

Mise en place de l'Autorité

4

CRÉATION

La loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 (Journal Officiel du 13 juillet 1999) a créé l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA).

Cette création résulte d'un engagement pris par le ministre chargé de l'aviation civile lors de l'annonce, le 23 septembre 1997, du lancement des travaux pour la construction des deux nouvelles pistes à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.

Conformément aux conclusions de la mission confiée à Monsieur Douffiagues en 1996, l'objectif est de disposer d'une autorité véritablement indépendante pour favoriser la concertation autour des aéroports, en vue de mieux maîtriser les nuisances sonores.

UN CONTEXTE DIFFICILE

Le transport aérien doit aujourd'hui faire face à des demandes contradictoires :

- d'une part, la demande de transport s'accroît ; le secteur aérien est en fort développement, tant en termes d'innovations technologiques qu'en termes de trafic ;
- d'autre part, la demande environnementale s'affirme ; la croissance du trafic aérien s'accompagne de nuisances sonores qui ont été, pendant longtemps, insuffisamment prises en compte par les politiques publiques, malgré les protestations réitérées et justifiées des riverains d'aéroports.

Il est indéniable que des décisions ont été prises (le sont peut-être encore), sans tenir compte de l'avis des riverains et des élus alors qu'elles ont un impact négatif sur la qualité de vie et sur l'environnement.

Aussi, la création d'une autorité indépendante et impartiale, chargée du contrôle de l'environnement sonore aéroportuaire est apparue

comme une réponse aux véritables situations de blocage qui pouvaient exister et au climat général de défiance qui se développait.

Les résultats attendus sont de rétablir la concertation et l'information, d'émettre des prescriptions techniques, de jouer le rôle d'arbitre et de médiateur en instituant des règles de transparence et d'objectivité pour mesurer et contrôler le bruit des avions.

NOMINATIONS

Le décret du 9 février 2000¹, pris en Conseil des ministres, a nommé six membres, y compris le Président ; deux membres étant directement désignés par les Présidents des deux Assemblées (avis paru au Journal Officiel du 16 mars 2000).

La composition de l'Autorité, après tirage au sort de la durée des mandats telle que prévue par la loi, s'établit comme suit :

- Monsieur Roger LERON, président

Nommés pour six ans :

- Monsieur Claude COSTANTINI
- Monsieur Bernard SERROU
- Monsieur Georges VILLAIN

Nommés pour trois ans :

- Monsieur Claude AZAIS
- Monsieur Jean-Pierre GUALEZZI
- Monsieur Claude LAMURE
- Monsieur Alain MUZET

Le mandat des membres de l'Autorité n'est ni révocable, ni renouvelable. La qualité de membre est incompatible avec l'exercice de toute activité professionnelle publique ou privée et de toute responsabilité associative donnant à son titulaire un intérêt direct ou indirect à l'activité aéroportuaire. Elle est également incompatible avec l'exercice de tout mandat électif.

¹ Voir en annexe les textes du décret et de l'avis.



S'agissant d'une autorité administrative indépendante, la loi a entendu laisser à l'ACNUSA le soin de s'organiser elle-même, en fixant toutefois les règles générales à respecter.

Si cette latitude est de nature à conforter à terme l'indépendance de l'institution, elle a constitué un obstacle ponctuel mais bien réel à sa mise en place.

RECRUTEMENT DU PERSONNEL

Afin de garantir aussi l'indépendance des services de l'Autorité, l'article L.227- 9 du code de l'aviation civile a écarté la possibilité pour celle-ci de disposer d'agents par voie d'affectation directe ou de mise à disposition et n'autorise que l'emploi de fonctionnaires en position de détachement ou de contractuels sous contrat.

Recrutement d'un chargé de mission

Pour préparer la mise en place des services administratifs et permettre le démarrage des activités, il fallait doter très vite l'Autorité d'un collaborateur.

Sachant qu'un recrutement, tel que rappelé plus haut, nécessite un délai de plusieurs mois compte tenu des délais de procédure (publicité des postes, sélection des candidats, arrêté ministériel de détachement pour les fonctionnaires), il était impossible de recruter par cette voie ce collaborateur.

C'est pourquoi il a été décidé de recourir à une solution intermédiaire en faisant appel aux services de l'ancien secrétaire général du Conseil National du Bruit (1991-1998), auprès du ministre chargé de l'environnement, en poste à la direction régionale de l'environnement de Corse, en qualité d'adjoint au directeur.

Grâce à l'accord du directeur régional de l'environnement et du cabinet de Madame la

ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, M. Jean-Pascal CIATTONI a ainsi été chargé d'une mission temporaire d'assistance auprès du président pendant la période du 2 avril au 31 août 2000.

Une convention, fixant notamment à trois jours par semaine sa mission à Paris, a été établie. Elle n'a toutefois pu être signée que le 27 juillet à cause du règlement à l'intéressé des frais de mission. En effet, des difficultés avec le directeur des dépenses à la trésorerie générale de Paris l'ont retardée. Alors que la dotation budgétaire de l'Autorité le permettait, ce dernier refusait de verser à M. CIATTONI l'indemnité de sujétion spéciale décidée par le Président.

La convention figure en annexe du présent rapport.

De fait, le concours apporté par les services du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement a été déterminant : la prise en charge des frais de déplacement a été assurée par la direction régionale de l'environnement de Corse par le biais d'une dotation spéciale du ministère remboursable par l'ACNUSA.

Cette situation administrative ubuesque pourrait faire sourire si elle n'avait pas obligé M. CIATTONI à consentir à une avance financière personnelle importante avant de percevoir ses frais de mission au mois de septembre 2000, c'est à dire après la fin de la mission.

La mise en place des services

Concernant la mise en place des services, aucun recrutement n'a pu être opéré pendant l'année 2000. Hormis le poste du président, aucun poste budgétaire n'était prévu à cet effet par la loi de finances, alors que la loi a créé l'ACNUSA en juillet 1999 et qu'une dotation budgétaire de 5 millions de francs était inscrite au budget 2000.

En outre et pour le budget 2001, le nombre (4) et la nature des postes budgétaires ont été fixés sans consultation du président de l'Autorité.

Après publication des postes et audition des candidats, l'ACNUSA a bénéficié des services :

- à partir du printemps, d'une secrétaire venant de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) ;
- à l'automne 2000, d'une secrétaire générale (administratrice civile en poste au conseil général des ponts et chaussées), d'un ingénieur-acousticien et d'un gestionnaire (tous deux précédemment à la DGAC).

Afin de ne pas entraver le démarrage de ses activités, ces affectations ont pu être anticipées grâce à la coopération du directeur général de l'aviation civile et à celle du vice-président du conseil général des ponts et chaussées.

Au 1^{er} janvier 2001, les recrutements ont été effectués par contrat de droit public, dans les conditions fixées par le directeur général de l'administration et de la fonction publique, selon les termes de sa lettre en date du 6 juin 2000. Ils ont été possibles en gageant quatre postes budgétaires sur les effectifs du ministère de l'équipement et sur ceux de l'aviation civile.

Pour un fonctionnement normal et en phase de démarrage, les membres de l'ACNUSA avaient estimé que 6 personnes étaient indispensables. Alors que les crédits ad hoc, votés par le Parlement, sont disponibles, le retard ne pourra être résorbé, et deux autres postes pourvus, que lors de la loi de finances 2002.

Pour l'avenir, ces effectifs devront évoluer afin de répondre avec efficacité à l'accroissement de l'activité de l'Autorité, telle que l'a voulue le législateur.

ENGAGEMENT DES CRÉDITS

La mise en œuvre des crédits (5 MF) ouverts au titre de l'année 2000 a été rendue complexe car il a fallu créer, ex-nihilo et en l'absence de service comme indiqué ci-dessus, une méthode de fonctionnement conventionnelle avec les services de la paierie générale de Paris. De ce fait, le caractère artisanal de la gestion au départ de la structure a représenté une lourde charge pour le chargé de mission.

L'existence d'une nomenclature budgétaire pré-établie a constitué un avantage mais aussi, parfois, une difficulté du fait du manque de souplesse lors de l'organisation pratique des premiers déplacements de l'Autorité en région.

L'arrêté interministériel fixant la rémunération du président et l'indemnisation des membres a donné lieu à une tension avec les services du ministère du budget qui souhaitent notamment limiter le nombre des réunions donnant lieu à indemnité. Une solution a été trouvée et le texte, publié le 6 juillet 2000, se trouve en annexe.

Les dépenses se répartissent comme suit :

- rémunération du président et indemnités des membres : 945 000 F ;
- frais de mission et de représentation : 226 000 F ;
- fournitures et divers : 6 800 F.

Les difficultés de mise en place ont entraîné un important volume de crédits non consommés sur la gestion 2000 : 3 760 415 F.

Il convient de préciser que sans ce reliquat, non prévu, la loi de finances 2001 préparée par les services du ministère de l'équipement, n'aurait pas permis de remplir toutes les missions au premier rang desquelles celle d'achever l'installation de l'Autorité.

LOCAUX

Le ministère de l'équipement, des transports et du logement a proposé de faciliter l'installation de l'Autorité en mettant à sa disposition plusieurs bureaux situés boulevard du Montparnasse à Paris et abritant notamment l'Inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie.

Après avoir délibéré de l'opportunité d'une installation dans ces locaux, il a été décidé d'élaborer, avec le service en assurant la gestion (direction générale de l'aviation civile), une convention d'occupation à titre gracieux².

Cette solution présente l'intérêt de constituer une adresse centrale dans Paris au moindre coût pour la collectivité publique, l'Autorité n'ayant à sa charge que l'équipement et la logistique liés à l'occupation des bureaux.

² Voir en annexe



À l'écoute des acteurs

8

RENCONTRES SUR PLACE

❶ Article 266 septies du code des douanes. Pour la suite, ces aéroports seront désignés par "les neuf principaux aéroports".

❷ Sur la composition et les compétences des CCE, voir chapitre 2 "Restaurer le dialogue" page 33.

❸ Délégation comprenant : Messieurs LERON, LAMURE, MUZET, SERROU, VILLAIN ; M. CIATTONI, chargé de mission auprès du président.

❹ Représentant : chambre de commerce et d'industrie ; direction de l'aéroport (service navigation aérienne Marseille-Provence), direction de l'aviation civile sud-est ; service spécial des bases aériennes sud-est ; Air France.

❺ VOR : VHF omnidirectionnel radiobalise

❻ ILS : "instrument landing system", système de guidage radioélectrique

Pour les aéroports soumis à la taxe générale sur les activités polluantes – c'est-à-dire dont "le nombre annuel des mouvements d'aéronefs, de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes, est supérieur à 20 000" ^❶ – l'ACNUSA a des compétences spécifiques.

Il s'agit de Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nice-Côte-d'Azur, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Strasbourg-Entzheim, Toulouse-Blagnac.

Lors de la séance plénière du 26 mai 2000, les membres de l'ACNUSA ont décidé de se rendre sur ces plates-formes afin de rencontrer les membres de leur Commission Consultative de l'Environnement (CCE) ^❷.

Chaque visite, préparée avec le préfet, comprenait trois réunions successives : l'une avec les gestionnaires, les services de l'État et les professions aéronautiques, une avec les représentants des collectivités territoriales et la troisième avec les responsables d'associations de riverains et de protection de l'environnement. Elle se concluait généralement par un échange avec le préfet et ses services.

MARSEILLE-MARIGNANE, LE 5 JUIN 2000 ^❸

Gestionnaires, services de l'État et professions aéronautiques ^❹

Infrastructures actuelles et futures

Le directeur de la concession aéroportuaire indique que les aérogares existantes permettent d'obtenir une capacité réelle de 7 voire de 10 millions de passagers/an. En revanche, des travaux sont à prévoir pour les aires de stationnement des avions qui atteignent leur limite. Des zones et installations anciennement occupées par l'aviation générale (aviation légère et pri-

vée) seront récupérées. Le fret, essentiellement camionné, connaît une croissance régulière : 15 ha ont été spécialement aménagés et 15 nouveaux le seront prochainement.

Actuellement, il existe une piste principale et une autre secondaire. Il est prévu d'écarter la seconde piste ce qui nécessite des travaux importants.

90 000 mouvements commerciaux ont été enregistrés en 1999 et il convient de réaliser désormais un doublet spécialisé.

Le directeur de l'aviation civile sud-est rappelle que l'Avant-Projet de Plan Masse (APPM) de l'aéroport date de 1960. Au début des années 1980, le projet de construction d'une piste sur l'étang de Berre a été étudié mais non approuvé. Le trafic augmente régulièrement. La capacité des infrastructures, limitée à 8 à 12 millions de passagers et correspondant à 115 000 à 150 000 mouvements d'avions, sera atteinte en 2015. Or, le seuil maximum de gestion est actuellement de 120 000 mouvements/an.

Le nouvel APPM permettra de construire un doublet de pistes spécialisées parallèles.

Trajectoires et nuisances sonores

Jusqu'en 1997, date de mise en œuvre d'une nouvelle procédure d'approche à l'atterrissage, les plaintes de bruit émanaient pour l'essentiel (75 %) de la commune de Saint-Victoret.

Cette nouvelle procédure d'atterrissage en piste 32 comprend une approche intermédiaire sur la radiale 180 d'un VOR ^❺ implanté au nord et suivi d'un ILS ^❻ avec une pente de descente dérogatoire de 4°. En raison d'élections, la commission consultative de l'environnement n'a pu être consultée sur cette modification.

Depuis, des plaintes émanent d'habitants de communes nouvellement survolées, notamment de Marseille zone nord. À noter l'impossibilité technique de restituer fidèlement les trajectoires



suivies par les avions utilisant la procédure d'approche à vue qui entraînent des protestations dans la zone nord-est, tout particulièrement à Vitrolles.

Concernant les décollages, les plaintes proviennent majoritairement de Berre-l'Étang ; concernant les atterrissages, il y aurait intérêt à homogénéiser la procédure pour diminuer l'impact sur Saint-Victoret.

Environnement

Plusieurs groupes de travail élaborent une charte de l'environnement qui semble recueillir un bon écho chez les riverains. Il est prévu d'installer prochainement un réseau de mesure du bruit des avions qui sera soumis à l'ACNUSA. Le système militaire d'occupation de l'espace est jugé trop prégnant.

Le développement du transport de fret est constaté, mais les vols de nuit ont vocation à être contingentés (peu de charters nocturnes). Les vols nocturnes atteignent actuellement environ 30 mouvements/nuit.

Il n'est pas envisagé, à ce jour, de modifier les trajectoires d'atterrissage ou de décollage.

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB)⁷ est en cours de révision ; la consultation inter-services est prévue à la fin de l'année 2000. La procédure d'information des élus des collectivités concernées aura lieu après les élections municipales de mars 2001.

Le Plan de Gêne Sonore (PGS), établi en 1995 sur la base de l'hypothèse de trafic 1996, ne correspond pas à la réalité actuelle du trafic.

Les "navettes" en sont la principale cause : 26 rotations par jour avec un coefficient de remplissage moyen de l'ordre de 70 %. Un nouveau PGS a été étudié mais non appliqué car définissant un périmètre plus restreint que l'ancien.

300 dossiers ont bénéficié du fonds d'aide aux riverains ; les 12 MF engagés représentent environ 10 % du total estimé.

Collectivités territoriales⁸

La commune de Marseille conteste la modification de la trajectoire d'approche à l'atterrissage mise en œuvre sans concertation en 1997. Les quartiers nord, et parfois la ville elle-même, sont systématiquement survolés à basse altitude par les avions en provenance du sud. Les associations se sont mobilisées et renforcées. Les nuisances sonores sont diurnes mais aussi nocturnes.

Il faut donc revenir à une procédure d'évitement de la ville par la mer en instaurant une procédure en arc DME⁹ et non de point en point.

La commune de Vitrolles constate qu'aujourd'hui davantage de communes sont touchées par le bruit des avions mais qu'il y a moins de bruit sur les communes déjà survolées. Les virages après décollage sont trop courts, créant ainsi des nuisances sur les parties sud et nord de la ville.

Elle demande que des contrôles soient effectués sur les altitudes, les trajectoires et le bruit réel des avions.

La commune de Saint-Victoret est située sous le cône d'envol de la piste 14 – orientée plein sud – qui, selon elle, ne devrait pas être utilisée en l'absence de vent. Elle estime que la nouvelle procédure ILS a réparti le bruit, mais reste toutefois très pénalisante pour les riverains.

Elle demande que des capteurs de bruit soient installés sur les parties sensibles de la commune et qu'un confort thermique (climatisation) puisse être proposé aux riverains bénéficiaires de subventions au titre de la taxe anti-bruit. Elle juge également indispensable de limiter le bruit

⁷ Pour PEB et PGS, voir chapitre 5 "Prévenir et guérir", page 40.

⁸ Berre-l'Étang ; Marignane ; Marseille ; Saint-Victoret ; Vitrolles.

⁹ DME : "distance mesuring équipement" ou radio-borne.

¹⁰ Association d'aide aux victimes du bruit de voisinage et de l'environnement de l'aéroport ; Association de défense des intérêts d'Ensis la Redonne ; Comité de défense des habitants du carrefour de Saint-Victoret ; Comité d'intérêts du quartier Sausset-les-Pins – Patrimoine Côte Bleue ; Fédération des comités d'intérêts des quartiers du VII^e arrondissement.

¹¹ Délégation comprenant : Messieurs LERON, GUALEZZI, MUZET, VILLAIN ; M. CIATTONI, chargé de mission auprès du président.

¹² Chambre de Commerce et d'Industrie ; Direction de l'aéroport ; Direction de l'aviation civile centre-est ; Direction départementale de l'équipement.

au décollage et de faire déboucher la charte de l'environnement en cours d'élaboration.

Enfin, elle suggère de mettre en place – comme pour l'aéroport de Roissy – un fonds de compensation destiné à équilibrer, pour les communes riveraines, les ressources issues de la taxe professionnelle générée par l'activité aéroportuaire.

La commune de Marignane estime que les problèmes devraient être traités au niveau de la communauté urbaine de Marseille-Provence désormais créée. Les trajectoires doivent être revues et les avions anciens éliminés. La question du trafic de nuit doit être réglée, notamment sur la base d'études médicales "in situ".

Concernant le projet de deuxième piste, celui-ci n'est pas acceptable tant que la question des trajectoires n'est pas réglée. De plus, même si les contacts sur ce point avec le sous-préfet d'Istres sont jugés satisfaisants, les relations avec les services de la DGAC sont insuffisantes. Il faut rapidement mettre en place un réseau de mesure du bruit, contrôler les trajectoires et informer le public. Il est également nécessaire de gérer les vols matinaux (6 h-8 h) et les vols nocturnes.

La commune de Berre-l'Étang déplore le peu d'activité de la commission consultative de l'environnement et l'absence d'informations sur les conditions d'exploitation de l'aéroport et ses stratégies d'avenir. À propos du système d'aide aux riverains, elle souligne que toute modification des pistes existantes posera problème au regard de zones actuellement non éligibles.

Associations ¹⁰

Les représentants d'associations demandent que les nouvelles procédures d'approche mises en œuvre en 1997 soient abandonnées car trop pénalisantes pour les populations survolées.

Elles demandent également avec insistance l'enregistrement systématique des trajectoires, le relèvement des plafonds de survol des zones habitées et l'interdiction totale et définitive des vols de nuit. Elles se plaignent des nuisances sonores aggravées par des approches à vue, notamment lors de la remise des gaz. Elles indiquent que lorsque les décollages se font face au Nord, des vibrations s'ajoutent au bruit perçu au sol.

Les mesures de bruit devraient rendre compte du bruit réellement "vécu" par les riverains, y compris dans les espaces extérieurs privatifs (mesures en dB (A) au point fixe et calcul en émergence, surtout la nuit). Elles regrettent le manque de transparence dans les informations fournies par les autorités en qui elles n'ont pas confiance. Elles dénoncent les effets du bruit sur la santé, qu'il conviendrait de mieux étudier, et les conséquences négatives sur le patrimoine foncier et immobilier.

Un arrêté ministériel de restriction des conditions d'usage de l'aéroport est vivement souhaité.

Les associations ont remis à la délégation de l'ACNUSA différents documents exprimant leur point de vue et notamment un mémoire établi par le comité de défense des habitants du quartier de Saint-Victoret.

LYON-SAINT EXUPÉRY, LE 9 JUIN 2000 ¹¹

Gestionnaires, services de l'État et professions aéronautiques ¹²

Activités de la plate-forme

Le directeur du développement économique et de l'environnement de l'aéroport présente les données générales de l'activité de la plate-forme :

- 117 000 mouvements enregistrés en 1999, soit



- + 13 % par rapport à l'année précédente ;
- la capacité d'exploitation est de 50 mouvements/heure en doublet de pistes ; le nombre de passagers en 1999 a atteint 5,5 millions de passagers, correspondant à une augmentation de 5,5 % ;
- la surface de la concession est de 1 184 hectares ; l'avant - projet de plan masse qui date de 1970, porte sur 2 000 ha ;
- 4 500 personnes sont employées sur la zone aéroportuaire par 200 entreprises dont 800 salariés dans les entreprises spécialisées dans le fret aérien.

La mise en place du "hub" ¹³ d'Air France conduit, de fait, à moins de passagers par avion en emport moyen ; plus de 60 % d'entre eux voyagent pour raison professionnelle.

Infrastructures actuelles et futures

Le projet de modification de l'APPM est présenté par le directeur de l'aviation civile centre-est. L'aéroport est désormais "coordonné" depuis l'hiver 2000 pour l'octroi de créneaux horaires en rapport avec la capacité de l'aéroport. Actuellement, les pointes de trafic se situent autour de 8 h et de 19 h. La capacité des pistes doit être augmentée pour répondre notamment à ces pointes de trafic, ce qui implique de définir un nouvel APPM.

Lors de l'enquête publique sur la construction d'une piste supplémentaire, la question du bruit a été mise en exergue. Monsieur PLASSARD, expert du domaine de l'environnement désigné par la DATAR, recommande notamment dans son rapport remis en novembre 1998 "de relancer les procédures d'information et de négociation... pour aboutir à une gestion contractualisée des nuisances générées par le trafic aérien".

Le nouveau projet d'APPM a été approuvé le 30 juin 1999. Une série de mesures d'accompagnement a été décidée par le ministre chargé de

l'aviation civile et figurent dans le dossier remis à l'ACNUSA.

Les représentants de la direction départementale de l'équipement du Rhône présentent le contexte en matière d'urbanisme :

- l'environnement de l'aéroport est constitué essentiellement d'un secteur rural menacé par la péri-urbanisation ;
- une directive territoriale d'aménagement (DTA) a été officiellement lancée par le comité interministériel de l'aménagement du territoire du 18 mai 2000 ;
- un projet d'intérêt général (PIG), arrêté le 25 janvier 2000, concerne 20 communes soit au total 45 000 personnes. Il s'agit de mieux maîtriser les POS sans accroître la population des communes en question. Dans ce cadre, un observatoire de l'immobilier a été mis en place.

Un dossier détaillant les trois points ci-dessus est remis à l'ACNUSA.

Nuisances sonores

Des procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores, ont été instaurées pour les avions à hélices. Les décollages et les atterrissages se font, en général, dans l'axe des pistes.

Les approches à vue et les écarts de trajectoires donnent lieu à des plaintes. De nuit, les approches à vue sont interdites ; de jour, elles sont réglementées (pas moins de 3 000 pieds avant l'axe) mais il est exact que les pilotes ne respectent pas toujours cette règle. Il en est de même pour les virages après décollage.

Concernant les vols de nuit, le nombre de mouvements en pleine nuit tend à diminuer.

Dans le but d'améliorer les relations avec les riverains, une charte de l'environnement, comprenant un volet "bruit" a été élaborée et sera présentée à la commission consultative de l'en-

¹³ "hub and spokes" : c'est-à-dire "moyeux et rayons", peut se traduire par plaque tournante de correspondances.

¹⁴ Conseil régional ; Conseil général de l'Ain ; Conseil général du Rhône ; Communauté de communes de l'est Lyonnais ; Jonage ; Meyzieu ; Saint-Quentin-Fallavier.

vironnement (document remis en séance).

Un réseau de mesures de bruit "Constas" va prochainement être mis en place. Il est composé de 6 stations fixes et d'une station mobile dont le cahier des charges a été validé (coût de l'investissement : 4 MF).

Enfin, un Médiateur du bruit a été créé par la chambre de commerce et d'industrie de Lyon ; son rapport d'activité est remis en séance.

En conclusion, les responsables de l'exploitation de la plate-forme ont indiqué que :

- la construction d'une troisième piste était désormais nécessaire ;
- le doublet de pistes devrait être, dès à présent, optimisé ;
- aucune date n'était arrêtée pour la nouvelle piste.

En complément des exposés, il est remis à l'ACNUSA un document intitulé : "Développement de Satolas, réponses aux questions posées" ainsi qu'une série de fiches techniques relatives aux procédures à utiliser par les pilotes.

Collectivités territoriales¹⁵

Le représentant de la communauté de communes Est-Lyon, précise que leur position n'est pas de s'opposer au développement de l'aéroport mais que celui-ci soit bien maîtrisé. Il estime que la charte de l'environnement a été élaborée dans des conditions consensuelles et satisfaisantes.

La commune de Meyzieu déplore que les trajectoires suivies par les avions soient souvent aléatoires et pénalisantes pour les populations survolées. La préparation de la charte lui semble avoir connu des difficultés, notamment avec les associations. Du fait des nouvelles règles de désignation, la mise en place de la

nouvelle commission consultative de l'environnement semble poser de sérieux problèmes.

Le représentant de la communauté urbaine, tient à souligner qu'outre la question des nuisances sonores, le fonctionnement de l'aéroport a des conséquences sur la qualité de l'eau car il est situé dans le secteur du schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE). La construction de nouvelles pistes ne lui paraît pas justifiée au regard du développement du trafic et des prévisions à moyen terme. Il souhaite que l'ACNUSA soit au contact direct des élus et des associations concernés.

Le représentant du conseil général du Rhône est d'avis qu'il faut développer l'aéroport et approuve, à cet égard, le projet de nouvel APPM. Il attend de l'ACNUSA qu'elle prenne bien en compte toutes les opinions.

Un représentant du conseil général de l'Ain se félicite de la réussite économique de Lyon-Saint-Exupéry et considère que l'effort doit porter aujourd'hui sur la maîtrise de l'urbanisme autour de la plate-forme.

Le maire de Saint-Quentin-Fallavier craint que la conciliation des intérêts économiques liés à l'activité de l'aéroport et les impératifs de protection de l'environnement soient une utopie.

Le représentant du conseil régional regrette que la commission nationale du débat public n'ait pas été saisie de la modification de l'APPM car une réflexion globale s'impose. Il est également indispensable de mieux évaluer les perspectives de développement du trafic aérien sur cet aéroport en lien avec le rôle du TGV sud-est.

Par ailleurs, il estime que les vols de nuit sont particulièrement insupportables pour les rive-

rains et qu'il conviendrait d'engager un suivi médical des populations concernées du fait des effets sur le sommeil. Enfin, toute création ou modification de trajectoire devrait donner lieu à une enquête publique comme c'est le cas pour les infrastructures de transport terrestre.

Un représentant du conseil général de l'Ain, pense qu'il faut veiller à libérer les espaces les plus larges possibles pour permettre aux aéroports de se développer et envisager l'expropriation des riverains les plus exposés. Le rôle de l'ACNUSA doit être d'éviter le blocage de la réalisation d'équipements devenus indispensables.

Il soulève également la question du gel à l'urbanisation dans des secteurs déjà construits mais qui sont dans le périmètre du futur nouveau PEB.

Les collectivités représentées ont insisté sur le problème posé par les vols de nuit (une trentaine en moyenne) dont 21 – dénoncés par les riverains – sont des avions de fret appartenant à des "intérateurs". Elles demandent le remplacement sans délai des appareils bruyants et s'interrogent sur l'utilité même de ces vols nocturnes.

Associations¹⁵

En premier lieu, les représentants des associations contestent les modalités de composition de la nouvelle commission consultative de l'environnement : seules deux associations seraient prochainement désignées par le préfet pour en faire partie, écartant ainsi des associations ayant participé activement aux travaux de l'ancienne commission (12 associations en sont membres à ce jour). De plus, c'est le comité permanent, institué au sein de la commission, qui disposera du pouvoir réel.

Aussi, ils demandent la révision, dans le sens

d'une plus grande souplesse, du décret du 16 février 2000 réformant les CCE, comme l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA) l'a récemment écrit au ministre chargé de l'aviation civile.

Concernant la charte de l'environnement, ils considèrent qu'il s'agit davantage d'un outil de protection de l'aéroport pour garantir son développement qu'un engagement de réduction des nuisances sonores subies par les riverains. Les dispositions envisagées reprennent, pour l'essentiel, les lois et règlements existants sans rien apporter de positif, tout particulièrement en ce qui concerne le trafic nocturne. Il n'y a ni indication précise des actions à mener, ni désignation des responsables, ni d'échéancier.

Les participants reconnaissent que la méthode de concertation pour élaborer le document a été bonne (nombreuses réunions bien animées) mais, sur le fond, ils constatent qu'elle n'a pas permis d'avancée réelle, notamment sur le trafic nocturne. À cet égard, certains se demandent si les avions du chapitre 2, interdits de nuit sur l'aéroport, sont bien refusés par le gestionnaire. Il est souhaité que les horaires nocturnes soient identiques à ceux utilisés pour le calcul de l'indice psychologique pour le PEB, ramenant ainsi le début de nuit de 23 h 30 à 22 h.

Les représentants de l'ACENAS et du CORIAS remettent en séance plusieurs documents développant leurs positions sur les différents points évoqués.

Ils indiquent qu'en l'état ils n'approuveront pas le projet de charte lorsqu'il sera présenté à la CCE.

Pour ce qui est du PEB, certains regrettent que sa révision n'ait pas abouti et remarquent que les communes urbanisent dans des zones qui se trouveront dans la partie inconstructible du nouveau PEB, même s'il est vrai que la juridiction administrative, saisie, n'a pas condamné

¹⁵ les Amis de la Terre ; Association Contre l'Extension et les Nuisances de l'Aéroport de Lyon-Satolas (ACENAS) ; Association de défense de Sainte-Croix contre les nuisances aériennes ; Association pour la Défense de la propriété foncière et la protection de l'Environnement, commune de Jons (A.D.E.J.) ; Association Majolane de défense des riverains de Satolas ; Association Nature et Calme, Saint-Laurent de Mure ; Association "Naturellement Villette" ; Association Pusignan CRIE ; Association "La sauvegarde de Grenay" ; Bien vivre à Saint-Pierre de Chandieu ; Comité Riverains Aéroport Satolas (CORIAS) ; Dialogue citoyen Genas ; "Janneyrias Vie" ; Réagir pour Saint-Laurent.

¹⁶ Délégation comprenant : Messieurs LERON, GUALEZZI, MUZET, VILLAIN ; M. CIATTONI, chargé de mission auprès du président.

¹⁷ Chambre de Commerce et d'Industrie ; Direction de l'aviation civile nord-est ; Direction de l'aéroport ; Air France.

cette urbanisation (absence de texte réglementaire d'interdiction).

Pour l'ACENAS, les révisions du PEB et du PGS ne s'imposent pas.

Enfin, à propos du troisième aéroport parisien, ils refusent que la plate-forme de Lyon puisse servir de "soupape" d'absorption du trop plein d'activité des aéroports parisiens et dénoncent le caractère insupportable de l'aggravation des nuisances sonores qui en résulterait.

STRASBOURG-ENTZHEIM, LE 13 JUIN 2000 ¹⁶

Gestionnaires, services de l'État et professions aéronautiques ¹⁷

L'historique

Jusqu'en septembre 1994, la plate-forme a constitué un aéroport militaire et civil.

En 1996, le projet d'implantation de la société DHL a eu pour conséquences le blocage des relations entre la CCI et les riverains (des milliers de manifestants dans les rues de Strasbourg), et a entraîné la création d'une Union Fédérale contre les Nuisances de l'Aéroport (UFNASE) regroupant 25 associations.

Le 17 septembre 1996, le projet d'implantation est abandonné.

La concertation

Dans ce contexte, un groupe de réflexion pour le développement de l'aéroport est mis en place par le préfet ; il élabore le protocole d'accord qui sera validé en 1998 par la commission consultative de l'environnement (document remis en séance).

Ce protocole précise qu'il n'y aura pas d'installation d'un "hub" de fret express et prévoit une série de mesures pour maîtriser des nui-

sances sonores. Ainsi, les avions du chapitre 2 sont interdits de 23 h 00 à 06 h 00. D'une manière générale, les décollages sont interdits de 23 h 30 à 06 h 00 ; des dérogations sont possibles jusqu'à 24 h 00 ou à partir de 05 h 00. Sauf exception, les avions du chapitre 3 munis d'atténuateurs de bruit seront traités comme des chapitres 2 à compter du 01/12/2000. Les maires sont régulièrement tenus informés des dérogations concernant le trafic de nuit.

Une commission de voisinage, également mise en place, veille au respect du protocole d'accord, notamment pour ce qui concerne les dérogations des vols nocturnes. Présidée par un élu, elle est composée paritairement d'acteurs du transport aérien et de riverains (10/10). Elle rend compte de ses travaux à la CCE. Elle peut voter des motions (trois documents sont remis en séance).

L'avant-projet de plan de masse prévoit l'extension de la plate-forme et a donné lieu à la rédaction d'un livre blanc. Le projet qui concerne l'allongement de la piste, a été présenté à la CCE qui l'a approuvé en décembre 1999. Une enquête publique est prévue pour la fin 2000.

Maîtrise du bruit

Concernant le système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires des avions, un schéma d'organisation a été validé par la CCE en juin 1999, en liaison avec la commission de voisinage.

Il prévoit 3 stations fixes de mesures acoustiques et une station mobile pour la piste principale. Une procédure particulière d'appel d'offres sur performances, et non sur la base d'un cahier des charges, a été utilisée. La mise en place du système interviendra avant la fin de l'année 2000. L'étude de faisabilité, réalisée en 1998, est remise en séance.

Enfin, pour compléter le dispositif de maîtrise du bruit, une charte de l'environnement a été préparée (1^{er} janvier 2001/31 décembre 2005). Elle comporte 50 mesures réparties en 12 chapitres et la création d'un comité de suivi. Ce document, remis en séance, est en cours de concertation.

Autres points :

- la mise en exploitation de la ligne TGV Paris-Strasbourg, programmée en 2002, pourrait modifier la tendance régulière à la croissance du trafic commercial (actuellement 50 % des vols au départ sont en direction de Paris) ;
- une réfection importante de la gare de fret est en cours ;
- la forte présence des militaires dans le secteur gêne l'exploitation de la ligne sur Paris ;
- la procédure de l'approche à vue est utilisée ;
- le choix de l'implantation des stations de mesure du bruit est tourné vers le contrôle de la spécification acoustique des appareils ;
- malgré le PEB, on assiste à un urbanisme rampant autour de la plate-forme et dans l'axe des pistes.

En conclusion, le gestionnaire souhaite que l'Autorité puisse valider ce qui a déjà été réalisé et l'assiste pour développer sa communication auprès des riverains ; il souhaite également que la commission de voisinage puisse continuer à fonctionner en liaison avec la nouvelle CCE.

Collectivités territoriales¹⁸

Les représentants des communes concernées ont tout d'abord contesté le projet de composition de la nouvelle CCE qui ne leur réserve que 6 sièges. Par ailleurs, certains regrettent vivement de ne pas être membre de la commission de voisinage.

Ils constatent une augmentation du trafic diurne et un nombre croissant de survol à trop basse altitude de zones habitées qui ne donnent lieu à aucun contrôle et donc à aucune sanction. Sur ce dernier point, ils sont majoritairement favorables à ce que les communes financent l'acquisition de leurs propres stations de mesure de bruit.

Ils demandent que les trajectoires suivies réellement par les avions puissent être restituées avec précision et que le PEB fasse l'objet d'un réexamen.

Ils notent néanmoins que les instances de dialogue mises en place commencent à produire des effets positifs. S'ils renouvellent leur opposition à l'installation de DHL, ils indiquent qu'ils ne font pas de la présence de l'aéroport un sujet de contestation en soi. Ils expriment toutefois des craintes sur les conséquences d'un allongement de la piste qui induirait une augmentation substantielle du trafic, et donc celle prévisible des nuisances sonores.

Le représentant de la communauté urbaine de Strasbourg exprime le souhait que celle-ci soit informée des travaux de la commission de voisinage.

Celui du département du Bas-Rhin précise que ce dernier est davantage observateur qu'acteur dans le domaine du bruit des avions et que, dans ce cadre, il milite pour la plus grande transparence. Concernant la desserte de l'aéroport, il souligne l'intérêt du recours au train et au tramway.

La représentante de la région est consciente de la nécessité de crédibiliser les informations produites ou à produire sur le bruit et rappelle que la CCI mettra en place prochainement un système de mesures acoustiques.

¹⁸ Conseil régional ;
Conseil général du
Bas-Rhin ;
Communauté urbaine
de Strasbourg ;
Bischoffsheim ;
Duppigheim ;
Eckbolsheim ;
Entzheim ;
Hangenbieten ;
Holtzheim ;
Innenheim ;
Lingolsheim ;
Wolfsheim.

¹⁹ Alsace Nature ; ARBRES ; Centre Anti-bruit du Bas-Rhin (CABR) ; Union Fédérale contre les nuisances de l'Aéroport Strasbourg-Entzheim (UFNASE).

²⁰ Délégation comprenant Messieurs LERON, AZAIS, LAMURE, MUZET, VILLAIN ; M. CIATTONI, chargé de mission auprès du président.

²¹ Présidence de l'établissement public ; Direction de l'aéroport ; Direction de l'aviation civile nord-est ; Air France ; GAGBA.

Le maire de la commune d'Entzheim se félicite de la création de l'ACNUSA et souhaite que l'Autorité intervienne en matière de contrôle des trajectoires. Il admet que les avions de petite capacité sont moins bruyants, même si leur nombre augmente du fait de la mise en place d'un maillage européen.

Les participants estiment qu'il existe trop d'aéroports pour une zone restreinte comme l'agglomération strasbourgeoise. Ils estiment que le protocole d'accord est globalement respecté mais regrettent l'augmentation des vols d'entraînement et les survols à basse altitude d'avions militaires qu'ils jugent inutiles et perturbateurs pour la population.

Associations¹⁹

Les représentants de l'UFNASE indiquent leur satisfaction que le protocole d'accord ait pu être établi. Toutefois, ils demandent une stricte fermeture de l'aéroport entre 23 h 00 et 06 h 00 ainsi que l'interdiction à terme des avions avec atténuateurs de bruit.

La mise en œuvre prochaine d'un réseau de mesure du bruit est jugée positive. Il leur apparaît, à cet égard, indispensable qu'une restitution des données enregistrées soit opérée par le gestionnaire, notamment pour apprécier l'urgence résultant du passage des avions.

Une expertise de l'ACNUSA sur le système choisi est demandée ; un accord de principe est donné en séance.

D'un point de vue plus général, les associations admettent que le gestionnaire a engagé une concertation avec les riverains mais qu'il faudra évaluer son efficacité à l'aune des résultats objectifs des actions retenues. Actuellement, le protocole d'accord est respecté, ce qui constitue un progrès notable. Un contrôle dans

le temps apparaît toutefois nécessaire.

L'allongement possible des pistes est considéré, par les associations, comme un élément potentiellement favorable au regard des nuisances sonores.

Le rôle personnel des pilotes et la taille des avions sont des éléments à prendre en compte pour aboutir à une diminution du bruit. Ainsi, les pilotes devraient être précisément informés des zones sensibles qu'ils survolent.

Enfin, les associations s'interrogent sur le meilleur indicateur à retenir pour caractériser la gêne sonore, étant entendu qu'un tel indicateur ne se confond pas forcément avec les indicateurs d'impact du bruit sur la santé.

BÂLE-MULHOUSE, LE 16 JUIN 2000²⁰

Gestionnaires, services de l'État et professions aéronautiques²¹

Statut particulier

Le directeur d'EuroAirport présente le fonctionnement particulier de cet aéroport, classé cinquième aéroport français par son volume de trafic.

Créé en 1949 par une convention franco-suisse, l'aéroport de Bâle-Mulhouse bénéficie d'un statut bi-national qui est, à ce jour, unique au monde. Le conseil d'administration, réuni 3 à 4 fois par an, est l'organe décisionnel, la direction est l'organe exécutif.

Les collectivités territoriales concernées par l'activité de la plate-forme siègent au comité consultatif. Ainsi les villes de Mulhouse et de Saint-Louis, les cantons de Bâle-Campagne et de Bâle-Ville et le département du Haut-Rhin siègent aux côtés de la CCI de Mulhouse et des organismes administratifs institutionnels. Depuis 1995, à cause de la fréquentation de plus en plus



importante de l'aéroport par la clientèle allemande voisine, le Land de Bade-Wurtemberg siège également au comité consultatif.

6 000 emplois directs et indirects sont générés par l'aéroport qui fait actuellement l'objet d'un programme d'investissements de 2 milliards de francs. Les deux tiers des employés exerçant sur la plate-forme résident en France.

Depuis plusieurs années, l'aéroport connaît une activité en forte croissance, notamment due à la forte augmentation des vols charters. Le seuil des 4 millions de passagers devrait être prochainement atteint alors que le trafic non commercial est en net recul.

Le trafic fret (un tiers camionné et deux tiers aérien) croît régulièrement (SAir, DHL, UPS...)

Une documentation relative à l'activité de l'aéroport et aux projets de développement est remise en séance.

Trajectoires et nuisances sonores

À ce jour, il n'existe pas encore, pour le secteur français, de plan d'exposition au bruit approuvé (un projet est en cours). Un plan de gêne sonore dont le périmètre est assez restreint, a été mis en œuvre.

Alors qu'une procédure particulière pour les atterrissages et les décollages a été instituée, elle est inégalement appréciée par les riverains, selon que ceux-ci résident dans la partie suisse ou dans la partie française de la zone de bruit. Il est à noter qu'à Colmar, une activité militaire soutenue limite l'utilisation de l'espace aérien et donc les marges de manœuvre pour modifier les trajectoires.

Le système de mesure du bruit des avions "CIEMAS" sera prochainement remis en service autour de la zone aéroportuaire. Il comprend 10 stations de mesure fixes ainsi que 4 stations mobiles. D'un coût de 8 MF, il permettra de restaurer les événements sonores et les trajectoires associées sur une période allant jusqu'à 18 mois

et de répondre ainsi aux communes qui souhaitent disposer de mesures acoustiques fiables.

En outre, un système de traitement des réclamations fonctionne depuis plusieurs années et privilégie le traitement psychologique des plaintes. En 1999, une augmentation de + 35 % de plaintes a été enregistrée.

Les mesures antibruit sont consignées dans la charte pour l'environnement dont l'aéroport est doté depuis 1996 (document remis en séance).

Collectivités territoriales²²

Les représentants des collectivités contestent les trajectoires suivies par les avions, tout particulièrement au décollage. Ils estiment que les nuisances sonores engendrées pénalisent le secteur français en épargnant volontairement le secteur suisse. Ils indiquent qu'un accord informel aurait été passé entre les responsables aéroportuaires et les élus de la ville de Bâle pour éviter le survol de la ville dans la mesure où celle-ci contribue d'une manière significative au financement des travaux d'agrandissement de l'aéroport.

En effet, les avions décollent désormais vers le sud puis virent à l'ouest, c'est-à-dire vers le territoire français. De plus, ils ne respecteraient pas le cône d'envol, notamment ceux de la compagnie Crossair, basée sur la plate-forme. Les hauteurs des survols à l'atterrissage sont jugées trop basses et il faut revoir la position de la balise au sud.

Cette situation est aggravée par le trafic nocturne, d'autant que des avions bruyants sont utilisés. Des améliorations ont toutefois été constatées mais pour les vols de pleine nuit uniquement, et des vols très bruyants sont toujours enregistrés vers 23 h 30.

L'aménagement d'une installation appelée "silencer" (cellule de test insonorisée pour les essais moteur sur le site d'entretien) permet une réduction notable des nuisances sonores engendrées au sol.

²² Conseil régional d'Alsace ; Bartenheim ; Hegenheim ; Huningue ; Hésingue ; Saint-Louis ; Sierentz ; District des 3 Frontières.

²³ Alsace Nature ; Association "défense et information du consommateur" ; Association de défense des riverains de l'aéroport Bâle-Mulhouse (ADRA) ; Association pour la promotion et la défense du cadre de vie à Bartenheim ; Association pour la qualité de la vie de Blotzheim.

²⁴ Délégation comprenant Messieurs LERON, AZAIS, SERROU, VILLAIN ; M. CIATTONI, chargé de mission auprès du président.

²⁵ Chambre de commerce et d'industrie ; Direction de l'aéroport ; Direction de l'aviation civile sud-ouest (division circulation aérienne et infrastructures, département programmes) ; Service spécial des bases aériennes sud-ouest ; Commandement base aérienne 106.

Le plan de gêne sonore est considéré comme insuffisamment réaliste dans la mesure où il ne repose pas sur des mesures in situ. Une seule commune est essentiellement concernée (une cinquantaine de dossiers de travaux d'insonorisation a été validée). Le projet de PEB, fixant une limite extérieure à l'IP 78, ne recueille pas l'approbation des élus qui rappellent les réserves qu'ils avaient exprimées au moment de l'APPM. Le PGS leur semble trop restreint à la différence du projet de PEB.

Ils estiment que l'indice de bruit utilisé est beaucoup trop abstrait. Ils demandent que le réseau de mesure de bruit – actuellement en phase expérimentale – soit expertisé par l'ACNUSA. Ils souhaitent également être systématiquement destinataires, de la part de l'ACNUSA, des relevés de mesures acoustiques réalisées.

Les élus regrettent que la commission consultative de l'environnement ne soit pas réunie plus souvent et souhaitent le rééquilibrage de la présence des communes grâce à la participation, au conseil d'administration de l'aéroport, de représentants de la communauté de communes en cours de création.

En conclusion, ils indiquent que le strict respect des mesures antibruit serait déjà une avancée et que le partage équitable, entre communes françaises et suisses, des aspects négatifs du fonctionnement de l'aéroport s'impose.

Associations ²⁶

Les responsables des associations déplorent que les nuisances sonores résultant de l'exploitation de la plate-forme pénalisent davantage les résidents des communes françaises (notamment au nord de la plate-forme) que ceux des communes suisses. Ils partagent le point de vue des élus sur l'existence d'un accord informel entre les responsables aéroportuaires et les élus de la ville de Bâle.

Ils regrettent que la taxe professionnelle ne soit pas versée en France (c'est l'État qui se substitue à l'aéroport pour compenser le produit de la taxe au bénéfice de la commune de Saint-Louis). Ils souhaiteraient que les élus régionaux défendent mieux les intérêts des riverains français.

Ils estiment que le dialogue avec les responsables de l'aéroport est insuffisant, les résultats des mesures de bruit ne sont pas communiqués aux associations. La mise en place d'un couvre feu total entre 23 h et 7 h du matin est demandée.

Par ailleurs, la suppression des essais nocturnes et même leur reprise lors de la mise en place du "silencer" sont des mesures jugées positives ; cependant, l'utilisation de ce dernier dans de mauvaises conditions – portes non fermées – rend ces mesures globalement insuffisantes pour garantir le repos des riverains. Les nuisances liées aux activités d'aviation légère sont également jugées importantes. Le PGS apparaît trop réducteur par rapport à la réalité du bruit subi dans les communes survolées ; un contentieux est d'ailleurs en cours au tribunal administratif.

BORDEAUX-MÉRIGNAC, LE 23 JUIN 2000 ²⁴

Gestionnaires, services de l'État et professions aéronautiques ²⁵

Contexte et activités

Les responsables de la CCI de Bordeaux, gestionnaire de l'aéroport depuis 1931, précisent le contexte dans lequel celui-ci est exploité. L'aéroport qui existe depuis 1910, est géré sous le régime de l'autorisation temporaire du domaine public ; la convention de gestion expirant au 30 septembre 2000 une négociation de reconduction est en cours avec l'État.

141 personnes sont employées, pour un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 200 MF.

En 1999, 2 918 418 passagers (plus de la moitié sur la ligne vers Paris) ont été enregistrés, pour 93 953 mouvements dont 48 728 vols commerciaux.

Il s'agit donc d'une activité mixte militaire/civile liée à la présence des établissements DASSAULT (construction du Falcon) mais aussi de ceux de l'Aérospatiale. Il y a ainsi 6 contrôleurs aériens militaires pour 48 civils.

La piste majoritairement utilisée est la 23 ; la piste 29 est utilisée seulement pour 9 % des mouvements (peu pratique et cause de nuisances sonores pour les zones habitées jouxtant la plate-forme). Les aides à l'atterrissage permettent les atterrissages "tous temps" et un ILS catégorie 1 équipe la piste secondaire.

Peu de vols de nuit sont à noter, hormis ceux de la Poste et des vols à caractère sanitaire.

Un plan à cinq ans de développement du trafic passagers et fret a été élaboré ; il vise prioritairement le marché espagnol. L'activité de fret express est clairement recherchée.

Environnement et nuisances sonores

Les approches à vue sont possibles mais créent des nuisances sonores sur des zones de l'agglomération. Les sorties de trajectoires s'effectuent au-delà de la limite de 5 000 pieds.

Des problèmes de bruit sont rencontrés lors de l'utilisation de la piste 23 à l'atterrissage et un comité de riverains s'est constitué pour demander la suppression des vols dits de qualification. La question a été résolue par la direction de l'aviation civile.

Concernant les rapports des autorités aéroportuaires avec les riverains, une charte de qualité de l'environnement est en cours d'élaboration. L'acceptation de la piste 23 avec trafic commercial est en bonne voie mais les approches à vue pour

les pistes 05 et 11 demeurent très critiquées.

Par arrêté préfectoral du 17 janvier 1986, l'aéroport est doté d'un plan d'exposition au bruit applicable à 7 communes ; sa révision n'est pas prévue à ce jour. Ce plan est bâti sur deux hypothèses : la saturation du trafic dans la configuration actuelle (piste 05/23 et piste 11/29) et un trafic ultime pour le doublet de la piste 11/29. Le PEB prévoit une troisième piste.

La CCE date de 1984 et la concertation avec les collectivités et les riverains s'effectue dans le cadre de réunions périodiques du "bureau des riverains de l'aéroport de Bordeaux". Il est prévu de renouveler prochainement la CCE.

Le plan de gêne sonore a été établi en 1999 sur les hypothèses du trafic de l'année 2000 ; il est en cours d'approbation après avis des cinq communes concernées et de la commission consultative d'aide aux riverains dont, à ce jour, seul le président a été officiellement désigné par le préfet (arrêté du 23 mai 1999).

La mise en place d'un réseau de mesure du bruit des avions est actuellement en cours d'étude.

Plusieurs documents de travail relatifs aux points évoqués ci-dessus sont remis à l'Autorité.

Collectivités territoriales²⁶

Le représentant de la commune de Saint-Jean d'Ilac regrette que les périmètres du PEB et du PGS soient très différents. Il estime que le PEB est trop large et trop contraignant pour le développement de l'urbanisation. La commune a donc délibéré défavorablement sur le projet présenté par le préfet.

Il constate que le bruit a tendance à diminuer aux alentours immédiats de l'aéroport mais que néanmoins les effets psychologiques perdurent.

La commune du Haillan rappelle qu'une barre HLM, située sur son territoire, est dans l'axe de la

²⁶ Eysines ;
Le Haillan ;
Martignac-sur-Jalles ;
Pessac ;
Saint-Jean d'Ilac.

²⁷ Association de défense de l'environnement ; Fédération de quartier de Pessac ; Mission qualité de la ville ; SEPANSO ; Syndicat de défense des intérêts du quartier du Vigean.

²⁸ Délégation comprenant Messieurs LERON, AZAIS, COSTANTINI, GUALEZZI, LAMURE, MUZET, SERROU, VILLAIN.

piste principale, qu'environ 1 000 personnes sont directement exposées à la nuisance sonore. Selon elle, ces logements sont à l'intérieur de la zone B, limite de zone C, du PEB mais pas dans le PGS.

La commune d'Eysines estime qu'elle est la commune la plus exposée au bruit des avions, tant aux décollages qu'aux atterrissages qui représentent la nuisance majeure. Cette situation est aggravée lorsque les pilotes sont autorisés à utiliser les procédures à vue (les virages sont alors raccourcis). Elle milite pour l'interdiction de ces procédures très pénalisantes pour la population. Si les vols de nuit sont certes peu nombreux, ils concernent des avions particulièrement bruyants. 150 habitations seulement sont prises en compte par le PGS ; l'extension de la zone B du PEB n'est pas envisageable pour des raisons familiales.

La commune de Martignac-sur-Jalles est favorable au périmètre du PGS mais dénonce les écarts fréquents de trajectoires. Elle souhaite un enregistrement au sol des niveaux de bruits engendrés par le trafic et un strict contrôle des procédures suivies par les pilotes.

La commune de Pessac est à la limite extérieure du PEB. Lorsque la piste 29 est utilisée cela entraîne des plaintes des riverains. Elle demande à être consultée sur le projet de PGS dont elle se déclare surprise de n'avoir pas été destinataire.

Sur un plan général, les élus présents estiment que le gestionnaire est plutôt attentif à leurs remarques et, qu'à ce titre, les travaux préparatoires à la charte ont été positifs. Si l'on peut constater une tendance à la diminution des bruits, il paraît utile de mettre en place un système complet de mesure du bruit.

Associations ²⁷

Les responsables des associations ont déploré de ne pas avoir été consultés pour l'élaboration de la charte de l'environnement de l'aéroport. Il apparaît que seules deux associations de niveau départemental ont participé aux travaux. Aussi, demandent-ils à pouvoir intégrer le groupe de travail mis en place. Toutefois, ils craignent que les marges de manœuvre soient étroites notamment sur le contenu de la charte. Ils pensent que celle-ci doit également aborder le développement de l'aéroport et des activités économiques générées.

Ils notent une légère diminution des nuisances sonores générées par l'aéroport et souhaitent qu'un développement harmonieux de la plateforme soit recherché.

Il leur semble nécessaire que les nuisances induites (bruit routier) soient également prises en compte. Ils se déclarent favorables à la réalisation de liaison de desserte de l'aéroport par voie ferrée ou par tramway.

PARIS-CHARLES-DE-GAULLE, LE 26 JUIN 2000 ²⁸

À la différence des autres séances de travail, cette réunion n'a pas associé le gestionnaire, Aéroports de Paris (ADP), dans la mesure où plusieurs réunions séparées avaient été tenues avec lui préalablement.

Collectivités territoriales ²⁹

La majorité des élus présents regrettent que le gouvernement n'apporte pas de réponses aux questions sur :

- la nécessaire construction d'un troisième aéroport en région parisienne ;

- le respect des engagements de 55 millions de passagers et de 495 000 mouvements maximum, ce dernier seuil étant déjà dépassé ;
- l'instauration d'un couvre-feu nocturne ;
- le départ du "hub" de l'Aéropostale vers Vatry ;
- l'évaluation du risque sanitaire de l'exposition de la population à des nuisances sonores permanentes ;
- des techniques d'atterrissage ou de décollage moins pénalisantes en termes de bruit (vent arrière).

Les élus déplorent également que l'utilisation actuelle de l'espace aérien soit restreinte à cause des activités militaires (50 % réservés au ministère de la défense) et offre donc peu de solutions alternatives pour limiter le survol des zones habitées.

Sur un plan général, ils regrettent l'absence d'un vrai dialogue avec la DGAC et ADP ; ils demandent une réelle transparence dans les informations sur le bruit, qui doivent, en outre, être plus facilement accessibles aux riverains.

Ils estiment que les autorités aéroportuaires devraient considérer les élus locaux comme des alliés et non comme des adversaires de l'activité et du développement de l'aéroport.

Ainsi le fonctionnement du "hub" d'Air France devrait être mieux expliqué.

Concernant les nuisances sonores : les essais-moteur ainsi que le recours, par les pilotes, du dispositif d'inversion de poussée à l'atterrissage leur semblent devoir être mieux réglementés à cause de la gêne engendrée.

Une réglementation drastique des vols de nuit est demandée. D'ores et déjà, une communication publique, par l'ACNUSA, des sanctions pour infraction au dispositif existant s'impose.

Le PEB et le PGS gagneraient, selon eux, à être davantage cohérents. L'aide à l'insonorisation des riverains les plus exposés devrait égale-

ment être modifiée en faisant des mesures acoustiques dans les habitations elles-mêmes de manière à établir un PGS plus réaliste.

Certaines communes cumulent les nuisances sonores de Roissy avec celles du Bourget, notamment à certaines périodes de l'année quand le trafic des hélicoptères est intense.

Les élus constatent qu'après une époque de concertation active au moment de l'élaboration de la charte de l'environnement, le dialogue n'a pas été poursuivi. Il leur paraît indispensable que les services d'ADP répondent avec des délais très courts aux plaintes des associations de riverains.

En conclusion, ils insistent sur les conséquences lourdes de l'augmentation continue de l'activité aéroportuaire, et donc du bruit, pour les populations riveraines, tout particulièrement la nuit où il faut alors évoquer les atteintes à la santé.

Associations³⁰

Les représentants d'associations déplorent que la commission consultative de l'environnement ne se soit pas réunie depuis plus de deux ans.

Ils demandent que leur soient communiquées les conclusions de l'enquête de gêne sonore, lancée en 1998 autour de l'aéroport, par les ministères de l'équipement et de l'environnement, ainsi que celles de la campagne de mesure de bruit organisée conjointement.

Ils doutent de l'application conforme, par ADP, de la charte de l'environnement et du code de bonne conduite impliquant les pilotes.

Ils s'inquiètent, en effet, des améliorations réelles concernant l'élimination progressive des avions bruyants, le respect des trajectoires et des procédures de décollage et d'approche, ainsi que le calcul du plafonnement du bruit au niveau de l'année 1997.

²⁹ Conseil régional ; Conseil général de Seine-Saint-Denis ; Conseil général du Val-d'Oise ; Ermont ; Fosses ; Gonesse ; Goussainville ; Juilly ; Louvres ; Mitry-Mory ; Roissy ; Saint-Mard ; Sannois ; Tremblay-en-France ; Villiers-le-Bel.

³⁰ Amis de la terre du Val-d'Oise ; Association pour le respect de l'environnement et du cadre de vie (AREC) ; Mouvement national de lutte pour l'environnement de Seine-Saint-Denis.

³¹ Délégation comprenant Messieurs LERON, AZAIS, COSTANTINI, SERROU, VILLAIN ; M. CIATTONI, chargé de mission auprès du président.

³² Conseil général du Val-de-Marne ; Boissy-Saint-Leger ; Chevilly-Larue ; Chilly-Mazarin ; Igny ; Limeil-Brévannes ; Marcoussis ; Massy ; Montgeron ; Orly ; Orsay ; Palaiseau ; Le Plessis-Trévise ; Sainte-Geneviève-des-Bois ; Les Ulis ; Valenton ; Vigneux-sur-Seine ; Yerres.

Les associations sont favorables à l'augmentation du nombre de stations de bruit autour de l'aéroport ainsi qu'à l'utilisation de la station mobile, mais également hors du périmètre du plan de gêne sonore. Elles estiment que l'aéroport du Bourget constitue, dans les faits, la cinquième piste de l'aéroport de Roissy et qu'il faut donc traiter les problèmes de bruit des deux aéroports en même temps.

La perturbation du sommeil par le bruit des avions est dénoncée par l'ensemble des participants qui souhaitent que l'ACNUSA se manifeste sur la question. Ainsi, ils demandent l'application de la recommandation de l'organisation mondiale de la santé qui fixe à 35 dB (A) le seuil maximum nocturne à ne pas dépasser dans les chambres à coucher afin de garantir la qualité du sommeil.

Dans l'immédiat, ils exigent des mesures rigoureuses pour éliminer les avions bruyants, y compris les appareils munis d'atténuateurs de bruit qu'ils assimilent à de faux chapitre 2.

Pendant la journée, l'impossibilité de communiquer normalement, au moment du passage des avions (toutes les minutes aux heures de pointe), constitue le grief majeur des riverains contre les conditions actuelles de fonctionnement de la plate-forme. Or, cette gêne, particulièrement mal supportée, n'apparaît pas d'une manière significative dans les indices d'exposition au bruit ou de certification des avions utilisés par l'administration des transports.

D'une manière générale, les riverains contestent les indices globaux de bruit qui ne caractérisent pas leur situation réelle. Ils souhaitent que l'ACNUSA établisse une méthode incontestable de caractérisation du bruit.

Concernant les informations relatives à l'environnement données par ADP, les associations demandent qu'elles soient accessibles via internet.

En conclusion, ils estiment qu'il faut réguler le trafic en fonction de leur tolérance au bruit et non l'inverse.

PARIS-ORLY, LE 29 JUIN 2000 ³¹

Comme celle de Paris-Charles-de-Gaulle, cette réunion n'a pas associé le gestionnaire, Aéroports de Paris, dans la mesure où plusieurs réunions avaient eu lieu préalablement avec lui.

Collectivités territoriales ³²

L'ensemble des élus présents estime que les rapports avec ADP sont insuffisants. Ils souhaitent être davantage écoutés. Malgré quelques progrès la confiance n'est pas restaurée ; ils jugent indispensable de restaurer un dialogue vrai avec les autorités en charge de la gestion de l'aéroport.

Ils demandent qu'ADP respecte déjà strictement la réglementation existante en matière de maîtrise et de contrôle du bruit. Ceci concerne tout particulièrement le trafic aérien de fin de semaine qui est générateur de survols aléatoires de zones habitées ; les explications actuellement fournies ne convainquent pas les populations exposées au bruit.

Ils constatent une dégradation de la situation pour les décollages face à l'est. Ils regrettent que les compagnies et les pilotes soient insuffisamment informés sur les nuisances sonores occasionnées au sol et donc sur la nécessité d'un respect scrupuleux des trajectoires de départ et d'approche.

Il leur paraît ainsi urgent que des modalités d'information vérifiées soient mises en place pour expliquer publiquement les écarts ou changements de trajectoires.

Concernant le système actuel de mesure du bruit des avions (Sonate), ils estiment que celui-ci est affecté de pannes trop nombreuses et que les marges d'erreur sont trop grandes.

Ils déclarent que la plate-forme a atteint ses limites environnementales : les 250 000 créneaux horaires attribués réglementairement seraient dépassés ; ce chiffre correspondrait, selon eux, au nombre de mouvements réels.

La charte d'environnement est considérée comme pouvant constituer un bon référentiel pour gérer la question des nuisances sonores.

La fusion de la CCE et de la commission d'aide aux riverains est jugée positivement. Il faut toutefois, et dans le même temps, discuter sur le terrain avec tous les partenaires pour garantir une bonne compréhension, une application rigoureuse des mesures arrêtées.

Les élus sont partisans d'une structure de concertation, associant communes et autorités publiques concernées, pour examiner les mesures de gestion environnementales de l'aéroport : plan de localisation des stations de mesure du bruit, gestion des mouvements selon le niveau sonore des appareils...

Ils restent opposés à la mise en place d'un indicateur de bruit rendant compte de la moyenne d'exposition au bruit sur une année de référence qui occulte, selon eux, les vraies situations de pollution sonore auxquelles sont confrontés de nombreux riverains de l'aéroport.

Associations⁸³

Le représentant de l'ADEV, qui regroupe 15 communes voisines d'Orly (même hors PGS ou PEB), rappelle leur attachement, d'une part au respect du couvre-feu dans l'actuelle fourchette horaire, d'autre part à la limitation du trafic fixée à 250 000 créneaux annuels, ainsi qu'à la prise effective de sanctions contre les compagnies en situation d'infraction (notamment lors des procédures de décollage).

Il souhaite le prolongement vers l'est de la trajectoire de décollage à une distance d'un mile

nautique qui déplacerait ainsi les nuisances vers une zone non habitée (forêt Notre-Dame) et serait moins pénalisante.

L'ADEV demande avec insistance la mise en place d'un réseau de mesure du bruit complet (soixante points de mesure), situé pour l'essentiel hors de l'axe central de la zone de décollage. Elle milite aussi pour que seuls les avions du chapitre 3 nouvelle génération soient autorisés aux heures sensibles du matin et de la soirée.

Sur un plan général, les associations constatent que l'augmentation de l'emport moyen des avions serait déjà une mesure positive puisque le nombre annuel de mouvements est contingenté. Or, la concurrence commerciale exacerbée à laquelle se livrent les compagnies aériennes, entraîne le contraire. Elles déplorent aussi que trop d'appareils du chapitre 2 de première génération soient encore utilisés.

C'est pourquoi certaines estiment que seule la création d'un troisième aéroport francilien serait de nature à endiguer la croissance du trafic et des nuisances induites.

Concernant le PEB en cours de révision, les associations s'interrogent sur la longueur de la procédure engagée, ainsi que pour la révision du PGS. Elles considèrent que les enjeux sont forts et qu'il faut maintenant aboutir au plus vite. Selon elles, une évaluation des effets du PEB actuel s'impose.

Elles souhaitent, par ailleurs, obtenir d'ADP des réponses précises sur l'octroi de dérogations au couvre-feu nocturne et sollicitent, à cet égard, le concours de l'ACNUSA.

Concernant l'élaboration de la charte d'environnement, elles indiquent leur satisfaction quant à la procédure de concertation mise en œuvre par le préfet de région. Elles regrettent qu'aucun calendrier n'accompagne la charte qui, en outre, leur semble incomplète. Enfin,

⁸³ ADEV ;
Association des villes riveraines d'Orly ;
Association villebonnoise contre les nuisances des avions ;
Comité de Défense Thiaisien Contre les Nuisances Aériennes ;
C.I.P.E ;
EOLE Choisy ;
PEGASE ;
Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs.



³⁴ Délégation comprenant : Messieurs LERON, AZAIS, COSTANTINI, SERROU ; M. CIATTONI, chargé de mission auprès du président.

³⁵ Chambre de commerce et d'industrie ; direction de l'aéroport ; direction de l'aviation civile sud (subdivision environnement, département programme, département opération, département communication).

elles ne se prononceront sur son véritable intérêt qu'au moment de sa mise en œuvre.

Sur les aides financières aux travaux d'insonorisation, elles dénoncent des retards importants de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) pour l'instruction des nombreux dossiers en attente de décision.

Elles sont favorables à l'instauration d'une fiscalité du bruit destinée à réparer les conséquences néfastes imposées aux riverains de l'aéroport.

Enfin, à propos des indicateurs de gêne, les associations déclarent s'opposer à l'utilisation de l'indice psychologique qui ne leur paraît pas refléter la nature de la gêne sonore due aux avions.

TOULOUSE-BLAGNAC, LE 3 JUILLET 2000 ³⁴

Gestionnaires, services de l'État et professions aéronautiques ³⁵

Activités et perspectives

Les représentants de la chambre de commerce, gestionnaire de l'aéroport, exposent l'activité de la plate-forme et ses perspectives d'évolution à court et moyen terme (documents remis en séance).

Entre 1993 et 1999, le taux de croissance du trafic passager commercial est de + 59,7 %, soit un taux annuel de + 8,12 %. Il s'agit d'un des plus forts taux de progression des aéroports de province. Ce taux atteint même + 83,4 % pour le trafic international, soit un taux de croissance annuel moyen de 10,7 %.

En 1999, le volume des passagers a progressé de + 7,3 % par rapport à 1998 pour atteindre plus de 5 millions. La liaison avec Paris représen-

te 60 % du trafic (50 fréquences par jour partagées deux tiers Air France, un tiers Air-Liberté). Cette liaison constitue 65 % du trafic d'affaires.

Il existe un trafic charter à l'exportation (Méditerranée) et à destination des Antilles/Réunion ainsi que vers les stations de ski (clientèle anglaise).

Les prévisions à l'horizon 2010 s'établissent entre 8 et 10 millions de passagers.

La durée de la concession est de huit ans et des investissements importants sont prévus pour résoudre notamment le manque de places de stationnement. Toutefois, les collectivités locales interviennent peu dans ce domaine.

Environnement et nuisances sonores

Une charte de l'environnement est en cours de finalisation ; la dernière réunion de concertation s'est tenue le 29 juin 2000.

Elle comprend une série d'actions, complétant celles déjà mises en œuvre, pour réduire les nuisances sonores.

Ainsi en 1996, le tour de piste à vue a été interdit et un changement de la procédure de départ a été décidé. Il existe également une procédure dite d'approche au moindre bruit. Eurocontrol a réalisé des mesures de bruit sur des approches ILS à des pentes différentes (3° ou 3,5°). Les contrôleurs aériens indiquent ne pas avoir été préparés à la modification de trajectoire intervenue en 1996. Ils estiment que l'augmentation régulière du trafic diminue les espaces et qu'il faudrait instaurer des faisceaux. L'interdiction de l'approche à vue leur semble mal comprise des pilotes.

La CCI souhaite un développement du trafic mais sans augmentation du bruit. Un deuxième aéroport est envisageable mais à un horizon de 15 ans. L'activité de nuit devra rester réduite (aéropostale et charters). Les données retenues lors de l'élaboration du PEB sont déjà dépassées.

Collectivités territoriales³⁶

La rencontre a été précédée d'une réunion de travail avec le préfet de région et le secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne.

Les représentants des collectivités regrettent que le PEB révisé tarde à être mis en œuvre. Ils souhaitent que la situation propre à chaque commune soit prise en considération. À ce titre, ils craignent que le nouveau PEB interdise tout développement de la ville de Toulouse.

Ils constatent qu'une forte augmentation du trafic induit un accroissement notable des nuisances sonores ; dans l'agglomération toulousaine, ils évaluent à 100 000 le nombre d'habitants subissant ces inconvénients.

C'est pourquoi ils croient désormais nécessaire la construction d'une seconde plate-forme car il leur paraît établi que le seuil maximum de nuisances a déjà été atteint et, qu'à cet égard, un couvre-feu nocturne total s'impose. Il s'agit, selon eux, de répondre à un problème objectif de santé publique.

Toutefois, ils indiquent que les mesures à prendre ne sauraient avoir des conséquences négatives sur les activités de constructions aéronautiques ainsi que sur celles de maintenance des avions. Ils approuvent le principe de la suppression des vols d'entraînement civils et militaires qui représentent jusqu'à 14 000 mouvements/an.

Ils sont favorables à la mise en place d'un réseau de mesure du bruit, permettant de chiffrer objectivement les nuisances sonores.

Associations³⁷

Les associations se plaignent que plus de 100 000 personnes de l'agglomération toulousaine soient exposées au bruit des avions, et tout particulièrement à celui des gros appareils. Elles

déplorent que les prévisions initiales de trafic soient déjà obsolètes : le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme tablait sur 140 000 mouvements/an, seuil qui sera atteint en 2005.

Selon elles, l'idée d'un second aéroport n'a pas de réalité concrète et masque la difficulté de traiter les problèmes actuels. Elles militent toutefois pour la délocalisation immédiate d'une partie du trafic vers d'autres plates-formes régionales.

Elles exigent la mise en œuvre d'un couvre-feu total et d'une réglementation stricte des vols d'essai. Elles demandent la suppression sans délai des vols d'avions du chapitre 2.

Les trajectoires de départ et d'approche doivent être améliorées pour éviter notamment les survols des coteaux. Il leur semble indispensable que les pilotes disposent d'éléments cartographiés indiquant les zones urbanisées à éviter.

Les indicateurs de bruit actuellement utilisés ne leur paraissent pas refléter la situation réelle des riverains exposés au bruit des avions.

Elles constatent que le problème de santé publique entraîné par l'exposition importante au bruit des avions de nombreux toulousains, ne trouve pas d'écho chez les pouvoirs publics.

Enfin, les associations redoutent le développement des activités d'Aéroconstellation et l'arrivée prochaine des avions gros porteurs (Airbus A380) dont elles ne croient pas qu'ils seront moins bruyants que les avions actuels.

³⁶ Conseil général ; Blagnac ; Cornebarrieu ; Ramonville ; Toulouse ; Tournefeuille.

³⁷ Association de défense de l'environnement d'Ancely ; Association de défense de l'environnement d'Aussonne ; Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes ; Association de défense du quartier de Lardenne ; Association des habitants des coteaux de Ramonville ; Association pour la sauvegarde et l'aménagement de Lardenne ; Association pour la sauvegarde des intérêts de Saint-Martin-du-Touch ; Collectif contre les nuisances sonores de l'agglomération toulousaine ; Vivre à Cornebarrieu.

³⁸ Délégation comprenant Messieurs LERON, AZAIS, COSTANTIN, GUALEZZI, LAMURE, SERROU, VILLAIN; M. CIATTONI, chargé de mission auprès du président.

³⁹ CCI Cannes; CCI Nice; Direction de l'aéroport de Nice; Direction aéroport Cannes; Direction de l'aviation civile sud-est (Tour de contrôle, division navigation aérienne, sûreté et environnement du district aéronautique Nice-Côte-d'Azur); Direction départementale de l'équipement (service local des bases aériennes); Air France; Air-Littoral; AOM.

⁴⁰ Conseil général; Antibes; Cannes; Nice; Saint-Laurent-du-Var; Vallauris.

NICE-CÔTE-D'AZUR, LE 10 JUILLET 2000³⁸

Gestionnaires, services de l'État et professions aéronautiques³⁹

Activités et perspectives

L'activité de l'aéroport a un impact économique global estimé à 31 milliards de francs soit 12 % du chiffre d'affaires du département. Il joue un rôle majeur dans l'axe latin et constitue un pôle privilégié d'échanges est-ouest, véritable mini réseau international. La plate-forme abrite le "hub" d'Air-Littoral et accueille 45 compagnies régulières, dont 77 % étrangères. Air France ne prévoit pas de changements importants si ce n'est le recours à des appareils de plus gros module. Il en est de même pour la compagnie Swissair. Les compagnies dites de "bas prix" sont en progression constante. Ainsi la compagnie Easyjet connaît actuellement un développement important et rapide.

À terme, l'activité de la plate-forme pourra s'établir à plus de 520 vols par jour. Le trafic en forte augmentation (plus de 8 millions de passagers en 1999) s'étale davantage dans l'année. L'emport moyen est de 62 passagers.

Le rapport de M. Hérisson, chef du département administration générale et environnement, a préconisé de mieux coordonner l'exploitation des aéroports Cannes-Mandelieu et Nice.

Le plan de développement prévoit de réaliser la totalité de ce qui est possible de faire et de grands aménagements sont en cours, comme la construction d'un oléoduc.

Environnement et nuisances sonores

La proximité des zones urbaines habitées et les configurations topographiques particulières (mer et montagne) sont des facteurs négatifs pour les nuisances sonores.

L'utilisation de l'approche dite "riviera" et celle de la piste 22 ne posent pas de problème pour le décollage. Par contre, la nouvelle procédure en piste 22 présente des inconvénients pour maintenir la sécurité entre le flux à l'atterrissage et le flux au décollage.

Il convient donc de modifier cette procédure et l'ACNUSA sera saisie à cet effet.

Les actions pour réduire les nuisances sonores visent, d'une part à éloigner vers l'est la trajectoire de la procédure "riviera", d'autre part à créer une nouvelle approche par l'est (en cas de mistral) permettant de réduire le bruit sur la ville d'Antibes. Il est également nécessaire d'optimiser l'utilisation de la procédure "riviera" par un meilleur équipement météo.

L'arrêté ministériel du 9 mars 1999 portant restriction d'usage de l'aéroport la nuit, interdit également le recours aux inverseurs de poussée pour freiner l'appareil à l'atterrissage, sauf cas d'urgence.

Parallèlement, un système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires est en cours d'installation. Il prévoit 8 points de mesure fixes à des emplacements concertés avec les communes et les associations de riverains de Nice et d'Antibes ainsi qu'une station mobile. Ce dispositif permettra de relever les infractions aux procédures particulières d'approche, dites à moindre bruit.

Enfin, un dispositif global d'information et de concertation en matière d'environnement est mis en place par le gestionnaire; il comprend notamment un code de bonne conduite pour réduire le bruit, une charte pour l'environnement avec un comité de suivi très ouvert et une organisation spécifique d'accueil des plaignants.

Collectivités territoriales⁴⁰

Les représentants des collectivités ont indiqué que la concertation engagée par la CCI et



la direction de l'aviation civile leur paraissait très positive. Toutefois, ils souhaitent que la direction de l'aviation civile leur communique plus systématiquement les événements d'exploitation ayant entraîné modification des trajectoires ainsi que les événements météo conditionnant le recours à la procédure "riviera".

La **ville d'Antibes** s'est déclarée en total accord avec les positions exprimées par l'association CAPSSA et notamment sur ses propositions techniques pour éviter le survol de la ville.

La **ville de Nice** estime que les relations avec les autorités en charge de l'exploitation de l'aéroport sont tout à fait satisfaisantes.

Le représentant de la **ville de Cannes** a tenu à rappeler que l'aéroport de Cannes-Mandelieu était très ancien. Il note que la situation s'améliore progressivement mais qu'il convient d'être vigilant pour l'application de la charte. Il constate qu'il y a plus de bruit d'avions sur la commune de Vallauris et qu'il faudrait envisager de revenir à l'ancienne balise ILS.

Le représentant de la **commune de Saint-Laurent-du-Var** se plaint des nuisances sonores causées par les effaroucheurs d'oiseaux installés au niveau de la zone de Cap 2000.

Les participants sont favorables à la mise en place du réseau de mesures du bruit des avions qui permettra de disposer d'un référentiel objectif des nuisances et de leurs évolutions.

Associations⁴¹

Les participants estiment que le déplacement de la piste nord a entraîné de nouvelles nuisances sonores. Ils constatent que le trafic continue d'augmenter et que cela a des conséquences du point de vue de la qualité de l'air. Ils s'interrogent, à ce titre, sur l'intérêt de déplacer l'aéroport si celui-ci était appelé à croître davantage en termes de trafic.

Les associations demandent une prise en compte rétroactive du système d'aide aux riverains. Elles admettent que l'établissement de la charte est source d'espoir pour les riverains exposés au bruit des avions. Elles soulèvent également la question des nuisances sonores des effaroucheurs.

Certains notent que les collines bordant la plate-forme sont désormais exposées au bruit et que des mouvements inquiétants d'avions, provenant pour l'essentiel de vols non commerciaux, sont régulièrement observés. Un strict respect des interdictions applicables la nuit est demandé. Les participants sont partisans d'une limite réglementaire de l'activité de l'aéroport exprimée en nombre de mouvements et de la nécessité de disposer d'indicateurs précis du bruit.

Ils indiquent la difficulté de dialoguer avec les acteurs du trafic aérien sauf les services de la DGAC. Ils souhaitent notamment obtenir des informations précises sur la capacité maximum réelle de l'aéroport.

Ils critiquent le fonctionnement actuel de la CCE et craignent que la nouvelle composition de la commission ne soit pas favorable à l'expression des riverains compte tenu de la règle des collèges.

⁴¹ Association de Défense de l'Environnement et de la Protection des citoyens de Nice et de la Côte-d'Azur (ADEP); Association de Défense de l'Environnement Niçois (ADEN); Association "Mieux vivre à Nice Ouest"; Association "Région verte"; Association pour la sauvegarde des sites du Mont-Boron, du Mont-Alban, du cap de Nice et du col de Villefranche; Comité de défense et d'action de Villefranche-sur-mer; Comité de Défense et de Protection de la Californie (CDPC); Comité de défense des quartiers "Cassin, Ferber, La Vallière; L'Arénas"; Comité de défense des quartiers "Carras, les Bosquets, Saint-Augustin"; Comité de quartier "Nice Centre Sud"; Comité d'initiative du Mont-Boron; Comité Pour la Suppression des Survolés Abusifs (CAPSSA); Groupement des Associations de Défense des Sites et de l'Environnement de la Côte-d'Azur (GADSECA); Groupement des associations pour l'environnement et la qualité de la vie à Antibes (ELAN); Syndicat de défense de Cannes-Est; Syndicat de défense du Cap-d'Antibes.

AUDITIONS, ENTRETIENS

⁴² Colloque sur les transports à Lyon, le 14 avril. Colloque "le bruit des avions" à Bruxelles, le 25 mai. INTERNOISE à Nice, les 29 et 30 août. Colloque CIDB "le bruit en Europe" à Paris, les 12 et 13 décembre. Premières rencontres internationales de Roissy-CDG "Aéroport et Territoires, les nouvelles dynamiques" à Roissy, les 14 et 15 décembre 2000. Colloque "Activités aéroportuaires, aménagement du territoire et développement durable" à l'Assemblée nationale le 7 février 2001.

Dès leur première réunion plénière, le 14 mars 2000, les membres de l'Autorité ont souhaité se forger une culture commune. Ainsi différents acteurs du domaine ont été auditionnés lors des réunions plénières; des entretiens ont eu lieu soit à leur demande, soit à celle de l'Autorité; enfin des visites ont été organisées.

En outre, plusieurs membres ont participé à des colloques nationaux ou européens⁴².

Lors des auditions et des entretiens, les membres de l'Autorité ont demandé à chacune et chacun de s'exprimer avec la plus grande liberté et ont garanti la confidentialité.

Le présent rapport ne donne qu'une partie de la liste des personnes rencontrées. Mais que chaque personne sache qu'elle a apporté sa contribution à la réflexion et au travail de la jeune Autorité.

LES ACTEURS INSTITUTIONNELS

Parlement

Audition, le 6 avril 2000, de Monsieur Jean-Pierre BLAZY, rapporteur à l'Assemblée Nationale de la loi du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA.

Gouvernement

- Entretien, le 4 décembre, avec M^{me} Dominique VOYNET, ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement et M. Jean LAFONT, conseiller technique.
- Audition, le 18 mai, de M. Patrick AMAR, conseiller technique chargé du transport aérien au cabinet du ministre de l'équipement, des transports et du logement.
- Entretien, le 7 juin, avec M^{me} Elisabeth BORNE, conseillère technique pour les trans-

ports auprès du Premier ministre.

- Entretien, le 27 novembre, avec M^{me} Bettina LAVILLE, conseillère technique pour l'environnement auprès du Premier ministre.

Administrations, Établissements publics

- Audition, le 19 avril, de M. Pierre GRAFF, directeur général de l'aviation civile accompagné de M. Claude AZAM, chef du service des bases aériennes et de M. Jean-Christian DELA-BALLE, chef de cabinet et secrétaire général de la commission nationale de prévention des nuisances.
- Audition, le 6 avril, de M. Yves TOFFIN, président de la commission nationale de prévention des nuisances accompagné de M. Charles GHERARDI son adjoint.
- Entretien, le 6 juin avec M. Philippe VEYSERON, directeur de la prévention des pollutions et des risques, accompagné de M. Marc CAMBON, mission Bruit.
- Audition, le 22 septembre, de M. Claude AZAM, chef du service des bases aériennes (SBA) accompagné de M^{me} Laetitia JACOB (SBA) et de M. Marc FISCHL, service technique de la navigation aérienne, ainsi que de M. Pascal LEMONNIER, responsable de la mission Bruit accompagné de M. Gilles PAQUE.
- Audition, le 17 octobre de M^{mes} Laetitia JACOB et Marie-Noëlle BRISSET, MM Jean-Pierre DESBENOIT et Vincent BACHELIER, animatrices et animateurs du réseau Environnement de la direction générale de l'aviation civile.

LES ACTEURS PROFESSIONNELS

Gestionnaire d'aéroport

- Audition, le 19 avril, de M. Yves COUSQUER, président d'Aéroports de Paris (ADP).

- Entretien, le 6 septembre, avec M. Jacques SABOURIN, secrétaire général de l'union des chambres de commerce établissements gestionnaires d'aéroports (UCGECA).

Pilotes

- Audition, le 21 septembre, de M. Dominique BONNET, rapporteur de la Commission Technique du Syndicat National des Pilotes de Lignes (SNPL).

Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne

- Audition, le 24 novembre, de MM. Guillaume BLANDEL et Alain SERRES, secrétaires nationaux du Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien (SNCTA).

LES ASSOCIATIONS CONCERNÉES PAR L'ENVIRONNEMENT AÉROPORTUAIRE

- Entretien, le 17 mai, avec M. Roger VAYRAC, président de l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA).
- Entretien, le 7 juillet, avec M. Jean-Pierre ENJALBERT, président du Comité Santé Nuisances Aériennes (CSNA).
- Entretien, le 27 novembre, avec M. Michel TOURNAY, Association "Plaine de France".

LES ACTEURS INDUSTRIELS

- Audition, le 14 juin, de M. Erik AFLALO, responsable environnement de la société Brüel & Kjaer.
- Audition, le 14 juin, de M. Patrick LUQUET, PDG de la société 01dB.

- Auditions, le 27 juin et 17 octobre, de MM Jean BESSE, Jean-Pierre MARECHAL et Dominique COLLIN de la Société Nationale d'Études et de Construction des Moteurs d'Avions.

LES CHERCHEURS

- Audition, le 22 septembre, de M. Michel VALLET de l'Institut de Recherche et d'Études sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) et de M. Jacques ROLLAND du Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB).
- Audition, le 18 octobre, de MM. Jacques LAMBERT de l'INRETS et Guillaume FABUREL de l'Université de Paris XII.

État des lieux et recommandations

30

MESURER LA GÊNE

¹ Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA, article L. 227-5 du code de l'aviation civile ; il s'agit actuellement des neuf aéroports qui ont plus de 20 000 mouvements d'avions de plus de 20 tonnes.

² Voir chapitre 5 "Prévenir et guérir", page 40.

³ du grec iso : égal et psophos : bruit

⁴ PNdB : "perceived noise decibel"

Pour les aéroports visés à l'article 266 septies du code des douanes ¹, l'ACNUSA définit :

- les indicateurs de mesure du bruit et de la gêne sonore ;
- les prescriptions techniques applicables, en conformité avec les normes internationales, aux dispositifs de mesure du bruit et des trajectoires ;
- les prescriptions concernant le nombre et l'emplacement des stations de mesure de bruit pour chacun de ces aéroports ;
- les prescriptions d'exploitation du réseau des stations.

CARACTÉRISER L'EXPOSITION AU BRUIT

Dans tous les pays, les indicateurs de mesure du bruit expriment l'impact sonore du trafic aérien sur une période donnée.

L'impact sonore d'un événement particulier peut être mesuré par le niveau crête de l'intensité sonore ou par l'énergie acoustique reçue pendant la durée de l'événement. L'indicateur est une expression mathématique que l'on utilise pour représenter une situation complexe, variable dans le temps et dans l'espace.

L'indicateur est un outil qui permet une mesure et des comparaisons de la situation du bruit en différents points géographiques, à divers moments de la journée ou de l'année. Il va représenter l'impact du bruit sur un individu, du point de vue de la santé et de la gêne ressentie.

L'élaboration d'un indice annuel d'exposition au bruit des avions se fait en quatre étapes :

- choix d'une unité pour mesurer le niveau de bruit instantané ;
- choix d'un descripteur pour un événement unique (un passage d'avion) ;

- choix d'un modèle de cumul pour la représentation quotidienne ;
- choix d'une journée de référence pour une représentation annuelle.

Il est utilisé pour définir des zones autour des aéroports, préciser les règles d'urbanisme et ouvrir droit à l'aide pour l'isolation phonique ².

Il doit permettre de contrôler l'ambiance sonore autour des aéroports, de façon instantanée lors du passage d'un avion, au cours de la journée ou encore à plus long terme en chiffrant l'évolution du bruit d'année en année.

La France avait retenu "l'indice psophique" ³, construit de la façon suivante :

- unité pour le bruit instantané : PNdB ⁴ ;
- descripteur d'événement : bruit de crête maintenu constant pendant une minute ;
- durée d'exposition : 24 heures découpées en une période de jour (6 h/22 h) et une période de nuit (22 h/6 h) pondérée par un facteur 10 ;
- journée de référence : trafic moyen sur les 12 mois de l'année.

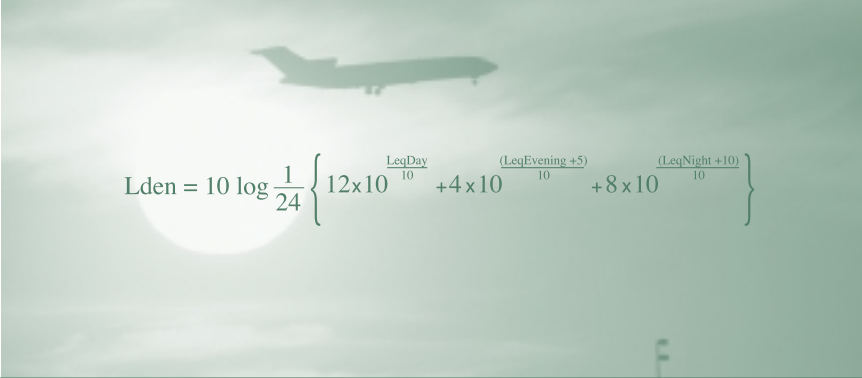
Cependant, l'inconvénient majeur est qu'on ne peut pas mesurer directement un bruit en PNdB : il faut le calculer.

CHOISIR UN INDICE POUR LA PLANIFICATION

L'indice psophique résulte d'une intégration. Sa mise en place s'était faite dans un contexte particulier qui isolait les bruits d'avions de l'ensemble des nuisances acoustiques.

Aujourd'hui, cette séparation est psychologiquement inacceptable par les populations et une cohérence d'ensemble doit être recherchée.

Dans l'ensemble des politiques publiques d'environnement, on exprime les niveaux représentatifs de l'effet instantané du bruit sur l'être humain en décibel A (dB[A]). Ceci est le résul-



$$L_{den} = 10 \log \frac{1}{24} \left\{ 12 \times 10^{\frac{L_{eqDay}}{10}} + 4 \times 10^{\frac{(L_{eqEvening} + 5)}{10}} + 8 \times 10^{\frac{(L_{eqNight} + 10)}{10}} \right\}$$

tat d'un traitement du signal acoustique qui atténue fortement les fréquences graves et de façon moindre les aiguës, au bénéfice du médium.

Lorsque le bruit se prolonge sur une durée importante, on admet dans de nombreux domaines de l'acoustique (transports terrestres, bruit au travail, environnement industriel), que les effets du bruit sur l'être humain sont reliés à l'énergie acoustique qu'il a supporté durant la durée considérée.

Cette énergie est exprimée en decibel par le LAeq (T), où LAeq représente la valeur moyenne de l'énergie (puissance) mise en jeu pendant la durée (T) du phénomène, ici un passage d'avion.

$$L_{Aeq}(T) = 10 \log \left[\frac{1}{T_{ev}} \int_{t_1}^{t_2} \left(\frac{p_A(t)}{p_0} \right)^2 dt \right]$$

En dB(A) avec T = t2-t1

p_0 : pression acoustique de référence (20 μ Pa)
 $p_A(t)$: pression acoustique instantanée pondérée A du signal

Enfin, pour caractériser une situation plus longue – journée ou année type – les effets de chacun des événements doivent être assemblés. Les enquêtes menées auprès de populations soumises à des nuisances sonores montrent qu'un même phénomène n'a pas les mêmes effets selon qu'il est émis le jour, la soirée ou la nuit.

Sur la base de ces constats et refusant une singularité inutile, l'Autorité recommande l'utilisation du Lden.

Cet indice sera un de ceux proposés par le projet de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant.

Cette future directive a pour but de définir une approche commune afin d'éviter, de préve-

nir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant par :

- une évaluation de l'exposition au bruit des populations, basée sur des méthodes communes aux pays européens ;
- une information des populations sur le niveau d'exposition et les effets sur la santé ;
- la mise en œuvre de politiques visant à réduire le niveau d'exposition.

Les conséquences de ce choix et des différents niveaux retenus pour les zones de planification urbaine – c'est-à-dire sur les plans d'exposition au bruit et sur les plans de gêne sonore – sont explicitées au chapitre 5 "Prévenir et guérir".

DÉFINIR UN INDICE ÉVÉNEMENTIEL

L'analyse des revendications des riverains montre qu'un indice intégré ne permet pas de représenter la nuisance engendrée par chaque survol et surtout de rendre compte du non-respect des procédures de départ, d'approche et d'atterrissage.

L'Autorité a décidé de travailler sur le choix d'un indicateur caractéristique de chacun des survols. Elle a retenu le LAeq (1s) dont la mesure ne présente pas de difficulté majeure. La mise en place de stations de mesure, sous trace des diverses trajectoires, permettra de vérifier au cas par cas le respect des valeurs limites fixées et d'en tirer les conséquences en termes de communication et de sanction.

Considérant que la gêne la plus forte est celle qui trouble le sommeil et empêche le repos, l'ACNUSA aurait pu recommander l'arrêt des vols de nuit. Cette préconisation n'apparaît pas

⁵ Article L 227-5 du code de l'aviation civile.

plausible à l'heure actuelle de façon unique au sein de la communauté européenne et uniforme sur tout le territoire national.

Aussi l'Autorité a-t-elle défini un indice de valeur maximale mis en place la nuit.

Cet indice sera progressivement abaissé dans les années futures pour tendre vers une nuisance zéro, voire vers l'interdiction totale.

Pour l'immédiat, l'ACNUSA recommande que : entre 22 heures et 6 heures, tout survol engendrant un niveau sonore exprimé en LAeq(1s) dépassant 85 dB(A), en dehors des zones A et B des actuels plans d'exposition au bruit, soit sanctionné.

Cet indice conduira à sanctionner l'utilisation de certains avions, sans se préoccuper de la classification acoustique.

METTRE EN ŒUVRE

La mise en œuvre de ces recommandations sera effective dès la parution de l'arrêté d'homologation pris par les ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile ⁶.

L'indice événementiel devra également être inscrit dans les arrêtés sur les conditions d'exploitation des plates-formes du ministre chargé de l'aviation civile : voir chapitre 6 "Réglementer les conditions d'exploitation".

Par ailleurs, l'Autorité va prescrire les dispositifs techniques de mesure du bruit, ainsi que le nombre et l'emplacement des stations de mesure.

C'est sur ces bases nouvelles et concrètes que l'Autorité fera procéder aux vérifications et établira le programme d'information du public par les exploitants d'aéroports.



L'article 2 de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, consacre et élargit l'existence des Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE). Leur création répond à "un double souci toujours présent : d'une part, développer une concertation régulière entre les élus locaux, les associations de riverains et les utilisateurs d'aérodromes, d'autre part, examiner toutes les propositions permettant d'améliorer la situation des riverains touchés par les nuisances"⁶.

Consultées sur "toute question d'importance relative aux incidences de l'exploitation sur les zones affectées par les nuisances du bruit", les compétences, la composition et le fonctionnement de ces commissions ont été modifiés par la loi du 12 juillet 1999.

DES ATTRIBUTIONS RENFORCÉES

L'article 2 de la loi du 12 juillet 1999 renforce le rôle de cette commission :

- elle est de droit pour les neuf principaux aéroports ;
- elle est consultée – et peut également émettre de sa propre initiative des recommandations – sur l'aménagement ou l'exploitation de la plate-forme si cela a des incidences sur l'environnement sonore ;
- elle élabore la charte de qualité de l'environnement sonore ;
- elle peut saisir l'ACNUSA de toute demande d'étude ou d'expertise, notamment sur le respect de la charte ;
- ses avis sont motivés et détaillent la position de chacun des membres, ils sont rendus publics ;
- elle doit se réunir au moins une fois par an.

UNE COMPOSITION TRIPARTITE

Présidée par le préfet, la CCE réunit maintenant :

- pour un tiers de ses membres, des représentants des professions aéronautiques ;
- pour un tiers, des représentants des collectivités concernées ;
- pour un tiers, des représentants des associations de riverains et des associations de protection de l'environnement et du cadre de vie concernées.

Enfin, la commission peut créer en son sein un comité permanent afin d'assurer la continuité de la concertation et le suivi des engagements ; ce comité est de droit sur les neuf aéroports et constitue alors la commission d'aide aux riverains.

UN FONCTIONNEMENT INÉGAL

L'ACNUSA qui a rencontré les membres de ces commissions lors des visites sur place (cf. 1^{re} partie "A l'écoute des acteurs") a constaté :

- des retards dans la mise en place des commissions renouvelées telles que le prescrit la loi du 12 juillet 1999 et son décret d'application du 16 février 2000⁷ ;
- des attentes fortes de la part des élus et des associations sur la fiabilité des informations données ;
- le sentiment de ces mêmes partenaires de ne pas être écoutés.

Mise en place des nouvelles commissions

En réponse à une enquête lancée par l'ACNUSA (novembre 2000), les préfets, présidents des CCE des neuf principaux aéroports, ont indi-

⁶ Circulaire du 23 juillet 1987 relative aux commissions consultatives de l'environnement des aérodromes.

⁷ Décret n° 2000-127 du 16 février 2000 modifiant le décret n° 87-341 du 21 mai 1987 relatif aux commissions consultatives de l'environnement.

⁸ Voir chapitre 5 "Prévenir et guérir", page 40.

⁹ Les deux CCE étaient réunies dans leur composition d'avant la loi du 12 juillet 1999.

qué l'état d'avancement du renouvellement des commissions et fait le point sur les éventuelles difficultés rencontrées.

La commission a été renouvelée et le comité permanent mis en place pour les aéroports de Lyon-Saint-Exupéry et de Strasbourg-Entzheim.

Pour Marseille-Provence, le comité permanent est en cours de constitution.

Pour Bâle-Mulhouse, la nouvelle commission devrait être constituée au début de l'année 2001.

Pour les autres aéroports, les préfets ont différé ce renouvellement au lendemain des élections municipales de mars. Cependant, la composition des autres collèges serait prête.

La constitution du comité permanent dans sa formation de commission d'aide aux riverains sera réalisée lorsque paraîtra l'arrêté interministériel fixant la liste des représentants de l'administration et du gestionnaire siégeant désormais avec voix délibérative. Cependant, à l'exception de Bordeaux, les commissions d'aide aux riverains déjà en place ont continué à siéger⁸.

Durant l'année 2000, les commissions consultatives se sont réunies au moins une fois. Leurs travaux ont porté principalement sur :

- les projets de charte (Strasbourg, Marseille, Lyon, Toulouse) ;
- l'établissement du règlement intérieur (Marseille) ;
- la rédaction d'un code de bonne conduite (Nice) ;
- le système de mesure du bruit (Nice, Bâle-Mulhouse, Strasbourg).

Des progrès sont encore nécessaires

Un fonctionnement régulier est demandé. En effet, des réunions plus nombreuses permettront,

d'une part de débattre en amont sur les projets de modifications d'infrastructures ou de trajectoires, d'autre part d'informer en temps réel sur l'activité de la plate-forme. Seul un dialogue continu sera à même de ramener une confiance fortement ébranlée.

Enfin, il apparaît que le contenu des chartes de qualité de l'environnement sonore pourrait être notablement amélioré en inscrivant, non des résolutions encore trop vagues, mais des engagements concrets, mesurables et assortis d'un calendrier.

L'EXEMPLE DE L'ILE-DE-FRANCE

La participation exceptionnelle du président de l'Autorité à la réunion de la CCE de Paris-Charles-de-Gaulle (le 19 janvier 2001) et à celle de Paris-Orly (le 2 février 2001)⁹ a permis de faire le point sur les conditions respectives d'information et de consultation de ces CCE et de l'ACNUSA.

En effet, des projets de modifications du dispositif de circulation aérienne en région parisienne sont actuellement élaborés par la direction générale de l'aviation civile. Des échanges sur le contenu des dossiers ont déjà eu lieu entre l'Autorité et les services de cette direction.

Lors des réunions des CCE, il a été précisé que l'ACNUSA rendrait son avis aux conditions suivantes :

- le dossier transmis doit être le même pour les commissions consultatives et pour l'Autorité ;
- la problématique par rapport à l'existant y sera explicitée ;
- chaque proposition de trajectoires – dont celles émanant d'élus ou de représentants d'association – sera analysée en termes d'avantages et d'inconvénients ;
- une cartographie de l'ensemble des modifica-



tions sera jointe en indiquant clairement le nombre de mouvements et la population survolée ;

- enfin, un organisme indépendant ¹⁰, choisi par le ministre chargé de l'aviation civile, devra expertiser toutes les propositions et donner également ses propres solutions au regard de la situation existante.

Pour restaurer le dialogue, l'ACNUSA recommande que :

- les commissions, pour les neuf principaux aéroports, soient renouvelées dès le deuxième trimestre de l'année 2001 ;
- elles se réunissent au moins deux fois dans l'année ;
- l'arrêté interministériel relatif à la désignation des représentants de l'administration et du gestionnaire siégeant dans la commission d'aide aux riverains soit publié dès le deuxième trimestre de cette année ;
- une réunion soit organisée pour les agents des ministères de l'intérieur, de l'environnement et de l'équipement afin de permettre des échanges d'expérience, une cohérence dans la diffusion des informations et l'animation de ces instances.

¹⁰ Cet organisme devrait être EUROCONTROL, organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne.

SURVOLER SANS GÊNER

Lors des réunions organisées sur les aéroports, le non-respect des trajectoires publiées a toujours été dénoncé aussi bien par les élus que par les représentants d'association. Des mesures fermes – d'interdiction des vols à vue, de respect de l'altitude, de sanctions et d'amendes systématiques – ont été demandées.

Par ailleurs, il existe actuellement des interdictions pour certains types d'avions et d'autres sont à l'étude.

Enfin, la réduction du bruit à la source est une nécessité pour le développement du transport aérien.

CIRCULATION, TRAJECTOIRES ET PROCÉDURES

Les règles et les techniques de circulation aérienne, notamment dans les phases d'arrivée et de départ sont adoptées au niveau international. Cependant un avion n'est pas un train sur ses rails. Les conditions météorologiques, les performances de l'avion et sa masse, la précision relative des instruments et les latitudes possibles dans le pilotage peuvent nuire au respect rigoureux des trajectoires.

Leur surveillance constante permet, d'abord et fort heureusement d'assurer la sécurité, et également de maintenir à un haut niveau la capacité des plates-formes.

Si l'impératif de sécurité ne peut être remis en cause, la préoccupation de capacité, c'est-à-dire d'augmentation du nombre de mouvements, doit maintenant s'apprécier au regard des contraintes environnementales.

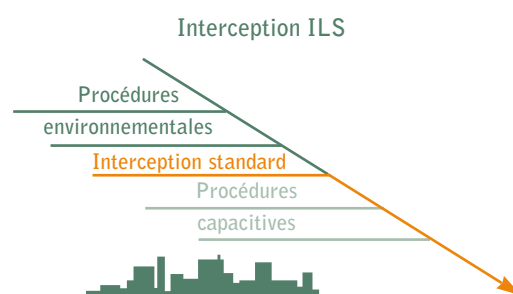
Pour limiter les nuisances sonores et éviter la dispersion des trajectoires, des règles opérationnelles particulières ont déjà été instituées sur certaines plates-formes : dans les phases d'arrivée ou de départ, des restrictions d'utilisations

de certaines trajectoires ou des obligations de suivi de trajectoire sont mises en œuvre et contrôlées.

Associée aux réseaux de mesure de bruit, la surveillance des trajectoires devient alors un outil garantissant que ces procédures sont respectées et que les infractions injustifiées sont sanctionnées.

L'ACNUSA recommande que :

- pour les neuf principaux aéroports, des procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores fassent l'objet d'arrêtés ministériels permettant le relevé des infractions et leur sanction éventuelle ;
- soit défini, par cet arrêté, le volume dans lequel l'écart entre la trajectoire réelle d'un avion et la procédure publiée est une déviation tolérable. En dehors de ce volume, la procédure n'est plus respectée et une sanction est encourue ;
- la formation des pilotes et des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne prenne mieux en compte les aspects environnementaux (priorité donnée aux procédures particulières, connaissance des secteurs urbanisés, etc.) ;
- les objectifs de protection des riverains soient prioritaires par rapport aux objectifs de capacité ;
- le ministre chargé de l'aviation civile fasse connaître les conséquences d'un relèvement généralisé de l'ensemble des trajectoires (décollage, en route, atterrissage) au dessus du territoire national.



INTERDICTION DES AVIONS LES BRUYANTS

Le volume 1 de l'annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale définit des niveaux de bruit maximaux en fonction des différentes catégories d'aéronefs et de leur masse au décollage.

Pour les avions de transport à réaction, les normes établies au début des années 1970 sont énoncées dans le chapitre 2 de l'annexe 16 ; remplacées par des normes plus sévères en 1977, elles constituent le chapitre 3 de cette annexe.

Les avions dits du chapitre 2

La directive 92/14/C.E.E du Conseil du 2 mars 1992 modifiée ¹¹, impose le retrait de ces avions dès qu'ils atteignent 25 ans d'âge. Le retrait complet doit être achevé au 1^{er} avril 2002.

Ce retrait s'applique aux avions à réaction subsoniques civils équipés de moteurs dont le taux de dilution est inférieur à 2. Il ne concerne pas les avions à hélices, les supersoniques, les avions militaires et les avions dont la masse maximale au décollage est inférieure à 34 000 kg ou comportant moins de 19 sièges passagers à l'exception de tout siège réservé à l'équipage.

Des dérogations à la période de 25 ans et pour une durée maximale de 3 ans peuvent être accordées par le ministre chargé de l'aviation civile, notamment pour tenir compte de la situation des pays en voie de développement.

Avant ce retrait complet et pour la période nocturne, des mesures ont été prises sur les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Le Bourget, Lyon-Saint-Exupéry, Toulouse-Blagnac

et Nice-Côte-d'Azur. Les avions du chapitre 2 sont interdits à l'atterrissage entre 23 h 30 et 6 h 15, au décollage entre 23 h 15 et 6 heures ¹².

Si des dérogations peuvent être accordées ou des exceptions justifiées (mission sanitaire ou humanitaire), les manquements sont relevés, analysés et peuvent faire l'objet de sanction sous forme d'amendes administratives ¹³.

En outre, sur Paris-Charles-de-Gaulle, des "quotas de bruit" limitent l'utilisation des avions du chapitre 2 ¹⁴. Sur Paris-Orly, le nombre de mouvements d'avions du chapitre 2 est plafonné ¹⁵.

Les avions avec atténuateur de bruit

Certains avions du chapitre 2 sont munis de dispositifs d'atténuateurs de bruit pour répondre aux normes du chapitre 3. Ils restent cependant plus bruyants que les appareils conçus après 1977.

Au niveau communautaire, des projets sont en cours pour empêcher que des appareils supplémentaires de conception ancienne viennent sur les aéroports européens.

Pour l'ACNUSA, il est rappelé que :

- entre 22 heures et 6 heures, tout survol engendrant un niveau sonore supérieur à 85 dB(A) en LAeq (1 s) encourt une sanction ;
- les infractions sont relevées en dehors des zones A et B des actuels plans d'exposition au bruit ;
- les infractions sont relevées sans distinction du chapitre de classification des avions.

¹¹ Modifiée par la directive 98/20/CE du conseil du 30 mars 1998 ; annexe modifiée par la directive 1999/28/CE de la commission du 21 avril 1999.

¹² Heure locale d'arrivée sur l'aire de stationnement ou heure locale de départ de l'aire de stationnement.

¹³ Voir chapitre 6 "Surveiller et sanctionner" page 47.

¹⁴ Arrêté du 18 juin 1998.

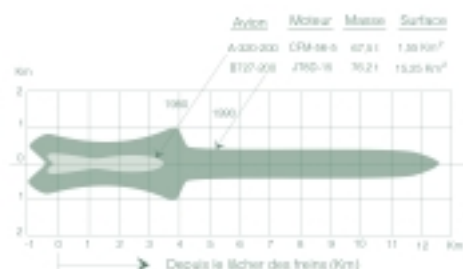
¹⁵ Arrêté du 29 septembre 1999.

RÉDUCTION À LA SOURCE

La réduction du bruit à la source est une nécessité pour le développement du transport aérien.

L'intégration des nouvelles technologies disponibles dans la conception des moteurs et des avions a permis, en trente ans, de réduire en moyenne d'un peu plus de 20 décibels le bruit des avions à réaction.

De nouveaux progrès résulteront des efforts entrepris dans deux domaines : la diminution du bruit moteur et la réduction du bruit aérodynamique.



La diminution du bruit moteur

Initialement source considérable de nuisances sonores sur les moteurs de génération précédente, le bruit de jet a été notablement diminué sur les moteurs subsoniques.

La réduction du bruit de la soufflante constitue aujourd'hui l'objectif prioritaire des recherches.

Les recherches dans le domaine des structures absorbantes se poursuivent et ont d'ores et déjà trouvé des applications.

Malheureusement, la recherche dans le domaine de la diminution du bruit moteur se limite principalement aux moteurs équipant les avions de plus de 100 places. Un investissement sur l'ensemble de la gamme des moteurs devrait être apporté.

La réduction du bruit aérodynamique

Le bruit aérodynamique est particulièrement notable lors des phases d'approche : les moteurs réduits, le train et les volets hypersustentateurs sortis.

Ce problème devra recevoir une attention particulière dans les années futures, dans la mesure où il apparaît désormais qu'en approche, le bruit aérodynamique est du même ordre de grandeur que le bruit moteur.



RÉGLEMENTER LES CONDITIONS D'EXPLOITATION

Actuellement, des arrêtés ministériels réglementent les conditions d'utilisation ou les restrictions d'usages des aéroports suivants : Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Toulouse-Blagnac, Nice-Côte-d'Azur, Lyon-Saint-Exupéry, ainsi que Le Bourget, Toussus-le Noble, Issy-les-Moulineaux et Cannes-Mandelieu.

Ces arrêtés ont des contenus variables, par exemple :

- interdiction des essais moteurs à Paris-Charles-de-Gaulle entre 22 h et 6 h, à Orly entre 23 h 15 et 6 h, à Nice entre 21 h et 6 h ;
- quota de bruit à Paris-Charles-de-Gaulle ;
- mesures spécifiques à Paris-Orly (interdiction d'atterrissage entre 23 h 30 et 6 h 15 et de décollage entre 23 h 15 et 6 h 00 et 250 000 créneaux horaires).

Un tableau en annexe résume le contenu des différents arrêtés pour les principaux aéroports concernés.

L'ACNUSA recommande que :

- **des arrêtés ministériels fixent, après avis de la commission consultative concernée, les conditions d'utilisation des plates-formes ; selon les situations locales, ils pourront régler les procédures particulières, les restrictions sur les essais moteurs, l'utilisation des inverseurs de poussée, etc. ;**
- **des formations et des réunions de coordination soient organisées pour les agents assermentés chargés du relevé des infractions¹⁶.**

¹⁶ Voir le chapitre 6 "Surveiller et sanctionner", page 47.

¹⁷ Articles L.147-1 à L.147-6 code de l'urbanisme.

¹⁸ Loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

L'indice psophique

Les niveaux sonores s'additionnent de façon logarithmique d'où l'apparente complexité de la formule.

L_i = niveau sonore max. en PndB du $i^{\text{ème}}$ avion de jour (6h-22h).

L_j = niveau sonore max. en PndB du $j^{\text{ème}}$ avion de nuit (22h-6h).

$32 = 10 \log 1440$
où 1440 = nombre de minutes par jour

Limiter le nombre de riverains directement soumis aux nuisances sonores au voisinage des aéroports est une politique publique mise en œuvre par :

- la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à la maîtrise de l'urbanisme au voisinage des aérodromes, avec notamment le plan d'exposition au bruit (PEB) ¹⁷ et la mise en place plus systématique de commissions consultatives de l'environnement ;
- la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, avec le plan de gêne sonore (PGS) et le dispositif d'aide aux riverains.

Les objectifs des deux lois sont différents puisque dans le premier texte il s'agit d'interdire ou de limiter la construction de logements, alors que dans le second, il s'agit d'aider les riverains qui subissent les nuisances.

En outre, il convient dès maintenant d'être exigeant pour tout ce qui concerne la construction de nouvelles plates-formes.

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

L'objet d'un PEB est de permettre un développement maîtrisé des communes avoisinantes sans exposer de nouvelles populations au bruit engendré par l'exploitation des aéroports.

Il n'est pas le reflet de la situation présente mais l'anticipation de la situation à l'horizon de 10/15 ans. Les prévisions de développement de l'activité aérienne, d'extension des infrastructures et des évolutions des procédures de circulation aérienne sont prises en compte dans son élaboration.

Élaboration d'un PEB

Préparé par une large consultation et notamment par une procédure spécifique d'enquête publique ¹⁸, le PEB est approuvé par arrêté préfectoral.

Sont pris en compte :

- le trafic moyen quotidien à l'horizon retenu (nombre de mouvements, types d'avion) ;
- la répartition en mouvements diurnes (6 h / 22h) et en mouvements nocturnes (22 h / 6 h) ;
- la répartition du trafic dans chacune des deux directions pour chaque piste ;
- les trajectoires réelles et celles envisagées à l'horizon retenu ;
- la répartition des mouvements sur ces trajectoires.

Le calcul, se fait en PNdB. On élabore ainsi un indice psophique (IP)¹ d'exposition au bruit :

$$IP = 10 \log \left(\sum_{i=1}^n 10^{\frac{L_i}{10}} + 10 \sum_{j=1}^p 10^{\frac{L_j}{10}} \right) - 32$$

Effets sur l'urbanisation

Le PEB comprend un rapport et une carte au 1/25 000 indiquant trois zones A, B, C selon les nuisances sonores auxquelles elles sont exposées.

La zone A, de bruit considéré comme fort par plus de 70 % des riverains, est à l'intérieur de la courbe isopsophique 96.

La zone B, de bruit considéré comme fort par 50 % des riverains, est comprise entre les courbes IP 96 et IP 89.

La zone C, de bruit modéré, est comprise entre la courbe 89 et une valeur de l'indice psophique choisie entre 84 et 72.

Par ailleurs, une disposition du texte, jamais mise en œuvre, prévoyait que, compte-tenu de la situation des aérodromes au regard de leur utilisation, formation aéronautique notamment, la limite extérieure de la zone C pouvait être fixée à l'intérieur d'une plage allant de la valeur IP 72 à la valeur IP 69.

Chaque zone correspond à des prescriptions particulières résumées dans le tableau ci-contre.

	Zone A IP ≥ 96	Zone B 96 > IP ≥ 89	Zone C 89 > IP ≥ (84 à 72) ¹	Zone D (84 à 72) > IP ≥ 69 ²
CONSTRUCTIONS NOUVELLES				
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	autorisés	autorisés	autorisés	
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	autorisés	autorisés	
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole	autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	autorisés	autorisés	Autorisées sous réserve
Immeubles collectifs à usage d'habitation	non autorisés	non autorisés	non autorisés	d'isolation acoustique
Habitat groupé (lotissement,...) parcs résidentiels de loisirs	non autorisés	non autorisés	non autorisés	
Maisons d'habitation individuelle	non autorisées	non autorisées	autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipement public et si n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil	
Constructions à usage industriel, commercial et agricole	admissibles si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente	conditions identiques à la zone A	conditions identiques à la zone A	
Équipements de superstructures nécessaires à l'activité aéroportuaire	autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs	conditions identiques à la zone A	autorisés	
Équipements publics	autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent être localisés ailleurs	conditions identiques à la zone A	conditions identiques à la zone A	
OPÉRATIONS DE RÉNOVATION DES QUARTIERS OU DE RÉHABILITATION DE L'HABITAT EXISTANT	autorisées sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil	conditions identiques à la zone A	autorisées à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores	
AMÉLIORATION ET EXTENSION MESURÉE OU RECONSTRUCTION DES CONSTRUCTIONS EXISTANTES	autorisée s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement	conditions identiques à la zone A	Idem A + autorisée à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores	
RENOUVELLEMENT URBAIN DES QUARTIERS OU VILLAGES EXISTANTS, OPÉRATION DE RÉHABILITATION ET DE RÉAMÉNAGEMENT URBAIN ³	non autorisés	non autorisés	autorisés si n'entraînent pas d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores	

¹ L'indice inférieur est fixé par le préfet.

² Indice retenu dans le projet de décret soumis pour avis à l'ACNUSA.

³ Article 36 de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, modifiant l'article L 147-5 du code de l'urbanisme.

Le certificat d'urbanisme doit signaler l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique. Le contrat de location d'un bien situé dans une des zones doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve le dit bien.

¹⁹ Article 6 de la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA.

²⁰ Les premiers PEB ont été élaborés sur la base de la directive d'aménagement national relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes, décret n° 77-1066 du 22 septembre 1977.

Les PEB en vigueur sur les principaux aéroports ont été approuvés aux dates suivantes :

- Bordeaux-Mérignac : 17 janvier 1986 ;
- Lyon-Saint-Exupéry : 21 décembre 1977 ;
- Marseille-Provence : 22 avril 1975 ;
- Nice-Côte-d'Azur : 5 avril 1976 ;
- Paris-Charles-de-Gaulle : 9 juin 1989 ;
- Paris-Orly : 3 septembre 1975 ;
- Strasbourg-Entzheim : 24 août 1983 ;
- Toulouse-Blagnac : 2 octobre 1989.

Actuellement à Toulouse, à Bâle-Mulhouse (en cours d'élaboration) et à Paris-Charles-de-Gaulle, la limite extérieure de la zone C a été fixée à IP 78 ; sur les autres plates-formes la valeur IP 84 a été retenue.

Le PEB de Paris-Charles-de-Gaulle est en révision pour fixer la limite extérieure de la zone C à l'indice psophique 73. Dans le cadre de la révision du PEB de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry, le préfet du Rhône a pris un arrêté d'anticipation fixant la limite extérieure de la zone C à IP 73.

Une zone D est maintenant obligatoire pour les neuf principaux aéroports ¹⁹. À l'intérieur de cette zone, les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique. Le projet de décret définissant la limite extérieure de la zone D – la courbe proposée est à IP 69 – a été transmis pour avis à l'Autorité.

Le PEB est annexé et transcrit dans le plan d'occupation des sols et autres documents d'urbanisme.

Champs d'application

Les aéroports devant être dotés d'un PEB sont ceux classés selon l'article R 222-5 du code de l'aviation civile en catégorie A, B et C ainsi que ceux inscrits dans une liste établie par les arrêtés du 28 mars 1988 et du 17 janvier

1994 des ministres chargés de la défense, de l'urbanisme, de l'aviation civile et de l'environnement.

Après avoir recueilli l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée, l'ACNUSA doit être consultée sur le projet d'arrêté du PEB des neuf aéroports principaux.

Situation actuelle

Depuis 1974, 190 PEB ont été approuvés ²⁰, la plupart l'ont été dans les années 1980. Seuls 16 ont fait l'objet d'une révision depuis leur élaboration.

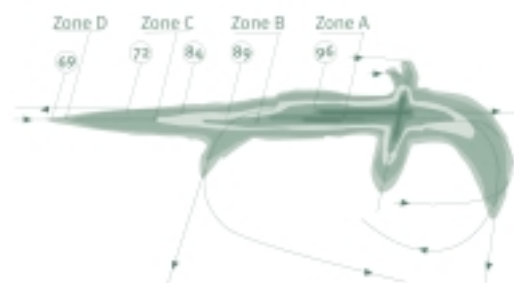
Alors qu'ils devraient refléter la situation sonore réelle actuelle, force est de constater que cela n'est pas le cas. Cette distorsion peut partiellement s'expliquer d'une part par les progrès spectaculaires de la technologie aéronautique, d'autre part par l'augmentation importante du trafic sur certaines plates-formes.

L'empreinte acoustique de certains PEB est soit minimisée, soit élargie par rapport à ce qu'elle devrait être au regard du trafic réel et de la topographie des pistes.

Le choix quasi général d'une limite extérieure de la zone C à l'IP 84 a permis le développement urbain et l'accroissement des populations : des lotissements, des immeubles ont été construits alors que les nuisances sonores existaient déjà ou sont arrivées très vite.

L'Autorité préconise un fort élargissement de la zone B pour empêcher l'urbanisation et un moindre élargissement de la zone C pour limiter toute augmentation significative des populations soumises aux nuisances sonores.

En outre, elle propose que la limite extérieure de la zone C ne soit plus modulable afin que les mesures de protection soient les mêmes, quel que soit l'aéroport concerné.



La définition par l'ACNUSA d'un indicateur de mesure du bruit exprimé en Lden conduit à proposer une nouvelle cartographie.

Les valeurs préconisées devront être les suivantes :

- Zone A, indice supérieur ou égal à 70 ;
- Zone B, indice inférieur à 70 et supérieur ou égal à 62 ;
- Zone C, indice inférieur à 62 et supérieur ou égal à 55 ;
- Zone D, indice inférieur à 55 et supérieur ou égal à 50.

Cependant pour Paris-Charles-de-Gaulle, la spécificité d'un trafic continu conduit à proposer de fixer la zone B à l'indice inférieur à 70 et supérieur ou égal à 58.

À titre de mesure transitoire et pour les neuf principaux aéroports, l'ACNUSA recommande que les préfets délimitent par anticipation et pour une durée maximale de deux ans, les dispositions suivantes :

- Zone C, limite extérieure à l'indice psophique supérieur ou égal à 78, sauf pour Paris-Charles-de-Gaulle et Lyon-Saint-Exupéry à l'indice psophique 73 ;
- Zone D, comprise entre la courbe IP 78 (ou IP 73 pour Paris-Charles-de-Gaulle et Lyon-Saint-Exupéry) et l'indice psophique supérieur ou égal à 69.

Les études menées sur trois aéroports ont montré que la valeur 78 de l'indice psophique correspond plus ou moins à la valeur Lden 55, et celle de l'IP 69 à la valeur Lden 50.

Par ailleurs, lors de l'élaboration du PEB, une attention particulière devra être portée aux communes dont une partie du territoire est dans une zone d'interdiction ou de restriction : il pourrait être préférable de l'inclure en totalité dans la zone la plus protectrice.

L'ACNUSA recommande la publication rapide du décret avec les nouveaux indices afin que la révision des plans d'exposition au bruit commence dès cette année.

Réexamen et révision

Pour éviter les distorsions engendrées par une situation figée durant vingt ans, un réexamen régulier du plan d'exposition au bruit devrait être réalisé en prenant en compte l'évolution du trafic et les projets de changements de trajectoires.

Les conclusions de ce réexamen devraient être débattues en commission consultative de l'environnement qui pourrait décider la mise en révision du plan.

Comme va le préconiser la directive européenne sur l'évaluation et la gestion du bruit ambiant, un réexamen et/ou une révision seront réalisés au minimum tous les cinq ans.

En effet, cette directive préconise l'élaboration d'une "carte de bruit stratégique" notamment dans les zones de bruit d'un grand aéroport c'est-à-dire un aéroport civil enregistrant plus de 50 000 mouvements par an, non compris les mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers.

Cette carte est réexaminée, voire révisée, tous les cinq ans à compter de la date d'élaboration ; elle sert à l'établissement d'un plan d'action lui-même révisé tous les cinq ans.

CONSTRUCTION DE NOUVELLES PLATES-FORMES

Concernant la situation des aéroports franciliens, des engagements gouvernementaux ont été pris :

- pour Orly, le plafonnement à 250 000 créneaux horaires annuels ;

²¹ Article 19-1 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992; décret n° 94-236 du 18 mars 1994, modifié par le décret n° 97-607 du 31 mai 1997.

²² Décret n° 98-335 du 30 avril 1998, désignant les préfets coordonnateurs pour l'établissement des PGS.

²³ Loi n° 98-1266 du 30 décembre 1998.

- pour Paris-Charles-de-Gaulle, la limite de 55 millions de passagers et le plafonnement du bruit par rapport à celui de 1997.

Les membres de l'ACNUSA pensent que ces engagements ne pourront être tous tenus. En effet, l'augmentation en 1999 du trafic en région parisienne est de plus de 5 millions de passagers. La prévision pour l'année 2000 est du même ordre.

Le report sur des plates-formes aéroportuaires situées en région est difficile car elles sont elles-mêmes confrontées à des problèmes d'insertion environnementale.

C'est pourquoi, dès le 4 juillet 2000, l'ACNUSA a estimé indispensable d'envisager la mise en service d'un nouvel aéroport destiné à absorber les évolutions à venir du trafic aérien à destination ou au départ de la région parisienne.

Il va de soi qu'une vigilance toute particulière devra être exercée par les pouvoirs publics pour éviter les problèmes rencontrés ailleurs du fait d'une urbanisation mal maîtrisée.

Quelques précautions sont indispensables pour toute nouvelle plate-forme où qu'elle soit : acquisitions foncières massives, inconstructibilité respectée, règles d'isolation phonique plus strictes que pour l'existant, intercommunalité organisée, réseaux de transports intégrés, etc. Cette recommandation vaut également si, au lieu de construire une nouvelle plate-forme, le choix était fait de développer 1 ou 2 plates-formes existantes.

PLAN DE GÊNE SONORE

Les riverains des neuf principaux aéroports peuvent bénéficier d'une aide pour les travaux d'insonorisation de leur logement. Afin de déterminer quels riverains pouvaient prétendre à cette aide, un plan de gêne sonore (PGS) devait

être élaboré pour les aéroports concernés ²¹.

Ce plan est établi sur la base du trafic estimé, des procédures de circulation aérienne applicables et des infrastructures qui seront en service dans l'année suivant la date de publication de l'arrêté approuvant le plan.

Il comporte trois zones :

- Zone I, indice supérieur ou égal à IP 96, où la gêne est très forte ;
- Zone II, indice inférieur à IP 96 et supérieur ou égal à IP 89, où la gêne est forte ;
- Zone III, indice inférieur à IP 89 et supérieur ou égal à IP 78, où la gêne est plus modérée.

Le plan est élaboré sous l'autorité du préfet ²², soumis pour avis aux conseils municipaux des communes concernées et à la commission d'aide aux riverains. Il est révisé à l'initiative du préfet. L'information des tiers se fait notamment par voie de consultation et d'affichage en mairie.

Les PGS actuels ont été approuvés entre 1994 et 1999.

Comme pour les plans d'exposition au bruit, la définition par l'ACNUSA d'un indicateur de gêne sonore en Lden va modifier la cartographie.

Les valeurs préconisées pour les zones I, II et III sont les mêmes que celles des zones A, B, C des nouveaux PEB.

Le choix des mêmes valeurs et la non modulation de la zone C dans les plans d'exposition au bruit devraient permettre une meilleure lisibilité des réglementations.

AIDE AUX RIVERAINS

Le chapitre II de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit a institué une taxe due par tout exploitant ou propriétaire d'aéronefs.



Cette taxe a été intégrée, par la loi de finances pour 1999²⁴, dans la taxe générale sur les activités polluantes qui alimente le budget général de l'État.

L'article 45 de cette loi précise notamment les coefficients de modulation en fonction de l'heure de décollage et du groupe acoustique, le coût à la tonne suivant le groupe de classement des aéroports.

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) reçoit une subvention remplaçant la taxe parafiscale antérieurement affectée. Avec ces crédits, elle contribue aux dépenses engagées par les riverains en vue de l'atténuation des nuisances sonores²⁵.

Versés principalement pour insonoriser tout ou partie des logements, des établissements d'enseignement ou des locaux sanitaires et sociaux, les crédits de l'ADEME peuvent – à titre exceptionnel – être utilisés pour acquérir, démolir ainsi que pour reloger les habitants ou réaménager les terrains.

Pour bénéficier d'une aide, un local doit :

- être situé en tout ou partie à l'intérieur du PGS de l'aéroport à la date de publication de ce plan ;
- être situé à l'extérieur du PEB de l'aéroport en vigueur à la date de la délivrance de l'autorisation de construire.

En règle générale pour l'insonorisation des logements, l'aide financière représente 80 % du montant des prestations réellement exécutées (travaux et études acoustiques préalables)²⁵.

Le montant de ces prestations ne peut dépasser un plafond fixé selon les caractéristiques et la zone où se trouve le logement.

Les commissions consultatives d'aide aux riverains sont consultées sur le plan de gêne sonore, sur le programme pluriannuel préparé

par l'ADEME et sur l'attribution des aides financières.

Depuis la loi créant l'ACNUSA et pour les neuf principaux aéroports, le comité permanent de la commission consultative de l'environnement constitue la commission consultative d'aide aux riverains. Le décret n° 2000-128 du 16 février 2000 en définit la composition et les règles de fonctionnement. Toutefois, les dispositions précédentes demeurent applicables jusqu'à l'expiration du mandat de leur président.

Les commissions existant depuis un certain temps ont donc pu se réunir malgré l'absence de l'arrêté des ministres chargés du budget, de l'environnement, de l'intérieur et de l'aviation civile désignant les représentants de l'État qui siègent désormais avec voix délibérative.

Outre d'éventuels problèmes juridiques, ce retard pénalise fortement les riverains de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac pour lequel la commission d'aide n'existait pas et ne peut être créée qu'en respectant les nouveaux textes.

L'ACNUSA s'étonne qu'il ne soit toujours pas paru et demande qu'il le soit dans les meilleurs délais.

Le recensement des bâtiments au voisinage des principaux aéroports a été décidé conjointement par la Mission Bruit du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement (pour les aéroports de Paris) et par l'ADEME (pour les sept autres aéroports). Il s'agit de dénombrer les logements individuels et collectifs ainsi que les établissements sanitaires, sociaux ou d'enseignement construits dans les trois zones des PGS avant la date d'antériorité.

Les études menées au printemps 2000 ne sont pas toutes terminées et nécessitent souvent un travail complémentaire sur les dates réelles de construction (règle de l'antériorité).

²⁴ Décret n° 99-457 du 1^{er} juin 1999 relatif aux modalités de contribution de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie aux dépenses engagées par les riverains des aéroports en vue de l'atténuation des nuisances sonores.

²⁵ Suivant les ressources des bénéficiaires, l'aide peut être de 90 % ou 100 %. Elle est de 100 % pour les établissements d'enseignement, sanitaires ou sociaux.

Sous réserve des précautions évoquées ci-dessus, les informations actuelles fournies par l'ADEME dénombrent 68 500 logements dont 89 % en zone III du plan de gêne sonore ainsi que pour Lyon, Marseille, Nice, Strasbourg et Mulhouse 34 bâtiments tertiaires.

Basée sur un coût moyen d'insonorisation de 37 100 F, tout type de logement confondu, le total de l'aide s'élèverait à 2,54 milliards de francs.

Le coût de l'insonorisation des bâtiments tertiaires sera calculé sur la base d'un prix en fonction du nombre de mètres carrés de plancher.

Bilan actuel

De 1995 à 2000, les différentes commissions consultatives d'aide aux riverains ont donné un avis favorable à 4 896 dossiers, représentant 8 397 locaux dont 4 162 maisons individuelles, pour un coût total de 371,4 millions de francs.

En 2000, les délégations régionales de l'ADEME se sont renforcées en effectif et équipées de logiciels de traitement des dossiers de demandes. Ceci permettra de traiter un volume plus important de dossiers et de réduire les délais d'attente.

L'ACNUSA recommande que le retard pris dans l'instruction des dossiers soit résorbé avant la fin de l'année 2001, afin d'instruire au plus vite les dossiers pour les locaux inclus dans les nouvelles zones préconisées.



L'ACNUSA a le pouvoir de prononcer une amende administrative à l'encontre de tout responsable d'un vol qui n'aurait pas respecté les mesures prises en vue de limiter les nuisances sonores générées par le transport aérien.

Il peut s'agir des restrictions permanentes ou temporaires relatives à certains types d'aéronefs, à l'exercice de certaines activités particulièrement bruyantes, aux procédures particulières de vol, aux essais moteurs au sol ou encore des valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser.

Les amendes peuvent atteindre 10 000 F (1 500 euros) pour une personne physique et 80 000 F (12 000 euros) pour une personne morale, au lieu de 50 000 F dans le dispositif antérieur.

BILAN DU DISPOSITIF ANTÉRIEUR

Ce pouvoir de sanction était exercé précédemment par le ministre chargé de l'aviation civile, sur proposition de la Commission Nationale de Prévention des Nuisances (CNPN)²⁶.

La commission, présidée par un membre de l'inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie, comprend des représentants de l'État, des personnalités qualifiées dans le domaine de l'aéronautique ou de l'environnement dont au moins une au titre des associations de riverains (12 membres titulaires et 24 suppléants).

En 1998, la CNPN a examiné 184 dossiers d'infraction, proposé 148 sanctions pour un montant cumulé d'amendes de 4 447 000 F.

De février 1999 à janvier 2000, la CNPN a examiné 1 250 dossiers, proposé 1 183 sanctions pour un montant cumulé de 20 330 000 F.

La mise en place de l'ACNUSA en février 2000 a entraîné des modifications de procédure et une moindre activité de la CNPN.

Ainsi, les procès-verbaux dressés avant la création de l'Autorité ont dû faire l'objet d'une nouvelle notification aux compagnies les informant des dispositions désormais applicables. Cette deuxième notification a réouvert le délai de réponse de la compagnie.

DISPOSITIF ACTUEL

Actuellement, neuf aéroports font l'objet d'un arrêté portant restriction d'usage visant à restreindre les nuisances sonores dans leur périmètre.

Sont concernés les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, Le Bourget, Orly, Toussus-le-Noble, Lyon-Saint-Exupéry, Nice-Côte-d'Azur, Toulouse-Blagnac ainsi que Cannes-Mandelieu et l'héliport d'Issy-les-Moulineaux.

Sur chacune de ces plates-formes, des fonctionnaires et agents assermentés consignent les infractions et adressent simultanément à l'ACNUSA et à la compagnie (ou à la personne physique) responsable le procès-verbal correspondant.

Les manquements sanctionnés concernent, selon l'arrêté : le non-respect du couvre-feu (au départ ou à l'arrivée), les déviations par rapport aux trajectoires imposées par les procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores, ou bien encore l'utilisation des inverseurs de poussée en dehors du cadre défini.

À compter de la notification de l'infraction, la compagnie dispose d'un délai d'un mois pour apporter tous les éléments pouvant justifier les faits qui lui sont reprochés.

À l'expiration de ce délai, l'ACNUSA saisit la commission qui devra, en retour, émettre une proposition de sanction ou de relaxe.

Cette proposition est émise sur la base d'un dossier établi par un rapporteur comprenant, outre le procès-verbal, les observations du contrevenant ainsi que tous documents aidant à

²⁶ Le décret n° 97-534 du 27 mai 1997 instituant des sanctions administratives en vue d'assurer la protection de l'environnement des aéroports et modifiant le code de l'aviation civile, reste applicable pour les infractions constatées avant le 12 juillet 1999. Décret n° 2000-126 du 16 février 2000 relatif à la commission nationale de prévention des nuisances et modifiant le code de l'aviation civile.

la compréhension des faits (relevés radars, transcriptions radio, données météorologiques...)

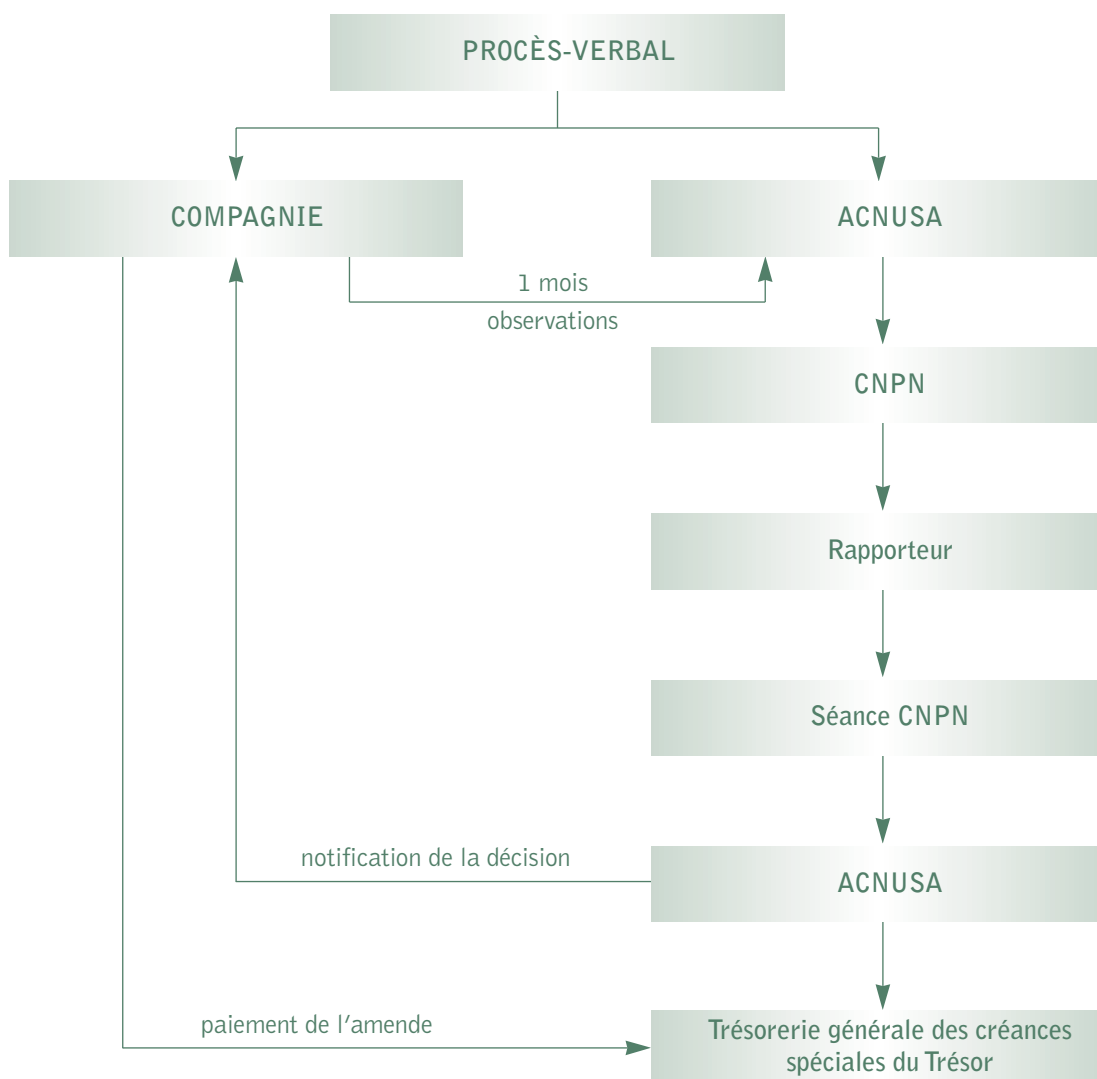
La commission délibère après avoir entendu le rapporteur et, le cas échéant, la personne concernée ou son représentant.

En dernier lieu, les membres de l'ACNUSA réunis en assemblée plénière, examinent les propositions faites par la CNPN ; ils peuvent suivre ces propositions, demander une nouvelle instruc-

tion ou prononcer une sanction différente en cas de désaccord.

En tout état de cause, la décision motivée est notifiée à la compagnie.

Dans l'hypothèse où une sanction est prononcée, l'ACNUSA transmet le dossier de recouvrement à la Trésorerie générale des créances spéciales du Trésor qui assurera le recouvrement effectif des sommes indiquées.





AMÉLIORATIONS PROPOSÉES

Les relevés des infractions et des amendes administratives prononcées sont des éléments d'information attendus par les riverains.

Apurement des dossiers de 1999

329 dossiers sont en instance dont 86 infractions relevées en 1999 qui risquent de ne pas être sanctionnées car la loi interdit de sanctionner plus de deux ans après la notification de l'infraction.

Il y a actuellement 10 rapporteurs devant la CNPN qui se réunit et traite de 25 à 30 dossiers une fois par mois.

Pour 2001, l'ACNUSA recommande que :

- le nombre de rapporteurs soit augmenté ;
- la CNPN puisse se réunir deux jours par mois ;
- soit étudiée la possibilité de rétribuer les associations au prorata du temps passé par leurs membres ou d'indemniser les personnalités représentant ces associations.

Sanctions nouvelles

L'ACNUSA a défini un nouvel indice prenant mieux en compte la gêne ressentie par les riverains : l'indice événementiel de nuit.

Elle recommande que sur les neuf principaux aéroports, des arrêtés sur les conditions d'utilisation des plates-formes soient pris afin notamment de s'assurer du respect des procédures particulières (altitudes, trajectoires, etc.).

Compte-tenu des délais de mise au point des textes réglementaires, c'est vers la fin de l'année 2001 ou au début de 2002 que ces sanctions d'un type nouveau entreront en vigueur.

Afin d'éviter distorsion et contentieux, il convient d'anticiper et de réaliser les actions détaillées ci-dessous.

L'ACNUSA recommande que :

- les fonctionnaires et agents assermentés soient plus nombreux ;
- une formation spécifique soit organisée notamment pour des pratiques homogènes dans les constatations d'infraction ;
- ces agents soient réunis, au moins une fois par an, afin de permettre des échanges d'expérience et une cohérence dans les constatations.

BILAN CHIFFRÉ

Il s'agit d'un bilan qui va de juin 2000 à janvier 2001.

390 dossiers ont été examinés, le montant des amendes proposées a été de 6 636 000 F.

Les tableaux en annexe donnent le bilan par aéroport et par type de sanctions.

RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS

CHOISIR UN INDICE DE PLANIFICATION

L'ACNUSA recommande l'utilisation du Lden. La définition par l'Autorité d'un indicateur de mesure du bruit exprimé en Lden conduit à proposer une nouvelle cartographie. Les valeurs préconisées devront être les suivantes :

- Zone A, indice supérieur ou égal à 70 ;
- Zone B, indice inférieur à 70 et supérieur ou égal à 62 ;
- Zone C, indice inférieur à 62 et supérieur ou égal à 55 ;
- Zone D, indice inférieur à 55 et supérieur ou égal à 50.

Cependant pour Paris-Charles-de-Gaulle, la spécificité d'un trafic continu conduit à proposer de fixer la zone B à l'inférieur à 70 et supérieur ou égal à 58.

À titre de mesure transitoire et pour les neuf principaux aéroports, l'ACNUSA recommande que les préfets délimitent par anticipation et pour une durée maximale de deux ans, les dispositions suivantes :

- Zone C, limite extérieure à l'indice psophique supérieur ou égal à 78, sauf pour Paris-Charles-de-Gaulle et Lyon-Saint-Exupéry à l'indice psophique 73 ;
- Zone D, comprise entre la courbe IP 78 (ou IP 73 pour Paris-Charles-de-Gaulle et Lyon-Saint-Exupéry) et l'indice psophique supérieur ou égal à 69.

L'ACNUSA recommande la publication rapide du décret avec les nouveaux indices afin que la révision des plans d'exposition au bruit commence dès cette année.

DÉFINIR UN INDICE ÉVÉNEMENTIEL

- Entre 22 heures et 6 heures, tout survol engendrant un niveau sonore supérieur à

85 dB(A) mesuré en LAeq (1s) fera l'objet d'un procès-verbal et sera éventuellement sanctionné ;

- Les infractions sont relevées en dehors des zones A et B des actuels plans d'exposition au bruit ;
- Les infractions sont relevées sans distinction du chapitre de classification des avions.

RESTAURER LE DIALOGUE : LES CCE

- Renouvellement des commissions consultatives de l'environnement, pour les neuf principaux aéroports, dès le deuxième trimestre de l'année 2001 ;
- Elles se réunissent au moins deux fois dans l'année ;
- Publication de l'arrêté interministériel relatif à la désignation des représentants de l'administration et du gestionnaire siégeant dans la commission d'aide aux riverains dès le deuxième trimestre de cette année ;
- Réunion des agents des ministères de l'intérieur, de l'environnement et de l'équipement afin de permettre des échanges d'expérience, une cohérence dans la diffusion des informations et l'animation de ces instances.

SURVOLER SANS GÊNER

- Pour les neuf principaux aéroports, des procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores devront faire l'objet d'arrêtés ministériels permettant le relevé des infractions et leur sanction éventuelle ;
- Meilleure prise en compte des aspects environnementaux (priorité donnée aux procédures particulières, connaissance des secteurs urbanisés, etc.) lors de la formation des pilotes et des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ;

- La priorité environnementale devra clairement être définie quitte à réduire les objectifs de capacité ;
- Le ministre chargé de l'aviation civile fera connaître les conséquences d'un relèvement généralisé de l'ensemble des trajectoires (décollage, en route, atterrissage) au dessus du territoire national.

RÉGLEMENTER LES CONDITIONS D'EXPLOITATION

- Des arrêtés ministériels devront fixer, après avis de la commission consultative concernée, les conditions d'utilisation des plates-formes ; selon les situations locales, ils pourront réglementer les procédures particulières, les restrictions sur les essais moteur, l'utilisation des inverseurs de poussée, etc. ;
- Des formations et des réunions de coordination devront être organisées pour les agents assermentés chargés du relevé des infractions.

NOUVELLES PLATES-FORMES

Il va de soi qu'une vigilance toute particulière devra être exercée par les pouvoirs publics pour éviter les problèmes rencontrés ailleurs du fait d'une urbanisation mal maîtrisée.

Quelques précautions sont indispensables pour toute nouvelle plate-forme où qu'elle soit : acquisitions foncières massives, inconstructibilité respectée, règles d'isolation phonique plus strictes que pour l'existant, intercommunalité organisée, réseaux de transports intégrés, etc.

Cette recommandation vaut également si, au lieu de construire une nouvelle plate-forme, le choix était fait de développer 1 ou 2 plates-formes existantes.

AIDER À L'INSONORISATION

Comme pour les plans d'exposition au bruit (PEB), la définition par l'ACNUSA d'un indicateur de gêne sonore en L_{den} va modifier la cartographie des plans de gêne sonore (PGS). Les valeurs préconisées pour les zones I, II et III seront les mêmes que celles des zones A, B, C des nouveaux PEB.

L'ACNUSA recommande que l'arrêté interministériel désignant les représentants de l'État siégeant avec voix délibérative, paraisse le plus tôt possible.

L'Autorité recommande que le retard pris dans l'instruction des dossiers soit résorbé avant la fin de l'année 2001, afin d'instruire au plus vite les dossiers pour les locaux inclus dans les nouvelles zones préconisées.

SURVEILLER ET SANCTIONNER

Pour 2001 :

- Le nombre de rapporteurs de la commission nationale de prévention des nuisances doit être augmenté ;
- La CNPN se réunira deux jours par mois ;
- La possibilité de rétribuer les associations au prorata du temps passé par leurs membres ou d'indemniser les personnalités représentant ces associations devra être étudiée.

Pour tenir compte des sanctions nouvelles :

- Les fonctionnaires et agents assermentés devront être plus nombreux ;
- Une formation spécifique devra être organisée notamment pour des pratiques homogènes dans les constatations d'infraction ;
- Ces agents seront réunis, au moins une fois par an, afin de permettre des échanges d'expérience et une cohérence dans les constatations.

**LOI N° 99-588 DU 12 JUILLET 1999
PORTANT CRÉATION DE L'AUTORITÉ DE
CONTRÔLE DES NUISANCES SONORES
AÉROPORTUAIRES (1)
NOR : EQUX9800146L**

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,
Le Président de la République promulgue la loi dont
la teneur suit :

Article 1^{er}

Il est ajouté, dans le titre II du livre II du code de
l'aviation civile (première partie : Législative), un
chapitre VII ainsi rédigé :

« Chapitre VII

« Environnement des aérodromes

« Art. L. 227-1. - Il est institué, dans les six mois à
compter de la promulgation de la loi no 99-588 du
12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de
contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, une
autorité administrative indépendante dénommée
"Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires", composée de huit membres nommés en raison de leur compétence dans les domaines économique, juridique ou technique ou de leur connaissance en matière d'environnement, de santé humaine ou de transport aérien :

« 1° Un président nommé par décret pris en conseil
des ministres ; celui-ci exerce ses fonctions à plein
temps ;

« 2° Deux membres respectivement désignés par le
président de l'Assemblée nationale et par le président
du Sénat ;

« 3° Cinq membres, nommés par décret en conseil
des ministres, respectivement compétents en matière :

« - d'acoustique, sur proposition du ministre chargé
de l'environnement ;

« - de gêne sonore, sur proposition du ministre
chargé de l'environnement ;

« - de santé humaine, sur proposition du ministre
chargé de la santé ;

« - d'aéronautique, sur proposition du ministre
chargé de l'aviation civile ;

« - de navigation aérienne, sur proposition du
ministre chargé de l'aviation civile.

« Le mandat des membres de l'autorité est de six
ans. Il n'est pas révocable.

« Pour assurer un renouvellement par moitié de l'au-
torité, quatre membres sont nommés tous les trois ans.

« Sauf démission, il ne peut être mis fin aux fonc-
tions de membre qu'en cas d'empêchement constaté
par l'autorité dans des conditions qu'elle définit.

« Tout membre exerçant une activité ou détenant
un mandat, un emploi ou des intérêts incompatibles
avec sa fonction est déclaré démissionnaire d'office,
après consultation de l'autorité, selon les formes
requis pour sa nomination.

« Si, en cours de mandat, le président ou un membre
de l'autorité cesse d'exercer ses fonctions, le mandat de
son successeur est limité à la période restant à courir.
Ce successeur est nommé dans un délai de deux mois.

« Le mandat des membres de l'autorité n'est pas
renouvelable. Toutefois, cette règle n'est pas appli-
cable aux membres dont le mandat, en application de
l'alinéa ci-dessus, n'a pas excédé deux ans.

« Pour la constitution initiale de l'autorité, le pré-
sident est nommé pour six ans. Les mandats de l'un
des deux membres mentionnés au 2o et de trois des
cinq membres mentionnés au 3o sont fixés à trois ans.
La détermination des sièges correspondants se fait
par tirage au sort postérieurement à la désignation
de leurs titulaires.

« Les membres de l'autorité ne peuvent être nom-
més au-delà de l'âge de soixante-cinq ans.

« L'autorité ne peut délibérer que si quatre au
moins de ses membres sont présents. Si elle n'a pu
délibérer, une réunion doit se tenir dans un délai maxi-
mum d'un mois. Elle délibère à la majorité des
membres présents. En cas de partage égal des voix,
celle du président est prépondérante.

« Les fonctions de président sont rémunérées et les
fonctions de membre de l'autorité sont indemnisées

dans des conditions fixées par arrêté interministériel.

« Art. L. 227-2. - La qualité de membre de l'autorité est incompatible avec l'exercice de toute activité professionnelle publique ou privée et de toute responsabilité associative, donnant à son titulaire un intérêt direct ou indirect à l'activité des aéroports. Elle est également incompatible avec l'exercice de tout mandat électif, ainsi qu'avec la détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise des secteurs aéronautique ou aéroportuaire.

« Art. L. 227-3. - L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires émet, à son initiative ou sur saisine du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre chargé de l'urbanisme et du logement ou du ministre chargé de l'environnement ou d'une commission consultative de l'environnement mentionnée à l'article 2 de la loi no 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes ou d'une association concernée par l'environnement sonore aéroportuaire, des recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit et notamment à la définition d'indicateurs de mesure adéquats, à l'évaluation de la gêne sonore, à la maîtrise des nuisances sonores du transport aérien et de l'activité aéroportuaire, et à la limitation de leur impact sur l'environnement, en particulier par les procédures de moindre bruit pour le décollage et l'atterrissage. L'autorité prend connaissance des informations et propositions émises par l'ensemble des parties concernées par le bruit lié aux aérodromes et aux trajectoires de départ, d'attente et d'approche.

« Elle est habilitée à saisir l'autorité administrative compétente de tout manquement aux règles fixées pour la protection de l'environnement sonore des aérodromes, passible d'une sanction administrative.

« Art. L. 227-4. - Sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires pro-

nonce une amende administrative à l'encontre :

« - soit de la personne physique ou morale exerçant une activité de transport aérien public au sens du premier alinéa de l'article L. 330-1,

« - soit de la personne physique ou morale au profit de laquelle est exercée une activité de transport aérien au sens de l'article L. 310-1,

« - soit de la personne physique ou morale exerçant une activité aérienne, rémunérée ou non, autre que celles visées à l'article L. 310-1 et au premier alinéa de l'article L. 330-1,

« - soit du frétteur dans le cas visé à l'article L. 323-1,

« dont l'aéronef ne respecte pas les mesures prises par le ministre chargé de l'aviation civile sur un aérodrome fixant :

« - des restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de la classification acoustique, de leur capacité en sièges ou de leur masse maximale certifiée au décollage ;

« - des restrictions permanentes ou temporaires apportées à l'exercice de certaines activités en raison des nuisances sonores qu'elles occasionnent ;

« - des procédures particulières de décollage ou d'atterrissage en vue de limiter les nuisances sonores engendrées par ces phases de vol ;

« - des règles relatives aux essais moteurs ;

« - des valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser.

« Les manquements à ces mesures sont constatés par les fonctionnaires et agents visés à l'article L. 150-13. Ces manquements font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que le montant de l'amende encourue, sont notifiés à la personne concernée et communiqués à l'autorité.

« La personne concernée est invitée à présenter ses observations à l'autorité dans un délai d'un mois à compter de cette notification.

« À l'expiration du délai d'un mois mentionné à l'alinéa précédent, l'autorité saisit la commission pour que celle-ci lui fasse une proposition sur les

suites à donner à l'affaire et, le cas échéant, sur le montant de l'amende à prononcer. Cette proposition est adoptée à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président de la commission est prépondérante.

« Durant la procédure suivie devant l'autorité et la commission, la personne concernée doit avoir connaissance de l'ensemble des éléments de son dossier. Elle doit pouvoir être entendue par la commission avant que celle-ci ne se prononce sur son cas et se faire représenter ou assister par la personne de son choix.

« Les amendes administratives sont prononcées par l'autorité et ne peuvent excéder, par manquement constaté, un montant de 10 000 F pour une personne physique et de 80 000 F pour une personne morale. Elles font l'objet d'une décision motivée notifiée à la personne concernée. Elles sont recouvrées comme les créances de l'État étrangères à l'impôt et au domaine. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction. Aucune amende ne peut être prononcée plus de deux ans après la constatation d'un manquement.

« Les membres de la Commission nationale de prévention des nuisances sont nommés par le ministre chargé de l'aviation civile et comprennent, outre un président choisi parmi les personnes représentant l'État, des personnalités qualifiées dans les domaines de l'aéronautique et de l'environnement. Un décret en Conseil d'État fixe le nombre de membres titulaires et suppléants de la commission, ainsi que ses règles de fonctionnement.

« Art. L. 227-5. - Pour les aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires :

« 1° Définit :

« - les indicateurs de mesure du bruit et de la gêne sonore ;

« - les prescriptions techniques applicables, en conformité avec les normes internationales, aux dis-

positifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires ;

« - les prescriptions concernant le nombre et l'emplacement des stations de mesure de bruit pour chacun de ces aérodromes ;

« - les prescriptions d'exploitation du réseau de stations.

« Ces indicateurs et prescriptions sont, après homologation par arrêté des ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile, publiés au Journal officiel de la République française. La mise en place, l'entretien et le renouvellement de ces stations sont assurés par l'exploitant de l'aérodrome ;

« 2° S'assure du respect de ces prescriptions par l'exploitant de l'aérodrome. En cas de manquement, l'autorité met l'exploitant de l'aérodrome en demeure de respecter les obligations qui lui sont imposées en vertu du 1° du présent article dans un délai qu'elle fixe et qui ne peut être supérieur à un an. Si à l'expiration de ce délai elle constate que l'exploitant ne s'est pas conformé à la mise en demeure qui lui a été adressée, elle fait procéder elle-même aux travaux et réalisations nécessaires. Ces travaux sont effectués aux frais et sous la responsabilité de l'exploitant ;

« 3° Etablit un programme de diffusion auprès du public, ou de toute personne physique ou morale qui en fait la demande, des informations sur le bruit dû au transport aérien et à l'activité aéroportuaire, et en particulier des enregistrements qui proviennent des réseaux de mesure de bruit et des données relatives aux sanctions infligées en vertu de l'article L. 227-4 et veille à la mise en œuvre de ce programme ;

« 4° S'assure, le cas échéant, de la fiabilité des conditions dans lesquelles ces informations ont été recueillies auprès des exploitants d'aérodromes, des transporteurs aériens et des services de l'État concernés ;

« 5° S'assure des conditions dans lesquelles les personnes ont accès aux informations relatives aux plans d'exposition au bruit et aux plans de gêne sonore et émet des recommandations pour améliorer l'accès à ces informations ;

« 6° Est consultée sur le projet de plan de gêne sonore visé au II de l'article 19 de la loi no 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et sur le projet de plan d'exposition au bruit et recommande leur révision quand elle l'estime nécessaire ;

« 7° Est consultée sur les projets de textes réglementaires fixant pour les aérodromes concernés les mesures visant à assurer la protection de leur environnement sonore, notamment les valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser, et sur les projets d'élaboration ou de modification des procédures de départ, d'attente et d'approche aux instruments des mêmes aérodromes ;

« 8° Contrôle, à son initiative ou sur saisine de la commission consultative de l'environnement mentionnée à l'article 2 de la loi no 85-696 du 11 juillet 1985 précitée, le respect des engagements pris par les différentes parties intéressées à l'exploitation de l'aérodrome en vue d'assurer la maîtrise des nuisances sonores liées à cette exploitation. Elle rend publics les résultats de ce contrôle ;

« 9° Peut être saisie, en cas de désaccord sur l'exécution des engagements visés au 8°, d'une demande de médiation par l'une ou l'autre des parties, par la commission consultative de l'environnement mentionnée ci-dessus, par le ministre chargé de l'aviation civile ou par le ministre chargé de l'environnement.

« Art. L. 227-6. - Pour l'exercice de ses missions visées au premier alinéa de l'article L. 227-3 et à l'article L. 227-5, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires peut charger un ou plusieurs de ses membres ou de ses agents, ou des experts qu'elle aura mandatés, de procéder à des vérifications sur place ou de se faire communiquer tous renseignements et documents utiles à ses missions.

« Les autorités publiques, les agents publics, les exploitants d'aérodromes et les transporteurs aériens ne peuvent s'opposer à l'action de l'autorité pour quelque motif que ce soit et doivent prendre toutes mesures utiles pour la faciliter.

« Art. L. 227-7. - L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires établit chaque année un rapport rendant compte de son activité. Ce rapport est remis au Gouvernement et au Parlement. Il est rendu public.

« L'autorité peut suggérer dans ce rapport toute modification législative ou réglementaire que lui paraissent appeler notamment les évolutions techniques et l'approfondissement des connaissances en matière de santé humaine.

« Art. L. 227-8. - Les crédits nécessaires au fonctionnement de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires sont inscrits au budget général de l'État sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile.

« Les dispositions de la loi du 10 août 1922 relative à l'organisation du contrôle des dépenses engagées ne sont pas applicables à leur gestion.

« Le président de l'autorité est ordonnateur des dépenses. Il présente les comptes de l'autorité au contrôle de la Cour des comptes.

« Art. L. 227-9. - L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires dispose de services qui sont placés sous l'autorité de son président.

« L'autorité établit son règlement intérieur.

« L'autorité peut employer des fonctionnaires en position de détachement dans les mêmes conditions que le ministère chargé de l'aviation civile. Elle peut recruter des agents contractuels.

« Les personnels des services de l'autorité sont tenus au secret professionnel pour les faits, actes et renseignements dont ils ont pu avoir connaissance en raison de leurs fonctions. »

Article 2

I. - L'article 2 de la loi no 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

« La création est de droit, également, pour les aérodromes mentionnés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes. » ;

2° Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :

« La commission est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur les zones affectées par le bruit. Elle peut également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions. Lorsque l'un des aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes est concerné, ces recommandations sont transmises à l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires. La commission consultative de l'environnement coordonne, le cas échéant, la rédaction des documents écrits qui formalisent les engagements pris par les différentes parties intéressées à l'exploitation de l'aérodrome en vue d'assurer la maîtrise des nuisances sonores liées à cette exploitation. » ;

3° Il est inséré, après le deuxième alinéa, huit alinéas ainsi rédigés :

« Notamment pour les chartes de qualité de l'environnement sonore, elle assure le suivi de leur mise en œuvre. Elle peut saisir l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires de toute question relative au respect de ces chartes et de toute demande d'étude ou d'expertise.

« Les avis de la commission sont motivés et détaillent la position de chacun de ses membres : ils sont rendus publics.

« Pour les aérodromes mentionnés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, la commission établit un rapport annuel rendant compte de son activité : ce rapport est rendu public.

« Les moyens de fonctionnement de la commission sont mis à sa disposition par l'exploitant de l'aérodrome.

« La commission se réunit au moins une fois par an. Sa réunion est de droit lorsque le tiers de ses membres en fait la demande ou le comité permanent.

« La commission peut créer en son sein un comité permanent représentatif de sa propre composition et

qui exerce les compétences prévues au deuxième alinéa du présent article. La création de ce comité permanent est de droit pour les commissions consultatives de l'environnement des aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes.

« La commission ou son comité permanent entend à sa demande toute personne concernée par les nuisances sonores résultant des trajectoires de départ, d'attente et d'approche, qui ne serait pas représentée au sein de la commission consultative de l'environnement.

« Le comité permanent constitue la commission consultative mentionnée au II de l'article 19 de la loi no 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. Toutefois, lorsque le comité permanent siège en cette qualité, les représentants de l'État et du gestionnaire d'aérodrome assistent avec voix délibérative à ses réunions, conformément à l'article 19 de la loi no 92-1444 du 31 décembre 1992 précitée. Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie, de l'aviation civile et de l'environnement détermine les modalités d'application et la date de mise en œuvre de cet alinéa, qui entre en vigueur, pour chaque commission, à la fin de son mandat en cours à la date de promulgation de la loi no 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires. » ;

4° Les troisième à neuvième alinéas sont remplacés par cinq alinéas ainsi rédigés :

« Cette commission comprend :

« - pour un tiers de ses membres, des représentants des professions aéronautiques ;

« - pour un tiers, des représentants des collectivités locales intéressées ;

« - pour un tiers, des représentants des associations de riverains de l'aérodrome et des associations de protection de l'environnement et du cadre de vie concernées par l'environnement aéroportuaire.

« Elle est présidée par le représentant de l'État. Les représentants des administrations intéressées assistent à ses réunions. »

II. - Le troisième alinéa du II de l'article 19 de la loi no 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit est ainsi rédigé :

« La composition et les règles de fonctionnement de cette commission sont définies par décret en Conseil d'État ; toutefois, les dispositions applicables à la composition et aux règles de fonctionnement des commissions existantes, instituées en application du présent article, demeurent applicables jusqu'à l'expiration du mandat de leur président. »

III. - Un décret en Conseil d'État détermine les modalités d'application du présent article.

Article 3

Le premier alinéa de l'article 7 de la loi no 92-1444 du 31 décembre 1992 précitée est ainsi rédigé :

« En vue de limiter les nuisances résultant du trafic d'hélicoptères dans les zones à forte densité de population, il est interdit d'effectuer des vols d'entraînement au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones ainsi que, au-dessus des mêmes zones, des vols touristiques circulaires sans escale ou avec escale de moins d'une heure. Un décret en Conseil d'État détermine les limitations que peut fixer le ministre chargé de l'aviation civile au trafic d'hélicoptère au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones ou au-dessus de ces zones, en termes notamment de nombre de mouvements, de plages horaires, de répartition des survols dans le temps, de niveau sonore, de type d'appareils ou de procédures de décollage ou d'atterrissage. »

Article 4

Le premier alinéa de l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Pour l'application des prescriptions édictées par le présent chapitre, un plan d'exposition au bruit est établi pour chacun des aérodromes mentionnés à l'article L. 147-2. Ce plan est établi par l'autorité administrative, après consultation :

« - des communes intéressées ;

« - de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires pour les aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, qui recueille au préalable l'avis de la commission consultative de l'environnement concernée ;

« - de la commission consultative de l'environnement concernée, lorsqu'elle existe, pour les autres aérodromes. »

Article 5

Le cinquième alinéa de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme est complété par les mots : « , ainsi que des constructions d'immeubles collectifs à usage d'habitation si elles s'accompagnent d'une réduction équivalente, dans un délai n'excédant pas un an, de la capacité d'accueil d'habitants dans des constructions existantes situées dans la même zone ».

Article 6

L'article L. 147-5 du code de l'urbanisme est complété par un 4o ainsi rédigé :

« 4° Les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter une zone D à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L. 147-6. La délimitation d'une zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes.

« Le contrat de location d'immeuble à usage d'habitation ayant pour objet un bien immobilier situé dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit comporte une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ledit bien. »

Article 7

Il est inséré, après l'article L. 147-6 du code de l'urbanisme, deux articles L. 147-7 et L. 147-8 ainsi rédigés :

« Art. L. 147-7. - À compter de la décision d'élaborer ou de réviser un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative peut, par arrêté, délimiter les

territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de deux ans, les dispositions de l'article L. 147-5 concernant les zones C et D.

« Art. L. 147-8. - Un décret en Conseil d'État fixe, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent chapitre. »

La présente loi sera exécutée comme loi de l'État.

Fait à Paris, le 12 juillet 1999.

JACQUES CHIRAC

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

LIONEL JOSPIN

La ministre de l'emploi et de la solidarité,

MARTINE AUBRY

Le ministre de l'économie,
des finances et de l'industrie,

DOMINIQUE STRAUSS-KAHN

Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement,

JEAN-CLAUDE GAYSSOT

La ministre de l'aménagement du territoire
et de l'environnement,

DOMINIQUE VOYNET

Le ministre de la fonction publique,
de la réforme de l'État et de la décentralisation,

EMILE ZUCCARELLI

Le secrétaire d'État au budget,

CHRISTIAN SAUTTER

Le secrétaire d'État au logement,

LOUIS BESSON

(1) Travaux préparatoires : loi n° 99-588.

Sénat :

Projet de loi n° 8 (1998-1999) ;

Rapport de M. Jean-François Le Grand, au nom de la commission des affaires économiques, n° 204 (1998-1999) ;

Discussion et adoption le 16 février 1999.

Assemblée nationale :

Projet de loi, modifié par le Sénat, n° 1399 ;

Rapport de M. Jean-Pierre Blazy, au nom de la commission de la production, n° 1502 ;

Discussion et adoption le 12 mai 1999.

Sénat :

Projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, n° 358 (1998-1999) ;

Rapport de M. Jean-François Le Grand, au nom de la commission des affaires économiques, n° 430 (1998-1999) ;

Discussion et adoption le 22 juin 1999 (TA n° 156).

Assemblée nationale :

Projet de loi, adopté avec modifications par le Sénat en deuxième lecture, n° 1729 ;

Rapport de M. Jean-Pierre Blazy, au nom de la commission de la production, n° 1739 ;

Discussion et adoption (procédure simplifiée) le 29 juin 1999.

**DÉCRET DU 9 FÉVRIER 2000 PORTANT
NOMINATION DU PRÉSIDENT ET DE
MEMBRES DE L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE
DES NUISANCES SONORES AÉROPORTUAIRES**
NOR : EQUM0000010D

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre
de l'équipement, des transports et du logement,

Vu l'article 13 de la Constitution ;

Vu la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant créa-
tion de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores
aéroportuaires, et notamment son article 1^{er} ;

Vu les propositions faites par le ministre de l'équi-
pement, des transports et du logement, la ministre de
l'aménagement du territoire et de l'environnement et
la secrétaire d'État à la santé et à l'action sociale,
relatives à la nomination des membres de l'Autorité
de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires ;

Le conseil des ministres entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. - M. Leron (Roger) est nommé président de
l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.

Art. 2. - Sont nommés membres de l'Autorité de
contrôle des nuisances sonores aéroportuaires :

Sur proposition du ministre chargé de l'environne-
ment

M. Azais (Claude), maître de conférences hors
classe au laboratoire d'acoustique, de métrologie et
d'instrumentation à l'université Paul-Sabatier de Tou-
louse, compétent en matière d'acoustique.

M. Lamure (Claude), ingénieur général des ponts
et chaussées, compétent en matière de gêne sonore.

Sur proposition du ministre chargé de la santé

M. Muzet (Alain), directeur de recherches au
centre d'études de physiologie appliquée du Centre
national de la recherche scientifique, compétent en
matière de santé humaine.

Sur proposition du ministre chargé de l'aviation
civile

M. Costantini (Claude), ingénieur général de l'avia-
tion civile, compétent en matière d'aéronautique.

M. Villain (Georges), ancien pilote inspecteur à
l'Organisme de contrôle en vol, compétent en matière
de navigation aérienne.

Art. 3. - Le Premier ministre, la ministre de l'em-
ploi et de la solidarité, le ministre de l'équipement,
des transports et du logement, la ministre de l'amé-
nagement du territoire et de l'environnement et la
secrétaire d'État à la santé et à l'action sociale sont
chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution
du présent décret, qui sera publié au Journal officiel
de la République française.

Fait à Paris, le 9 février 2000.

JACQUES CHIRAC

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

LIONEL JOSPIN

Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement,

JEAN-CLAUDE GAYSSOT

La ministre de l'emploi et de la solidarité,

MARTINE AUBRY

La ministre de l'aménagement du territoire
et de l'environnement,

DOMINIQUE VOYNET

La secrétaire d'État à la santé

et à l'action sociale,

DOMINIQUE GILLOT

AVIS RELATIF À LA DÉSIGNATION DE MEMBRES DE L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES SONORES AÉROPORTUAIRES

En application de l'article 1er de la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires, deux membres composant cette autorité sont respectivement désignés par le Président de l'Assemblée Nationale et par le Président du Sénat.

Par lettre en date du 19 novembre 1999, le Président du Sénat a désigné M. SERROU Bernard membre de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires.

Par lettre en date du 14 janvier 2000, le Président du Sénat a désigné M. GUALEZZI Jean-Pierre membre de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires.

**ARRÊTÉ DU 3 JUILLET 2000 FIXANT
LA RÉMUNÉRATION DES FONCTIONS
DE PRÉSIDENT ET L'INDEMNISATION
DES FONCTIONS DE MEMBRE DE
L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES
NUISANCES SONORES AÉROPORTUAIRES**
NOR : EQUA0001008A

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement, le ministre de la fonction publique et de la réforme de l'État et la secrétaire d'État au budget,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment son article L. 227-1, dernier alinéa ;

Vu la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires ;

Vu le décret n° 90-437 du 28 mai 1990 fixant les conditions et les modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements des personnels civils sur le territoire métropolitain de la France lorsqu'ils sont à la charge des budgets de l'État, des établissements publics nationaux à caractère administratif et de certains organismes subventionnés ;

Vu le décret du 9 février 2000 portant nomination du président et de membres de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. - Le président de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires reçoit un traitement égal à celui afférent à la catégorie des emplois de l'État classés hors échelle C, chevron III. À cette rémunération s'ajoutent l'indemnité de résidence, une indemnité spéciale correspondant à 60 % du traitement brut et, le cas échéant, le supplément familial de traitement.

Art. 2. - Les membres de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, à l'exclusion du président, reçoivent les indemnités suivantes :

1. Une indemnité égale au deux cent trentième du traitement brut annuel afférent à la catégorie des emplois de l'État classés hors échelle C, chevron III, à l'occasion de leur participation aux réunions plénières de l'autorité. Le nombre maximum annuel de réunions plénières ouvrant droit à l'indemnité considérée est fixé à vingt.

2. Une indemnité égale à 50 % de l'indemnité mentionnée à l'alinéa précédent, par vacation journalière effectuée. Le versement de cette indemnité est subordonné à la production d'un justificatif d'accomplissement de la mission.

Art. 3. - Le président et les membres de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires peuvent être remboursés de leurs frais de transport et de séjour dans les conditions fixées pour les déplacements temporaires par le décret du 28 mai 1990 susvisé.

Art. 4. - Le directeur général de l'aviation civile, le directeur général de l'administration et de la fonction publique et le directeur du budget sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 3 juillet 2000.

Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement,
JEAN-CLAUDE GAYSSOT

Le ministre de la fonction publique
et de la réforme de l'État,
MICHEL SAPIN

La secrétaire d'État au budget,
FLORENCE PARLY

RÈGLEMENT INTÉRIEUR

1

**Délibération du 23 novembre 2000 portant règlement intérieur de
l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires**

L'Acnusa,

Vu le code de l'aviation civile, notamment son article L.227-9,
Vu la loi du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores,
Vu l'arrêté du 3 juillet 2000 fixant la rémunération du président et l'indemnisation des
fonctions de membres de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores,

Décide,

**CHAPITRE 1
Règles générales de fonctionnement**

Article 1. - L'Autorité se réunit, en formation plénière, sur convocation de son président, soit à l'initiative de celui-ci, soit à la demande d'au moins trois de ses membres.
Les réunions ne sont pas publiques.

Article 2. - La présence d'au moins quatre membres est requise. En cas d'empêchement, les membres informent le secrétariat général de l'Autorité de leur absence.
Si l'Autorité n'a pu délibérer, une réunion doit se tenir dans un délai maximum d'un mois.
Elle délibère à la majorité des membres présents.
En cas d'absence ou d'empêchement du président, la réunion est présidée selon les mêmes conditions par le membre le plus âgé.

Article 3. - L'Autorité constate, à la majorité des deux tiers de ses membres, la démission d'office de celui de ses membres qui se trouverait empêché d'exercer ses fonctions par suite d'une incapacité permanente.
Elle déclare démissionnaire d'office celui qui se serait placé dans les situations prohibées par les dispositions de l'article L.227-2 du code de l'aviation civile.
Elle informe de sa décision l'autorité qui a proposé la nomination de ce membre.

Article 4. - Le président fixe l'ordre du jour de la réunion.
Sauf cas d'urgence, la convocation est adressée aux membres de l'Autorité cinq jours au moins avant la date de la réunion. Elle est accompagnée de l'ordre du jour.
Chaque membre peut demander l'inscription d'une ou plusieurs questions à l'ordre du jour. Il en informe le président en temps utile, en lui communiquant les éléments d'information nécessaires.

Article 5. - Le président assure la direction des débats.
Le quorum est vérifié par le président en début de séance.

2

Article 6. - Les affaires soumises à l'Autorité sont présentées soit par le président, soit par le secrétaire général ou par un collaborateur désigné à cet effet.

Article 7. - A la demande du président ou d'un membre au moins, les votes ont lieu au scrutin secret.

Le vote par procuration n'est pas autorisé.

En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

Article 8. - L'Autorité procède à toute audition ou visite sur place qui lui paraissent utiles.

Article 9. - Les réunions plénières de l'Autorité font l'objet d'un compte-rendu établi par le secrétaire général.

Il comprend :

- le nom des personnes présentes ;
- les principales questions abordées ;
- les interventions dont les membres demandent qu'elles y figurent ;
- le relevé des décisions.

Chaque compte-rendu est revêtu de la signature du président. Il est adressé aux membres avant la réunion suivante.

Article 10. - L'Autorité peut créer des groupes de travail, dirigés par un ou plusieurs membres et comprenant des personnalités extérieures désignées en raison de leur compétence ou de leur expérience.

CHAPITRE 2

Dispositions relatives aux amendes

Article 11. - En cas de désaccord avec une proposition de la commission nationale de prévention des nuisances, l'Autorité décide soit :

- de demander une nouvelle instruction,
- de prononcer une sanction différente.

Article 12. - La décision motivée et le montant de l'amende font l'objet d'un procès-verbal annexé au compte-rendu visé à l'article 9. Ce procès-verbal est adressé à la CNPN.

CHAPITRE 3

Dispositions relatives aux services

Article 13. - Le président détermine l'organisation des services de l'Autorité.

Article 14. - Les services, sous l'autorité du président, sont dirigés par le secrétaire général qui assure la préparation et l'exécution des délibérations de l'Autorité.

Article 15. - Le secrétaire général et les collaborateurs désignés à cet effet par le président assistent aux réunions de l'Autorité.

Toutefois, l'Autorité peut, à la demande d'un membre, décider de siéger en l'absence de personnes n'ayant pas la qualité de membre.

Chapitre 4
Dispositions diverses

Article 16. - Le président présente chaque année à l'Autorité les comptes de l'année précédente et l'état prévisionnel du budget de l'année en cours, ainsi que les demandes qu'il a l'intention de formuler pour le budget suivant.

Article 17.- Le président est habilité à passer des conventions avec toute personne publique ou privée.

Article 18.- Les visites sur place, l'animation des groupes de travail ou toute mission particulière donnent lieu à l'indemnité prévue à l'article 2 paragraphe 2 de l'arrêté du 3 juillet 2000 susvisé.

Article 19.- Ce règlement est modifié à la majorité des membres.

Fait à Paris, le - 1 DEC. 2000

Le Président de
l'ACNUSA



Roger Leron

PREFECTURE DE CORSE

DIRECTION RÉGIONALE
DE L'ENVIRONNEMENT

**Autorité de Contrôle des
Nuisances Sonores
Aéroportuaires**

(Loi du 12 juillet 1999)

93, boulevard du Montparnasse
75006 PARIS

Préfecture de Corse

**Direction régionale de
l'environnement**

19, cours Napoléon
20000 AJACCIO

CONVENTION entre l'ACNUSA et la DIREN de CORSE

Le président de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), Monsieur Roger LERON et le Directeur régional de l'environnement (DIREN) de Corse, Monsieur Patrice VERMEULEN, conviennent de ce qui suit :

ARTICLE UN : Sur demande du Président de l'ACNUSA, Monsieur Jean-Pascal CIATTONI, adjoint au DIREN de Corse, est chargé d'une mission d'assistance auprès du Président de l'ACNUSA pendant la période du 1^{er} avril au 31 août 2000.

ARTICLE DEUX : pendant cette période, M. CIATTONI demeure sous l'autorité hiérarchique du DIREN de Corse à qui il rend compte régulièrement des conditions dans lesquelles il exerce sa mission auprès du Président de l'ACNUSA.

ARTICLE TROIS : M. CIATTONI n'étant pas déchargé de ses fonctions à la DIREN de Corse, celle-ci pourra, pour les besoins du service, solliciter sa présence en Corse au moins une fois par semaine, notamment pour des réunions qu'il juge particulièrement importantes.

M. CIATTONI recevra un ordre de mission qui précisera notamment ses obligations de service vis-à-vis de la DIREN, en application de la présente convention, ainsi que la possibilité de réaliser des missions au départ de Paris.

ARTICLE QUATRE : Les frais de déplacement de M. CIATTONI seront liquidés conformément à la réglementation applicable aux agents de la fonction publique d'Etat (décret n° 90-437 du 28 mai 1990). Ils seront pris en charge par la DIREN de Corse et remboursés par l'ACNUSA (au ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement).

ARTICLE CINQ : au terme de la mission confiée à M. CIATTONI, le Président de l'ACNUSA informera le DIREN de Corse des résultats obtenus par l'intéressé et la manière dont il aura servi.

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté Égalité Fraternité



Direction : 19, cours Napoléon - B.P. 324 - 20100 Ajaccio Cedex 01 - ☎ 04 95 51 79 73 - Fax 04 95 51 79 89
Centre de Bastia S.E.M.A. : Route d'Agliani - Monteseo - 20800 Bastia - ☎ 04 95 30 13 73 - Fax : 04 95 30 13 89

ARTICLE SIX : la présente convention ne peut être ni prolongée ni renouvelée ; elle peut être dénoncée unilatéralement sur la base d'un rapport dûment motivé. Dans ce cas, la décision prend effet un mois après sa notification.

ARTICLE SEPT : la présente convention est établie en deux exemplaires originaux, copie sera transmise par les cosignataires à qui de droit et visée par le contrôleur financier déconcentré.

Fait le **27 JUIL. 2000**

Le Président de l'ACNUSA


Roger LERON

Le DIREN de Corse


Patrice VERMEULEN



CONVENTION

L'an deux mille un, le 2 janvier

Entre,

La Direction Générale de l'Aviation Civile (D.G.A.C.), dont le siège est au 50, rue Henry FARMAN à PARIS XVème, représentée par Monsieur Gilles MARQUIGNY, Chef du service des Affaires Financières, également domicilié au 50, rue Henry FARMAN à PARIS XVème.

d'une part,

et,

L'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) dont les bureaux sont sis au 93 Boulevard du Montparnasse à PARIS VIème, représenté par Madame Janine LE FLOCH-FOURNIER, secrétaire générale, domiciliée au 93 boulevard du Montparnasse,

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit.

- 2 -

EXPOSE

Préalablement à la convention, il est rappelé que l'ACNUSA a été créée par la loi n° 99 588 du 12 juillet 1999 qui, dans son premier article modifie le code de l'Aviation Civile et, plus spécialement définit dans son article L. 227.8 les conditions de fonctionnement principales de cette institution.

La mise en place de l'ACNUSA nécessitant non seulement une surface de bureaux susceptible d'une certaine évolution mais encore un soutien logistique général (accueil, salles de réunion, maintenance des locaux, gardiennage...), le Président de l'ACNUSA et le Directeur Général de l'Aviation Civile sont convenus d'installer l'autorité et ses services dans une partie des locaux du 93 boulevard du Montparnasse.

Cet immeuble, dont la domanialité sous-jacente ressortit au Ministère de la Défense, est en effet affecté à titre principal à la Direction Générale de l'Aviation Civile qui en occupe les quatre niveaux inférieurs alors que l'Armée de terre occupe les trois étages supérieurs.

L'occupation d'une partie des locaux du 93 boulevard du Montparnasse par l'ACNUSA s'inscrit donc dans le cadre du partage de cet immeuble et l'ACNUSA n'y peut prétendre qu'aux droits qu'elle tient de la D.G.A.C. au titre de la présente convention et dans la limite des droits que peut et pourra y exercer la D.G.A.C.

Ceci exposé, les dispositions suivantes sont arrêtées.

CONVENTION

Article 1 - La D.G.A.C. autorise l' ACNUSA à s'installer à titre gratuit dans les locaux du 3^{ème} étage, pièces 309, 308, 307, 306, 305 et 304. Une extension sera possible d'abord dans le bureau 303 bis (de février à novembre 2001) puis dans le bureau 302 en remplacement du bureau 303 bis à partir de novembre 2001.

Les éventuelles augmentations ou permutations de surfaces feront l'objet d'un avenant à la présente convention.

.../...

- 3 -

Article 2 – La mise à disposition des locaux s'entend avec la fourniture de l'eau, du chauffage, de l'électricité, du nettoyage et du gardiennage ainsi que de tous les services ordinaires relatifs à l'entretien courant des bureaux.

L'ACNUSA a accès aux salles de réunions de l'immeuble dans les conditions et horaires prévus par le secrétaire général de l'IGACEM.

Dans le cas où une activité particulière de l'ACNUSA entraînerait des charges excédant la moyenne de celles observées dans l'immeuble, la D.G.A.C. lui demanderait soit de les rembourser soit de les régler directement.

Article 3 – Un inventaire des mobiliers mis en place par la D.G.A.C. sera établi en application de la présente convention et tenu à jour, annuellement au moins. La mise à disposition de ces éléments mobiliers est faite à titre gratuit mais ils devront être restitués en fin d'occupation.

Article 4 – L'ACNUSA fait son affaire personnelle de l'installation interne du réseau téléphonique, de son raccordement, des abonnements et de ses consommations téléphoniques avec France TELECOM.

Article 5 – L'ACNUSA pourra avoir recours, en tant que de besoin, aux services du CEDRE (service informatique spécialisé de la D.G.A.C.) et ces prestations feraient l'objet d'une convention spécifique.

Article 6 – Les travaux d'aménagement de type locatif, dans les bureaux ou dans les couloirs qui les relient, sont à la charge de l'ACNUSA. Ils s'effectuent sous le contrôle du bureau de la logistique du Service des Affaires Financières.

Article 7 – L'ACNUSA pourra bénéficier du dépôt d'archives de la D.G.A.C. de CHEVANNES. Une convention spécifique définissant les règles de gestion de ces archives serait alors établie entre l'ACNUSA et la section archives du bureau de la logistique.

Article 8 – Pour l'ensemble de son activité, l'ACNUSA se conformera aux règles de fonctionnement de l'immeuble et souffrira sans contre partie les éventuels travaux nécessaires dans l'immeuble.

.../...

- 4 -

Article 9 –Sont annexés à la présente convention

- a) Un plan d'étage de l'immeuble
- b) Un inventaire des mobiliers D.G.A.C
- c) Eventuellement des conventions spécifiques concernant,
 - Des prestations informatiques
 - Des dépôts d'archives
 - Des avenants ultérieurs à la désignation des locaux

Fait à PARIS en deux exemplaires originaux

Pour le Directeur Général de l'Aviation Civile
Le Chef du Service des Affaires Financières

Gilles MARQUIGNY



Pour l'Autorité de Contrôle des Nuisances
Sonores Aéroportuaires

La Secrétaire Générale

Janine LE FLOCH- FOURNIER



ADEME	agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
APPM	avant-projet de plan masse
CCE	commission consultative de l'environnement
CCI	chambre de commerce et d'industrie
CNPN	commission nationale de prévention des nuisances
DATAR	délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale
DGAC	direction générale de l'aviation civile
DTA	directive territoriale d'aménagement
FEDEX	"Federal Express"
HLM	habitation à loyer modéré
"Hub"	plaque tournante de correspondances en transport aérien
"Hushkit"	atténuateur de bruit
IFR	"instrument flight rules" : navigation aux instruments
ILS	"instrument landing system" : système de guidage radio-électrique
INRETS	institut de recherche sur les transports et leur sécurité
MLS	"microwave landing system" : système d'atterrissage à ondes courtes
OACI	organisation civile de l'aviation internationale
PEB	plan d'exposition au bruit
PGS	plan de gêne sonore
POS	plan d'occupation des sols
SAGE	schéma d'aménagement et de gestion de l'eau
SDAU	schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme
SNECMA	société nationale d'études et de construction mécanique aéronautique
TGAP	taxe générale sur les activités polluantes
UPS	"united parcel service"
VFR	"visual flight rules" : navigation à vue
VOR	"VHF omnidirectionnal radio balise" : radiophone VHF omnidirectionnel

TABLEAU DES RESTRICTIONS D'USAGE DES AÉROPORTS

	Interdiction	Exception	Dérogação
C.D.G	Non chapitre 3 A ¹ 23h30/6h15 D ² 23h15/6h00 Hushkitté signalement au départ D 23h15/6h00	<ul style="list-style-type: none"> • Programmé et retardé (raison technique ou indépendante du transporteur) • Substitué à Chapitre 3 (raison technique) • Mission sanitaire ou humanitaire 	Exceptionnelle par ministre pour les non Chapitre 3
	Quota de bruit chapitre 2 maximum : <ul style="list-style-type: none"> • 65 en 1999 • 45 en 2000 • 25 en 2001 • 5 en 2002 	Justification dans les 48h <ul style="list-style-type: none"> • mission sanitaire ou humanitaire • urgence, sécurité de vol 	Par ministre : dépassement de 40% maxi du quota pour raison éco et si programme d'élimination en cours
Orly	A 23h30/6h15 D 23h15/6h00 No reverse 22h00/6h15	Départ : pour retard accidentel entre 23h15 et 23h30 <ul style="list-style-type: none"> • Mission sanitaire ou humanitaire • Sécurité de vol 	Exception pour aéronef d'Etat et mission humanitaire
	Mouvements chapitre 2 maxi 52 ou =1998		Dépassement de 10% par ministre (exploitation)
Le Bourget	Avion hélices non chapitre 3 A 23h30 / 6h15 D 23h15 / 6h00 Aéronef turboréacteur D 22h15 / 6h00 Turboréacteur non chapitre 3 A 23h30 / 6h15	idem CDG	
Lyon-Saint-Exupéry	Non chapitre 3 idem CDG	<ul style="list-style-type: none"> • Mission sanitaire ou humanitaire • Déroutés : sécurité, raison sanitaire 	Préfet
Toulouse-Blagnac	Idem	<ul style="list-style-type: none"> • Idem • Dérouté pour sécurité, sûreté ou raisons sanitaire 	Idem
Nice-Côte-d'Azur	Non chapitre 3 idem Inverseurs de poussée interdits à l'atterrissage	<ul style="list-style-type: none"> • Idem • Aéronef d'Etat • Vols gouvernementaux • ou accord préfet 	Idem

Sécurité	Trajectoire	Essai moteur	Bilan
<ul style="list-style-type: none"> • Commandant de bord pour motif de sécurité • Contrôle de la navigation aérienne peut délivrer clearance pour motif de sécurité de vol 	<ul style="list-style-type: none"> • Procédures de décollage élaborées pour limiter les nuisances sonores (manuel d'informations aéronautiques France RAC 4) • A et D (OACI-PANS-OPS) 	<p>Interdit 22h00/6h00</p> <p>Dérogation par ministre entre 22h00/23h00 ou 5h00/6h00 pour sécurité</p>	<p>Le bilan périodique des dérogations et des exceptions est rendu public</p>
			Idem
A : admis après 23h30, Commandant de bord sous réserve justification a posteriori		23h15/6h00 sauf avec un réducteur de bruit	Néant
Idem CDG	Idem		Néant
			Idem CDG
Idem	Idem	<ul style="list-style-type: none"> • Idem CDG • Dérogation par le préfet 	Idem
Idem	Idem	Idem	Idem
Idem	Idem	<ul style="list-style-type: none"> • Interdit : 21h00/6h00 • Dérogation par préfet (sécurité) de 21h00 à 23h00 et de 5h00 à 6h00 	Idem
Sauf raison opérationnelle et de sécurité			

¹ A = atterrissage ;
D = décollage

² Heure locale d'arrivée sur l'aire de stationnement ;
heure locale de départ de l'aire de stationnement.

TABLEAUX DES SANCTIONS

DOSSIERS D'INFRACTION du 01/02/1999 au 31/12/2000

	Sanctions	Relaxes	Instance CNPN	Total
CDG	14	2	253	269
Le Bourget	6	9	53	68
Orly	8	1	41	50
Lyon-St Ex.	9	1	15	25
Toulouse-B.	6	0	4	10
Nice-C.d'A.	0	0	14	14
Total	43	13	380	436

Depuis septembre 2000, date du premier examen en assemblée plénière par l'ACNUSA des dossiers d'infractions, 56 cas ont été examinés, dont 35 qui avaient eu lieu en 1999. 13 dossiers ont fait l'objet d'une relaxe, pour les raisons suivantes :

- production d'un certificat de conformité Ch. III : 5
- causes météorologiques : 2
- trop faible dépassement de l'heure limite : 1
- erreur de saisie horaire : 5.

Les 380 dossiers restants ont été transmis à la CNPN et feront l'objet d'un examen par l'ACNUSA dès que la commission aura rendu son avis.

PART DES INFRACTIONS DANS LES MOUVEMENTS COMMERCIAUX

	Nb mvts commerciaux 1999(*)	En % du total	Nb dossiers d'infractions 99/00	En % du total	% Infract./mvts
CDG	466 782	45%	269	73%	0,06%
Orly	241 225	23%	50	14%	0,02%
Lyon-St Ex.	116 914	11%	25	7%	0,02%
Toulouse-B.	83 074	8%	10	3%	0,01%
Nice-C.d'A.	119 059	12%	14	4%	0,01%
TOTAL	1 027 054	100%	368	100%	0,04%

(*) Source: DGAC

Les chiffres ci-dessus mettent en évidence la place prépondérante qu'occupe la plate forme Charles de Gaulle dans les cas d'infractions. Paris-CDG est, en effet, le seul aéroport pour lequel la part dans les dossiers d'infraction est supérieure au pourcentage qu'il représente dans le trafic commercial. Quant aux aéroports de province, le nombre plus faible de dossiers trouve, pour partie, sa source dans des moyens (humains notamment) de constatation des infractions moins importants.

TYPE D'INFRACTION PAR PLATE FORMES

	Arrivée	Départ	Déviations	Inverseurs	Total
CDG	81	56	132		269
Le Bourget	29	39			68
Orly			50		50
Lyon-St Ex.	10	15			25
Toulouse-B.	5	5			10
Nice-C.d'A.	5	3		6	14
Total	130	118	182	6	436

REPARTITION DES DOSSIERS D'INFRACTIONS 2000

	1 ^{er} trimestre	2 ^e trimestre	3 ^e trimestre	4 ^e trimestre	Total
CDG	22	50	46	79	197
Le Bourget	8	17	14	6	45
Orly	10	13	8	16	47
Lyon-St Ex.	1	6	7	0	14
Toulouse-B.	0	2	2	1	5
Nice-C.d'A.	3	1	2	1	7
Total	44	89	79	103	315

LISTE DES INFRACTIONS SANCTIONNEES PAR L'ACNUSA EN 2000

Transmis par	Réf PV :	Date infraction	Type infraction
ADP	0001CDG799	24/01/00	Arrivée
ADP	0001CDG798	17/01/00	Arrivée
ADP	0001CDG795	2/01/00	Départ
ADP	0001CDG796	11/01/00	Arrivée
ADP	0001CDG797	12/01/00	Arrivée
ADP	0001CDG794	1/01/00	Arrivée
ADP	00020RY809	23/02/00	Déviation
ADP	00020RY808	25/02/00	Déviation
ADP	0001CDG800	19/01/00	Déviation
ADP	0002CDG804	4/02/00	Arrivée
ADP	0002CDG805	7/02/00	Arrivée
DAC-CE	9907LYS001	6/07/99	Départ
DAC-CE	9907LYS002	30/07/99	Arrivée
DAC-CE	9907LYS003	31/07/99	Départ
DAC-CE	9908LYS004	3/08/99	Arrivée
DAC-CE	9909LYS006	4/09/99	Départ
DAC-CE	9910LYS007 (annule PV du 22/11/99)	9/10/99	Départ
DAC-CE	9910LYS008 (annule PV du 15/2/00)	2/10/99	Arrivée
DAC-CE	9910LYS009	2/10/99	Départ
DAC-CE	9912LYS012	4/12/99	Départ
DAC-CE	0002LYS015	20/02/00	Départ
ADP	00030RY815	12/03/00	Déviation
ADP	9911LBG821	30/11/99	Départ
ADP	9911LBG822	29/11/99	Arrivée
ADP	9911LBG818	16/11/99	Départ
ADP	9911LBG819	28/11/99	Arrivée
ADP	9911LBG820	28/11/99	Départ
ADP	9910LBG811	7/10/99	Départ
ADP	9910LBG812	7/10/99	Départ
ADP	9910LBG810	4/10/99	Départ
ADP	0003CDG816	3/03/00	Déviation
ADP	00040RY826	17/04/00	Déviation
ADP	00040RY829	14/04/00	Déviation
ADP	00040RY828	15/04/00	Déviation
ADP	00040RY830	14/04/00	Déviation
ADP	9912CDG783	22/12/99	Arrivée
ADP	9912CDG784	27/12/99	Arrivée
ADP	9909LBG790	22/09/99	Départ
ADP	99110RY777	28/11/99	Déviation
ADP	9912LBG835	15/12/99	Départ
ADP	9912LBG832	11/12/99	Arrivée
ADP	9912LBG834	18/12/99	Arrivée
ADP	9912LBG833	16/12/99	Départ
ADP	0001LBG837	4/01/00	Arrivée
ADP	9912LBG836	20/12/99	Départ
DAC-SUD	3958 EB/PG/ES 17/5/00(TLS)	7/08/99	Arrivée
DAC-SUD	3959 EB/PG/ES 17/5/00(TLS)	7/08/99	Départ
DAC-SUD	3960 EB/PG/ES 17/5/00(TLS)	6/08/99	Arrivée
DAC-SUD	3961 EB/PG/ES 17/5/00(TLS)	7/08/99	Départ
DAC-SUD	3962 EB/PG/ES 17/5/00(TLS)	26/05/99	Départ
DAC-SUD	0004TLS009	11/04/00	Arrivée
ADP	00050RY839	13/05/00	Déviation
ADP	9907CDG697 (2ème notification)	3/07/99	Arrivée
ADP	9907CDG698 (2ème notification)	3/07/99	Arrivée
ADP	9907CDG702 (2ème notification)	6/07/99	Arrivée
ADP	9907CDG703	8/07/99	Arrivée

Type appareil	Compagnie	Décision ACNUSA	Recouv. au 31/12/2000
B747-200	Tower Air	80 000	
B747-200	Tower Air	80 000	
TU154	Slovak Airlines Inc	Relaxe	
B737-200	Air France	40 000	40 000
B737-200	Air France	40 000	40 000
B737-200	Air France	80 000	80 000
A319	Air France	50 000	
A321	Air France	50 000	
SB20	Air Contractors	60 000	
B737-200	Aigle Azur	50 000	50 000
B737-200	Aigle Azur	50 000	50 000
B737-200	Tunisair	10 000	
BAC1-11	European Aviation Air Charter	20 000	
BAC1-11	European Aviation Air Charter	80 000	
TU134	Aeroflot	Relaxe	
IL76	Turkmenistan Airways	10 000	
B737-200	Aeris	50 000	50 000
B737-200	AMC Aviation	50 000	
B737-200	AMC Aviation	80 000	
B727-200	Air Algérie	40 000	40 000
fokker28	Air Liberté	80 000	
MD80	Air Liberté	20 000	
Embraer120	Europe Air Charter	Relaxe	
Lockheed	Atlantic Airlines	80 000	
B737-200	Antinea Airlines	40 000	40 000
DC6	Atlantic Airlines	40 000	
DC6	Atlantic Airlines	80 000	
Learjet	Air Alpha A	Relaxe	
Falcon50	Shell Aircraft Ltd	Relaxe	
Citation5	Helisul	Relaxe	
DC9	S.A.S.	40 000	40 000
B737-400	Euralair International	Relaxe	
B737-200	Aigle Azur	30 000	30 000
MD80	AOM	20 000	
Fokker100	Air Liberté	20 000	
B737-200	Air France	50 000	
B737-200	Air France	Relaxe	
Citation	Kuri-Flugdienst GmbH&Co	Relaxe	
A321	Air France	80 000	
Hawker HS125	Jet Aviation Business	Relaxe	
Falcon20	Audeli SA	Relaxe	
Embraer120	Europe Air Charter	Relaxe	
bae146	Air Jet	20 000	20 000
Gulfstream	Leucadia Aviation Inc	Relaxe	
Falcon900	Dassault Falcon Service	50 000	
B727-200	Tunisair	25 000	
B727-200	Tunisair	80 000	
fokker28	Air Liberté	15 000	
fokker28	Air Liberté	80 000	
B747-200	Corsair International	40 000	
B737-200	Air France	70 000	70 000
A319	Air France	60 000	
B737-200	Air France	20 000	
B737-200	Air France	20 000	
B737-200	Air France	50 000	
B737-200	Air France	30 000	

ÉLÉMENTS STATISTIQUES SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

TRAFIC PASSAGERS SUR LES NEUF PRINCIPAUX AÉRODROMES FRANÇAIS
(PASSAGERS PAYANTS ET NON-PAYANTS ; ARRIVÉE + DÉPART ; TRANSIT NON COMPRIS)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Paris Charles de Gaulle	27 995	31 425	35 103	38 465	43 439	48 141
Paris Orly	26 577	27 333	25 026	24 932	25 332	25 381
Nice Côte d'Azur	6 080	6 542	7 316	8 006	8 593	9 361
Marseille Provence	4 874	5 198	5 336	5 526	5 912	6 343
Lyon St Exupéry	4 291	4 813	4 819	5 095	5 416	5 933
Toulouse Blagnac	3 659	4 077	4 287	4 606	4 974	5 247
Bâle-Mulhouse*	2 303	2 372	2 575	2 917	3 504	3 702
Bordeaux Mérignac	2 439	2 595	2 533	2 731	2 874	3 008
Strasbourg Entzheim	1 768	2 013	2 071	2 120	2 226	2 012
Total neuf aéroports	79 986	86 368	89 066	94 398	102 270	109 128
Total métropole	91 525	98 639	101 429	108 180	117 352	124 722

* Dans le calcul de ces flux, l'aéroport de Bâle-Mulhouse est considéré comme entièrement français.

Unité : millier de passagers.

Source : Direction Générale de l'Aviation Civile, Direction des Transports Aériens, Sous-Direction des Etudes Economiques et de la Prospective.

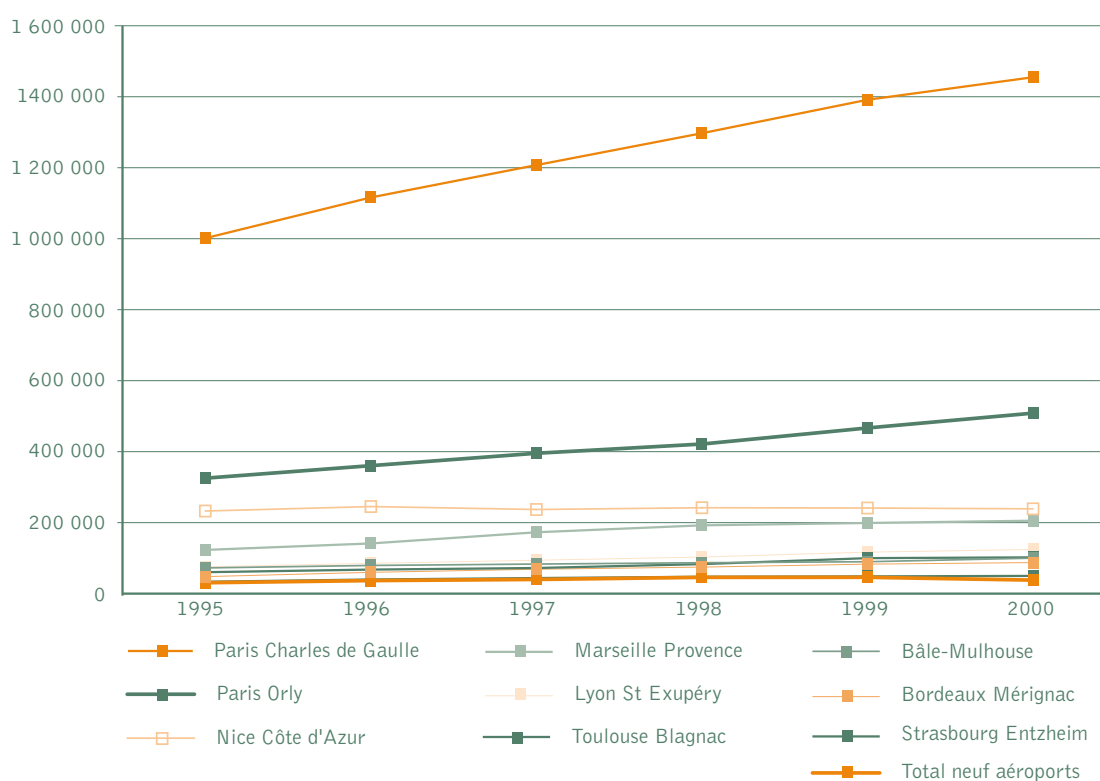


MOUVEMENTS D'APPAREILS COMMERCIAUX SUR LES NEUF PRINCIPAUX AÉRODROMES FRANÇAIS (ATTERRISSAGE OU DÉCOLLAGE ET ESCALES TECHNIQUES)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Paris Charles de Gaulle	325 293	360 537	395 459	421 449	466 782	508 517
Paris Orly	232 698	245 315	237 032	241 995	241 225	238 912
Nice Côte d'Azur	123 136	141 382	172 843	192 440	199 059	205 507
Lyon St Exupéry	75 503	85 311	94 121	103 085	116 914	124 344
Marseille Provence	72 414	79 400	83 300	87 030	89 864	100 046
Bâle-Mulhouse*	60 374	67 730	72 200	83 119	99 979	102 213
Toulouse Blagnac	47 889	59 997	68 694	74 764	83 074	87 498
Bordeaux Mérignac	33 436	39 815	43 863	47 514	48 576	49 930
Strasbourg Entzheim	30 618	36 723	39 905	45 837	45 958	38 049
Total neuf aéroports	1 001 361	1 116 210	1 207 417	1 297 233	1 391 431	1 455 016
Total métropole	1 281 372	1 422 485	1 545 210	1 676 913	1 777 262	1 840 569

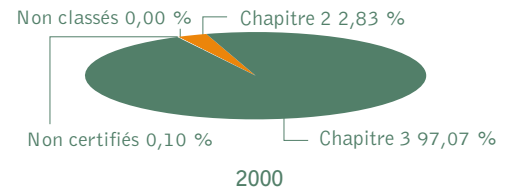
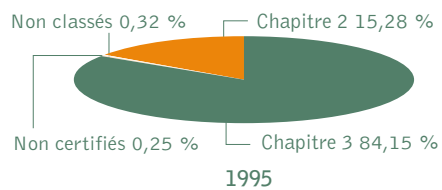
* Dans le calcul de ces flux, l'aéroport de Bâle-Mulhouse est considéré comme entièrement français.

Source : Direction Générale de l'Aviation Civile, Direction des Transports Aériens, Sous-Direction des Etudes Economiques et de la Prospective.

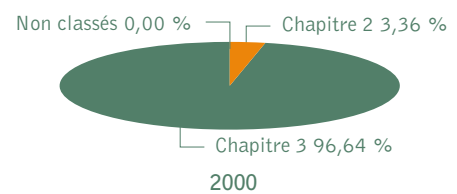
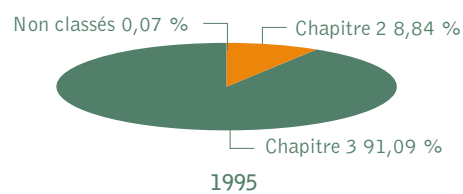


RÉPARTITION DES CHAPITRES ACOUSTIQUES EN 1995 ET 2000

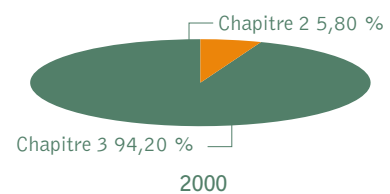
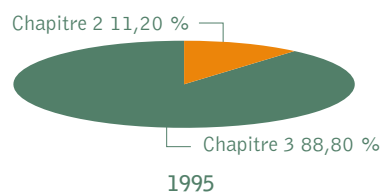
CHARLES DE GAULLE



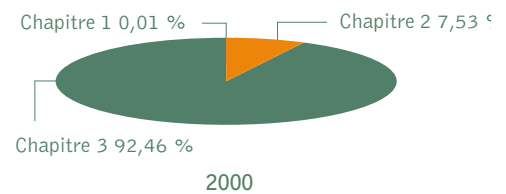
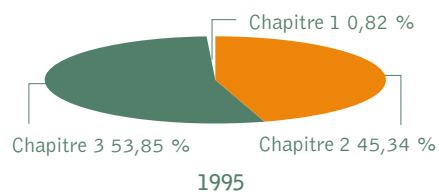
ORLY



MARSEILLE



LYON



TOULOUSE

