

FICHE N°B1 Nuisances aériennes

Objectif : Mesurer l'exposition des habitants aux bruits des avions

Les avions

Montreuil ne se situe pas dans le périmètre des nuisances sonores des aéroports franciliens. Les habitants ne peuvent donc prétendre à des aides pour l'isolation sonore de l'habitat, ni la ville à des compensation des nuisances sonores (attribuées pour les communes riveraines). Cependant, les services municipaux ainsi que les habitants doivent rester vigilants et signaler tous les faits qui montreraient que des infractions sont commises par les transporteurs.

La modifications des couloirs aériens en 2002 a plutôt eu des effets positifs pour la ville si l'on en juge par le nombre de plaintes ayant diminué.

D'après les couloirs aériens actuels, la ville de Montreuil n'est plus survolée par les avions de Roissy CDC ou alors lors des approches à des hauteurs où la gêne pour les habitants peut être qualifiée de « faible ».

Suite au Grenelle de l'Environnement, certaines mesures ont été annoncées le 4 décembre 2007 :

- **Relèvement de 300 mètres de l'altitude de tous les avions** à l'arrivée de la région parisienne (pour Le Bourget en 2008 puis Orly en 2009 et enfin Roissy CDG en 2011). Cela permettra de réduire de moitié le bruit subi par les populations survolées. Trajectoires à l'arrivée : relèvement de 300 mètres de l'altitude d'arrivée des avions de nuit face à l'est au Bourget de 600 à 900 mètres d'altitude. Début 2009, altitude d'arrivée à Orly de 900 mètres à 1 200 mètres et pour certaines à 1.500 mètres. En 2010 et 2011, les procédures d'arrivée à Roissy passeront de 900 et 1200 mètres à 1200 et 1500 mètres.

- **des procédures d'atterrissage moins bruyantes : les descentes en profil continu.** Le pilote reçoit l'autorisation d'atterrir dès une altitude de 3.000 mètres et choisit lui-même sa descente à régime moteur constant et sans remise de gaz. Mises en place au 1er semestre 2008 pour les arrivées face à l'Est à Orly.

- **l'adoption en 2008, d'une charte de développement durable pour Roissy-Charles de Gaulle.** Cette charte permettra de mieux protéger les riverains de cet aéroport. Des moyens financiers supplémentaires pour l'aide à l'insonorisation.

- **Pour l'aéroport d'Orly, un doublement du produit de la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA)** va permettre de traiter, d'ici 2 ans, les 1 500 logements en attente d'insonorisation. Les ressources disponibles ont atteint 23 M€ en 2008.

Les hélicoptères

La ville de Montreuil est concernée en sa partie nord et ouest par un cheminement pour hélicoptères, publié sur les cartes aéronautiques et utilisable en conditions de vol. cet itinéraire est calqué sur le tracé du boulevard périphérique jusqu'au niveau de la Porte de Bagnole ; il suit ensuite l'autoroute A3 jusqu'à Rosny. L'altitude de transit doit s'y effectuer à une altitude de 450 mètres, l'altitude minimum, si cela était nécessaire (croisement ou conditions météo) pouvant descendre au minimum à 200 mètres.

Pour ce qui concerne l'évolution du nombre de mouvements annuels, les statistiques pour les années 2004-2005 de l'héliport d'Issy les Moulineaux, indiquent une stagnation malgré le salon du Bourget qui a eu lieu du 13 au 19 juin 2005 (ce qui génère pour le mois de juin 2005 +29% de trafic par rapport à 2004).

La nature de ces vols est diversifiée : liaison inter aéroports mais aussi et surtout vols d'Etat (gendarmerie, protection civile, défense) ou bien encore des vols à caractère d'urgence (SAMU).

Pour de plus informations :

Maison de l'environnement de Roissy : 01 48 64 63 82

Courriel : environnement.cdg@adp.fr

Informations complémentaires

500.000 personnes sont exposées au bruit des avions dont 300.000 en région parisienne. Mais les progrès technologiques ont permis que les avions les plus récents du type Airbus, ne laissent une empreinte sonore au sol de 10 Km² contre 75 Km² pour des avions plus anciens de type Caravelle. En septembre 1997, le gouvernement a autorisé la construction de deux nouvelles pistes sur l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. Parallèlement un dispositif a été élaboré pour limiter l'impact sur l'environnement de la croissance du trafic aérien : installation d'une autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), limitation du bruit, dissuasion des contrevenants par des sanctions, une charte de qualité de l'environnement sonore, des retombées financières mieux réparties entre communes, le renforcement des aides aux riverains.

Sources

- 1) DGAC – direction générale de l'aviation civile
- 2) Maison de l'environnement de Roissy
- 3) Site de l'ACNUSA http://www.acnusa.fr/zones/zones_de_bruit.asp