'Aviation Civile en particulier les articles L 11-3 à L 112-17 et R 112-1 à R 112-17,
- ainsi que le Code de l'Urbanisme articles L12-6 et suivants ainsi que R112-4 et suivants.

Les dispositions relatives à la procédure d'enquête publique obligatoire avant l'approbation du PEB figurent au Code de l'Environnement aux articles L 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants.

L'aire de l'enquête publique correspond à celles des communes concernées par l'emprise des différentes zones du projet de PEB.

L'aérodrome du Bourget est classé en catégorie A selon la classification de l'aviation civile selon les articles R 222-1 et R 222-5 du Code l'Aviation Civile et doit être obligatoirement doté d'un PEB.

I.4 Maîtrise d'ouvrage

C'est la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) qui a eu la charge de l'élaboration du PEB du Bourget.

I.5 Composition du dossier officiel du PEB du Bourget

Le dossier sous forme papier et sous forme téléchargeable sur le site internet dédié à l'enquête comporte exactement les mêmes documents.

Cette composition est établie selon le numérotage des 4 pièces du dossier mis en ligne sur le site dédié à l'enquête. Pour la version papier, elle est présentée sous la forme de 3 volumes reliés comportent 166 pages A4 et le plan de PEB en couleur annexé au format A3.

1) Plan du zonage du PEB en couleur en version numérique, il était possible de zoomer de façon assez fine grâce à la résolution de l'image (fichier pdf de 16,2 Mo).

2) Rapport de présentation accompagné de 20 annexes (20+22+34 =76p)

Rapport de 20 pages constitué des 4 chapitres suivants:

I GENERALITES SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT

1) OBJECTIFS ET PRINCIPES

- 1.1. Restrictions à l'urbanisation
- 1.2. Isolation renforcée
- 1.3. Obligation d'information

2) EFFETS ANNEXES D'UN PEB

3) ELABORATION D'UN PEB

- 3.1. L'indice Lden
- 3.2. La procédure d'établissement du PEB du Bourget

II PROCEDURES ET MESURES DE LIMITATION DES NUISANCES

1) RESTRICTIONS D'EXPLOITATION LA NUIT

2) RELEVEMENT DE L'ALTITUDE D'APPROCHE

III LES HYPOTHESES PRISES EN COMPTE POUR L'ELABORATION DU PROJET

1) LES INFRASTRUCTURES ET LEUR UTILISATION

- 1.1. Système de pistes
- 1.2. Utilisation des pistes en fonction du vent

2) AUTRES PARAMETRES

- 2.1. Calculs effectués
- 2.2. Prise en compte du relief
- 2.3. Prise en compte de la dispersion des trajectoires

3) SCENARIOS DE TRAFIC

- 3.1. Situation et trafic de l'aérodrome du Bourget
- 3.2. Evolution globale du nombre de mouvements
- 3.3. Contexte général d'évolution de l'aviation d'affaires
- 3.4. Hypothèses de trafic
- 3.5. Scénario retenu

IV LES IMPACTS DU PROJET DE PEB

- 1) COMMUNES CONCERNEES
- 2) SURFACES CONCERNEES
- 3) POPULATIONS ET NOMBRE DE LOGEMENTS CONCERNES
- 4) LES SECTEURS DE RENOUVELLEMENT URBAIN

et les 20 annexes suivantes :

- Annexe 1 : Procédure relative à l'établissement et à l'approbation des PEB.
Annexe 2 : Tableau récapitulatif des règles d'urbanisme applicables dans les zones du PEB
Annexe 3 : Surfaces concernées (en hectares) par le projet de PEB par commune
Annexe 4 : Population et nombre de logements concernés par le projet de PEB par commune
Annexe 5 : Trajectoire réelle face à l'Ouest
Annexe 6 : Trajectoire réelle face à l'Est
Annexe 7 : Répartition du trafic à court terme, par trajectoire, face à l'Ouest
Annexe 8 : Répartition du trafic à moyen terme, par trajectoire, face à l'Ouest
Annexe 9 : Répartition du trafic à long terme, par trajectoire, face à l'Ouest
Annexe 10 : Répartition du trafic à court terme, par trajectoire, face à l'Est
Annexe 11 : Répartition du trafic à moyen terme, par trajectoire, face à l'Est
Annexe 12 : Répartition du trafic à long terme, par trajectoire, face à l'Est
Annexe 13 : projet de PEB scénario à court terme, 60 000 mouvements
Annexe 14 : projet de PEB scénario à moyen terme, 71 000 mouvements
Annexe 15 : projet de PEB, scénario à long terme, 90 000 mouvements
Annexe 16 : superposition des contours de zone A, court, moyen et long termes
Annexe 17 : superposition des contours de zone B, court, moyen et long termes
Annexe 18 : superposition des contours de zone C, court, moyen et long termes
Annexe 19 : carte de superposition du projet de PEB et du plan de gêne sonore (PGS)
Annexe 20 : cartes stratégiques de bruit (CBS version du 3/02/16) et projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)
Ce PPBE comporte 34 pages, dont un résumé non technique p5 et 6..

3) Bilan de la concertation et 4 annexes (25+52 = 77p)

Ce document, bilan de la concertation ayant eu lieu du 22 avril au 31 juillet 2014, de 25 pages présente et établit une synthèse des avis des conseils municipaux et des organes délibérants des établissements de coopération intercommunale concernés, ainsi que des éléments de réponse aux avis formulés :

- I. CONTEXTE ET DEROULEMENT DE LA CONCERTATION
- II. LA PROCEDURE D'ETABLISSEMENT

III. LA PROCEDURE DE CONSULTATION

V. SYNTHESE DES AVIS

- 1) Procédure, Modélisation et limites des zones du PEB
 - a. Calendrier d'élaboration du PEB
 - b. Modélisation des zones du PEB
 - c. Choix des indices des zones B et C du PEB
 - d. Mesures de bruit et actualisation des courbes de bruit
 - e. Multi exposition au bruit
- 2) Hypothèses de trafic
 - a. Hypothèses de trafic et augmentation du trafic
 - b. Evolution des flottes
- 3) Points relatifs a l'exploitation de l'aérodrome
 - a. L'exploitation de l'aérodrome
 - b. Les vols de nuit
- 4) Le plan de gêne sonore de l'aérodrome de Paris Le Bourget
 - a. Articulation entre le plan d'exposition au bruit, et le plan de gêne sonore (PGS)
 - b. Aide financière a l'insonorisation
 - c. Rachat de logements
 - d. Consultation des communes dans le cadre de l'établissement du PGS de l'aérodrome de Paris Le Bourget
- 5) Points divers
 - a. Normes d'isolation
 - b. Définition
 - c. Certificat d'urbanisme
 - d. Prise en compte des impacts sanitaires
 - e. Le plan de prévention du bruit dans l'environnement
 - f. Les indicateurs
 - g. La lutte contre les nuisances sonores aériennes

ANNEXES de 52 pages

Annexe 1 : Département de la Seine-Saint-Denis

Délibérations des conseils municipaux de 9 communes :

Aulnay-Sous-Bois
Epinay-sur-Seine
Dugny
La-Courneuve
L'Île-Saint-Denis
Pierrefitte-sur-Seine
Saint-Denis
Stains
Villepinte

Délibération du conseil communautaire d'1 EPCI

Communauté d'agglomération Plaine Commune

Avis émis par les services techniques de la ville de Tremblay-en-France

Annexe 2 : Département du Val-d'Oise

Délibérations des conseils municipaux de 2 communes

Bonneuil-en-France

Garges-Lès-Gonesse

Délibération du conseil communautaire d'1 EPCI

Communauté d'agglomération Val de France

Annexe 3 : Département des Hauts-de-Seine

Délibération du conseil municipal d'1 commune

Gennevilliers

Annexe 4 : Département de la Seine-et-Marne

Délibération du conseil municipal d'1 commune

Mitry-Mory

4) Documents divers de présentation de l'enquête

- Notice explicative relative au plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris Le Bourget (3p)
- Mention des textes régissant l'enquête publique (5p)
- Arrêté interpréfectoral n°2014-0861 prescrivant l'établissement du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris Le Bourget (3p)
- Avis de la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome de Paris-Le Bourget
- Avis de l'Autorité de contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA)
- Plan du zonage du PEB en couleur au 1/25000° et au format A3 pour la version papier.

II. Déroulement de l'enquête

II.1 Désignation de la commission d'enquête

Concernant spécifiquement l'enquête publique de l'aérodrome du Bourget, le code de l'environnement en son article R 571-62 stipule que l'enquête est ouverte et organisée par le préfet de la région Île-de-France et en son article R 571-63, que le président du tribunal administratif compétent pour désigner les membres d'une commission d'enquête est celui du tribunal dans le ressort duquel est situé l'aérodrome ou la plus grande partie de l'aérodrome dont le plan d'exposition au bruit est soumis à enquête.

C'est ainsi que le préfet de Région a demandé à la présidente du tribunal administratif de Cergy-Pontoise de désigner une commission d'enquête.

La commission qui a conduit l'enquête a été désignée le 06 juin 2016 et était composée de

- Jean-Paul PUYFAUCHER, président;
- Marie-Françoise SEVRAIN, membre;
- Jean CULDAUT, membre;
- Jean-Loup DESTOMBES, suppléant.

II.2 Organisation de l'enquête

L'enquête a été prescrite par arrêté n°75-2016-07-18-001 pris par le préfet de la région Île-de-France en date du 18 juillet 2016.

Cet arrêté précise les conditions de déroulement de l'enquête:

- en son article 1: les dates de l'enquête du 01 septembre à 8 h 30 au 03 octobre 2016 à 19 h, les communes concernées par l'enquête, le siège de l'enquête à la préfecture de région.
- en son article 2: la composition de la commission d'enquête;
- en son article 3: les modalités de publicité de l'enquête.
- en son article 4: les modalités de consultation du dossier par voie électronique.
- en son article 5: les lieux d'enquête où le dossier est consultable et un registre à la disposition du public, outre le siège de l'enquête, les communes concernées par le PEB et les préfectures de Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise, des Hauts-de-Seine et de Seine-et-Marne. La possibilité de déposer ses observations sur un registre dématérialisé hébergé sur le site dédié à l'enquête <https://www.enquetepubliquepeblebourget.fr/> sur lequel le dossier pouvait être consulté.
- en son article 6 : les permanences de la commission d'enquête
- en son article 7: l'organisation d'une réunion publique;
- en son article 8: la clôture de l'enquête.

II.3 Publicité de l'enquête

La gestion de la publicité légale et du registre dématérialisé a été sous-traitée. C'est la société OSP qui a été retenue.

Les affiches annonçant l'enquête ont été mises à disposition des préfectures, mairies, des aérodromes du Bourget, Roissy, du Musée de l'Air et de l'Espace les 25 et 26 juillet. La société OSP a contrôlé l'affichage trois fois: le 1er septembre, le jour de l'ouverture de l'enquête, le 15 septembre et le 03 octobre à la clôture de l'enquête.

Chaque semaine, cette même société a également effectué le contrôle des registres pour vérifier qu'ils étaient bien en place et en bon état.

L'avis d'enquête a été publié le 10 août pour la première parution et le 7 septembre pour la seconde dans les journaux suivants:

- département de Seine-Saint-Denis: Le Parisien (93) et Les Échos
- département du Val-d'Oise: Le Parisien (95) et Les Échos
- département des Hauts-de-Seine: Le Parisien (92) et Les Échos
- département de Seine-et-Marne: Le Parisien (77) et La Marne.

Le site <https://www.enquetepubliquepeblebourget.fr/> a ouvert le 12 août. Dès cette date, le dossier d'enquête était consultable et téléchargeable en ligne.

Outre la publicité légale, plusieurs articles faisant référence à l'enquête sont parus dans Le Parisien, La Marne, des bulletins municipaux et sur certains sites internet des communes concernées.

II.4 Les permanences

Un membre de la commission d'enquête s'est tenu à la disposition du public lors des permanences qui se sont déroulées selon le calendrier suivant :

Mairies	1 ^{ère} permanence	2 ^{ème} permanence	Commissaire enquêteur
AULNAY-SOUS-BOIS	Lundi 19 septembre 14h à 17h		MF SEVRAIN
DUGNY	Samedi 17 septembre 9h à 12h	Lundi 3 octobre 9h à 12h	J CULDAUT
L'ILE-SAINT-DENIS	Samedi 1er octobre 9 h à 12 h		JP PUYFAUCHER
PIERREFITTE-SUR-SEINE	Samedi 24 septembre 9 h à 12 h		JP PUYFAUCHER
SAINT-DENIS	Mercredi 21 septembre 16 h à 19 h		J CULDAUT
VILLEPINTE	Samedi 1er octobre 8 h 30 à 11 h 45		MF SEVRAIN

STAINS	Samedi 24 septembre 8 h 45 à 11 h 45	Lundi 3 octobre 14 h à 17 h 15	J CULDAUT
BONNEUIL-EN-FRANCE	Mercredi 28 septembre 15 h 30 à 18 h 30		J CULDAUT
GARGES-LES-GONNESSE	Jeudi 15 septembre 16 h 45 à 19 h 45	Jeudi 29 septembre 16 h 45 à 19 h 45	JP PUYFAUCHER / J CULDAUT
GONESSE	Samedi 10 septembre 9 h à 10 h	Mercredi 28 septembre 14 h à 17 h	MF SEVRAIN
VILLENEUVE-LA-GARENNE	Jeudi 14 septembre 9 h à 12 h	Jeudi 15 septembre 9 h à 12 h	JP PUYFAUCHER
MITRY-MORY	Lundi 26 septembre 14 h à 17 h		MF SEVRAIN

II.5 Réunion publique

Une réunion publique fut organisée le 07 septembre de 19 h à 21 h 30 à l'espace des Doucettes- 10 rue du Tiers-Pot à Garges-lès-Gonnesse. Elle a réuni une trentaine de personnes.

Le compte-rendu de la réunion est annexé au présent rapport.

II.6 Réunions et visite de la commission d'enquête

Préalablement à l'enquête deux réunions de préparation de l'enquête et de présentation du projet de PEB se sont déroulées à la préfecture de région les 16 juin et 12 juillet.

La commission a rencontré les représentants de la société OSP le 29 août et elle a visité la plateforme aéroportuaire le 30 août.

Elle a aussi rencontré les maires de Pierrefitte-sur-Seine, Villeneuve-la-Garenne, Garges-lès-Gonnesse et les représentants de l'Association de Défense contre les nuisances aériennes (ADVOCNAR).

Elle a assisté à la séance de la CCE, en date du 7 septembre 2016, au cours de laquelle était présentée l'enquête publique relative au projet de PEB du Bourget.

Elle a eu un entretien avec le Conseil de Développement de Plaine-Commune en date du 21 septembre 2016, un compte rendu des interventions des représentants des communes présents est joint en annexe.

II.7 Clôture de l'enquête

Le registre électronique a été fermé le lundi 03 octobre à 19 h. Ce même jour, à la fermeture des mairies et préfectures les registres papier n'étaient plus disponibles.

Les registres papier ont été collectés par la société OSP dans les différents lieux d'enquête les 4 et 5 octobre et remis à la préfecture de région le 6 octobre. Le président de la commission d'enquête a pu les clore le 07 octobre.

Les statistiques de consultation du dossier sur internet sont :

Document du dossier de l'enquête	Visionnages	Téléchargements
1 - Plan PEB Le Bourget	250	107
2 - Rapport de présentation du projet de plan d'exposition au bruit	129	83
3 - Synthèse des avis des communes et EPCI	108	74
4 - Documents divers	79	58

II.8 Formalités après l'enquête

La commission a remis le procès-verbal des observations à Mme Emmanuelle Périllat représentant la DGAC en présence de Mme Carrier-Schrumpf de la préfecture d'Île-de-France en date du lundi 10 octobre 2016.

Une réunion avec la DGAC et les représentants de la préfecture a eu lieu le jeudi 27 octobre au cours de laquelle la DGAC a remis un projet de mémoire en réponse à la synthèse des observations.

Le même jour, la commission a sollicité auprès de monsieur le préfet de Région, un report de la remise de son rapport et de ses conclusions. Ce report lui a été accordé en date du 3 novembre 2016.

La DGAC a transmis un mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse en date du 3 novembre 2016.

III. Le projet de Plan d'exposition au Bruit (PEB)

III.1 Définition

Sur son site internet, l'ACNUSA, l'autorité de contrôle des nuisances aériennes, définit le PEB de la façon suivante:

"C'est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. Le PEB vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances.

Il anticipe à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne."

Le PEB constitue un volet préventif de lutte contre le bruit en visant à empêcher l'accroissement de la population soumise au bruit, tandis que le plan de gêne sonore (PGS) constitue un volet curatif en visant à améliorer les conditions de vie des riverains par l'octroi d'une aide financière pour l'insonorisation des logements et des établissements d'enseignement ou à caractère sanitaire ou social.

L'objectif du PEB est double:

- empêcher l'installation de nouvelles populations sous le bruit généré par les activités aéroportuaires en instaurant des restrictions à l'urbanisation pour les communes se situant dans les zones de bruit autour de l'aérodrome;
- protéger le développement de l'aéroport.

Le PEB est un document d'urbanisme. Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur, doivent être compatibles avec le plan d'exposition au bruit. Le PEB définit des restrictions d'urbanisation.

III.2 Les principales étapes de l'élaboration du PEB du Bourget

- 2011: la CCE (commission consultative de l'environnement) se prononce le 07 juin 2011 sur un PEB dont les zones B et C seraient limitées par les Lden 62 et Lden 55.
- 2012: la préfecture de région Île-de-France recense l'ensemble des projets immobiliers et d'aménagement dans les zones du projet de PEB.
- Le 06 septembre 2012, le ministre délégué chargé des transports donne son accord exprès pour l'établissement d'un PEB sur la base d'une zone B de limite extérieure Lden 62 et une zone C de limite extérieure Lden 57.
- 2014: le 15 avril signature de l'arrêté interpréfectoral prescrivant l'établissement du PEB de l'aérodrome de Paris-Le Bourget par les préfets de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise, des Hauts-de-Seine et de Seine-et-Marne.
- Du 22 avril au 31 juillet 2014, les communes et les organes délibérants des EPCI concernés sont consultés sur le projet de PEB.

- 2015: le 14 janvier 2015, la CCE émet un avis favorable au projet de PEB.
- Le 20 mars 2016, l'ACNUSA émet un avis favorable au projet de PEB.

III.3 L'établissement du PEB

Selon l'ACNUSA, extrait de son site internet:

"La gêne sonore est calculée au moyen d'un modèle mathématique prenant en compte :

- le bruit émis par chaque passage d'avion et tel qu'il est perçu au sol ;*
- le nombre de passages d'avions en 24 heures ;*
- la perception différente du bruit entre le jour et la nuit : un vol nocturne génère une gêne 10 fois supérieure à celle d'un vol de jour.*

Le résultat est exprimé en Lden ; plus l'indice est élevé, plus la gêne est forte.

En reliant entre eux l'ensemble des points ayant la même valeur, on obtient une courbe isopsophonique."

Le zonage du PEB résulte de la modélisation du bruit à l'aide d'un logiciel INM (Integrated Noise Model) et l'indice Lden, permet de définir un niveau de bruit pondéré moyen perçu au cours d'une journée de 24 heures, dont la signification est:

- L pour level, soit niveau,
- d pour day, soit jour, période comprise entre 6 heures et 18 heures;
- e pour evening, soit soirée , période comprise entre 18 heures et 22 heures;
- n pour night, soit nuit, période comprise entre 22 heures et 6 heures.

III.3.1 Le zonage du PEB

À partir de la modélisation, il a été défini le zonage du PEB du Bourget qui se décompose en 4 zones

- la zone A: à l'intérieur de la courbe Lden 70;
- la zone B: entre la limite de la courbe de la zone A et la courbe du Lden 62;
- la zone C : entre la limite de la courbe de la zone B et la courbe du Lden 57;
- la zone D: entre la limite de la zone C et la courbe Lden 50.

III.3.2 Les hypothèses retenues pour l'établissement du PEB

Les hypothèses de trafic retenues sont de 60 000 mouvements pour le court terme, avec une progression de 2.3% par an entre 2014 et 2032, et maintien de la réglementation notamment pour les vols de nuit.

Trois scénarios ont été déterminés:

- scénario de court terme (horizon 2014): 60 000 mouvements
- scénario de moyen terme (horizon 2022): 71 971 mouvements
- scénario de long terme (horizon 2032): 90 347 mouvements

L'hypothèse à court terme est la plus dimensionnante en raison de la prévision de l'évolution de la flotte et de l'amélioration des caractéristiques acoustiques des nouveaux appareils.

III.3.3 Les communes concernées

Les zones A, B, C et D du projet s'étendent sur 17 communes, réparties sur 4 départements : 11 pour la Seine-Saint-Denis, 3 pour le Val-d'Oise, 2 pour les Hauts-de-Seine et 1 pour la Seine-et-Marne.

Département	Commune	EPCI
Seine-Saint-Denis	Aulnay-sous-Bois	
	La-Courneuve Épinay-sur-Seine L'Île-Saint-Denis Pierrefitte-sur-Seine Saint-Denis Stains Villetaneuse	Communauté d'agglomération Plaine Commune
	Dugny	Communauté d'agglomération de l'Aéroport du Bourget
	Tremblay-en-France Villemontais	Communauté d'agglomération Terres de France
Val-d'Oise	Bonneuil-en-France Garges-lès-Gonesse Gonesse	Communauté d'agglomération Val-de-France
Hauts-de-Seine	Gennevilliers Villeneuve-la-Garenne	
Seine-et-Marne	Mitry-Mory	Communauté d'agglomération Plaines et Monts de France

III.4 Les restrictions à l'urbanisation

Les zones A et B, comprises à l'intérieur de la limite du Lden 62 sont des zones de bruit fort dans lesquelles les restrictions sont les plus importantes. Il n'y a que les logements et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique qui peuvent y être autorisés ainsi que les logements des activités commerciales et industrielles admises et les constructions nécessaires à l'activité agricole.

A l'intérieur de la zone C, considérées comme zone de bruit modérée, seules les constructions individuelles non groupées sont autorisées si le secteur est déjà urbanisé, desservi par les équipements publics et si elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur. En outre, dans cette zone peut être délimités des secteurs de renouvellement urbain.

A l'intérieur de la zone D, il n'y a pas de restriction à l'urbanisation, mais une obligation d'information des futurs résidents .

Synthèse par commune des surfaces et populations concernées par les différentes zones

Synthèse par communes des surfaces et populations concernées par les différentes zones

Communes	Zone A Lden 70		Zone B Lden 62		Zone C Lden 57		Zone D Lden50	
	Surface en ha	Populations/ Logements	Surface en ha	Populations/ Logements	Surface en ha	Populations/ Logements	Surface en ha	Populations/ Logements
Seine-Saint-Denis								
Aulnay-sous-Bois	0	0/0	11	0/0	125	0/0	335	0/0
La Courneuve	0	0/0	0	0/0	0	0/0	10	0/0
Épinay-sur-Seine	0	0/0	0	0/0	0	0/0	18	181/77
L'Île-Saint-Denis	0	0/0	0	0/0	0	0/0	38	3714/1551
Pierrefitte-sur-Seine	0	0/0	0	0/0	0	0/0	90	7446/2603
Saint-Denis	0	0/0	0	0/0	0	0/0	277	33491/14096
Stains	0	0/0	4	0/0	124	6365/2552	429	25644/9545
Villetaneuse	0	0/0	0	0/0	0	0/0	21	499/157
Dugny	0	0/0	1	0/0	23	626/276	199	6042/2425
Tremblay-en-France	0		0		0	0/0	262	98/37
Villepinte	0	0/0	0	0/0	38	0/0	409	7344/2361
Val d'Oise								
Bonneuil-en-France	85	0/0	199	0/0	289	0/0	416	554/224
Garges-lès-Gonesse	0	0/0	47	497/195	130	2627/1014	266	11231/3970
Gonesse	33	0/0	153	0/0	315	0/0	558	0/0
Hauts-de-Seine								
Gennevilliers	0	0/0	0	0/0	0	0/0	79	20/8
Villeneuve-la-Garenne	0	0/0	0	0/0	0	0/0	137	17708/7016
Seine-et-Marne								
Mitry-Mory	0	0/0	0	0/0	0	0/0	56	47/18

IV Les observations du public

IV.1 Le décompte des observations

Le décompte des observations est le suivant:

Département	Commune	Observations	Lettres
Paris	Paris	-	2
Seine-et-Marne	Melun	-	-
	Mitry-Mory	4	1
Hauts-de-Seine	Nanterre	-	-
	Gennevilliers	-	-
	Villeneuve-la-Garenne	5	-
Seine-Saint-Denis	Bobigny	-	-
	Aulnay-sous-Bois	-	-
	La-Courneuve	-	-
	Dugny	1	-
	Épinay-sur-Seine	-	-
	L'Île-Saint-Denis	-	1
	Pierrefitte-sur-Seine	-	-
	Saint-Denis	-	-
	Stains*	15	-
	Tremblay-en-France	-	-
	Villepinte	3	-
Villetaneuse	-	-	
Val-d'oise	Cergy-Pontoise	-	-
	Bonneuil-en-France	-	-
	Garges-lès-Gonesse	8	-
	Gonesse	-	-
Sous total		36	4
Registre dématérialisé		60	
Total	100 contributions reçues	96	4

* L'observation n°12 de ce registre correspond au courrier de M. le maire de la ville de Stains. Ce courrier déposé dans le registre a été également envoyé à la préfecture de la région Île-de-France, où il est comptabilisé dans les lettres reçues.

Les courriers reçus sont :

1. Lettre du Groupe PSA en date du 30 septembre 2016.

Le Groupe PSA est concerné par les zones B, C et D du projet de PEB qui s'étendent sur son ancien site industriel d'Aulnay-sous-Bois, dont il est propriétaire. Le Groupe

sollicite une adaptation du projet de plan afin que les nuisances sonores liées à l'aéroport soient limitées, notamment via la modération du développement du trafic aérien et l'interdiction des vols militaires de nuit. Le Groupe demande que le scénario de trafic soit revu à la baisse et que les zones de bruit soit réduites en conséquence.

2. Lettre de Mme le maire de Mitry-Mory.

Mme le maire regrette que le fond de plan relatif au projet de PEB soit ancien et ne fasse pas mention des nouvelles constructions en zone D sur la commune. Elle considère que les différentes zones de PEB ne sont pas représentatives de la nuisance et déplore des altitudes basses en décalage avec les couloirs aériens. Elle signale que le plan d'exposition au bruit ne tient pas compte de la topographie de la commune et de la configuration du bâti. Elle signale également que plusieurs bâtiments sont à cheval sur les limites de zone. Elle s'inquiète du développement envisagé de la plateforme qu'elle estime inacceptable. Elle s'étonne que le PGS ne concerne pas également son territoire et demande l'adéquation entre le PGS et le PEB. Elle considère que du fait que des mesures d'isolation phonique sont imposées dans la zone D, cette zone devrait être intégrée dans le PGS.

3. Lettre de transmission de délibération du conseil municipal de la commune de Stains en date du 22 septembre 2016.

Le conseil municipal de Stains par délibération en date du 22 septembre 2016 renouvelle son opposition au projet de PEB. Il demande que, dans l'hypothèse où celui-ci serait arrêté, des mesures de restrictions significatives soient adoptées, notamment en ce qui concerne les gros-porteurs. Il demande l'interdiction totale des vols de nuit, néfastes pour la santé. Il appelle à une harmonisation entre le PEB et le PGS afin que les habitants impactés par les nuisances bénéficient des indemnisations.

4. Lettre de M le maire de l'Ile-Saint Denis. En date du 3 octobre 2016

M le maire rappelle l'avis émis par la commune en date du 18 juin 2014. Il confirme l'avis défavorable de , notamment les hypothèses d'évolution du trafic. Il confirme également l'avis réservé sur la délimitation des zones du fait de l'absence d'une volonté claire de mettre en œuvre des mesures de restrictions permettant de limiter l'impact sanitaire.

Il exige de limiter encore plus les nuisances sonores par l'application des mesures suivantes :

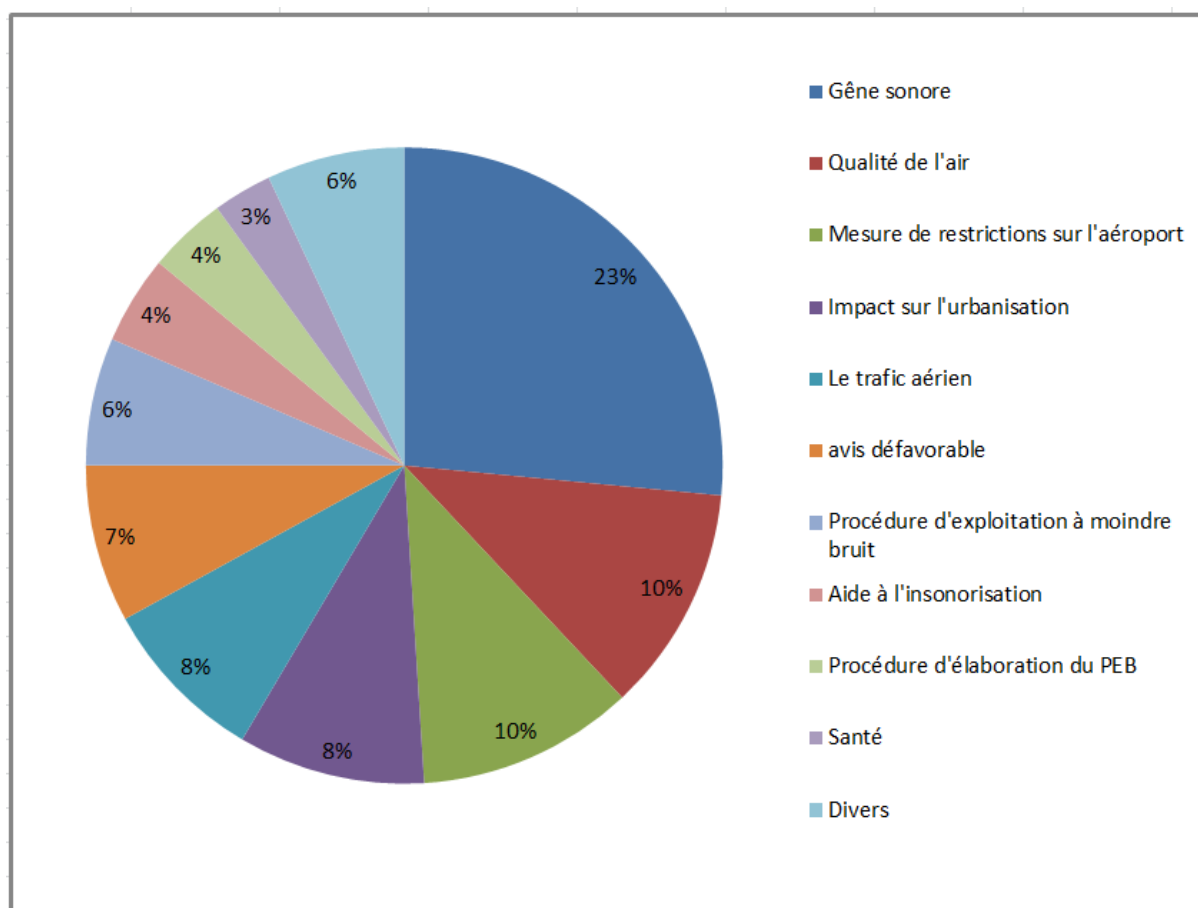
- l'arrêt des vols de nuit entre 22 h et 6 h du matin
- l'interdiction des appareils les plus vieux, à la fois plus bruyants, plus polluants et moins sûrs
- la réduction maximale du trafic militaire, le plus bruyant
- le changement de l'altitude et de l'angle pour amorcer la descente le plus tard possible.

M le maire d'Aulnay-sous-Bois a adressé un courrier à la commission en date du 10 octobre 2016. Il n'est pas pris en compte dans les observations. La commission a examiné avec attention ce courrier qui appuie celui du groupe PSA, mentionné ci-dessus.

IV.2 L'analyse des observations.

La commission a étudié les observations et les courriers. Elle a utilisé une grille thématique qui associe le thème avec un extrait significatif et correspondant de l'observation analysée. La grille d'analyse de l'ensemble des observations est jointe en annexe.

Le graphique, ci-dessous, présente les dix thèmes les plus évoqués ainsi que leur fréquence.



Le thème « divers » regroupe les demandes de déménagement de l'aéroport, la question de la superposition du bruit de l'aéroport CDG et LBG, l'impact économique positif de l'aéroport, la procédure d'enquête, l'information des riverains, des demandes de mesures du bruit, la dépréciation des biens,....

V Procès-verbal de synthèse des observations, mémoire en réponse du maître d'ouvrage et appréciation de la commission

Préambule

Le présent chapitre reprend le procès-verbal des observations établies par la commission à l'issue de l'enquête. Chaque sous-chapitre contient la réponse du maître d'ouvrage à la synthèse réalisée par la commission et se conclut par une appréciation de la commission. Le procès-verbal est établi à partir des observations émises sur les registres d'enquête, sur le site internet, aux courriers reçus, aux entretiens avec les élus et l'association ADVOCNAR ainsi qu'aux propos du public lors de la réunion publique du 7 septembre 2016. Ce document est présenté à partir des thèmes recensés. Il n'a pas un caractère exhaustif, mais tente de rendre compte néanmoins de tous les arguments émis en faveur ou en défaveur du projet, des questions posées, remarques et propositions par le public.

V.1 La procédure, sa légalité, sa forme.

Une personne constate que « le PPBE (document annexe du PEB) n'a été ni approuvé ni publié. Pour elle, « cela rend illégal le projet de PEB » qui est proposé dans le cadre de l'enquête publique actuelle, puisque le PPBE en est une annexe obligatoire prévue par la loi. »

La commission a bien noté que le PPBE et sa carte de bruit stratégique étaient, comme prévu par les textes, annexés au PEB. Elle constate en premier examen que le PPBE n'est pas arrêté. La commission a regardé la procédure d'élaboration du PEB et du PPBE de l'aéroport d'Orly et a constaté que, de la même manière, le PPBE avait été arrêté après le PEB.

La commission souhaite que la DGAC donne des précisions sur la procédure retenue pour le PPBE et l'incidence éventuelle sur la procédure du PEB : son annexion au PEB vaut-elle publication, même s'il n'a pas été arrêté ?

L'association Val d'Oise Environnement dénonce le caractère autoritaire qui a conduit à fixer la limite extérieure de la zone C à l'indice Lden 57 et non à 55.

Sur la forme, la durée de l'enquête publique et la « faible » information du public sont pointées dans plusieurs observations.

Observations de la DGAC

Le PPBE doit être annexé au PEB. Mais la réglementation applicable, et notamment l'article R.112-5 du code de l'urbanisme, n'impose pas que le PEB soit arrêté en même temps, avant ou après que le PPBE est approuvé. Il est seulement prévu que ce dernier est élaboré soit à l'occasion de la révision du plan d'exposition au bruit, soit indépendamment de celle-ci (dans les conditions prévues par les articles R.572-9 à R.572-11 du code de l'environnement). Pour la plupart des aérodromes concernés, le PPBE est approuvé après le PEB, qui existe en général déjà depuis longtemps. Dans ce cas, le PPBE, au moment de son approbation, est annexé au PEB. Dans le cas très particulier où les deux procédures d'élaboration sont menées en parallèle et aboutissent en même temps, le PPBE et le PEB peuvent être approuvés simultanément

par un même arrêté. Sinon, chacun est approuvé par arrêtés distincts et le PPBE est ensuite annexé au PEB. Dans le cas de l'aérodrome du Bourget, l'élaboration du PEB et celle du PPBE n'ont pas été entamées en même temps et n'ont donc pas fait l'objet d'une procédure unique. Néanmoins les deux procédures respectives ont progressé en parallèle. Dans ces conditions, il a paru utile, à chaque consultation concernant le PEB, de joindre le projet de PPBE dans sa version alors existante, pour information. Au moment de l'enquête publique a ainsi été joint au PEB le PPBE non encore signé et approuvé. Mais au moment de son approbation, le PEB n'intégrera pas le PPBE si ce dernier n'est pas signé. Dans ce cas le PPBE sera annexé au PEB ultérieurement, au moment de l'approbation du PPBE. A contrario, si le PEB était approuvé après que le PPBE le soit, la version du PEB soumise à approbation intégrerait en tant qu'annexe le PPBE, lui-même signé et déjà approuvé.

Le niveau de bruit servant à délimiter la zone C du PEB peut être choisi entre 55 et 57 dB (exprimés selon l'indicateur Lden). Dans un 1^{er} avis rendu lors de sa réunion du 7 juin 2011, la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome de Paris-Le Bourget avait opté pour le niveau de 55 dB. Une étude menée sous l'égide du préfet de la région Ile-de-France a mis en évidence que, afin de ne pas remettre en cause un certain nombre de projets d'urbanisation, il était souhaitable que la limite de la zone C soit plutôt fixée à 57 dB. C'est cette option qui a finalement été choisie pour construire le projet de PEB. La CCE a rendu un avis favorable à ce projet lors de sa réunion du 14 janvier 2015, ainsi que l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA) le 20 mars 2015. Ce processus n'a donc pas été autoritaire mais mené au contraire dans la concertation et la transparence.

La procédure d'enquête publique a respecté la totalité des exigences du code de l'environnement. Notamment, la durée de l'enquête publique a été de 33 jours, soit une durée supérieure à la durée minimale exigée par le code de l'environnement (30 jours).

Appréciation de la commission

La commission prend note des explications apportées par la DGAC :

- concernant le PPEB, pour en déduire que son statut de projet ne met pas en cause la procédure d'élaboration du PEB soumise à l'enquête, et pour regretter que la notice explicative du dossier n'ait pas explicité plus clairement, en précisant mieux sa portée et son rôle.
- sur le rappel des arguments qui ont conduit au choix du Lden de 57 et non 55, comme souhaité initialement par la CCE, pour tenir compte du contexte et de la réalité de terrain, permettant de rendre possible la poursuite de plusieurs projets d'aménagement et d'urbanisation, notamment portés par des maires des communes concernés (projets de la commune de Stains, de Plaine-Commune pour la zone des Tartres, du réaménagement du secteur PSA à Aulnay, tels qu'évoqués dans les contributions reçues). La commission observe que l'appréciation de l'association Val d'Oise Environnement sur le caractère autoritaire de la décision qui a conduit à fixer la limite extérieure de la zone C à l'indice Lden 57 et non à 55, est excessive. Le choix résulte d'un compromis ayant reçu un vote favorable de la CCE en date du 14 janvier 2015.

- sur le respect de toute la procédure d'enquête publique. La commission a observé que l'information du public a dépassé le cadre légal (pour en juger, voir plus haut le bilan des publicités officielles et complémentaires mises en œuvre).

V.2 Les trafics : le réalisé, les prévisions.

V.2.1. Le réalisé

Beaucoup d'observations constatent une augmentation régulière du trafic. Cette augmentation perçue ne correspond pas aux mouvements constatés sur l'aéroport du Bourget depuis 2007.

La commission a noté des variations importantes du nombre de mouvement d'une année sur l'autre (59 000 mouvements en 2011, 55 000 mouvements en 2015). Bien que les vols à vue ne soient pas renseignés dans les bulletins d'informations du trafic de la région parisienne édités par la DGAC, le dernier bulletin du deuxième trimestre 2016 confirme la baisse du trafic sur l'aéroport du Bourget en nombre de mouvements.

Des interrogations ont été émises lors de la réunion publique, elles pointaient les délais relatifs à l'élaboration du PEB et donc la validité des hypothèses retenues pour le scénario à court terme. La commission aimerait connaître les hypothèses qui auraient été retenues prenant en compte « les résultats de trafic les plus récents » et « les perspectives d'évolution d'activité pour les prochains mois. Un dire d'expert sur les conséquences au niveau du PEB, notamment sur la zone des « Tartres » si les hypothèses avaient été modifiées.

Observations de la DGAC

Par définition, l'élaboration d'un PEB est longue, du fait notamment du temps nécessaire à la construction de ses hypothèses et des différentes phases de consultation et concertation.

Les hypothèses de court terme retenues au moment du lancement d'un PEB peuvent donc être différentes de la situation réellement observée au moment de l'approbation du PEB. C'est effectivement le cas pour le nombre de mouvements d'aéronefs retenu pour les courbes de court terme du PEB du Bourget : 60 000 mouvements comme hypothèse du PEB / 55 000 mouvements réellement réalisés en 2015.

Pour autant, ceci n'invalide pas le PEB. Par définition, un PEB est fondé sur des hypothèses, il ne peut donc pas représenter exactement la réalité. Un nombre de mouvements de 55 000 au lieu de 60 000, toutes choses égales par ailleurs, induirait vraisemblablement une contraction des courbes du PEB du Bourget (une quantification précise nécessiterait des études complémentaires approfondies). Néanmoins, le PEB ne découle pas des seules hypothèses de trafic mais d'un ensemble conjoint de paramètres, comme par exemple les niveaux de bruit retenus pour la limitation des zones B et C. Dans ces conditions, si l'hypothèse du nombre de mouvements à court terme retenue pour le PEB avait été non pas de 60 000 mouvements mais de 55 000, alors la limite de la zone C aurait pu être fixée à un niveau différent de 57 dB, par exemple à 55 dB. Il est donc difficile de savoir quelle aurait été la situation de la zone des « Tartres » dans

cette autre version du PEB. En outre, les hypothèses de moyen et long termes retenus pour l'élaboration du PEB ne sont aujourd'hui pas remises en cause.

Enfin, une réactualisation constante des hypothèses empêcherait l'aboutissement du PEB.

Appréciation de la commission

Les explications sont claires et affirment bien le caractère simplement hypothétique des trafics de court terme, moyen terme et long terme. La commission estime logique et prudent que le PEB, en tant que plan de prévention, soit fondé sur des hypothèses plutôt hautes par rapport au trafic réel, donc plus protectrices de la population.

V.2.2. Les hypothèses d'évolution du trafic et de renouvellement de la flotte.

Plusieurs intervenants estiment que les hypothèses retenues à l'horizon 2032 de 90 000 mouvements constituent un droit à se développer de l'aéroport. Ils jugent cela inacceptable. Ils considèrent que cela revient à supprimer l'effet protecteur du plan, son premier objectif tel qu'il s'impose dans les devoirs régaliens de l'État vis-à-vis de la population.

La commission demande à la DGAC de développer le cadre dans lequel les hypothèses sont construites, de préciser s'il s'agit ou non « d'un droit à se développer ».

Une observation met en exergue un paragraphe de l'avis de 2015 du rapport de l'ACNUSA qui dit : « Le collège s'étonne de l'importance de la réduction du nombre de types d'avions modélisés entre les deux versions du PEB qui passe de 79 (à court terme) à 25 (à moyen terme). Il demande à la DGAC que tout soit mis en œuvre pour assurer la disparition des avions les plus bruyants dans l'hypothèse où elle ne se réaliserait pas au rythme annoncé. »

La société PSA demande que « le scénario de trafic soit revu à la baisse et à ce que la délimitation des zones d'exposition au bruit soit modifiée en conséquence ». Cette société est propriétaire de terrains à Aulnay-sous-Bois sur lesquels est prévu un plan d'aménagement d'ensemble destiné à requalifier cette ancienne zone industrielle. Ces terrains se situent en zone B, C, D du plan d'exposition au bruit.

La commission souhaite avoir des précisions sur les hypothèses de renouvellement de la flotte et ses conséquences. Le rythme retenu de disparition des avions les plus bruyants. La manière dont la DGAC répond à « l'étonnement » de l'ACNUSA.

Observations de la DGAC

Comme indiqué précédemment, le PEB est construit sur la base d'hypothèses. Il n'entérine pas les hypothèses qu'il retient : il ne s'agit que d'émettre les hypothèses les plus probables au moment où elles sont formulées (en optant le cas échéant pour les hypothèses les plus protectrices). C'est ainsi que l'hypothèse de 90 000 mouvements au Bourget en 2032 constitue un scénario « haut », qui ne doit pas être considéré comme

un objectif à atteindre, une certitude, un engagement ou un « droit à se développer », mais comme une estimation de l'évolution possible du trafic. Si, ultérieurement, il s'avérait que les hypothèses retenues dans le PEB ne sont plus valables, alors il conviendrait de réviser le PEB. Il convient de noter par ailleurs que les hypothèses de long terme ne sont pas les plus dimensionnantes pour les courbes du PEB de l'aérodrome de Paris-Le Bourget.

Parmi les hypothèses retenues pour l'élaboration d'un PEB, certaines portent sur la composition des flottes d'aéronefs. Pour pouvoir procéder à la modélisation du bruit, il faut identifier des groupes d'aéronefs incluant les aéronefs qui sont les plus susceptibles de fréquenter l'aérodrome à court, moyen et long termes (les aéronefs inclus dans un même groupe présentant des caractéristiques acoustiques et techniques similaires). Concernant l'aérodrome de Paris-Le Bourget, pour le court terme, ces groupes d'aéronefs sont au nombre de 79. Pour les moyen et long termes, seuls 25 de ces 79 groupes ont été retenus (identiques entre le moyen et le long termes). Cette réduction découle notamment de l'éviction des groupes incluant les aéronefs les plus bruyants. Ceci s'explique par l'hypothèse, retenue pour le PEB, selon laquelle la flotte fréquentant le Bourget va connaître une forte amélioration de ses performances acoustiques : la flotte d'aviation d'affaires est très sensible aux innovations et elle bénéficie des progrès technologiques les plus avancés. Il est ainsi attendu que, d'ici 2022, on assiste à une homogénéisation de la flotte fréquentant l'aérodrome autour des aéronefs les moins bruyants. Ainsi, les aéronefs inclus dans les 10 groupes les plus bruyants ne devraient plus fréquenter l'aérodrome (par exemple Antonov An-74, B707-100, B747 SP et 300, C137, DC-8-60) et les aéronefs inclus dans 8 des groupes les moins bruyants devraient voir leur part passer d'environ 20 % à environ 60 % (par exemple ATR 42, ATR 72, B 737 700 et 800, Cessna S550). Concernant les trois types d'aéronefs identifiés dans le compte rendu annuel 2015 d'ADP sur le réseau de mesure de bruit des avions de l'aéroport Paris-Le Bourget comme spécifiquement bruyants (Falcon 50, P 180 et PC 12), leur part dans le trafic aérien de l'aérodrome est relativement faible et devrait selon toute vraisemblance encore diminuer à l'avenir.

Le renouvellement des flottes ainsi attendu pourra faire l'objet d'un suivi régulier, notamment en CCE de l'aérodrome de Paris-Le Bourget qui doit réexaminer la validité des hypothèses du PEB tous les 5 ans. Si les évolutions réelles ne correspondaient pas aux prévisions, la CCE pourra émettre les avis qui lui paraîtront utiles.

Appréciation de la commission

La commission note l'importance accordée au renouvellement de la flotte et aux performances acoustiques des nouveaux appareils, elle considère cette évolution comme possible. Elle recommande cependant d'examiner rapidement la mise en œuvre de nouvelle mesure restrictive de nuit pour les quelques types d'avions les plus bruyants, comme ceux rapportés par le public.

V.3 Un aérodrome dans une zone urbaine ; un frein à l'urbanisation,

V.3.1. Déménager l'aéroport

Plusieurs intervenants demandent la fermeture de l'aéroport et son « déménagement » partiel ou total. Le cas de l'aéroport de Nantes et son déménagement à Notre-Dame-des-Landes est évoqué à titre de comparaison. Les lieux de déménagement proposés sont multiples, l'aéroport de Vatry revient régulièrement. Pour certains, il ne s'agit que de déplacer les mouvements des avions militaires ou des gros-porteurs.

Un intervenant rappelle que lors de l'achat de son pavillon, en 1988, on lui avait assuré que l'aéroport du Bourget devait déménager à Roissy.

Observations de la DGAC

L'aérodrome de Paris-Le Bourget, qui est le premier aérodrome à avoir été utilisé en France (inauguré officiellement en 1919, il existe depuis 1914), a, en 1981, centré ses activités essentiellement sur l'aviation d'affaires, pour répondre au fort développement des aérodromes de Paris Orly et de Paris-Charles de Gaulle. Il contribue ainsi à l'organisation globale de l'activité aérienne à l'échelle de la région de l'Ile-de-France (et à l'échelle nationale). Par ailleurs, cet aérodrome constitue une richesse pour Paris et les entreprises qui y sont implantées. Il représente également un enjeu industriel pour la construction aéronautique et accueille tous les deux ans le plus grand salon aéronautique au monde.

Dans ces conditions, si la possibilité de la fermeture du site a été évoquée dans les années 1970, il n'est pas envisageable aujourd'hui de déplacer une telle activité à Vatry ou ailleurs loin de Paris.

En revanche, il est important de s'assurer que le développement de cet aérodrome se fait dans le respect des populations environnantes.

Appréciation de la commission

La commission comprend le ressenti des populations riveraines et ne saurait nier la réalité des nuisances sonores qu'elles subissent. Le PEB a vocation à limiter une urbanisation qui s'est beaucoup développée depuis la création de l'aéroport, qui comme rappelé est très ancienne. Cette antériorité ne peut être une excuse pour tout permettre sur le site du Bourget et comme le résume assez bien l'association ADVOCNAR, "ce PEB arrive trop tard", "l'aéroport du Bourget existe depuis plus d'un siècle et le mal est fait, l'urbanisation s'est depuis fortement développée tout autour, sous la pression démographique francilienne".

La commission considère que les enjeux économiques sont tels, ne serait-ce que pour les communes elles-mêmes en matière d'emplois directs et indirects et de dynamique économique induite, qu'il paraît impossible de déménager ses activités, tout comme celles du Musée de l'Air et de l'Espace ou du parc des expositions. Cela n'empêche nullement effectivement le respect des populations environnantes et de mettre en œuvre toutes les mesures possibles en

ce sens, le PEB constituant par sa nature même un vecteur essentiel de prévention de ces nuisances.

Le transfert des activités du Bourget sur Vatry paraît d'autant moins crédible compte tenu de la distance par rapport à Paris et l'absence de liaisons terrestres rapides.

V.3.2. Un frein à l'urbanisation

À plusieurs reprises, lors de la réunion publique, le frein au développement urbain lié à la présence de l'aéroport a été évoqué. Un habitant de Stains estime que « la mise en place du PEB freinera le développement de notre ville ». Une association estime qu'« Il n'y a pas de réelle volonté de maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport du Bourget » du fait d'avoir retenu le Lden de 57 pour établir la limite de la zone C.

Il est dit : « Le projet de l'aéroport doit s'adapter à son environnement et non l'inverse. » Pour un élu, le PEB est considéré comme une atteinte à l'urbanisme qui est une prérogative des élus. Ceux de Plaine-Commune estiment que le PEB va à l'encontre des besoins de logements énoncés dans le SDRIF et la loi sur le Grand-Paris. Ils précisent que les terrains disponibles pour construire se situent dans « le cône de bruit » : (rythme de construction donné par l'EPT Plaine-Commune est de 4 200 logements par an).

La société PSA évoque la reconversion de son ancien site industriel d'Aulnay-sous-Bois qui se situe en zone B, C, D. Sur ce site, d'environ 170 ha, il est prévu un important plan de redéveloppement urbain. La société estime que les hypothèses de trafic ne tiennent aucun compte du projet de redéveloppement de ce site « qui prévoit une densité de construction importante ainsi que des logements. »

Lors de la réunion publique, la DGAC a indiqué l'existence d'un recensement effectué, lors de l'élaboration du PEB, relatif à plusieurs projets d'urbanisation situés entre la limite de la zone C retenue dans le projet (Lden 57) et la zone correspondant à un Lden 55. Par ailleurs, le maire de Stains a indiqué dans ses diverses contributions à l'enquête qu'outre la zone des Tartres qui bénéficie de la souplesse offerte en passant du Lden 55 à 57, d'autres projets de sa commune seraient impactés.

Dans un courrier, le maire de Stains évoque plusieurs de ces projets qui concernent sa ville, en dehors de celui de la zone des Tartres évoquée lors de la réunion publique. Il s'agit du secteur des Batêtes et d'une friche coincée entre la ZAC de la Cerisaie et les voies ferrées. Il indique que les opérations immobilières ne peuvent se justifier économiquement que par la production de logements en accession. De ce fait, plusieurs projets risquent de ne pas aboutir. La question de la valorisation foncière, clé économique pour réaliser des travaux de démolition reconstruction se heurte aux contraintes fortes du PEB sur la commune de Stains, dont un quart du territoire se situe en zone C. Pour conclure, il affirme : que ce n'est pas à la ville d'adapter son développement à celui de l'aéroport de Paris-Le Bourget, mais à ce dernier de s'adapter à son environnement.

Afin de pouvoir mesurer les impacts réels sur l'urbanisation, la commission souhaite connaître la liste des projets et leurs principales caractéristiques, notamment en nombre de logements

(ou de populations) ainsi que leur situation par rapport aux zones et aux limites de Lden 55 et Lden 57.

L'association Environnement 93 rappelle l'article L 302-5 du code de l'urbanisme qui indique que « les communes dont plus de la moitié du territoire urbanisé est couvert par les zones A, B ou C d'un plan d'exposition au bruit sont exemptées de l'obligation de respecter le quota de 20% de logements locatifs sociaux. »

La commission souhaite connaître si, le choix d'un Lden57 a conduit à exclure les communes de cette disposition.

Observations de la DGAC

Concernant le cas particulier de l'aménagement du terrain d'Aulnay-sous-Bois appartenant à PSA, la DGAC a bien noté les projets de construction, en zone B du PEB, d'équipements liés aux lignes 16 et 17 du « Grand Paris Express ». Il convient de noter que le PEB n'interdit aucunement la construction d'« équipements publics ou collectifs indispensables aux populations existantes » au sens de l'article L.112-10 du code de l'urbanisme ni la construction d'équipements nécessaires à des activités économiques et commerciales et à leur desserte. Par ailleurs, la société du Grand Paris comme la ville d'Aulnay-sous-Bois ont confirmé la prise en compte du PEB dans le cadre de l'élaboration des projets actuels d'aménagement du terrain de PSA : notamment, la construction d'aucun logement n'est prévu en zones A, B et C (en dehors, le cas échéant, des possibilités prévues par le code de l'urbanisme).

Concernant les projets recensés en 2012 sous l'égide du préfet de la région d'Ile-de-France qui auraient été remis en cause par une limite de zone C fixée à 55 dB, les périmètres de contrats de développement territorial suivants étaient concernés (avec des impacts à plus ou moins long terme) :

- le CDT « Pleyel » : 400 à 800 logements à Stains et Pierrefitte sur Seine auraient été compromis, ainsi que les quelques 2 000 logements du projet des Tartres Sud ;*
- le CDT « Le Bourget » : notamment à Dugny et à Bonneuil-en-France, quelques centaines de logements auraient été mis en cause ;*
- le territoire Est de la Seine-Saint-Denis : dans la perspective de la mutation du site de PSA, une zone C à 55dB aurait rendu impossible la construction de logements sur une très large partie de ce site.*

La fixation de la limite de zone C à 57 dB permettait ainsi le déploiement d'une grande partie des projets envisagés : 85 à 90 % des logements envisagés pouvaient être construits.

Concernant l'exemption, pour les communes dont plus de la moitié du territoire est couverte par les zones A, B ou C du PEB, de l'obligation de respecter un quota minimal de logements locatifs sociaux, dans le cas de l'aérodrome du Bourget les communes concernées respectent d'ores et déjà leurs obligations de construction de logements sociaux. La question de l'impact sur ce sujet du choix du Lden 57 plutôt que du Lden 55 pour limiter la zone C du PEB ne se pose donc pas.

Appréciation de la commission

Paradoxalement, certains maires, tout en évoquant les nuisances sonores subies par les populations de leur quartier et leur volonté de les voir limitées, ont caractérisé le PEB proposé comme un frein à l'urbanisation, notamment pour des projets déjà engagés. C'est tout l'enjeu évoqué plus haut et le choix consécutif du Lden 57 retenu par le préfet, validé par la CCE, qui a permis de prendre en compte cette demande dans le projet soumis à enquête. Ce choix autorise la réalisation notamment du projet d'aménagement du site PSA sur Aulnay-sous-Bois, celui de la zone des Tartres par Plaine-Commune sur Stains et Pierrefitte-sur-Seine, ainsi que ceux envisagés et listés ci-dessus par la DGAC, avec des taux appréciables de logements autorisés.

La commission estime ce compromis comme acceptable. Elle note et a pu vérifier par ailleurs, que les grands projets d'aménagement tels que la ZAC du triangle de Gonesse (et son projet phare EuropaCity) ou le projet d'ensemble du groupe PSA et de la ville d'Aulnay ont déjà anticipé et intégré les contraintes du PEB.

V.4. Le Bruit.

V.4.1. Les bruits, la nuit.

Quatre observations sur dix évoquent la gêne sonore la nuit. Ce thème est encore plus souvent mentionné par les élus qui s'étonnent du maintien d'un trafic la nuit sur cet aéroport. La commission a noté que le nombre de mouvements la nuit était faible, environ une dizaine. ADP a précisé, lors de la réunion publique que ces mouvements nocturnes étaient liés pour certains aux rapatriements sanitaires et aux transports d'organes.

En outre, la commission a noté la conclusion du compte-rendu annuel de 2015 réalisé par Aéroports de Paris qui cartographie et mesure l'exposition au bruit des avions. Autour de l'aéroport du Bourget. Il y est dit :

« Cet indicateur (Lden) est en augmentation sur l'ensemble des stations. Ceci s'explique par un trafic de soir et de nuit plus impactant en 2015 qu'en 2014 (-6% de jour, +8% de soirée et +8% de nuit). »

La commission s'étonne de ce constat qui va à l'inverse d'une réduction du bruit de l'aéroport aggrave la situation la nuit et retarde l'amélioration liée à la modernisation de la flotte.

La commission souhaiterait savoir si des évolutions des restrictions nocturnes étaient envisagées ou envisageables sur l'aéroport du Bourget. La commission croit comprendre que, sur l'aéroport de Roissy, depuis le 30 mars 2014, l'interdiction de décollage et d'atterrissage entre 22 h 00 et 6 h 00 a été étendue aux aéronefs « du chapitre 3 » de marge cumulée inférieure à 10 EPNdB. En comparaison, la restriction sur l'aéroport du Bourget interdit les décollages de nuit et autorise les atterrissages de nuit des avions du chapitre 3, y compris les plus bruyants. La commission note que ces deux aéroports sont séparés d'une courte distance et que leurs PEB se recourent.

La commission s'interroge sur l'incidence qu'aurait d'une telle mesure de restriction sur la limite de la zone C telle que retenue, Lden 57 et son incidence sur les projets d'urbanisation.

Dans le même ordre d'idée, plusieurs observations se plaignent de moyens et gros porteurs, pointent le rôle des avions à hélice. La commission s'interroge sur l'existence ou non de statistiques sur le mouvement des avions opérant la nuit entre 22 h et 6 h, sur l'aéroport, ainsi que leur classification par « marge cumulée ».

Observations de la DGAC

Les restrictions d'exploitation existant aujourd'hui n'interdisent pas toute activité la nuit sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget : sont possibles les mouvements d'aéronefs à hélices de moins de 9 tonnes, ou de plus de 9 tonnes mais conformes aux exigences acoustiques dites « du chapitre 3 de l'OACI », ainsi que les atterrissages d'avions à réaction conformes aux exigences acoustiques « du chapitre 3 de l'OACI ». Par ailleurs, ces restrictions d'exploitation ne s'appliquent pas aux :

- atterrissages retardés pour des raisons purement techniques ou indépendantes de la volonté du transporteur ;*
- aéronefs substitués au dernier moment, pour des raisons purement techniques, aux aéronefs à destination du Bourget ;*
- aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;*
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;*
- aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affecté à un service public ;*
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.*

Le nombre annuel des vols de nuit (22h/6h) sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget est de l'ordre de 3 000, ce qui représente environ 5% du nombre total annuel de vols sur l'aérodrome. Ces chiffres sont assez stables depuis quelques années et, globalement, connaissent même plutôt une légère tendance à la baisse. Il n'est pas attendu qu'ils se modifient notablement à l'avenir. Les éléments d'explication de l'évolution du L_{den} mentionnés dans le compte rendu annuel 2015 d'ADP sur le réseau de mesure de bruit des avions de l'aéroport Paris-Le Bourget ne sont pas confirmés par les derniers chiffres de trafic disponibles, ADP va consolider ces données.

A l'heure actuelle, une présentation du trafic est systématiquement faite en commission consultative de l'environnement (CCE), mais il est prévu d'affiner cette présentation concernant les vols de nuit. ADP et la DGAC vont s'attacher à produire rapidement les données correspondantes (nombre total de vols de nuit sur l'année, proportion par rapport au nombre total de vols, évolution dans le temps, etc).

Les restrictions d'exploitation à CDG sont certes différentes de celles applicables au Bourget et les trafics de CDG et du Bourget sont certes très liés. Néanmoins, la réglementation européenne impose que la mise en œuvre d'une nouvelle restriction d'exploitation se fasse au terme d'une analyse, dite « d'approche équilibrée », spécifique à l'aérodrome concerné. Par ailleurs, les types d'activité de CDG et du Bourget sont très distincts. Dans ces conditions, il ne peut pas y avoir d'extension

automatique des restrictions de CDG à l'aérodrome du Bourget, notamment celle interdisant les vols de nuit effectués avec des avions « de chapitre 3 » de marge cumulée inférieure à 10 EPNdB. Si une telle restriction était toutefois envisagée, elle concernerait, au Bourget, de l'ordre de 100 vols sur une année, soit très peu de mouvements. Elle aurait donc un impact négligeable sur la superficie du PEB. A l'heure actuelle, aucune étude d'approche équilibrée n'a été lancée pour un renforcement des restrictions à LBG, mais elle pourrait être envisagée dans le cadre des travaux de la CCE.

Appréciation de la commission

Pour le public, c'est le trafic de nuit qui est le plus mal ressenti, il entraîne des perturbations du sommeil. Il constitue la gêne majeure liée à l'activité de l'aéroport, la plus impactante pour la santé des riverains et leur qualité de vie et ceci malgré la liste des restrictions rappelées ci-dessus par la DGAC.

La commission a bien retenu toutes les demandes liées à la limitation des mouvements nocturnes ou même à l'instauration d'un couvre-feu nocturne total et l'importance à apporter une réponse adaptée pour une meilleure acceptabilité sociale. Pour chercher des pistes d'amélioration en ce sens, elle a posé de nombreuses questions, auxquelles des réponses précises sont apportées ci-dessus et les § suivants V.4.2 et V.4.4, afin de mieux comprendre la nature des avions et des activités de nuit. Elle reconnaît la spécificité des activités de l'aéroport du Bourget, notamment par rapport à celles de Roissy CDG et en particulier la nuit. Elle note avec satisfaction l'engagement de la DGAC et d'ADP d'affiner les données et de mieux communiquer sur les chiffres de ces mouvements nocturnes, notamment auprès de la CCE. Cependant, si la DGAC mise fortement sur une amélioration rapide de la flotte, la commission partage l'interrogation émise par l'ACNUSA dans son avis. Ce point sera repris dans ces conclusions.

V.4.2. Les bruits des avions « militaires » et des autres.

Plus souvent cités par les élus que dans les observations, les mouvements d'avions militaires sont pointés comme particulièrement bruyants. La commission s'interroge sur la notion « d'avion militaire » qui peut exprimer deux réalités différentes d'une part pour le public qui visualise des avions de type militaire, d'autre part pour Aéroport de Paris (ADP). ADP a précisé lors de la réunion du 7 septembre 2016 qu'il n'y avait plus d'activités militaires sur l'aéroport, cependant certains chefs d'états pouvaient utiliser des avions militaires de leur propre pays pour se déplacer et ainsi pouvaient atterrir et décoller du Bourget.

La commission s'interroge si, parmi les 28 types d'avion AOCI répertoriés à l'atterrissage sur le point de mesure de STAINS (voir page 23 du compte-rendu annuel de 2015 réalisé par Aéroports de Paris sur les mesures de bruit), certains pouvaient être « visualisés » comme « avion militaire. »

Leur « suppression », comme demandée par certains, est-elle envisageable en les dirigeant vers un autre aéroport ?

Observations de la DGAC

La particularité de l'aérodrome de Paris-Le Bourget est de recevoir de nombreux vols diplomatiques. D'après les informations fournies par le groupe ADP, certains Etats utilisent des avions militaires pour les déplacements de leur délégation. A ce titre sont notamment parfois utilisés des C130 Hercules, qui sont normalement des avions de transport militaire. Par ailleurs, des vols de gendarmerie ou de la sécurité civile peuvent être réalisés sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget.

La répartition du trafic entre les 3 principaux aérodromes franciliens est régie par un arrêté du 31 mai 2016 : sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget, sont seuls autorisés les vols non réguliers sur aéronefs de moins de 25 sièges dont les sièges ne sont pas commercialisés individuellement auprès du public, directement par le transporteur ou indirectement.

Appréciation de la commission

La commission note la difficulté liée au statut particulier de l'aéroport et son affectation (vols diplomatiques, de gendarmerie ou de sécurité civile, rapatriement sanitaire et urgences, dons d'organes) par rapport aux deux autres grands aéroports franciliens avec vols commerciaux. Elle comprend que les statistiques et la nature de ces vols, militaires ou non, soient de ce fait difficiles à obtenir. La commission recommande de pouvoir toutefois dans la mesure du possible informer les riverains de la nature de ces trafics aériens surtout la nuit. Certains intervenants ont nuancé leur demande de restrictions en excluant les vols de rapatriement et de dons d'organes en comprenant leur nécessité sociale, même la nuit. En retour, ces riverains doivent pouvoir recevoir une meilleure information.

La commission comprend que les avions identifiés comme des avions militaires puissent correspondre à des vols de chefs d'État ou diplomatique.

V.4.3. Le bruit, les trajectoires et les altitudes d'approche.

Un élu évoque des altitudes basses et demande de revoir les procédures d'atterrissage et de décollage. Une observation évoque le « survol de Colombes, quartier Petite-Garenne à très basse altitude les jours de beau temps ». (nota : zone hors champ du PEB).

Un intervenant a noté qu'« en ce qui concerne l'aéroport 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. » Il s'interroge sur les procédures face à l'ouest.

L'association Environnement 93 s'interroge sur la mise en application du relèvement à 900 m de l'altitude d'interception de tous les avions à destination du Bourget. Cette association s'appuie sur la carte de la page 28 (annexe 6) pour dénoncer des trajectoires hors normes au décollage face à l'est.

La commission s'interroge sur l'existence de volumes de protection environnementale (VPE), pour l'aéroport du Bourget. Ces volumes interdisent aux avions de sortir d'un volume d'espace aérien prédéfini couvrant des enveloppes de trajectoires et permettent d'encadrer, dans les plans horizontal et vertical, les procédures de départ initial et d'approche finale. Dans le cas contraire, la mise en œuvre de tels volumes est-elle envisagée ?

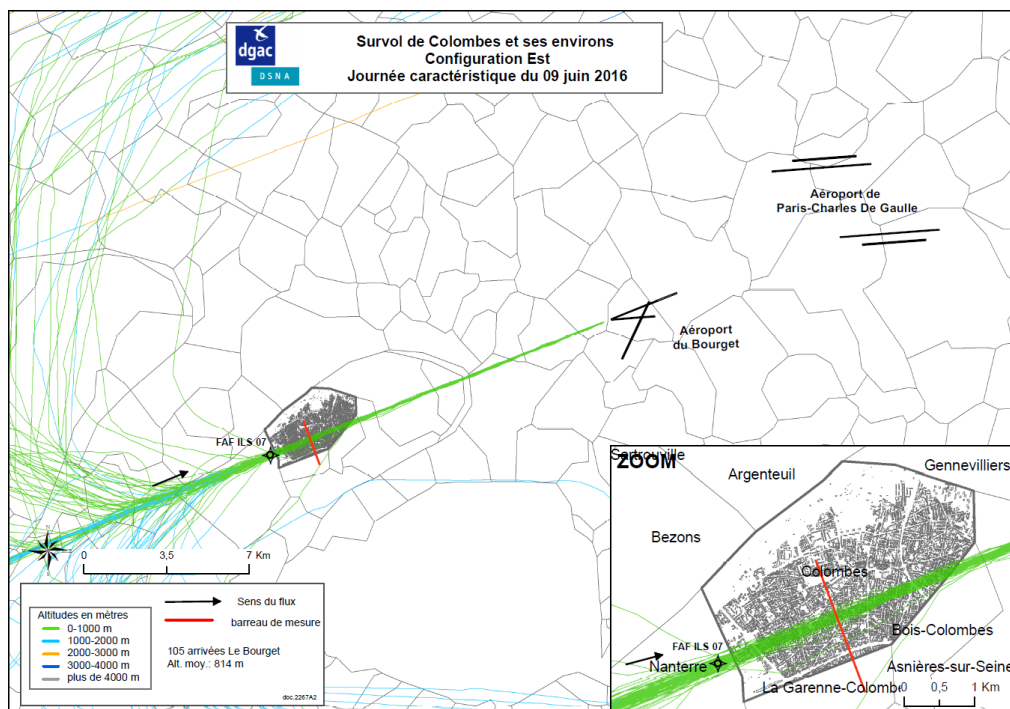
Un autre intervenant indique que le bruit maximum se situe au décollage avec une poussée maximum et qu'au niveau de Mitry-Mory, les avions n'ont pas encore atteint leur altitude de croisière.

La commission souhaite savoir si de nouvelles procédures d'exploitation à moindre bruit sont envisagées sur l'aéroport.

Observations de la DGAC

Concernant la commune de Colombes, elle est survolée par les avions atterrissant sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget en configuration face à l'est en vue de l'interception de l'ILS (instrument landing system), instrument d'aide à l'atterrissage tout temps. Après le passage du FAF (point de début de descente finale), situé en amont de la commune, les avions sont en descente en profil continu sur une pente de 3° jusqu'à l'atterrissage. La carte ci-dessous, qui retrace le trafic à l'atterrissage face à l'est sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget lors d'une journée caractéristique de trafic en 2016 (9 juin 2016), fait apparaître le survol de la commune de Colombes par 105 avions à 814 mètres d'altitude moyenne.

Pour mémoire, la commune de Colombes est également survolée par les décollages depuis l'aérodrome du Bourget en configuration face à l'ouest, mais à une altitude beaucoup plus élevée (sur la journée caractéristique du 29 juin 2016, la commune a ainsi été survolée par 59 départs à une altitude moyenne de 2 041 mètres).

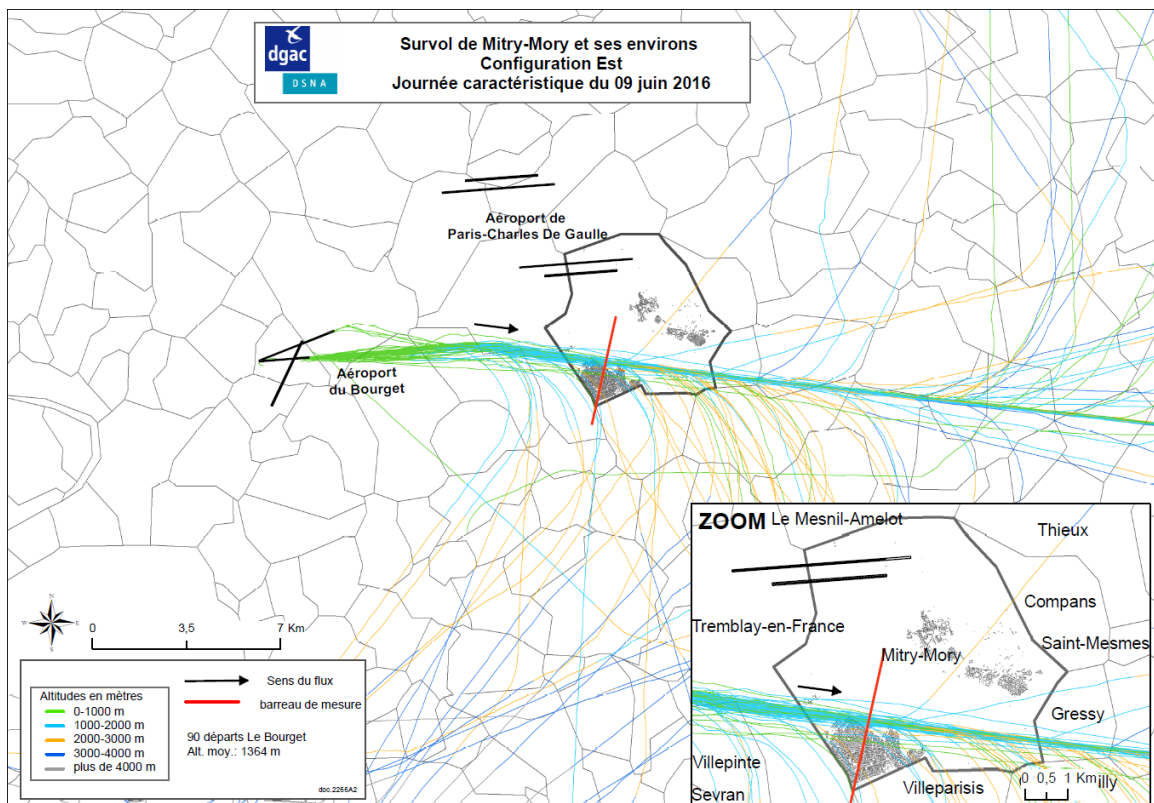


Le relèvement de 300 mètres à Paris-Le Bourget des altitudes d'interception des ILS est effectif dans les deux configurations de vent (c'est-à-dire face à l'est comme face à l'ouest) depuis novembre 2011.

Les procédures publiées sont indicatives et non pas impératives : elles sont construites afin de donner un cadre de référence aux pilotes leur permettant de voler en toute sécurité dans le cas où une panne de radio les couperait du contrôle. Mais pour assurer une bonne fluidité du trafic aérien dans le respect des règles de sécurité, et compte tenu de la proximité de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle, les contrôleurs ont pour rôle de guider les avions sur la trajectoire la plus adéquate, qui peut être éventuellement plus courte ou plus longue que la procédure publiée.

Il n'est pas envisagé de mettre en place des volumes de protection environnementale (VPE) concernant l'aérodrome de Paris-Le Bourget. Pour autant, il existe d'autres restrictions environnementales applicables sur l'aérodrome (par exemple, comme mentionné précédemment, en matière de trafic de nuit) ; les infractions commises à cette réglementation sont sanctionnées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aériennes.

Concernant la commune de Mitry-Mory, les avions au décollage depuis l'aérodrome de Paris-Le Bourget en configuration face à l'est sont à une altitude moyenne de 1 364 mètres au-dessus de la commune. L'essentiel du flux évite le survol de la zone urbanisée. La carte ci-dessous fait apparaître précisément ces conditions de survol.



A ce jour, aucune nouvelle procédure d'exploitation à moindre bruit n'est à l'étude concernant l'aérodrome de Paris-Le Bourget.

Appréciation de la commission

Les exemples traités de Colombes et Mitry-Mory permettent de bien comprendre les trajectoires et les hauteurs des avions dans les différentes configurations. S'il en était besoin, on peut rappeler que les avions décollent et atterrissent toujours face au vent (pour que les avions soient plus "manœuvrant") et que les 2 pistes exploitées sur l'aéroport du Bourget sont orientées globalement en Est-Ouest, l'une servant aux décollages pendant que l'autre permet les atterrissages. Il est également utile de rappeler que les vents d'ouest sont dominants entre 60 à 70% du temps en région parisienne. Pour information, le logiciel Vitrail, installé dans les Maisons de l'environnement et du développement durable des aéroports, permet la visualisation en direct des trajectoires d'avions. Cet outil est mis à la disposition des collectivités territoriales environnantes sur simple demande adressée à la DGAC. On peut également signaler le site internet des aéroports franciliens pour leurs riverains "ENTREVOISINS.org", riches en informations utiles.

La commission a bien noté que le relèvement de l'altitude du point de descente finale de 300 m à 600 m, pour les atterrissages face à l'est, est effectif. Cependant, l'altitude est plus basse que celle de Roissy pour des raisons de sécurité. S'il n'existe pas de VPE, de volume de protection environnementale au niveau de l'aéroport du Bourget, des sanctions existent bien en cas de non-respect des mesures de restrictions. La commission estime que la question de l'instauration ou non de VPE sort du champ de la présente enquête.

V.4.4. Les autres bruits, la nuit sur l'aéroport.

Lors de la réunion publique, plusieurs personnes ont signalé des bruits de nuit dans l'enceinte de l'aéroport, plusieurs jours par semaine et de 2 heures à 5 heures du matin.

L'origine de ces bruits n'est pas déterminée de manière précise. La présence d'une installation de trois bancs d'essai de pales d'hélicoptère pourrait être à l'origine de ces bruits.

La commission souhaiterait savoir si la société Airbus Eurocopter fait fonctionner ses bancs d'essai de nuit. Elle a constaté lors de sa visite de l'aéroport que l'insonorisation de ces bancs d'essai n'est que partielle. Cette insonorisation, en forme d'arc de cercle, protège les maisons situées de l'autre côté de la nationale 2 par rapport à l'aéroport.

Par ailleurs, plusieurs riverains proches des pistes évoquent des bruits au petit matin notamment, correspondant à des avions qui "font le point", « chauffent leur moteur ». Que recouvrent ces constats par rapport à la réalité du terrain, aux pratiques réelles ?

Observations de la DGAC

Le groupe ADP a fourni les éléments de réponse suivants concernant les bruits (autres qu'en vol) perçus la nuit sur l'aérodrome :

- l'aérodrome de Paris-Le Bourget est équipé d'une aire d'essais moteurs, mais son usage est encadré : cet aire n'est pas utilisée durant la plage horaire 22h15 /*

6h15. Elle est située sur l'ancienne piste P1 (à l'est de la piste orientée nord/sud, entre les deux pistes orientées ouest/est), donc le plus loin possible des habitations. Toutefois, par vent d'est, le bruit perçu peut être plus important que par vent d'ouest ;

- *les essais aux seuils de piste avant décollage – qui ne sont pas des essais moteur - sont rares et effectués seulement par certains types d'avion dont la « checklist » avant décollage nécessite une vérification de la puissance ;*
- *les bancs d'essais de pales d'Airbus Helicopters ne sont pas utilisés en dehors de la plage horaire 6h/21h ;*
- *des travaux nécessaires à l'entretien, l'amélioration ou au réaménagement des pistes ou des équipements de l'aérodrome sont menés chaque année. Leur durée varie selon l'ampleur des travaux à réaliser et si ces travaux impactent les pistes : ils peuvent prendre de une à 2 semaines par an en général à 6 à 8 semaines par an (par exemple comme ce fut le cas en 2015 pour une refonte complète de balisage). Le bruit généré par ces travaux est variable selon la nature de ces derniers. Le groupe ADP informe les communes riveraines lorsque des travaux sont prévus la nuit.*

Appréciation de la commission

Les précisions données par ADP répondent aux questions posées sur les bruits entendus la nuit ou au petit matin. La commission en prend bonne note : voir supra les points abordés en 4.2 et 4.3. Elle conseille cependant aux riverains immédiats de l'aéroport qui entendraient à nouveau ces bruits provenant de la zone aéroportuaire de se renseigner directement auprès d'ADP.

V.4.5. La superposition des nuisances sonores.

La superposition des nuisances sonores est régulièrement évoquée. La non-prise en compte par la DGAC de la superposition des nuisances de l'aéroport du Bourget et de Roissy, au niveau de la commune de Mitry-Mory est citée. Une association rappelle l'intersection des courbes de bruit des PPBE (limite extérieure Lden 55 identique au PGS) et une intersection encore plus importante des PEB (limite extérieure Lden 50). Elle estime que la prise en compte des deux aéroports modifie en les augmentant les zones C et D.

D'autres signalent, les bruits du circuit « Carole » à Villepinte et des autoroutes, notamment l'autoroute A 104, voire des voies ferrées qui augmentent encore les nuisances sonores des habitants.

La commission s'interroge sur les possibilités de mise en cohérence de tous ces plans liés aux nuisances sonores, des deux PEB du Bourget et de Roissy CDG, des PPEB qui se recoupent. Plus particulièrement, la commission souhaiterait connaître si la superposition des gênes sonores modélisées des aéroports de Roissy et du Bourget conduirait à classer des surfaces en zone C soit avec l'indice Lden 56 du PEB de Roissy, soit avec l'indice Lden 57 du Bourget.

Observations de la DGAC

La réglementation actuelle prévoit que le PEB comme le PPBE sont construits en tenant compte du seul trafic aérien de l'aérodrome considéré, à l'exclusion de tout autre type de trafic et de tout autre aérodrome.

Pour deux aérodromes géographiquement proches tels que Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget, il est très vraisemblable que la construction d'un PEB unique prenant en compte le trafic des deux aérodromes aboutirait à une superficie plus importante des zones du PEB. Il convient de noter qu'une telle démarche imposerait de choisir une limite commune aux deux aérodromes pour la zone B et pour la zone C.

La DGAC va prochainement, à la demande de l'ACNUSA, mener une étude technique qui permettra de clarifier complètement cette problématique, et notamment de quantifier l'impact précis sur la taille des courbes de bruit du cumul de deux trafics aériens.

La prise en compte des nuisances sonores des autres modes de transport se fait à travers d'autres outils, tels que les PPBE des agglomérations.

Appréciation de la commission

La commission prend note d'une étude prévue pour répondre à la problématique de la superposition des différentes nuisances sonores, question posée à juste titre par le public. Le PEB, le PPBE et le PGS sont tous les trois des plans liés aux nuisances sonores, mais ils ont des objectifs distincts et sont de natures différentes. Il faut effectivement bien distinguer leurs vocations respectives comme évoquées dans le dossier et le présent mémoire de la DGAC. La commission recommande de rechercher leur mise en cohérence et de poursuivre les mesures d'information des riverains.

V.4.6. Le salon du Bourget

Un intervenant estime que les éléments du dossier ne prennent pas en compte le salon du Bourget. Il considère que le plan ne prend pas en compte la « petite piste » de l'aéroport.

Une observation déplore la nuisance liée à la préparation de la manifestation et demande que les avions prévus pour la manifestation arrivent et repartent de jour. Un intervenant évoque la faiblesse des dotations attribuées aux écoles qui ne peuvent continuer leur cours normalement pendant le salon. Il demande une augmentation de ces dotations, le montant actuel attribué ne permet pas d'assurer de manière satisfaisante la délocalisation des activités scolaires lors du salon. Le maire de Garges-lès-Gonesse, lors de l'entretien avec la commission a précisé que 700 à 800 enfants subissent une gêne et sont concernés par ces mesures.

Observations de la DGAC

Le salon international de l'aéronautique et de l'espace du Bourget concerne une semaine d'activité tous les deux ans sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget. Les types d'appareils, les trajectoires des aéronefs et le nombre de mouvements pendant le salon sont atypiques et ne peuvent pas faire l'objet d'une modélisation. Toutefois, rapportée à l'activité annuelle de l'aérodrome de Paris-Le Bourget, l'activité liée au salon est très faible (de l'ordre de 600 mouvements tous les deux ans).

En l'état actuel de la réglementation, il n'est pas possible d'interdire aux aéronefs participant au salon du Bourget d'arriver ou repartir de nuit dès lors qu'ils respectent les restrictions d'exploitation applicables.

Sur les mesures en faveur des écoles prises lors du salon du Bourget, c'est le SIAE, société organisatrice du Salon, qui en est à l'origine et qui les met en œuvre.

Appréciation de la commission

La commission prend note de ces réponses, en particulier de l'existence du SIAE et des mesures de prise en charge par ce dernier pour le déplacement des classes concernées, le temps du Salon. Il serait intéressant au niveau de la CCE, de bien recenser tous les équipements scolaires et établissements accueillants du public (ex : crèche) qui peuvent être concernés par un niveau sonore nuisible à leurs activités. S'il n'est pas possible en l'état de la réglementation d'interdire aux aéronefs participant au Salon du Bourget d'arriver ou de repartir de nuit dès lors qu'ils respectent les restrictions d'exploitation, il semble possible d'attirer l'attention des organisateurs de ce salon sur les nuisances occasionnées et de rechercher la possibilité d'opter pour des mouvements de jour. Ce point est hors champ de l'enquête.

V.4.7. La modification des trajectoires sur la commune de Garges-lès-Gonesse.

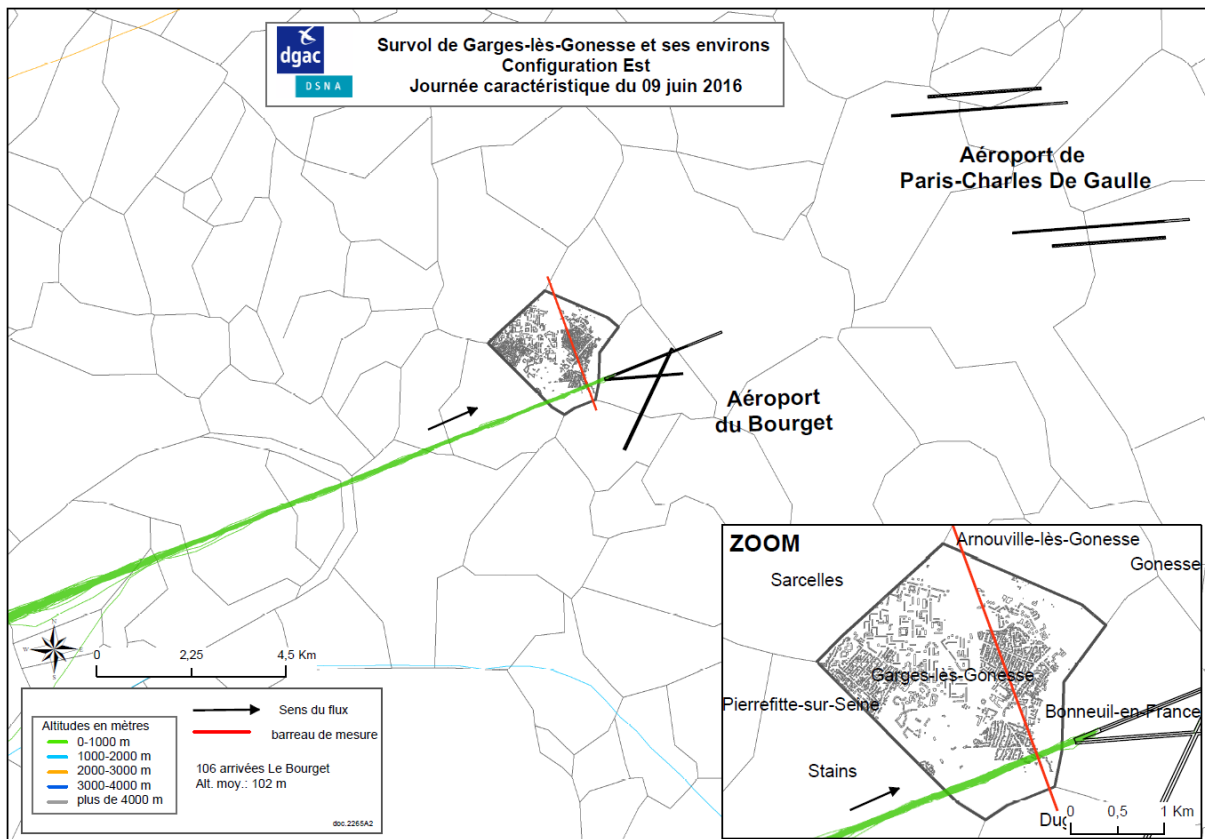
Sept riverains immédiats de l'aéroport déclarent : « autrefois les avions passaient au niveau du centre technique municipal de la ville de Garges-lès-Gonesse. Depuis le mois de juin 2016, ils décollent et atterrissent au-dessus de la rue de la Croix-Buard et de la rue Ambroise-Croizat ce qui impacte beaucoup plus les habitants. ».

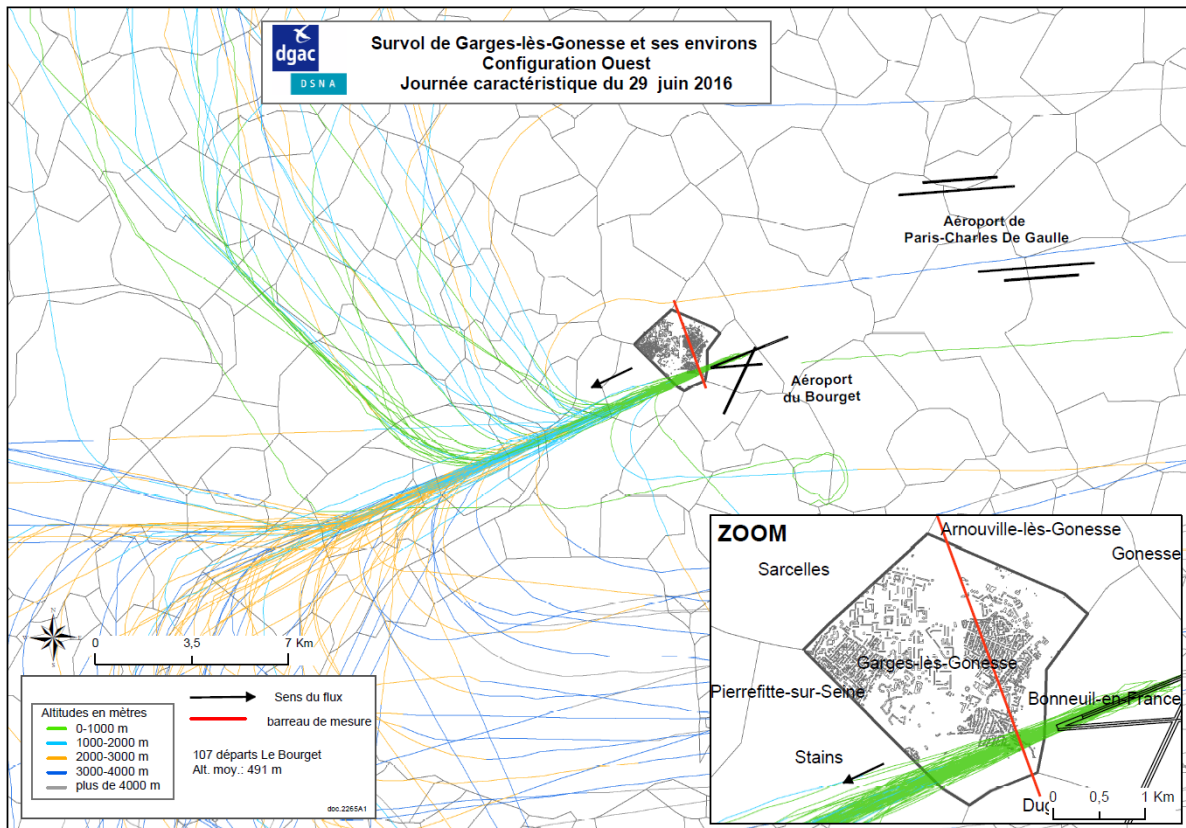
La commission souhaite savoir si une telle modification a eu lieu, son origine et ses conséquences.

Observations de la DGAC

Il n'y a pas eu de changement de procédures sur cette commune. Les sites indiqués par les riverains sont adjacents aux limites de l'aérodrome, à quelques centaines de

mètres de la piste d'envol. Les départs et les arrivées s'effectuent suivant des procédures établies depuis de nombreuses années. Les trajectoires d'avions ont donc des profils identiques jour après jour, tels que présentés dans les deux cartes ci-dessous.





Appréciation de la commission

La DGAC répond clairement sur ce survol de Garges-lès-Gonesse. La commission prend note du constat des riverains et de la divergence avec la réponse de la DGAC. Cette divergence ne remet pas en cause ni l'élaboration du PEB, ni la gêne ressentie par les riverains.

V.5. L'élaboration du PEB, les indicateurs retenus – la création de « zones intolérables ».

V.5.1. L'élaboration du PEB son plan, son interprétation.

L'association Val-d'Oise Environnement évoque le fond de plan ancien (2002) utilisé pour la réalisation du PEB. Il signale que, sur ce plan, ne figure pas les constructions récentes. La maire de Mitry-Mory s'interroge sur l'interprétation à donner quand un terrain ou une construction est à cheval sur une limite de zones.

Observations de la DGAC

Le fond cartographique utilisé date effectivement de 2002, mais cela n'impacte nullement les calculs des nombres de bâtiments et populations situés dans les différents périmètres du PEB, ces calculs étant réalisés sur système d'information géographique avec utilisation de la base de données DENSIBATI version 2012. Par

ailleurs un fonds de plan actualisé est en cours de commande et sera intégré au PEB s'il est disponible assez tôt.

Concernant une parcelle à cheval sur une limite de zones, l'appréciation du cas relève de la compétence des services en charge de l'instruction des autorisations d'urbanisme.

Appréciation de la commission

La commission note la mise en œuvre d'un fond de plan actualisé et souhaite qu'il puisse être prêt avant l'approbation du PEB, ce qui facilitera la tâche des services instructeurs et l'information du public.

V.5.2. Les indicateurs retenus

À plusieurs reprises, le principe d'un PEB est remis en cause dans les observations, du fait de son élaboration par la DGAC.

Une observation indique la formule du calcul du Lden (day=jour, night= nuit, evening=soirée).
$$L_{den} = 10Lg[(12/24).10(Ld/10)+(4/24).10((Le+5)/10)+(8/24).10((Ln+10)/10)]$$

Elle souligne son caractère peu compréhensible de cette formule. Une autre observation estime que le bon indice est le Laeq.

L'association Environnement 93, s'appuyant sur l'expérience de l'aéroport de Roissy estime que l'indicateur réglementaire global de bruit mesuré pondéré (IGMP) doit être utilisé au niveau de l'aéroport. L'association insiste sur « la nécessité d'adaptation à cette nouvelle unité de mesure avant que le PEB proposé pour le Bourget ne soit une catastrophe sanitaire pour les habitants. »

La commission note que l'indicateur Lden correspond à une somme énergétique pondérée de niveau sonore, modélisé et non mesuré. En outre, cet indicateur est difficile à comprendre et appréhender par le public. Elle souhaite connaître si des évolutions de cet indicateur existent d'une part, d'autre part, ses avantages et ses inconvénients.

Observations de la DGAC

La France, se conformant à la réglementation européenne (directive 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 adopté dès 2002 l'indice Lden pour l'élaboration des cartes de bruit autour des aéroports. Le Lden est un indice de bruit, exprimé en dB(A), qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aéroport. Il tient compte :

- du niveau sonore moyen de passage des avions pendant chacune des trois périodes de la journée, c'est-à-dire le jour (6h00-18h00), la soirée (18h00-22h00) et la nuit (22h00-6h00) ;*

- *d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission (un mouvement réalisé en soirée est considéré comme équivalent à environ 3 mouvements de jour, un mouvement réalisé de nuit est considéré comme équivalent à 10 mouvements de jour).*

Il s'agit donc d'un indice synthétique, qui ne traduit pas directement le bruit produit à un moment donné mais, sur la base de la totalité des niveaux sonores existant sur une année, restitue un niveau sonore moyen pondéré sur la journée.

Dans ces conditions, la compréhension de données exprimées selon l'indice Lden est moins immédiate que celle de données issues de mesures du bruit sur le terrain ou de données exprimées selon un indice qui n'intègre pas de pondération (par exemple l'indice Laeq) ou qui comptabilise le nombre d'évènements produisant un bruit supérieur à un certain niveau (par exemple l'indice NA).

Par contre, l'indice Lden est plus représentatif de l'intégralité de l'exposition au bruit sur une année et intègre l'effet différent du bruit selon la période de la journée où il se produit. L'indice Lden est retenu par convention pour quantifier le bruit dans le domaine des transports. Utiliser cet indice n'est pas une particularité pour la caractérisation du bruit aérien. Par ailleurs, l'utilisation d'un indice tel que le Lden permet de prendre en compte des hypothèses (ce qui est le fondement même du PEB, document qui se projette vers l'avenir), alors que par définition ce n'est pas possible avec des mesures de bruit.

Pour mener d'autres types d'études, indépendamment de l'élaboration des PEB, des indicateurs de bruit peuvent bien sûr être utilisés en complément du Lden.

Quant à l'IGMP (indicateur global mesuré pondéré), qui est utilisé sur l'aérodrome de Paris-CDG pour suivre l'évolution annuelle de l'énergie sonore par rapport au niveau moyen des années 1999 à 2001, il n'est pas adapté pour un aérodrome comme Paris-Le Bourget, en raison du trafic moindre (en termes de nombre de vols) et plus disparate (en termes de types, sous-types et motorisations des avions) de cet aérodrome par rapport à celui de Paris-Charles de Gaulle. En effet, pour obtenir des résultats pertinents et interprétables, l'élaboration de l'IGMP nécessite de disposer pour chaque type d'appareil de données mesurées en nombre important, ce qui ne serait pas le cas sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget.

Appréciation de la commission

La commission prend note de ces précisions et développera ce point dans son analyse.

V.5.3. La création de « zones intolérables »

Une observation propose de remplacer le PEB par des « zones intolérables » dans lesquelles il serait fortement déconseillé, voire interdit de construire des logements d'habitations. « Cette zone serait représentée par une bande de 250 m de part et d'autre de l'aplomb des survols, soit

500 m de large au sol. Donc, aucune habitation sous les survols et pas à moins de 250 m en horizontal. »

Observations de la DGAC

L'alternative proposée au PEB présente l'inconvénient de prendre comme référence les trajectoires réelles des aéronefs, qui connaissent une dispersion autour de la trajectoire nominale. La zone concernée ferait donc beaucoup plus que 500 mètres de large. Par ailleurs, en cas de modification des procédures publiées, les zones concernées par l'interdiction de construire des logements seraient modifiées.

Appréciation de la commission

La commission a examiné avec attention cette proposition. Il ne lui semble pas pertinent de la retenir pour les raisons suivantes :

- la dispersion des trajectoires et sa largeur réelle comme expliquée par la DGAC rendent difficile la définition d'un tel secteur « intolérable »,
- les zones actuelles A et B du PEB proposées sont bien des zones de bruits forts et donc induisent déjà cette notion de bruit intolérable poussant les autorités à y interdire tout nouveau logement, ce qui revient au même au final.

V.5.4. Les limites du logiciel INM (Integrated Noise Model).

La commission souhaite connaître la manière dont sont prises en compte les hypothèses de température et de pression de l'air et l'incidence éventuelle sur le PEB.

Le logiciel INM répertorie dans sa base de données un grand nombre d'avions. Cette base intègre-t-elle la totalité des avions circulant au niveau de l'aéroport ?

Un intervenant évoque la réflexion du bruit des avions sur la façade opposée à son habitation. L'augmentation liée à ce phénomène acoustique est-elle évaluée de manière générale, indépendamment du logiciel qui ne les prend pas en compte?

Observations de la DGAC

Les données de température et de pression de l'air utilisées par la modélisation dans INM sont des données standard, établies par convention à 15° et 760 mm-Hg.

INM a vocation à être utilisé pour tous les aéroports au monde ; s'il contient les données spécifiques d'un très grand nombre de types d'aéronefs, il n'est pour autant pas exhaustif. Lorsqu'un type d'aéronef fréquentant un aéroport n'est pas recensé dans INM, on lui substitue alors un type approchant, en y apportant des modifications si nécessaire ; les substitutions sont établies en conformité avec les recommandations de groupes d'expert internationaux en matière de modélisation du bruit aérien.

Concernant la réverbération acoustique, la modélisation INM est une modélisation grande échelle qui ne peut intégrer des phénomènes locaux complexes tels que la réverbération entre façades de bâtiments.

Appréciation de la commission

La commission prend note des conditions de paramétrages de la modélisation et en comprend les limites, en particulier la complexité de l'exercice d'une prise en compte des réverbérations. Il lui semble que l'enjeu aujourd'hui tient principalement par sa prise en compte par les concepteurs des futures constructions, les cartographies locales en 3D n'étant pas encore assez développées et précises.

V.6. Les autres pollutions, atmosphériques, le dégazage.

La pollution de l'air, les gaz à effet de serre et le respect de la COP 21, dont certains rappellent qu'elle s'est tenue au Bourget sont fréquemment mentionnés dans les observations, de même que la question des dégazages.

Pouvez-vous donner des précisions utiles sur la réalité de ces dégazages (sécurité atterrissage de secours, constats annuels, mesures et pratiques réelles) ; certains évoquent une charte ?

La commission a noté que le logiciel INM qui est utilisé pour construire le PEB est remplacé depuis 2015 par le logiciel AEDT (Aviation Environmental Design Tool). Ce nouveau logiciel permet d'estimer les consommations de fuel, les émissions de gaz, le bruit et la qualité de l'air des aéronefs au niveau d'un simple vol ou d'un aéroport. La DGAC envisage-t-elle une évolution dans la prise en compte de ces pollutions.

Observations de la DGAC

Le PEB ne prend en compte que les nuisances sonores liées au trafic aérien : c'est bien le rôle que lui confie le code de l'urbanisme.

Pour autant, les autres aspects des nuisances aériennes sont pris en compte par les pouvoirs publics et font l'objet d'autres types de mesures :

concernant la qualité de l'air, il existe plusieurs cadres d'intervention :

- au niveau régional, le plan de protection de l'atmosphère de l'Ile-de-France, en cours de révision, comprend un volet « aérien » ;*
- au niveau national, l'article 45 de la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte du 22 juillet 2015 prévoit que les exploitants des principaux aéroports mettent en place, avant le 31 décembre 2016, un programme d'actions destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques produits par leurs activités. Cette disposition prévoit des objectifs chiffrés de réduction : 10 % au moins en 2020 et 20 % au moins en 2025, par rapport*

à 2010. Paris-Le Bourget fait partie des aéroports qui ont obligation d'établir un tel programme d'actions ;

concernant les émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien, l'aviation internationale représente environ 2% des émissions mondiales de CO2. C'est pourquoi le secteur se mobilise pour apporter sa contribution à la lutte contre le changement climatique. Parmi les leviers d'action, on peut noter l'adoption en février 2016 par l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'une nouvelle norme mondiale de certification des émissions de CO2 des avions, la poursuite des travaux de recherche et d'innovation technologique pour améliorer la performance des avions et de leurs moteurs, l'optimisation des procédures opérationnelles, l'utilisation de biocarburants et l'intégration de l'aviation dans des mécanismes de marché visant à compenser les émissions de CO2. C'est ainsi que les 191 Etats membres de l'OACI viennent d'adopter le 6 octobre dernier un mécanisme mondial de compensation des émissions de CO2 de l'aviation internationale qui sera mis en œuvre à partir de 2020 ; il faut ajouter à ces dispositions les engagements volontaires de la part du Groupe ADP : ce dernier s'est engagé dans le programme « Airport Carbon Accreditation » (cartographie et réduction des émissions de CO2). On note dans ce cadre le développement des énergies renouvelables, du parc de véhicules électriques, etc...

Le délestage de carburant est une procédure exceptionnelle, mise en œuvre en cas de retour vers l'aéroport de départ. Il a pour but de faire baisser le poids de l'appareil pour rendre possible l'atterrissage. Il s'effectue à une altitude supérieure à 2 000 m en dehors des zones urbanisées et sans retombées au sol.

En France, la modélisation du bruit aérien se fait grâce à INM, outil développé par l'administration américaine de l'aviation civile (FAA) mais dont cette dernière n'assure plus la maintenance et la mise à jour depuis 2015. La France va prochainement choisir l'outil de modélisation qui remplacera INM : soit le successeur américain d'INM soit un outil développé par Eurocontrol. Ces deux outils permettent de traiter la question des interdépendances bruit / émissions des aéronefs ce qui pourra, le cas échéant, s'avérer utile dans le cadre de la lutte contre les émissions polluantes mentionnée ci-dessus. Toutefois, il convient de souligner que la France assure déjà le suivi et la quantification du volume de CO2 et de polluants locaux émis par les avions et s'est dotée, pour ce faire, d'outils spécifiques.

Appréciation de la commission

Les précisions données sont tout à fait claires et de nature à rassurer les riverains sur la réalité des pratiques aériennes et leur contribution à la pollution atmosphérique de fond locale et régionale, ce secteur Est de la région parisienne n'étant pas épargné. La commission précise que ce point n'entre pas dans le champ de la présente enquête relative au PEB.

V.7. Les questions de santé publique

Une habitante de Stains demande de mesurer davantage les impacts sanitaires et sociaux. Elle cite, entre autres, les maladies cardio-vasculaires. Un habitant de Dugny et d'autres intervenants évoquent « les effets néfastes de l'absence de repos nocturne réparateur sur la santé physique et mentale ». Globalement ce thème est repris en matière d'atteinte sur la santé, (asthme, etc.), notamment pour la pollution de l'air induite, mais plus souvent en terme de « gêne ».

Globalement, les effets néfastes de la pollution de l'air renforcée aux abords des aéroports par les gaz émis par les avions et les odeurs de kérosène ressenties sont moins rapportés que ceux de la pollution sonore ressentie par les riverains comme une gêne quotidienne et répétitive insupportable.

La commission s'interroge sur les études entreprises sur ces sujets délicats et si des mesures sont possibles vis-à-vis de la population pour la réduction de ces nuisances ou de leur ressenti.

Observations de la DGAC

Une étude appelée DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé) est en cours pour mieux connaître et mieux quantifier les effets du bruit des avions sur la santé des populations riveraines des aéroports français (pratiquement, Paris-Charles de Gaulle, Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac). Cette étude, menée par l'IFSTTAR et pilotée par l'ACNUSA et la direction générale de la Santé, se déroule sur plusieurs années. Elle comporte en particulier une analyse de données individuelles de riverains des aéroports concernés avec un recueil de données initiales, puis un suivi deux et quatre ans plus tard. Les résultats complets de cette étude sont attendus pour 2018-2019.

Appréciation de la commission

Les effets du bruit sur la santé sont indéniables. L'étude DEBATS devrait en apporter des informations et toute l'acuité sur les populations riveraines. Les résultats les plus récents de cette étude pointent un effet dose-réponse sur l'hypertension artérielle, la nuit chez l'homme, ce qui renforce l'idée de compléter les mesures restrictives la nuit. La commission rappelle le rôle préventif du PEB.

V.8. Le prix des biens immobiliers.

Plusieurs observations évoquent la dépréciation de leur bien immobilier de manière générale, ou un dédommagement à mettre en place. Par exemple, une observation s'interroge sur « la valeur de notre bien immobilier au regard des importantes nuisances sonores tant diurnes que nocturnes ? »

Une observation pointe le fait qu'il n'aura « plus la possibilité de vendre une parcelle de son terrain "dit constructible" si demain « les permis de construire sont délivrés au compte-goutte. »

L'association ADVOCNAR demande le rachat et la suppression des 75 logements situés en zone Lden 65-70, en utilisant la TNSA par exemple.

Observations de la DGAC

Concernant le rachat de logements, cette possibilité est déjà prévue pour les logements inclus dans la zone I (à l'intérieur de la courbe de bruit de 70 dB) du plan de gêne sonore : sont concernés les aéroports de Paris-Orly et de Toulouse-Blagnac. Elle n'est néanmoins pas entrée en vigueur du fait de la complexité de sa mise en œuvre. Par ailleurs, compte tenu de la situation financière actuelle du dispositif d'aide aux riverains, le cœur de cible du dispositif, c'est-à-dire l'insonorisation, semble prioritaire par rapport au rachat de logements. Toutefois, la question du principe du rachat reste posée. Au vu de la complexité de cette problématique, une mission d'étude va être confiée par les ministères concernés au Conseil général de l'environnement et du développement durable sur le sujet.

Appréciation de la commission

La commission prend note d'une étude prochaine menée par le CGEDD. Elle souhaite que les résultats soient rendus publics. Dans le cas de plusieurs des communes concernées, la commission estime que la politique dynamique francilienne de transports en commun et à terme l'arrivée des gares du réseau automatique du Grand-Paris devraient compenser cette perte financière.

V.9. La demande de la Société du Grand-Paris et de PSA.

La société du Grand-Paris signale qu'elle a prévu de réaliser « plusieurs ouvrages du réseau de transport public du Grand-Paris dans le périmètre des zones A, B, C ou D du projet de plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Paris-le Bourget. Il s'agit, notamment :

Concernant les lignes rouges (16 et 17) :

- ouvrage annexe 352 : Zone C Verte
- ouvrage annexe 353 : Zone B Jaune
- ouvrage annexe 354 : Zone B Jaune
- Une partie du viaduc en zone C Verte et D Bleue
- Site de maintenance des infrastructures et de remisage des trains à Aulnay-sous-Bois (site actuel de PSA : Zones B Jaune, C Verte et D Bleue.

Elle demande, donc que le point 1.1 du I du rapport de présentation soumis à enquête, qui énonce les restrictions d'urbanisme, fasse état de ce que les « équipements publics (...) indispensables aux populations existantes » puissent être construits en zones A et B.

Cette demande est également relayée par le Groupe PSA encore propriétaire du terrain. « Le Groupe PSA souhaite que le projet de construction, en zone B, du site de maintenance du Grand Paris Express - qui ne conduit aucunement à exposer « immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit » au sens de l'article L.112-10 du code de l'urbanisme - ne soit pas compromis par l'adoption du plan d'exposition au bruit. »

Observations de la DGAC

La demande de la société du Grand Paris de compléter le point I.1.1 du rapport de présentation du PEB de l'aérodrome de Paris-Le Bourget sera prise en compte : il sera rappelé dans ce point du rapport qu'il est possible de construire dans les zones A et B d'un PEB les équipements publics ou collectifs nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes. D'ailleurs, comme l'indique la société du Grand Paris elle-même, l'annexe 2 du rapport, qui mentionne l'ensemble des possibilités de construction existant dans un PEB, cite notamment cette possibilité.

Les projets, en lien avec les lignes 16 et 17 du « Grand Paris Express », portant sur des constructions qui constituent des équipements publics ou collectifs nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes ou qui constituent des équipements nécessaires à des activités économiques et commerciales et à leur desserte n'ont pas vocation à être mis en cause par le PEB.

Par ailleurs, la ville d'Aulnay-sous-Bois a indiqué que la révision du plan local d'urbanisme de la commune a pris en compte le projet de PEB et, notamment, ne prévoit pas de construction de logements sur le territoire de la commune couvert par les zones A, B ou C du PEB.

Appréciation de la commission

Concernant la demande de la société du Grand-Paris, la DGAC répond clairement que toutes les installations et infrastructures nécessaires à la mise en œuvre et à la maintenance du réseau de métro automatique du Grand-Paris Express (lignes 16 et 17 Nord) rentrent bien dans la définition donnée "des équipements publics et collectifs indispensables aux populations existantes". La commission estime que cette précision est suffisante pour éviter de bloquer les équipements et installations du réseau du métro automatique du Grand Paris .

Cette demande concerne notamment la faisabilité du site de maintenance qui doit être aménagé en partie nord du site PSA le long de l'autoroute dans sa zone de requalification industrielle et qui est indispensable à la maintenance et au fonctionnement des 2 lignes 16 et 17 Nord du métro automatique ((SMI, SMR et PPC). Elle conditionne en effet leurs ouvertures . Comme évoqué au point 3.2, le groupe PSA et la mairie d'Aulnay ont anticipé le PEB et pris en compte ces contraintes au niveau du plan d'ensemble en zone nord du territoire communal.

V.10. Des avis défavorables.

Plusieurs intervenants terminent leurs observations, après avoir présenté la gêne subie et ressentie par un avis défavorable au projet. En particulier, les élus et leurs instances délibératives sont nombreux, notamment sur le territoire de l'EPCI de Plaine-Commune.

Observations de la DGAC

Il est indéniable qu'un aéroport est source de nuisances ce titre, son existence peut susciter des avis défavorables (même si, a contrario, un aéroport est également porteur de retombées économiques et sociales favorables). L'enquête publique relative au PEB peut être l'occasion d'exprimer les mécontentements liés à l'aéroport. Pour autant, la nécessité même d'un PEB et le contenu du projet de PEB soumis à l'enquête ne sont pas mis en cause du fait des avis négatifs liés à l'existence de l'aéroport.

Quant aux contraintes qui découlent du PEB, elles sont l'objectif même de ce type de document d'urbanisme, qui vise à concilier du mieux possible l'urbanisation du secteur et l'existence de l'aéroport. Mais le PEB n'est pas le seul outil disponible. D'autres mesures peuvent être mises en œuvre, comme les restrictions d'exploitation ou les procédures de navigation à moindre bruit mentionnées précédemment.

Appréciation de la commission

Comme l'a fort justement exprimé l'ADVOCNAR ce plan de PEB du Bourget "arrive trop tard" sur un secteur qui s'est fortement urbanisé. Ceci peut certainement expliquer en partie ces avis défavorables exprimés par les riverains et une partie des élus. La commission attire l'attention de ces acteurs sur l'enjeu préventif du PEB. La commission considère que l'expression de ces avis défavorables révèle une réaction négative face aux activités aériennes, un rejet des nuisances sonores subies et la crainte d'une augmentation future du trafic. Dans ce contexte, le rejet du PEB ne modifierait en rien la situation actuelle. Elle estime que l'instance de la CCE, la commission consultative de l'environnement où sont présents les élus, les associations et d'autres représentants de la société civile, devrait être mieux utilisée par tous ces acteurs pour une bonne information des administrés, mais aussi pour faire remonter leurs doléances et obtenir une réduction des nuisances sonores la nuit.

V.11. L'information du public - Les bulletins d'informations du trafic de la région parisienne

La mise en œuvre d'un bulletin d'informations du trafic de la région parisienne disponible sur Internet ne semble pas connue des riverains, ni de certains élus. Certains habitants déplorent la disparition d'une version papier qu'ils recevaient.

La commission souhaite savoir si des mesures promouvant l'inscription sur les listes de diffusion de ce bulletin par voie électronique sont prévues à la fois pour les élus, pour les habitants de la zone B, par exemple, ou si d'autres mesures sont envisagées.

Observations de la DGAC

Le public a à sa disposition un bulletin trimestriel d'information sur le trafic aérien en Ile-de-France publié par la DGAC : ce bulletin fournit différentes données concernant la circulation aérienne en Ile-de-France durant les trois derniers mois écoulés, telles que les répartitions entre configurations Est et Ouest, les altitudes d'interception d'ILS effectivement suivies sur les trois principaux aéroports franciliens et les statistiques d'approches en descente continue.

Ce bulletin, créé en 2007, est depuis lors accessible sur internet (à l'adresse <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Bulletin-d-information-sur-le.html>). Il est également envoyé en version électronique à une centaine de destinataires qui en ont fait la demande (dont des associations, des communes, l'ACNUSA, des compagnies aériennes, etc). Il est ainsi possible d'y être abonné, sous format électronique ou format papier (les demandes d'abonnement sont à adresser à : environnement-dsna@aviation-civile.gouv.fr). Le bulletin est enfin mis à disposition sous format papier dans les maisons de l'environnement (à Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle) et dans les réunions d'information auxquelles participe la DGAC.

Les associations de riverains connaissent bien ce bulletin, il leur est loisible de diffuser de l'information à son sujet. Suite aux observations formulées lors de l'enquête publique sur le PEB de l'aérodrome de Paris-Le Bourget, une information sera également faite par la DGAC en commission consultative de l'environnement de l'aérodrome, dès sa prochaine réunion. Enfin, ce bulletin va faire l'objet dans les prochains mois d'un remaniement, auquel participeront les associations de riverains. Une fois ce toilettage achevé, l'information en sera faite en CCE.

Appréciation de la commission

La diffusion du bulletin édité par la DGAC semble importante à la commission qui a pu constater une certaine méconnaissance des riverains et parfois des élus sur la nature et les activités réelles de l'aéroport du Bourget. Cette communication et celles des mesures de bruit lui paraît apte à améliorer les relations de l'aéroport avec son voisinage.

V.12. L'aide à l'insonorisation des riverains – PGS et PEB –

Ce thème a été longuement abordé lors de la réunion publique et repris dans beaucoup d'observations.

D'une manière générale, une confusion existe régulièrement dans les observations ou dans les propos tenus lors de la réunion publique entre PEB et PGS. La différence de contour entre les deux plans est souvent pointée comme incompréhensible. La commission note que le dossier

de présentation du plan d'exposition au bruit indique l'existence du plan de gêne sonore (PGS) dans le dossier ainsi qu'une annexe montrant la superposition des deux plans.

Selon les observations, les délais actuels pour l'octroi des aides avoisinent les trois ans. Ils sont jugés trop longs. Ces délais ont plusieurs conséquences :

- L'absence de réponse conduit les riverains à différer les travaux et bloque l'amélioration de leur logement.
- D'autres effectuent les travaux et ne peuvent bénéficier de l'aide
- Les devis présentés lors de la demande deviennent du fait des délais sous-estimés.

Lors de la réunion publique, plusieurs personnes ont évoqué l'absence de réponse de la part d'ADP à des lettres de relance à ADP pour connaître l'état de leur dossier de demande d'aide.

Observations de la DGAC

Concernant l'existence conjointe des PEB d'une part et des PGS d'autre part, il s'agit de documents qui n'ont pas les mêmes objectifs (maîtrise de l'urbanisation / aide à l'insonorisation) et qui ne sont pas construits de la même manière (l'un prend en compte le long terme, l'autre le court terme). Néanmoins, il est sans doute possible d'améliorer l'articulation entre ces deux documents, par exemple en les révisant selon les mêmes échéances. Des réflexions dans ce sens sont en cours.

Concernant la situation du dispositif d'aide à l'insonorisation, elle est effectivement aujourd'hui difficile. Après une longue période d'améliorations (avance de l'aide au riverain sur facture non encore acquittée, taux préférentiel pour les opérations groupées puis taux porté, pendant 3 ans, à 100% pour toutes les demandes, augmentation de l'aide pour les postes de travaux particulièrement lourds, entrée de l'aérodrome de Paris-Le Bourget dans le dispositif et révision des PGS de Paris-Orly et Paris-CDG, etc), l'aide à l'insonorisation se caractérise désormais, notamment en Ile-de-France, par un stock important de demandes et des possibilités de financement plus limitées que par le passé. Notamment, le système de plafonnement des taxes affectées, qui concerne le dispositif d'aide aux riverains des aérodromes depuis 2014, ne permet plus, comme par le passé, d'ajuster les ressources aux besoins.

Dans ces conditions, la DGAC a publié en 2014 une instruction pouvant servir de cadre aux exploitants d'aérodromes gestionnaires de l'aide pour établir la programmation de l'aide, sur avis des commissions consultatives d'aide aux riverains. Cette programmation se fait ainsi sur la base d'une priorisation des dossiers en fonction du niveau d'exposition au bruit du logement, du caractère groupé du dossier et de l'ancienneté de la demande (les établissements d'enseignement et les locaux à caractère sanitaire et social font aussi l'objet d'un traitement prioritaire).

ADP a examiné les dossiers mentionnés par les riverains lors de la réunion publique du 7 septembre 2016 et a pu faire un point avec les personnes concernées. De façon générale, la situation est aujourd'hui mieux stabilisée qu'il y a encore quelques mois et ADP a une meilleure visibilité sur les rythmes de traitement prévisionnels des dossiers. ADP peut donc aujourd'hui mieux renseigner les riverains sur l'état d'avancement de leur demande d'aide.

Appréciation de la commission

La commission a été surprise par les délais évoqués par le public pour le traitement des dossiers par ADP. L'agacement exprimé par les riverains concernés est légitime.

V.13. Lien entre PEB, PGS et projet de PPBE.

L'association Environnement 93 s'interroge sur le lien entre le PGS et le PPBE. Elle observe que : « le tableau « Plage d'indice Lden » (page 61) indique comme situation de référence (2012) une population totale de 14 875 habitants ; il est par ailleurs mentionné en page 57 du même document un cumul de 14 920 logements pour les zones I, II, II du PGS correspondant aux Lden 70,65 et 55.

L'association Val-d'oise Environnement considère que le PPBE « ne répond pas aux objectifs de la directive européenne, elle signale que « la situation de référence étant celle de 2012, à long terme les surfaces exposées à un Lden compris entre 55 et 60 passeraient de 1 129 ha à 1 298 ha, la population de 14 054 à 18 062 ». Elle conclut qu'il s'agit d'un « plan d'aggravation du bruit dans l'environnement ».

La commission avait pointé également le constat opposé, en matière d'exposition sonore, entre le PPBE et le PEB, avant le début de l'enquête. Elle souhaite connaître les hypothèses retenues entre les trois plans PPBE- PGS-PEB et les différences dans les résultats.

L'association ADVOCNAR indique que l'indice Lnight 55 a été utilisé comme limite de zone de cartographie à la place de l'indice Lnight 50 demandé par la directive 2002/49/CE et sa transposition en droit français.

L'association juge insuffisantes les mesures prévues pour lutter contre les nuisances sonores aériennes dans le projet de PPBE. Elle propose de :

- Supprimer les vols de nuit de 22 h à 6 h et trouver une solution pour l'atterrissage des avions militaires la nuit
- Plafonner le nombre de mouvements
- Éliminer les avions les plus bruyants (la nuit)
- Augmenter l'angle d'atterrissage
- Mettre en place la descente continue généralisée
- Ne pas sortir prématurément les trains d'atterrissage et les volets
- Déplacer les populations les plus exposées
- Préserver des zones de calme

Observations de la DGAC

1) Concernant l'articulation entre PEB, cartes stratégiques de bruit (CSB) présentées dans le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) et plan de

gêne sonore (PGS) :

- *Remarque préalable : dans la version du PPBE annexée au rapport de PEB soumis à enquête publique, la présentation des tableaux de décomptes (surfaces, population, logements) à l'intérieur des CSB est ambiguë : en fait, les décomptes doivent se lire non pas plage d'indice par plage d'indice mais comme inclusifs les uns des autres. Par exemple : pour la situation de référence, la population totale à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 55 est de 14 054 personnes, dont 706 personnes à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 60, dont 115 personnes à l'intérieur de la courbe d'indice 65. Cette erreur de présentation a été identifiée et elle sera corrigée dans la version définitive du PPBE.*
- **La contradiction apparente entre l'évolution des courbes du PEB (réduction entre le court terme et le long terme) et l'évolution des CSB (extension entre la situation de référence et la situation à long terme) s'explique de la façon suivante :**
 - *la réglementation prévoit des méthodes de construction différentes pour le PEB et pour les CSB : le PEB est basé sur « des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne », « il prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome concerné ». Les CSB, elles, « montrent la situation au cours de l'année civile précédente » et représentent « les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence » ;*
 - *dans le cas de l'aérodrome du Bourget, pour les courbes de court terme du PEB, ont été utilisées des prévisions (notamment de trafic) à l'horizon 2014 : on a pris en compte un trafic annuel prévisionnel de 60 000 mouvements d'aéronefs (décollages ou atterrissages). Pour les CSB, au contraire, a été retenu pour la situation de référence un volume réel de trafic, soit le dernier observé, c'est-à-dire celui de 2012, qui s'élevait à 55 993 mouvements. Cette différence d'hypothèse de trafic pour le court terme aboutit nécessairement à des courbes différentes (à niveau de bruit identique) : ainsi, les CSB de court terme incluent 1 129 ha à l'intérieur du Lden 55 alors que la courbe Lden 55 découlant des hypothèses du PEB inclut 1 499 ha (pour 1 044 ha à l'intérieur de la courbe Lden 57) ;*
 - *par contre, la situation de long terme est identique dans les 2 cas : on a retenu le même horizon, soit 2032, et la même prévision de trafic, soit 90 000 mouvements. Pour le long terme, les courbes sont donc identiques : le Lden 55 des CSB comme du PEB inclut 1 298 ha (pour 902 ha à l'intérieur de la courbe Lden 57) ;*
 - *cette différence entre courbes de court terme alors que les courbes de long terme sont identiques aboutit donc à une évolution contraire entre court et long termes selon qu'on considère le PEB ou les CSB.*
- **Concernant le PGS :**
 - *la limite d'un PGS est la courbe de bruit Lden 55 ;*

- *un PGS est construit sur la base des hypothèses de trafic et d'exploitation de l'aérodrome de l'année suivant celle de l'approbation du plan : concernant le PGS de l'aérodrome de Paris-Le Bourget, il s'agit d'hypothèses formulées pour 2012, qui retenaient notamment un trafic prévisionnel de 60 000 mouvements comme pour les courbes de court terme du PEB ;*
- *la surface du PGS est de 1 903 ha (pour 40 000 personnes et 14 920 logements), la surface incluse à l'intérieur du Lden 55 des CSB pour la situation de court terme est de 1 129 ha (pour 14 054 personnes et 5 373 logements), la surface incluse dans la courbe Lden 55 découlant des hypothèses de court terme du PEB est de 1 499 ha (pour 22 339 personnes et 8 404 logements) ;*
- *la supériorité de surface du PGS par rapport aux CSB s'explique notamment par la différence des volumes de trafic retenus pour construire le PGS (60 000 mouvements) et les CSB de court terme (56 000 mouvements) ;*
- *la supériorité de surface du PGS par rapport aux courbes Lden 55 découlant des hypothèses du PEB s'explique par le fait que la démarche adoptée pour l'élaboration des PGS est spécifique ; la cohérence territoriale et les analyses locales sont prises en compte autant que possible en complément du résultat de la modélisation.*

2) Concernant les courbes en Lnight des CSB : *l'observation de l'ADVOCNAR, également formulée dans le cadre de la consultation publique sur le PPBE, est tout à fait fondée. La version finale du PPBE sera corrigée en conséquence.*

3) Concernant les propositions de mesures complémentaires à intégrer dans le PPBE : *Ces remarques ont été également formulées dans le cadre de la consultation publique sur le PPBE, des réponses y seront apportées dans ce cadre. Pour autant, toute proposition de mesures complémentaires de lutte contre le bruit formulées à l'occasion de l'enquête publique sur le PEB peuvent aussi être portées dans le cadre habituel de concertation qu'est la CCE. L'ensemble des parties prenantes pourront alors mener conjointement les analyses nécessaires. On peut rappeler que toute nouvelle restriction d'exploitation doit donner lieu à une étude approfondie, dite « d'approche équilibrée », analysant l'impact, les avantages et les inconvénients de la restriction et démontrant qu'elle constitue le seul moyen d'action possible.*

Appréciation de la commission

La commission prend note de toutes les explications fournies aptes à répondre à beaucoup de remarques ou de questions posées sur ces 3 plans, leurs élaborations et leurs articulations. L'influence des données à court terme sur les courbes isophoniques, les surfaces concernées et donc les populations montre les incertitudes relatives à ce genre d'exercice.

VI Analyse du dossier et des observations

La commission a examiné tour à tour :

- La procédure,
- l'aspect technique et le modèle informatique qui sert de base au zonage et à la délimitation des courbes isophoniques,
- la pertinence de l'indice Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit)),
- les hypothèses retenues, notamment en matière de trafic,
- le choix de l'indice Lden 57 pour définir la courbe de zone de bruit modéré C,
- le salon aéronautique du Bourget,
- les vols de nuit - l'approche équilibrée -
- les autres points abordés dans les observations, certains visent les nuisances sonores d'autres sont en dehors du champ de l'enquête.

VI.1 La procédure, la question du PPBE.

La légalité du projet de PEB a été mis en cause car le PPBE en cours d'élaboration est annexé au rapport de présentation. La commission a interrogé le maître d'ouvrage (la DGAC) sur ce point qui a répondu que les procédures d'élaboration du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) et du plan d'exposition au bruit des aéroports sont indépendantes l'une de l'autre. Dans le cas de l'aéroport du Bourget « l'élaboration du PEB et celle du PPBE n'ont pas été entamées en même temps et n'ont donc pas fait l'objet d'une procédure unique ; néanmoins les deux procédures respectives ont progressé en parallèle ».

La commission constate que le PEB peut être approuvé préalablement à l'arrêt du PPBE et considère que la légalité de la procédure n'est pas remise en cause.

Certes, il aurait été judicieux de préciser dans le rapport de présentation qu'il ne s'agissait que du projet de PPBE, mais la commission considère que malgré cette omission, l'adjonction en annexe du projet de PPBE permet une meilleure information du public.

VI.2 L'aspect « technique » de la modélisation

Il faut rappeler la définition du PEB qui selon l'ACNUSA "est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. Le PEB vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances. »

Le PEB détermine un zonage à partir de courbes de bruit délimitant:

- la zone A dite de bruit fort qui est comprise à l'intérieur d'une courbe isophonique Lden 70 ;
- la zone B également de bruit fort compris entre la limite extérieure de la zone A et un niveau de bruit Lden 62 ;

- la zone C comprise entre la limite extérieure de la zone B et un niveau compris entre Lden 57 ;
- La zone D entre la limite extérieure de la zone C et Lden 50 .

Ce zonage est obtenu par modélisation effectuée à partir d'un logiciel de calcul international INM. Ce logiciel n'intègre pas dans ces bases de données tous les avions, ce qui peut conduire à des approximations lors du choix d'un modèle équivalent. Enfin, la non-prise en compte du bâti apparaît comme un facteur non négligeable.

Un habitant de Garges-lès-Gonesse, proche de l'extrémité des pistes signale l'effet de réflexion du bruit sur la façade de l'immeuble opposé au sien, augmentant ainsi le niveau sonore lors du passage des avions. S'il est difficile de quantifier cet effet dans le cas présent, deux études financées par l'ACNUSA montrent la différence du niveau sonore entre la façade exposée et la face opposée, dans le cas de constructions parallèles à l'axe de la piste. Une atténuation importante du bruit est clairement montrée. L'atténuation atteint les 15dB(A) même à plusieurs kilomètres du seuil des pistes.

L'étude précise que l'indicateur acoustique utilisé est un LAeq moyen sur une période de la journée, avec un grand nombre de passages d'avions sur la même trajectoire (A320 uniquement). Le nombre d'avions a été choisi de façon à ce que les niveaux sonores moyens au niveau des zones étudiées soient de l'ordre de 55 dB(A). »

Ces considérations montrent, les limites de la modélisation à l'aide du logiciel INM et il ne permet pas d'exprimer la gêne effectivement ressentie des habitants se situant en particulier à la limite de la zone C et de la zone D. Les bruits perçus dans une chambre, sur une façade non exposée seront nettement amoindris. Il existe une forte disparité des niveaux sonores entre deux points proches géographiquement du fait des phénomènes de réflexion et de diffraction, notamment sur les façades. La commission a noté des projets urbains devraient voir le jour (future réalisation de la zone des « Tartres » située dans la commune de Stains et le redéploiement de l'ancienne zone des usines Citroën à Aulnay-sous-Bois). La commission suggère la prise en compte de la réflexion et de la diffraction sur les façades des futures constructions sur ces deux sites. Certes, la législation impose des objectifs en matière d'insonorisation des appartements situés en zone D ; mais le recours à des formes urbaines spécifiques peut limiter les nuisances. La deuxième étude sur ce sujet financée par l'ACNUSA propose : « que les façades possèdent des éléments non verticaux inclinés vers le ciel, afin de limiter les réflexions entre bâtiments,... »

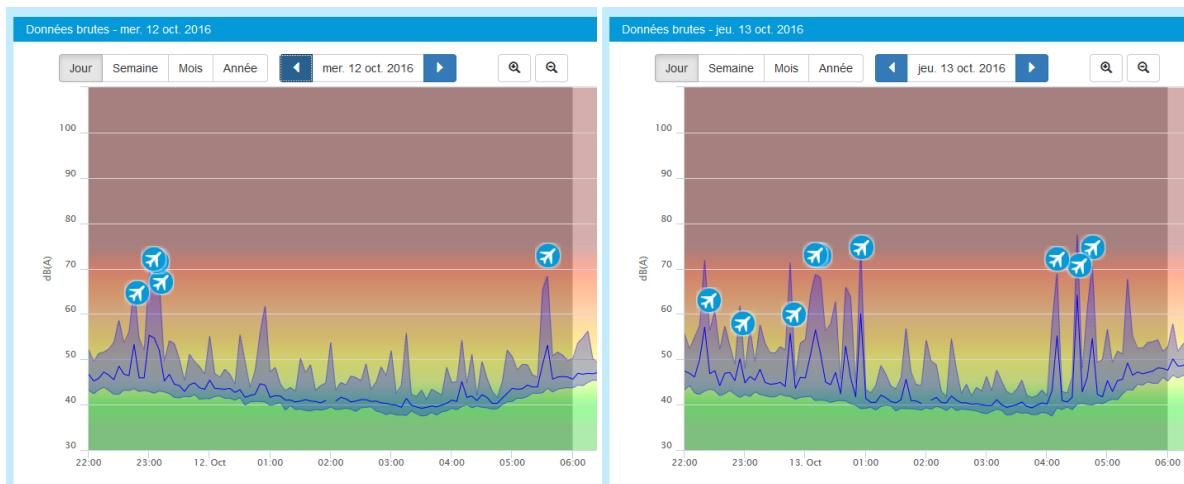
VI.3 La pertinence de l'indice Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit)).

La pertinence de l'indice Lden utilisé pour établir les courbes isophoniques du plan d'exposition au bruit a été mise en cause.

C'est un indicateur qui sert à la planification, il ne peut remplacer les indicateurs de mesures, style « IGMP » (indicateur global mesuré pondéré) comme le demande une observation. Certes, la formule mathématique qui permet de pondérer le bruit en fonction des périodes de la journée est d'un aspect complexe, mais cela permet d'apprécier plus finement la gêne sonore en pondérant le bruit suivant les périodes de la journée. La directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit des aéronefs recommande l'utilisation de cet

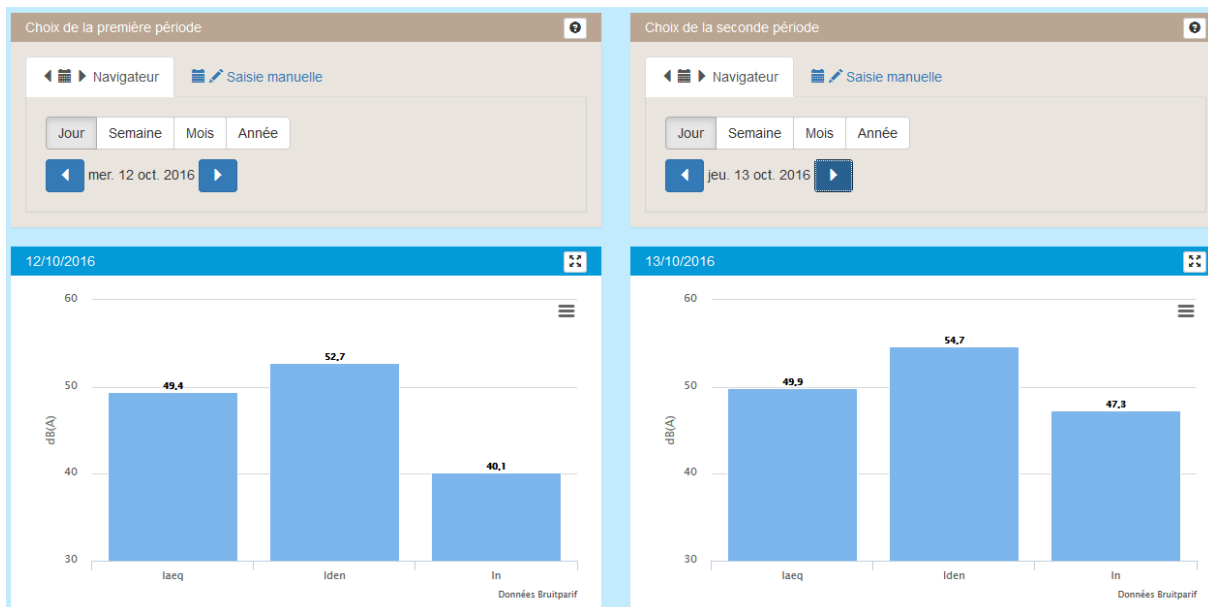
indice pour établir la cartographie du bruit ainsi que les plans d'action prévus pour pallier les problèmes qui en résultent. Cet indicateur est utilisé dans le cadre de la planification en matière d'urbanisme, il ne permet pas à lui seul de mesurer la gêne événementielle liée au survol d'un avion de nuit par exemple, ou d'un avion particulièrement bruyant. Il est nécessaire de l'associer à d'autres indicateurs.

Pour comprendre le phénomène, les résultats publiés par BruitParif sur le site rumeur permet de le visualiser et de le traduire en terme d'indicateur sonore. Les deux premiers graphiques présentent les données brutes correspondant aux nuits du mercredi 12 octobre 2016 et du jeudi 13 octobre 2016 à la station de mesure de Bruitparif située à Villeneuve-la-Garenne - 31 quai Alfred Sisley. Ces données correspondent à l'activité de l'aéroport du Bourget.



Ces deux tableaux pointent « les survols à destination ou en provenance du Bourget », le mercredi 12 octobre (quatre mouvements) et le jeudi 13 octobre (huit mouvements). La variation de la hauteur des pointes permet de visualiser les avions les plus bruyants.

De plus, le site transcrit cette différence entre les deux nuits selon les trois indicateurs de mesure Laeq, Lden et Ln (indicateur de nuit). La différence entre les deux nuits est peu perceptible sur le Laeq, modifie légèrement le Lden et se traduit par une forte variation de l'indicateur Ln de 7.2 dB(A).



La commission reconnaît que la détermination du Lden est complexe mais que l'utilisation de cet indice permet d'obtenir des valeurs supérieures aux autres indices que sont le LAeq et le Ln et par conséquent permettra de déterminer des zones plus protectrices pour les habitants des secteurs concernés.

VI .4 Les hypothèses retenues, notamment en matière de trafic.

Le PEB est établi sur la base d'hypothèses à court, moyen et long termes. Celle du long terme retenue pour l'élaboration du PEB a été contestée, considérant que le nombre 90 000 mouvements à l'horizon 2032 constitue un « droit » à développer l'aéroport.

La commission rappelle que ce nombre est le résultat d'une estimation, il ne constitue ni un droit de se développer ni un objectif fixé par la DGAC. Il doit être considéré comme une hypothèse qui permet de tester la pertinence du plan d'exposition au bruit. Plus précisément, il s'agit d'apprécier l'évolution des quatre zones en fonction de deux paramètres, l'évolution du trafic et la modernisation de la flotte, donc la réduction du bruit à la source qui l'accompagne.

La commission note que l'hypothèse de 90 000 mouvements en 2032 est le résultat d'une hypothèse à court terme et d'un coefficient représentant une croissance moyenne de 2.3% par an. La commission tient à faire observer que le nombre de 60 000 mouvements retenu dans l'hypothèse à court terme ne reflète pas la réalité. En effet, le nombre de mouvements pour l'année 2015 est de 53 497 (source : DGAC - bulletin n°34 d'information sur le trafic aérien en Île-de-France). La commission ne retient donc pas cet argument en défaveur du projet, car elle estime que les hypothèses qu'il prend en compte conduisent plutôt au renforcement de la protection de la population qui reste l'objectif premier du PEB.

Le document soumis à l'enquête estime que « dans le cas de l'aviation d'affaires, l'emport moyen ne varie guère, et il est judicieux de retenir une variation du nombre de mouvements proche de celle du PIB, toutes choses égales par ailleurs. » Le taux de croissance retenu de 2,3% correspond au taux d'évolution du PIB France¹, selon les prévisions de l'OCDE, sur la période 2015 -2032.

En sens inverse, la modernisation de la flotte qui induit une réduction du bruit à la source semble optimiste. La commission a noté l'avis de l'ACNUSA qui déclare : « Le collègue s'étonne de l'importance de la réduction du nombre de types d'avions modélisés entre les deux versions du PEB qui passe de 79 (à court terme) à 25 (à moyen terme). Il demande à la DGAC que tout soit mis en œuvre pour assurer la disparition des avions les plus bruyants dans l'hypothèse où elle ne se réaliserait pas au rythme annoncé. » L'ACNUSA en appelle à la mise en œuvre, éventuelle, de mesures complémentaires. Ce point est largement repris dans les observations qui évoquent, l'instauration d'un couvre-feu la nuit ou des mesures de restrictions nocturnes.

La commission estime que ce point devra être examiné. Elle a noté la conclusion du compte-rendu annuel de 2015 réalisé par Aéroports de Paris qui cartographie et mesure l'exposition au bruit des avions. Autour de l'aéroport du Bourget. Il y est dit :

¹ OCDE (2016), Prévisions du PIB à long terme (indicateur). doi: 10.1787/9c5a6e7d-fr (Consulté le 17 octobre 2016)

« Cet indicateur (Lden) est en augmentation sur l'ensemble des stations. Ceci s'explique par un trafic de soir et de nuit plus impactant en 2015 qu'en 2014 (-6% de jour, +8% de soirée et +8% de nuit). »

La commission s'étonne de ce constat. La baisse du trafic ne se traduit pas par la baisse du Lden, la situation la nuit s'aggrave et l'amélioration liée à la modernisation de la flotte est retardée. La commission ne peut déterminer s'il s'agit d'un phénomène conjoncturel ou bien d'une évolution réelle des pratiques de l'aviation d'affaires.

VI.5 Le choix de l'indice Lden 57 pour définir la courbe de zone C de bruit modéré .

Le choix de l'indice Lden 57 pour définir la courbe de zone de bruit modéré C a été largement mis en cause. Initialement, la CCE avait opté dans l'avant-projet de PEB lors de sa séance du 07 juin 2011 pour la limite extérieure de la zone B, pour l'indice Lden 62, et, pour la limite extérieure de la zone C, pour l'indice Lden 55, soit en faveur d'un PEB le plus étendu.

Cet avis a été remis en cause au cours de l'élaboration du PEB. « Le ministre délégué auprès de la ministre de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, a donné son accord exprès à l'établissement du PEB de l'aérodrome de Paris-Le Bourget le 6 septembre 2012, avec pour limite extérieure de la zone B l'indice Lden 62, et pour limite extérieure de la zone C l'indice 57. La CCE a finalement émis un avis favorable sur le projet de PEB avec un Lden 57 lors de sa séance du 14 janvier 2015.

Cette différence se traduit par une réduction de la zone B et permet une urbanisation plus importante. Ce qui se traduit par la possibilité de construire des logements sur des terrains dont l'indice Lden est situé entre 55 et 57.

Le tableau, ci-dessous, permet d'évaluer cette différence en terme de surface et de population.

			nombre de mouvements	surfaces (ha)	population	logements
PEB	Limite de la zone C : Lden 57	court terme (prévisions 2014)	60 000	1 044	9 618	3 842
		long terme (prévisions 2032)	90 347	902	7 600	3 141
		taux d'évolution court terme / long terme	51%	-14%	-21%	-18%
	Courbe isophonique Lden 55	court terme (prévisions 2014)	60 000	1 499	22 339	8 404
		long terme (prévisions 2032)	90 347	1 298	17 809	6 820
		taux d'évolution court terme / long terme	51%	-13%	-20%	-19%

La différence, à court terme, en terme de population, quoique non marginale ($\Delta = 10\,209$ habitants pour $\Delta = 455$ ha) est à mettre en regard avec la population totale située dans le PEB ($\Sigma = 114\,019$ habitants et $\Sigma = 3\,599$ ha).

Précédemment dans les chapitres relatifs à l'aspect technique de la modélisation informatique ou dans le chapitre « les hypothèses retenues », la commission a pointé les incertitudes pour déterminer les courbes isophoniques. Le tableau, ci-dessous montre, clairement comment les hypothèses influent sur les surfaces ou les populations. Il est issu du PPBE prend comme hypothèse à court terme le trafic réel en 2012 et à long terme un nombre de mouvements en 2032 identique au PEB.

		nombre de mouvements	surfaces (ha)	population	logements
cartographie stratégique du bruit, Lden 55	situation de référence (trafic réel 2012)	55 993	1 129	14 054	5 373
	long terme (prévisions 2032)	90 000	1 298	18 062	6 918
	<i>taux d'évolution référence / long terme</i>	61%	15%	29%	29%

Sans entrer dans une analyse fine, le rapprochement de ces deux tableaux montre clairement l'incertitude qui conduit à relativiser ce choix.

Plus fondamentalement, la commission a pesé deux contraintes qui s'opposent, le besoin de protéger les populations à venir des nuisances sonores au travers d'un document d'urbanisme et la nécessité impérieuse en région parisienne de satisfaire le droit au logement. Lors de l'entretien des élus de Plaine-Commune avec la commission, ceux-ci ont rappelé que « les demandes, émises notamment par le SDRIF et l'État (loi sur le Grand-Paris), de construire des logements sont contradictoires avec le fait que les terrains disponibles sont dans le cône de bruit : (rythme CDT 4 200 logements par an). » Confronté à ces deux impératifs, la commission estime que le choix de l'indice Lden de 57 est un compromis acceptable et justifié. Il entre dans le cadre prévu par le législateur en la matière.

VI.6 Le salon aéronautique du Bourget.

L'activité aéronautique liée au salon du Bourget qui se teint tous les deux ans, n'a pas été modélisée dans l'élaboration du présent plan d'exposition au bruit. L'impossibilité de rester dans leurs locaux pour les écoliers d'établissement de Garges-les-Gonesse a été signalée, 700 à 800 enfants doivent être déplacés afin de poursuivre une activité scolaire dans des conditions acceptables ou bien des sorties sont organisées en relation avec le SIAE.

La commission prend note que les mouvements liés à cette manifestation ne sont pas intégrés dans le plan d'exposition au bruit. Cependant, compte tenu du caractère limité et événementiel particulier, le PEB ne permettrait pas de percevoir la gêne, alors que les niveaux sonores sont considérables, selon les études. Un examen spécifique de ce phénomène semble nécessaire.

Une étude réalisée par Bruitparif² décrit « l'environnement sonore d'un pavillon situé sur Le territoire de Dugny. Les mesures ont été réalisées sur la période allant du vendredi 22 juin à 06 h 00 au samedi 23 juin 2007 à 06 h 00. Dans ses conclusions, l'étude indique que : « l'analyse fine du bruit des aéronefs, notamment à l'aide du marquage des passages sur la mesure, a permis de fournir les informations suivantes : sur les 24 h d'analyse, (...) Le niveau moyen entre 14 h et 16 h est de 89 dB(A) et on observe des « pics » pouvant aller jusqu'à 110 dB(A). (...) Sur la totalité de la journée (24 h), le bruit des aéronefs contribue pour 99.3% sur le niveau sonore global. »

En d'autres termes, il semble nécessaire de réaliser une approche spécifique de ces périodes, notamment de repérer les établissements scolaires ou recevant du public impacté, sachant que la piste utilisée pour les démonstrations aéronautiques est spécifique au salon. Le plan d'exposition au bruit ne peut pas prendre en compte ces nuisances du fait de leurs spécificités.

VI.7 Les vols de nuit – un élément de l'approche équilibrée –

Les vols de nuit sont apparus comme une gêne difficilement supportable. Environ 40 % des observations s'accompagnent d'une demande d'interdiction des vols de nuit. Même si le nombre de vols de nuit à destination du Bourget est faible, de l'ordre de dix mouvements par nuit. Il s'agit, notamment, selon ADP de vols sanitaires ou de transports d'organes.

Les vols de nuit sont très perturbants et peuvent entraîner des troubles du sommeil. Ces troubles ayant un impact sur la santé

Il existe actuellement des mesures de restriction de nuit au niveau de l'aéroport. Elles sont rappelées dans le document soumis à l'enquête.

« Des restrictions d'exploitation ont été mises en place la nuit pour des raisons environnementales :

- aucun avion à hélices de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 9 tonnes, non conforme aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention de l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, ne peut atterrir entre 23 h 30 et 6 h 15, heures locales, et quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 23 h 15 et 6 heures, heures locales ;
- aucun aéronef équipé de turboréacteurs ne peut quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22 h 15 et 6 heures, heures locales ;
- aucun aéronef équipé de turboréacteurs, non conforme aux normes énoncées à l'annexe 16, volume 1, deuxième partie, chapitre 3 de la convention susvisée, ne peut atterrir sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget entre 23 h 30 et 6 h 15, heures locales.

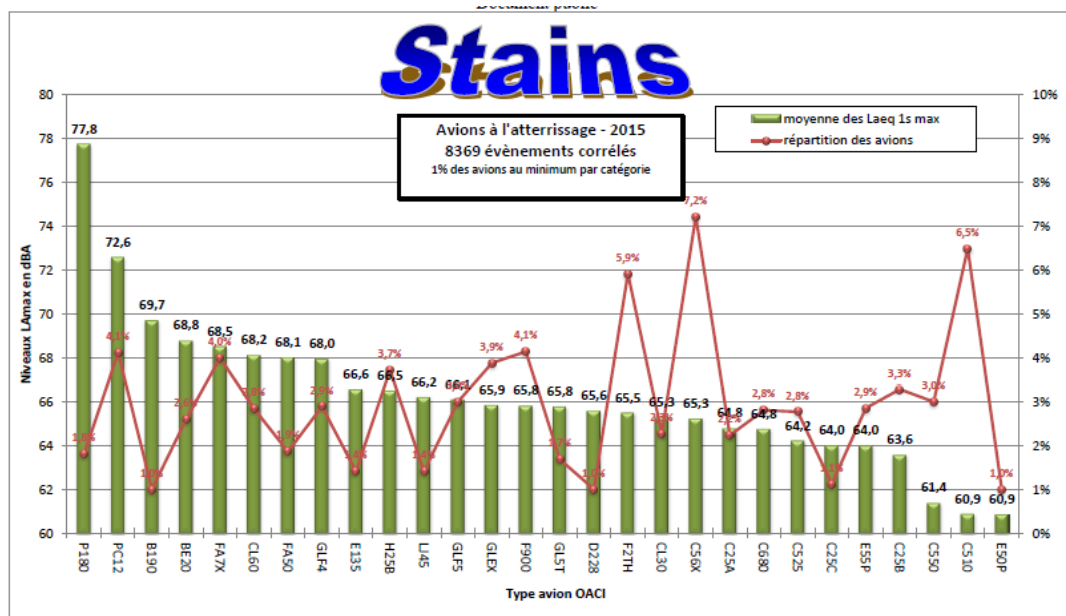
Les aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire, les aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol, les aéronefs militaires et les aéronefs effectuant des vols gouvernementaux ne sont pas concernés par ces restrictions. »

² Source :

http://opendata.bruitparif.fr/data/FileServices/SiteDocuments/binary/Dugny_RueNeibecker_A_2007_pdf?site_name=93440-DUGNY-NEIBECKER (consulté le 26/10/2016)

Il faut noter que, pour les avions à hélice, la restriction porte sur les appareils de masse maximale au décollage supérieure à 9 tonnes. Il semble que certains avions à turbopropulseur c'est-à-dire munis de réacteur entraînant une hélice, échappent à cette mesure.

Le graphique ci-dessous, extrait du rapport d'étude sur le bruit de l'aéroport du Bourget³ (édition 2015) montre la relation entre les types avion et les niveaux de bruit maxima enregistrés pour la station de la ville de Stains dédiée à l'Aéroport de Paris – Le Bourget, à l'atterrissage. Les avions corrélés avec les niveaux sonores mesurés sont regroupés par types. Les types d'avions sont classés par ordres décroissants pour les niveaux sonores L_{Amax} moyens, et en correspondance sont portés les pourcentages d'apparition de chaque type.



À l'examen de ce graphique, les avions les plus bruyants ne sont pas soumis à la restriction. Ce sont des avions à hélice turbopropulsée de masse inférieure à 9 tonnes. Le P180 (Piaggio P180 Avanti) a une masse au décollage de 5,47 T, le PC 12 (Pilatus PC-12) a une masse au décollage de 4,74 T, le B190 (Beechcraft 190) a une masse au décollage de 7.6 T. A contrario, les trois avions les moins bruyants sont des avions récents équipés de turboréacteurs.

En ce qui concerne, l'atterrissage des avions à turboréacteurs, la restriction ne visent que les avions du chapitre 3, y compris les plus bruyants de ce chapitre. En comparaison, sur la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle, l'interdiction de décollage et d'atterrissage entre 22 h 00 et 6 h 00 a été étendue aux aéronefs « du chapitre 3 » de marge cumulée inférieure à 10 EPNdB depuis le 30 mars 2014. La différence entre les restrictions de deux aéroports semble difficile à justifier du point de vue des nuisances sonores, même si les usages des deux aéroports sont différents.

Il est également intéressant de comparer la restriction appliquée au Bourget à celle d'un autre aéroport utilisé uniquement par l'aviation d'affaires. Il s'agit de l'aéroport de Farnborough (TAG) situé en Angleterre, à une heure de Londres. Sur le site internet (<http://www.rushmoor.gov.uk/article/2557/Farnborough-Airport---operating-hours-and-complaints->

³ Consulté sur le site ev-labo.aeroportsdeparis.fr/Media/Default/Bilans/Bruit/2015/RA_LBG_2015.pdf

consulté le 20 octobre 2016) on y apprend que les heures de fonctionnement sont de 7 h 00 à 22 h 00 en semaine et de 8 h 00 , à 20h 00 le week-end. Cet aéroport ne connaît certes que 23 000 mouvements par an.

La commission estime que les mesures de restriction actuelle ne répondent pas aux vœux et aux besoins exprimés par les élus et leurs administrés et de ce fait il semble nécessaire de revoir en concertation avec la Commission Consultative de l'Environnement les mesures de restriction.

VI. 8 Les autres points abordés dans les observations, certains visent les nuisances sonores d'autres sont en dehors du champ de l'enquête.

La gêne sonore des avions et son impact sur la santé.

Ce thème est évoqué dans certaines observations. Il fait actuellement l'objet de l'étude épidémiologique DEBATS. L'objectif de cette étude est de mettre en relation des indicateurs de santé avec le niveau moyen pondéré d'exposition au bruit des avions. L'équipe de recherche, dans sa dernière publication, indique avoir mis en évidence une relation statistique significative entre l'hypertension artérielle et le bruit des avions, seulement chez les hommes. Une augmentation de 10 dB(A) du niveau sonore la nuit est associée à un odds-ratio de 1.34. Rappelons qu'entre la nuit du mercredi 11 octobre et du jeudi 12 octobre le niveau sonore la nuit augmente de 7.2 dB(A). Les conséquences sur la santé, notamment la relation entre l'exposition au bruit des avions et la mortalité par maladie cardio-vasculaire, incitent fortement à un nouvel examen des mesures de restrictions nocturnes.

L'existence de volumes de protection environnementale

Une observation s'appuyant sur la carte de la page 28 (annexe 8) du dossier dénonce des trajectoires hors normes au décollage face à l'est. La commission a interrogé la DGAC sur l'existence ou non de volumes de protection environnementale (VPE) qui permettraient de conclure à un non-respect des trajectoires. La DGAC indique qu'il n'existe pas de tels volumes de protection de l'aéroport du Bourget. La commission estime que ce point est hors sujet.

L'information des riverains, des membres de la CCE, des élus.

La commission a constaté un manque d'information certain. Ainsi, l'impression d'un trafic en constante augmentation ne correspond pas à la réalité d'un nombre de mouvements en baisse depuis plusieurs années. Ce qui ne veut pas dire que la gêne sonore n'est pas soit plus forte soit ressentie de manière plus forte. Le bulletin d'information sur le trafic aérien en Île-de-France, rédigé par la DGAC semble ignoré par certains membres de la CCE. Ce bulletin donne des indications précises, sur le délestage de kérosène, le respect des altitudes d'interception des ILS ou sur le nombre de mouvements. Dans le même ordre, le « compte-rendu annuel » réalisé par ADP à partir du réseau de mesure du bruit des avions pour l'aéroport du Bourget n'a pas été évoqué pendant l'enquête. A contrario, un maire-adjoint de Villeneuve-la-Garenne a informé la commission de l'existence de la station de mesure de Bruitparif situé sur le territoire de la commune au niveau du quai Sisley. La commission estime nécessaire d'améliorer, à partir des documents existants l'information des riverains en s'appuyant sur les élus et les membres de CCE.

L'aide à l'insonorisation.

Sans vouloir minimiser ce point, la commission rappelle que l'aide à l'insonorisation dont sont éligibles les bâtiments situés à l'intérieur des limites du plan de gêne sonore est destinée à « réparer » en insonorisant les habitations des riverains de l'aéroport qui subissent les nuisances sonores liées aux avions.

Le plan de gêne sonore de l'aéroport du Bourget a fait l'objet de l'arrêté interpréfectoral n° 2011-3318 du 28 décembre 2011. Il englobe 14 654 logements. Il permet d'obtenir des aides à l'insonorisation des logements. De nombreux intervenants ont saisi l'opportunité de l'enquête publique pour exprimer leur mécontentement et leur incompréhension sur les délais d'obtention particulièrement longs, pour l'obtention de l'aide à l'insonorisation. La commission a ressenti une certaine exaspération tant de la part des populations concernées que de leurs élus. De même, l'absence de réponse de la part d'ADP aux lettres de relance envoyée par les demandeurs pose question.

La pollution atmosphérique

La commission tient à préciser que, même si cet aspect du problème est hors champ de l'enquête, il n'en demeure pas moins qu'il revêt une certaine importance et peut avoir des effets sur la santé qui peuvent se cumuler avec les effets de l'exposition au bruit. Les observations portent tantôt sur la pollution autour des aéroports, tantôt sur le lien avec le réchauffement climatique. La commission a noté que, dans le cadre de la disparition du logiciel INM, son remplaçant pourrait intégrer des paramètres de pollution atmosphérique.

Fait à Paris le 10/11/2016

La Commission d'enquête

Marie-Françoise Sévrain
Titulaire



Jean-Paul Puyfaucher
Président



Jean Culdaut
Titulaire



Plan d'exposition au bruit de l'aéroport du Bourget

Conclusions motivées

Objet de l'enquête : Le plan d'exposition au bruit

Le plan d'exposition au bruit, régi par le code de l'urbanisme, est un outil de maîtrise de l'urbanisme autour des aéroports. Il constitue un document d'urbanisme s'imposant aux PLU des 17 communes concernées par le projet de PEB. Il définit, sur la base d'un zonage technique, les conditions d'utilisation des sols pour prévenir les nuisances sonores liées à l'activité des aérodromes.

Le PEB comprend un « rapport de présentation et des documents graphiques » représentant des courbes de même niveau de bruit qui délimitent des périmètres à l'intérieur desquels vont s'appliquer les mesures de prévention contre les nuisances sonores (restrictions à l'urbanisation, normes d'insonorisation, informations). Ces courbes sont définies selon les valeurs suivantes :

- zone A : zone de bruit fort comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70 ;
- zone B : zone de bruit fort comprise entre la courbe d'indice 70 et une courbe d'indice choisit entre 62 et 65 ;
- zone C : zone de bruit modéré, comprise entre la limite de la zone B et la courbe Lden choisit entre 57 et 55 ;
- zone D : zone comprise, entre la limite de la zone C et la courbe d'indice Lden 50.

Le législateur a prévu que les limites extérieures des zones B et C soient légèrement modulables pour tenir compte du contexte particulier de l'aérodrome et de son environnement. C'est ainsi que pour Le Bourget, la limite externe de la zone B est de 62 et celle de la zone C est de 57 .

Le rapport de présentation explicite les hypothèses de trafic, de circulation aérienne, qui ont servi à déterminer ces courbes isophoniques. Ces courbes sont établies selon trois scénarii, court terme, moyen terme et long terme.

Les contraintes d'urbanisme varient selon les zones. En principe, les constructions à usage d'habitation sont interdites dans les zones A, B et C sauf exceptions : constructions nécessaires à l'activité aéronautique, industrielle, commerciale ou agricole. De plus, en zone C, les constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics sont autorisées à condition qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants. À l'intérieur de la zone D, les constructions, sont autorisées, mais doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique et les futurs résidents doivent être informés.

Dans le cas présent, l'aéroport du Bourget, malgré son ancienneté, n'est toujours pas doté d'un plan d'exposition au bruit.

Déroulement de l'enquête

La consultation du public s'est déroulée **du jeudi 1^{er} septembre au lundi 3 octobre 2016 inclus**, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral n° 75-2016-07-18-001 du 18 juillet 2016, signé par le préfet de Région, M. Jean-François Carenco. Le rapport qui précède en donne tous les détails.

L'affichage réglementaire, les permanences assurées par la commission d'enquête désignée par cet arrêté, la réunion publique organisée le 07 septembre de 19 h à 21 h 30 à l'espace des Doucettes (10 rue du Tiers-Pot à Garges-lès-Gonesse) et qui a réuni une trentaine de personnes, se sont déroulés dans les meilleures conditions possibles.

La mise en œuvre d'un registre électronique dédié à l'enquête a permis de recueillir des observations dont certaines particulièrement argumentées. Elles viennent en complément des observations déposées sur les registres papier mis à disposition dans les lieux d'enquête.

Outre, l'information réglementaire, des journaux municipaux papiers et électroniques ont relayé l'information relative à l'enquête. Les éditions régionales du « Parisien » et le journal La Marne (Seine-et Marne) ont également relayé l'information. Le maire de la commune de Garges-lès-Gonesse a envoyé 250 lettres à des habitants particulièrement concernés par les nuisances sonores pour leur annoncer la réunion publique et les inciter à y assister.

Le registre dématérialisé, l'affichage, son contrôle et la vérification des registres papier ont été assurés par la société OSP.

Le bilan des observations recueillies

La commission a rencontré le maître d'ouvrage du projet, la DGAC dans les locaux de la préfecture de région le lundi 10 octobre 2016 et lui a remis et commenté son procès-verbal de synthèse des observations.

Le bilan du recueil des observations du public par les vecteurs évoqués ci-dessus est le suivant :

Département	Commune	Observations	Lettres
Paris	Paris	-	2
Seine-et-Marne	Melun	-	-
	Mitry-Mory	4	1
Hauts-de-Seine	Nanterre	-	-
	Gennevilliers	-	-
	Villeneuve-la-Garenne	5	-
Seine-Saint-Denis	Bobigny	-	-
	Aulnay-sous-Bois	-	-
	La-Courneuve	-	-

	Dugny	1	-
	Épinay-sur-Seine	-	-
	L'Île-Saint-Denis	-	1
	Pierrefitte-sur-Seine	-	-
	Saint-Denis	-	-
	Stains*	15	-
	Tremblay-en-France	-	-
	Villepinte	3	-
	Villetaneuse	-	-
Val-d'oise	Cergy-Pontoise	-	-
	Bonneuil-en-France	-	-
	Garges-lès-Gonesse	8	-
	Gonesse	-	-
Sous total		36	4
Registre dématérialisé		60	
Total	100 contributions reçues	96	4

* L'observation n°12 de ce registre correspond au courrier de M. le maire de la ville de Stains. Ce courrier déposé dans le registre a été également envoyé à la préfecture de la région Île-de-France, où il est comptabilisé dans les lettres reçues.

Pour le dépouillement de toutes ces observations, la commission s'est attachée à noter tous les arguments émis par chacun des intervenants en les regroupant par thème. Elles ont fait l'objet d'une synthèse dans le procès-verbal transmis au maître d'ouvrage afin de recueillir ses éclairages éventuels. Il convient de noter que toutes les expressions lors de la réunion publique ont été prises en compte dans la rédaction des thèmes synthétisant toutes les problématiques émises (voir documents en annexes).

Mémoire en réponse du maître d'ouvrage, la DGAC

La DGAC a remis et commenté à la commission son mémoire en réponse lors d'une réunion en préfecture le jeudi 27 octobre 2016

L'exemplaire validé en signature a été transmis officiellement au président le 3 novembre 2016.

La commission reconnaît que la DGAC a tenu à répondre de façon très complète aux observations et à tous les points retenus par la commission, même s'ils n'étaient pas directement liés au PEB lui-même apportant, ainsi, des informations utiles aux riverains

Le rapport qui précède rend compte des analyses et des appréciations de la commission sur tous les points évoqués, ainsi que toutes ses autres investigations.

Elle en tire les arguments suivants motivant son avis final.

Motivations

La procédure, la question du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

La procédure globalement n'a pas été contestée. Le seul élément qui a été soulevé concerne la légalité de l'annexion au rapport de présentation du plan de prévention du bruit (PEB) le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), alors que ce dernier n'est pas arrêté.

La commission considère que l'adjonction en annexe du projet de plan de prévention du bruit (PPBE) est un élément favorable à la bonne information du public, même s'il eût été préférable de préciser que le PPBE était à l'état de projet. La commission a pris note, de la réponse de la DGAC, selon laquelle elle propose que le PEB incorpore en annexe le PPBE si celui-ci est finalisé avant ou en même temps que le PEB.

L'aéroport doit-il s'adapter à l'urbanisation qui l'entoure ?

La commission a pris connaissance des projets d'urbanisation prévus dans le cadre de l'élaboration des CDT situés en limite de la zone C et de la zone D, c'est-à-dire à des niveaux de Lden compris probablement entre l'indice 55 et l'indice 57.

Elle relève que le logiciel de modélisation utilisé pour établir le plan d'exposition au bruit ne prend pas en compte le bâti. Deux études financées par l'ACNUSA montrent que la forme urbaine retenue peut jouer un rôle important en matière d'exposition aux bruits des avions.

La commission suggère la prise en compte de la réflexion et de la diffraction sur les façades des futures constructions sur ces deux sites. Certes, la législation impose des objectifs en matière d'insonorisation des appartements situés en zone D ; mais le recours à des formes urbaines spécifiques peut limiter les nuisances sur des façades non directement exposées. De même que la conception des façades peut permettre d'atténuer les réflexions et diminuer les bruits « renvoyés ».

La commission invite les acteurs des projets urbains notamment de la zone des « Tartres » à Stains ou du redéploiement des anciens terrains de l'usine Citroën à Aulnay-sous-Bois à examiner ce point avec attention.

La pertinence de l'indice Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit)).

En 2002, un décret a remplacé l'indice psophique, indicateur de mesure du bruit servant au calcul du plan, par l'indice Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit)), et a délimité de nouvelles zones de gêne sonore en fonction du Lden. Cela a été reconnu comme une avancée dans la prise en compte de la gêne sonore.

La commission estime que le recours à l'indice Lden est satisfaisant en ce qui concerne l'élaboration du PEB, car il permet de pondérer le bruit en fonction des périodes de la journée. Il correspond aux préconisations internationales et européennes. La commission note cependant que cet indice est peu compréhensible par le public.

Les hypothèses retenues, notamment en matière de trafic.

La commission estime que les hypothèses retenues de trafic, de sa croissance et de l'évolution de la flotte permettent de justifier les calculs ayant permis d'établir le zonage du projet de plan d'exposition au bruit soumis à l'enquête. Certes, ce plan repose sur l'hypothèse du « maintien de la réglementation actuelle en matière de vols de nuit et d'utilisation des pistes », point largement contesté. Cependant, la non-prise de mesures de restrictions supplémentaires (interdiction des avions les plus bruyants la nuit) permet d'imposer des contraintes sur des zones plus étendues créant une protection plus grande sur le plan de l'urbanisation. C'est pourquoi la commission considère ce point comme favorable. Elle considère également que l'hypothèse court terme de 60 000 mouvements est éloignée des derniers décomptes de mouvements constatés en 2015 (+10%), elle considère cependant que cela permet également de définir des zones plus étendues et donc une plus large protection, puisque c'est l'hypothèse la plus dimensionnante. Elle rappelle que l'hypothèse à long terme (90 000 mouvements) n'est pas dimensionnante, elle doit être considérée comme permettant de tester la « solidité » des hypothèses. En revanche, elle estime que le rythme d'amélioration de la flotte devra être examiné et que l'examen de nouvelles mesures de restrictions soit envisagé à très court terme et soumis à la commission consultative de l'environnement (CCE).

Le choix de l'indice Lden 57 pour définir la courbe de zone de bruit modéré C.

La commission estime que, compte tenu des besoins impérieux de logements dans la région parisienne, de la construction prévue des lignes de métro par la société du Grand-Paris, le choix de l'indice Lden 57 pour établir la courbe isophonique C est justifié. Elle rappelle, par ailleurs, que l'établissement de ces courbes isophoniques repose sur des hypothèses.

Le salon aéronautique du Bourget.

La commission prend note que les mouvements liés à cette manifestation ne sont pas intégrés dans le plan d'exposition au bruit. Cependant, compte tenu du caractère limité dans le temps, leur intégration dans le PEB ne serait que marginale. Le PEB ne permet pas de percevoir la gêne liée au salon, alors que les niveaux sonores sont considérables. Une étude réalisée par Bruitparif¹ indique que : « l'analyse fine du bruit des aéronefs, notamment à l'aide du

¹ Source :

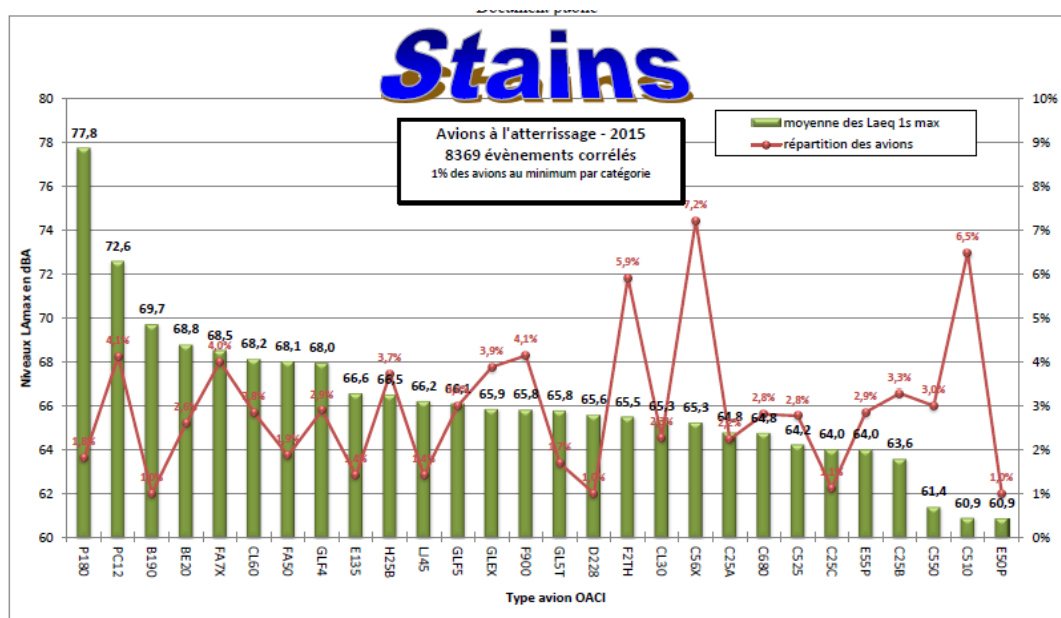
http://opendata.bruitparif.fr/data/FileServices/SiteDocuments/binary/Dugny_RueNeibecker_A_2007_pdf?site_name=93440-DUGNY-NEIBECKER (consulté le 26/10/2016)

marquage des passages sur la mesure, a permis de fournir les informations suivantes : sur les 24 h d'analyse, (...) Le niveau moyen entre 14 h et 16 h est de 89 dB(A) et on observe des « pics » pouvant aller jusqu'à 110 dB(A). (...). Un examen spécifique de ce phénomène semble nécessaire, vis-à-vis des établissements scolaires, sanitaires et sociaux .

Les vols de nuit – un élément de l’approche équilibrée –

La commission a noté une forte demande pour une interdiction totale des vols de nuit. Elle constate que la restriction actuelle ne concerne pas les avions à hélice de masse maximale inférieure à 9 T, alors que selon le rapport d’étude sur le bruit de 2015 réalisé par ADP, certains d’entre eux sont particulièrement bruyants. A contrario, les avions les moins bruyants sont des avions à turboréacteurs récents .

Le graphique ci-dessous, extrait du rapport d’étude sur le bruit de l’aéroport du Bourget² (édition 2015) montre la relation entre les types avion et les niveaux de bruit maxima enregistrés pour la station de la ville de Stains dédiée à l’Aéroport de Paris – Le Bourget, à l’atterrissage. Les avions corrélés avec les niveaux sonores mesurés sont regroupés par types. Les types d'avions sont classés par ordres décroissants pour les niveaux sonores L_{Max} moyens, et en correspondance sont portés les pourcentages d’apparition de chaque type.



À l’examen de ce graphique, les avions les plus bruyants ne sont pas soumis à la restriction. Ce sont des avions à hélice turbopropulsée de masse inférieure à 9 tonnes. Le P180 (Piaggio P180 Avanti) a une masse au décollage de 5,47 T, le PC 12 (Pilatus PC-12) a une masse au décollage de 4,74 T, le B190 (Beechcraft 190) a une masse au décollage de 7.6 T. A contrario, les trois avions les moins bruyants sont des avions récents équipés de turboréacteurs.

² Consulté sur le site ev-labo.aeroportsdeparis.fr/Media/Default/Bilans/Bruit/2015/RA_LBG_2015.pdf

La commission d'enquête souhaite que des améliorations possibles des mesures de restriction soient présentées à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) tant en ce qui concerne les avions à hélice que les avions à turboréacteur. Dans ce contexte, elle partage la recommandation de l'ACNUSA pour « que les arrêtés de restriction entrés en vigueur à Nice – Côte d'Azur et à Toulouse – Blagnac 1 , fixant à 13 EPNdB la marge cumulée minimale des avions du chapitre 3 autorisés à faire mouvement la nuit, soient étendus. » Elle rappelle cependant, que de nouvelles mesures ne peuvent être arrêtées que dans le cadre de la « démarche équilibrée ». De ce fait, **l'adoption préalable du plan d'exposition au bruit s'impose**. En outre, la commission souligne que l'adoption de nouvelles mesures de restrictions doit faire l'objet d'une procédure de concertation fixée par le dispositif juridique en vigueur, procédure qui prend du temps.

Les autres points examinés par la commission, certains visent, les nuisances sonores d'autres sont à la limite du champ de l'enquête.

La gêne sonore des avions et son impact sur la santé fait l'objet d'études épidémiologique en cours. Au vu des premiers résultats, la commission estime qu'ils incitent fortement à un nouvel examen des mesures de restrictions nocturnes.

L'information des riverains, des membres de la commission consultative de l'environnement (CCE), des élus.

La commission a constaté un manque d'information certain. La commission estime souhaitable d'améliorer, à partir des documents existants l'information des riverains et des élus en s'appuyant sur les élus et les membres de la commission consultative de l'environnement (CCE).

L'aide à l'insonorisation.

Sans vouloir minimiser ce point, la commission rappelle que l'aide à l'insonorisation liée au plan de gêne sonore est destinée à « réparer » en insonorisant les habitations des riverains de l'aéroport qui subissent les nuisances sonores liées aux avions à l'intérieur d'une zone Lden 55. Le plan de gêne sonore vise à atténuer les effets du bruit des avions tandis que le PEB vise à les prévenir grâce à une action sur l'urbanisation future et limiter l'arrivée de nouveaux habitants dans les zones fortement exposées. La commission ne peut que constater que les délais pour obtenir les aides sont très longs et que recommander que les instances responsables de l'attribution des mesures mettent tout en œuvre pour diminuer les délais.

Le PEB et le PGS sont deux documents qui n'ont pas les mêmes objectifs (maîtrise de l'urbanisation / aide à l'insonorisation) et qui ne sont pas construits de la même manière (l'un prend en compte le long terme, l'autre le court terme). Des différences de zone existent, la surface du PGS de 1 903 ha (pour 40 000 personnes et 14 920 logements) est supérieure à la

surface incluse dans la courbe Lden 55 découlant des hypothèses de court terme du PEB. Celle-ci est de 1 499 ha (pour 22 339 personnes et 8 404 logements).

Cependant, l'analyse de cette réglementation sort du champ de la présente enquête .

La pollution atmosphérique

La commission tient à préciser que, même si cet aspect du problème est hors champ de l'enquête, il n'en demeure pas moins qu'il revêt une certaine importance.

La modification des aires de décollage et d'atterrissage et des ILS

À plusieurs fois il a été demandé que les aires de décollage et d'atterrissage des pistes soient raccourcies afin de limiter les approches à basse altitude au droit des secteurs urbanisés. La commission a bien noté cette demande. Elle a également noté la réponse de la DGAC figurant dans la synthèse des avis des communes et des EPCI précisant que cette demande ne pouvait être satisfaite pour des raisons de sécurité. C'est la raison pour laquelle, elle n'avait pas retenu cette demande dans le procès-verbal de synthèse.

De la même manière, la commission a noté que le relèvement de l'altitude d'interception des avions à l'atterrissage (ILS) ne pouvait être relevé pour des raisons de sécurité liées à la proximité de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle.

La dépréciation immobilière.

Dans le cas de plusieurs des communes concernées, la commission estime que la politique dynamique francilienne de transports en commun et, à terme, l'arrivée des gares du réseau automatique du Grand-Paris devrait compenser la dépréciation de la plupart des biens immobiliers.

Elle considère, cependant, que la perte de valeur liée à la quasi-inconstructibilité des terrains dans les zones les plus bruyantes est à mettre en rapport avec la nuisance sonore que pourrait subir des nouveaux habitants dans ces zones, si le PEB n'était pas approuvé.

Conclusions

La commission ayant analysé l'ensemble des points ci-dessus considère que

- L'absence de plan d'exposition au bruit de l'aéroport du Bourget est préjudiciable pour préparer l'avenir, car s'il n'était pas adopté, de nouvelles urbanisations pourraient être réalisées dans des secteurs de fortes nuisances sonores. La commission

crainent que des constructions, notamment à usage d'habitation, ne soient réalisées dans des secteurs qui deviendront inconstructibles dès l'approbation du PEB.

- Certes, le PEB limite l'urbanisation et la réponse aux besoins de construire des logements en région parisienne, mais il préservera l'exposition au bruit de nouvelle population. Elle estime que le choix de l'indice Lden 57 pour déterminer la zone C du PEB est un bon compromis. En outre, le PEB imposera l'information des futurs locataires ou des propriétaires sur la nuisance sonore liée à l'aéroport.
- Des nouvelles mesures de restrictions nocturnes sont envisageables, elles feront l'objet d'une recommandation.

Elle émet donc un avis favorable au projet avec deux réserves et trois recommandations.

Première réserve.

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement ne peut être annexé au présent document que dans la mesure où il aura été arrêté. Dans le cas contraire, soit il devra être retiré, soit il devra être précisé dans le document qu'il s'agit d'un projet.

Deuxième réserve.

Le point I.1.1 du rapport de présentation du PEB de l'aérodrome de Paris-Le Bourget devra être complété : il devra être rappelé dans ce point du rapport qu'il est possible de construire dans les zones A et B d'un PEB les équipements publics ou collectifs nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations riveraines.

Première recommandation.

Il est recommandé à l'ensemble des parties concernées, dont la CCE et la DGAC d'établir dans les meilleurs délais une démarche pour l'adoption de nouvelles mesures de restrictions nocturnes, visant notamment les avions les plus bruyants. Il ne s'agit pas d'interdire toutes activités nocturnes, mais d'accélérer le renouvellement de la flotte et ainsi de permettre aux habitants de bénéficier de la réduction du bruit à la source.

Deuxième recommandation.

Il est recommandé à la DGAC d'améliorer la diffusion des informations existantes. Elle pourra s'appuyer sur les membres de la commission consultative de l'environnement (CCE), les élus en leur diffusant une version papier du bulletin trimestriel sur le trafic aérien en Île-de-France qu'elle édite. Elle pourra aussi informer les responsables de la communication des dix-sept communes concernées de l'existence de la version informatisée de ce bulletin.

Troisième recommandation.

La tenue du salon de l'aéronautique du Bourget perturbe fortement les activités scolaires. Il est recommandé à l'ensemble des parties concernées, dont la CCE et la DGAC d'établir lors d'une prochaine commission consultative de l'environnement (CCE) une démarche pour recenser les établissements scolaires concernés : mesures de bruit lors des démonstrations, définition d'un ou de plusieurs seuils de gêne en fonction des jours et de la période de la journée.

Fait à Paris le 10/11/2016

La Commission d'enquête

Marie-Françoise Sévrain
Titulaire



Jean-Paul Puyfaucher
Président



Jean Culdaut
Titulaire

