

LETTRE À MONSIEUR LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE
À MONSIEUR LE PREMIER MINISTRE

Après une hausse continue ces dernières années, le trafic aérien s'est brutalement détérioré depuis les événements du 11 septembre 2001.

Ce retournement de situation aurait pu conduire les responsables du transport aérien à privilégier le retour de la croissance et à mettre de côté les aspects environnementaux qu'ils commençaient à mieux prendre en compte.

Il n'en a rien été et l'Autorité ne peut que s'en réjouir.

Chacun considère en effet que le développement du transport aérien reprendra son cours antérieur et que les problèmes de nuisances, notamment sonores, devront être traités avec plus d'attention.

À ce jour, la régulation de la mobilité aérienne, tant des hommes que des marchandises, n'existe pas au niveau international, européen ou national. Ainsi la démarche d'utilité concertée pour un site aéroportuaire international – troisième aéroport parisien – a montré que les débats sur le développement durable, les émissions de gaz à effet de serre, le changement de fiscalité ou le rééquilibrage entre modes de transports restent vifs. Au regard de ces problématiques, l'Autorité n'est ni un décideur, ni un régulateur. Sa préoccupation première est de faire que moins de personnes soient touchées par un volume sonore important.

Le bilan que nous faisons sur l'année écoulée, est double :

- nos préoccupations sont mieux prises en compte par les acteurs du transport aérien,
- la mise en œuvre de nos recommandations est beaucoup trop lente.

Professionnels du transport aérien et administrations raisonnent maintenant en intégrant les riverains et leurs demandes. Même si en fin de concertation il reste des mécontents, le dialogue a eu lieu et les décisions sont explicitées. Par ailleurs, les esprits évoluent sur le plan international et européen puisque les dispositions arrêtées par la dernière assemblée de l'OACI et les projets de directive européenne vont dans le sens de notre souci de travailler et de réglementer aéroport par aéroport.

Pour la mise en œuvre de certaines de nos recommandations, nous ne pouvons que regretter le choix de la voie législative quand la voie réglementaire était suffisante.

Nous souhaiterions donc que le retard soit rattrapé en 2002 et que nos nouvelles recommandations soient également effectives en fin d'année. Ces recommandations portent notamment sur les systèmes de mesure du bruit et de suivi des trajectoires, la diffusion des informations et sur de nouveaux arrêtés d'exploitation des aéroports.

Nous espérons que l'amélioration du climat relationnel entre tous les partenaires soit mise à profit pour faire de nouvelles avancées.



Le Président de l'ACNUSA
Roger LERON

Mise en œuvre des recommandations

Dans son rapport d'activité 2000, l'Autorité a rendu public son diagnostic et ses recommandations pour améliorer une situation que tous les acteurs jugeaient tendue.

Avant de faire connaître de nouvelles propositions notamment sur les dispositifs de mesure du bruit et de suivi des trajectoires, et sur ceux d'information du public, il est nécessaire de faire le bilan de la mise en œuvre de celles de l'année 2000.

ADOPTER L'INDICE ÉVÉNEMENTIEL DE NUIT

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'apparaissant pas plausible à l'heure actuelle de façon unique au sein de la communauté européenne, et uniforme sur tout le territoire national, l'Autorité a défini un indice de valeur maximale à mettre en place la nuit.

Cet indice est caractéristique de la nuisance engendrée par chacun des survols et permet de vérifier le respect des procédures de départ, d'approche et d'atterrissage.

Recommandation^a

- **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.**

Etat des lieux

Cette recommandation rompt avec l'utilisation des indices intégrés de volume de bruit qui ne correspondent pas à la gêne ressentie. Ayant, en outre, l'avantage de la simplicité – protection du sommeil, prise en compte du bruit réel, relevé au cas par cas – elle semblait pouvoir être mise en œuvre sans problème :

- le choix du point de mesure est la stricte application des articles L.147-4 et L.147-5 du code de l'urbanisme qui définissent les zones A et B des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) comme étant des zones de bruit fort, où les constructions sont interdites, sauf exceptions limitativement énumérées. Il convient donc de mesurer là où commence l'autorisation de construire ;
- l'article L.227-5 du code de l'aviation civile précise : les indicateurs de mesure de bruit et de la gêne, définis par l'Autorité, sont homologués par arrêtés des ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile.

Mais au moment où l'Autorité fait connaître le choix de cet indice, les propositions de loi déposées par Messieurs Yves Cochet, Denis Jacquart et Francis Delattre sont réunies et donnent lieu à une proposition de loi visant à interdire aux aéronefs de décoller et d'atterrir la nuit de tous les aéroports français.

Après débats et sur le rapport de M. Yves Cochet, la proposition, adoptée le 26 avril 2001 par l'Assemblée Nationale, vise "à plafonner le niveau de bruit émis par les avions décollant et atterrissant la nuit sur les aéroports français".

L'ACNUSA estime que cette proposition présente les inconvénients suivants :

- elle fige dans la loi un niveau et un lieu de mesure qui doivent évoluer ;
- elle ne précise pas que la zone des mesures est celle des plans d'exposition au bruit en vigueur en 2001 ;
- elle réduit le temps nocturne à sept heures consécutives au lieu de huit heures (tel que prévu dans la future directive européenne).

À ce jour, la proposition transmise au Sénat n'est toujours pas inscrite à son ordre du jour.

Ce geste fort envers les riverains, prenant en compte la réalité de la gêne subie au moment où elle se produit, n'a donc pu être mis en œuvre.

La voie réglementaire restant la meilleure : **l'ACNUSA demande que cette recommandation soit mise en œuvre en 2002.**



■ CHANGER L'INDICE DE PLANIFICATION

En France, l'indice psophique a été retenu pour définir les zones autour des aéroports, préciser les règles d'urbanisme et ouvrir droit à l'aide pour l'isolation phonique. Cet indice, réservé aux bruits d'avions, ne permet pas les comparaisons avec les autres nuisances sonores. Aujourd'hui, cette séparation est psychologiquement inacceptable par les populations. Une cohérence d'ensemble doit également être recherchée. C'est pourquoi l'Autorité a retenu l'indice préconisé par la future directive européenne sur le bruit ambiant.

Par ailleurs, il y a une double urgence à réviser les Plans d'Exposition au Bruit (PEB) :

- ils datent d'une vingtaine d'années et ne reflètent pas la situation sonore actuelle ;
- le choix quasi général d'une limite extérieure de la zone C à la valeur la moins protectrice^z a permis le développement urbain et l'accroissement des populations soumises aux nuisances.

Recommandation

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'indice inférieur à 70 et supérieur ou égal à 58.

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.

Etat des lieux

L'abandon de l'indice psophique et la recommandation d'utiliser le Lden ne sont pas contestés.

Mais les valeurs préconisées par l'Autorité pour délimiter les quatre zones et leurs règles de constructibilité paraissent beaucoup trop sévères aux yeux de nombreux élus locaux et nationaux voire de certains propriétaires, riverains ou non.

Or, pour arrêter ses choix, l'Autorité n'a eu qu'à constater les dégâts de 25 ans de politiques contradictoires : affichage de protection / laisser-faire au quotidien.

Cela se traduit par des zones C ridiculement étroites pour ne pas fâcher, des lotissements ou des immeubles collectifs en limite de zone C, l'augmentation du nombre de personnes soumises aux nuisances sonores, etc.

De plus, comme le prix du terrain ou celui des locations tient tout de même compte des nuisances qui existent, ce sont plutôt des ménages modestes qui se saisissent de cette opportunité. Cependant, quelques années après, excédés par les nuisances, ils contestent fortement l'activité de l'aéroport.

Aujourd'hui, le simple principe de précaution – ne pas laisser l'urbanisme encercler l'aéroport – reste contesté au nom de "certains impératifs de structuration urbaine" ou de maintien de la valeur des biens.

Le 15 novembre 2001, le gouvernement a adopté un plan global pour les aéroports français qui différencie l'urbanisation autour des nouvelles plateformes et celle autour des aéroports existants. Dans le premier cas, il prévoit qu'"un projet de loi sera déposé, début 2002, afin de garantir une meilleure protection des populations riveraines." Ce projet reprendra la recommandation de l'ACNUSA : valeurs des indices pour délimiter les zones et non-modulation.

Pour les plateformes existantes, une concertation avec les collectivités locales et les commissions consultatives de l'environnement devra être organisée pour définir les modalités d'application des recommandations de l'ACNUSA et les traduire dans un projet de loi spécifique.

^a Les recommandations sont signalées par un texte en gras. ^z En résumé : zones A et B, inconstructibles sauf exception ; zone C, maison individuelle autorisée sous conditions ainsi que de l'habitat collectif à titre exceptionnel et sans augmentation significative de la population.

Toutefois, considérant que les articles législatifs du code de l'urbanisme permettent déjà de progresser, un projet de décret interministériel devrait être transmis au Conseil d'Etat. Ce projet fixe les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore et modifie le code de l'urbanisme. Il retient l'indice Lden et définit ainsi les zones :

- la zone A à l'intérieur de la courbe Lden 70 ;
- la zone B entre Lden 70 et la courbe choisie entre Lden 65 et 62 ;
- la zone C entre la courbe extérieure de B et la courbe choisie entre Lden 57 et 55 ;
- la zone D entre la courbe extérieure de C et Lden 50.

En outre, les plans d'exposition au bruit devraient être révisés avant le 31 décembre 2006.

Malgré les divergences avec la recommandation de l'Autorité, les modulations proposées resteraient de faible ampleur et devraient donc faciliter une mise en œuvre rapide et bénéfique. Par ailleurs, l'Autorité souhaiterait que pour les principaux aéroports, les plans d'exposition au bruit soient révisés avant le 31 décembre 2004.

■ ANTICIPER LA RÉVISION DES PEB

Dans un but réellement préventif, l'article 7 de la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA, permet d'appliquer de façon anticipée les règles d'urbanisme ou de protection phonique des zones C et D d'un plan d'exposition au bruit en cours d'élaboration ou de révision. La durée de cette anticipation est limitée à deux ans à compter de la décision prise par arrêté préfectoral.

Recommandation

À titre de mesure transitoire et pour les neuf principaux aéroports^e, l'ACNUSA recommande que les préfets prennent 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.

Etat des révisions

1. Lyon - Saint-Exupéry

Le préfet du Rhône a pris, le 26 décembre 2000, un arrêté portant application anticipée des dispositions concernant la zone C du plan d'exposition au bruit en cours de révision. Cet arrêté fixe la limite extérieure de la zone C à l'indice psophique 73.

Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lyon - Saint-Exupéry, en vigueur depuis 1977, a été mis en révision par arrêté préfectoral du 13 octobre 2000.

Les collectivités concernées (26) ont donné majoritairement un avis défavorable avec divers motifs : suite de l'avis défavorable donné au projet de développement de l'aéroport, absence d'assurances sur les vols de nuit et sur le respect des trajectoires, et contraintes trop fortes imposées à l'urbanisation dans la zone C.

Réunie le 28 septembre 2001, la commission consultative de l'environnement a également voté sur le projet de révision : 20 voix contre, 10 pour. Les associations ont soit repris en partie les arguments des élus, soit regretté que le projet ne soit pas plus protecteur.

Consultés sur cette révision, les membres de l'ACNUSA ont^f :

- pris connaissance des arguments et des votes des différentes parties intéressées ;
- relevé le caractère transitoire du futur PEB puisqu'établi en indice psophique ;
- regretté que les modèles utilisés pour tracer les courbes ne prennent pas en compte le relief.



Mais, sensible aux efforts faits dans ce département et depuis plusieurs années par les services de l'Etat pour limiter toute augmentation significative de la population soumise aux bruits et soucieuse de conforter l'arrêté interpréfectoral portant application anticipée de la zone C du projet de PEB à l'indice psophique 73, l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires a donné un avis favorable à la modification du plan d'exposition au bruit.

La procédure de révision étant soumise à enquête publique, le nouveau plan d'exposition au bruit risque fort de n'être adopté qu'en 2003.

En l'absence de tout texte relatif aux PEB existants, la protection créée par l'arrêté interpréfectoral d'anticipation tombera. Il est donc à craindre que les projets de construction empêchés ressortent très vite des cartons si le décret prévu n'était pas mis en œuvre.

2. Bâle - Mulhouse

Le préfet du Haut-Rhin a pris, le 18 mai 2001, un arrêté portant application anticipée des dispositions de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme. L'article 1^{er} de cet arrêté indique : " pour éviter l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores aéroportuaires et sans préjuger du périmètre qui sera finalement retenu pour le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Bâle - Mulhouse, les dispositions de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme concernant les zones "C" des PEB s'appliquent aux territoires délimités par la courbe isopsophique 78 du plan annexé."

3. Paris - Charles-de-Gaulle

La commission consultative de l'environnement a, le 9 juillet 2001, donné un avis favorable^t à la mise en application par anticipation du projet de plan d'exposition au bruit élaboré en 1998. La limite extérieure de la zone C est fixée à l'IP 73.

À ce jour, l'arrêté interpréfectoral n'a pas été signé.

4. Toulouse - Blagnac

Par arrêté du 8 novembre 2001, le préfet de Haute-Garonne a décidé de réviser le plan d'exposition au bruit et a fixé la limite extérieure de la zone C du projet de plan à l'indice psophique 76. Le préfet envisageait de prendre un arrêté portant application anticipée, dès réception de l'avis des collectivités locales concernées (délai prescrit : deux mois).

Or en ce moment, tant à Toulouse que dans d'autres communes proches de l'aéroport comme Aussonne, des permis de construire sont délivrés, des lotissements se construisent en limite extérieure de l'actuelle zone C et totalement dans la zone C future : tout le monde étant parfaitement au courant de cette situation et préférant ne pas répondre aux questions de l'Autorité ou aux alertes des associations.

5. Autres aéroports

Sauf parution rapide du projet de décret fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit en utilisant le Lden, l'ACNUSA demande que la recommandation énoncée ci-dessus en indice psophique soit mise en œuvre dans les plus brefs délais par les préfets concernés.

CRÉER LA ZONE D

L'article 6 de la loi n°99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA, vise à délimiter une zone D, obligatoire pour les grands aéroports, " à l'intérieur de laquelle les constructions doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L.147-6 du code de l'urbanisme."

Etat des lieux

Le 4 décembre 2000, le ministre chargé de l'aviation civile a saisi l'Autorité pour avis sur un projet de décret

■ Il s'agit des aéroports dont " le nombre annuel de mouvements d'aéronefs, de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes, est supérieur à 20000 " soit : Bâle - Mulhouse, Bordeaux - Mérignac, Lyon - Saint-Exupéry, Marseille - Provence, Nice - Côte d'Azur, Paris - Orly, Paris - Charles-de-Gaulle, Strasbourg - Entzheim, Toulouse - Blagnac. ■ Réunion plénière des 7 et 8 novembre 2001. ■ 1 voix contre, 3 abstentions, 35 voix pour.

interministériel fixant la zone D entre la limite extérieure de la zone C et la courbe isopsophique 69.

Afin d'éviter toute incohérence, l'Autorité s'est d'abord attachée à la définition de nouveaux indices. Le 18 avril 2001, elle a recommandé l'utilisation du Lden pour la planification et indiqué les niveaux souhaitables pour les quatre zones.

Consciente que la traduction réglementaire de cette recommandation prendrait quelques mois, l'Autorité a donné un avis favorable^Y au projet de décret "zone D" et souhaité que ce texte, même provisoire, paraisse rapidement afin de préserver l'avenir et d'assurer une meilleure protection phonique pour les nouveaux logements.

Mais en définitive, le ministre a choisi de lier la définition de la zone D et l'adoption du Lden.

Le projet de décret qui serait transmis au Conseil d'Etat, définit la zone D comme la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe à l'indice Lden 50, valeur retenue par l'Autorité.

RESTAURER LE DIALOGUE

La loi du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA a également modifié la composition et renforcé les compétences des Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE).

Pour qu'elles deviennent réellement un lieu de dialogue et de concertation, L'ACNUSA a fait les recommandations ci-après.

Recommandations et états des lieux

Renouvellement des commissions consultatives de l'environnement, pour les neuf principaux aéroports, dès le deuxième trimestre de l'année 2001.

En application du décret n°2000-127 du 16 février 2000, le renouvellement des commissions consultatives de l'environnement s'est fait entre mai et octobre 2001, à l'exception de Bordeaux - Mérignac dont la CCE renouvelée devrait se réunir pour la première fois le 28 janvier 2002^U.

Réunions au moins deux fois dans l'année.

Par lettre en date du 11 octobre 2001, l'Autorité a demandé aux préfets concernés la transmission des convocations, ordres du jour et dossiers du comité permanent et de la commission ainsi que les comptes-rendus des réunions de ces deux instances (application du 8° de l'article L.227-5 du code de l'aviation civile).

Quatre CCE se sont réunies une fois ; les CCE de Bâle-Mulhouse, Paris - Charles-de-Gaulle et Paris - Orly se sont réunies deux fois ; celle de Strasbourg - Entzheim, trois fois.

Dans tous les cas, l'examen des ordres du jour et des comptes-rendus montre une volonté de participation, un travail sérieux et une grande variété de thèmes abordés^I.

Publication de l'arrêté interministériel relatif à la désignation des représentants de l'administration et du gestionnaire siégeant dans la commission consultative d'aide aux riverains dès le deuxième trimestre de cette année.

Cet arrêté était d'autant plus nécessaire que certaines commissions ne pouvaient pas ou plus siéger. Après plusieurs démarches auprès des cabinets ministériels concernés, cet arrêté a été signé le 24 août 2001^O.

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.

Malgré des démarches vers les cabinets ministériels concernés, les problèmes de préséance administrative n'ont pu être dépassés et ces réunions n'ont pas eu lieu.



SURVOLER SANS GÊNER - RÉGLEMENTER LES CONDITIONS D'EXPLOITATION

Le non-respect des trajectoires publiées a toujours été dénoncé tant par les élus que par les représentants d'association de riverains. Des mesures fermes – interdiction des vols à vue, respect des altitudes, sanction et amende systématique – ont été demandées.

Recommandations et état des lieux

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.

Des arrêtés ministériels devront fixer, après avis de la commission consultative concernée, les conditions d'utilisation des plateformes ; selon les situations locales, ils pourront réglementer les procédures particulières, les restrictions sur les essais moteurs, l'utilisation des inverseurs de poussée, etc.

En 2001, aucune autre plateforme n'a fait l'objet d'un arrêté ministériel ; aucun arrêté existant n'a été modifié pour y introduire de nouvelles restrictions.

Cet arrêté définira également 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 le vol est alors sanctionné.

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.

Répondant à l'avis de l'ACNUSA sur le projet de réorganisation de la circulation aérienne dans la région pari-

sienne, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a écrit, le 29 novembre 2001 :

" Les volumes devant contenir les vols en procédure d'arrivée et de départ présentées dans le dossier... seront définis. Les limites caractéristiques des volumes jusqu'à 2000 mètres et qui ne donnent pas lieu à des opérations de guidage radar, feront l'objet d'une première définition dans les trois mois, puis, après validation d'ici l'été, d'arrêtés pour les rendre obligatoires.

" Pendant une période de 6 mois et sous le contrôle de l'ACNUSA, le suivi des vols, jusqu'à 3000 mètres, permettra de déterminer les limites caractéristiques qui seront garanties et qui feront l'objet d'arrêtés ministériels afin de les rendre obligatoires." ^P

En revanche, il n'y a pas eu de réponse à la demande d'étude sur le relèvement généralisé de l'ensemble des trajectoires.

La formation des pilotes et des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne devra comprendre une meilleure prise en compte des aspects environnementaux (priorité donnée aux procédures particulières, connaissance des secteurs urbanisés, etc.).

Dans sa lettre mentionnée ci-dessus, le ministre écrit également :

" La formation des contrôleurs sur les problèmes d'environnement sera organisée. Notamment, le renouvellement périodique de leur qualification deviendra l'occasion de développer la connaissance de l'environnement urbain. Les modalités de renouvellement des qualifications incluront des dispositions prévoyant cette formation et la vérification des connaissances. Une analyse de cas critiques pour l'environnement sera prévue.

" Une formation similaire pourra être recherchée dans le cadre des stages de maintien des compétences pour les pilotes. L'ACNUSA sera associée à la mise au point de ces formations.

^y Le 2 mai 2001. ^u Les arrêtés préfectoraux relatifs à la composition des commissions consultatives de l'environnement des principaux aéroports sont régulièrement mis à jour et se trouvent sur le site Internet www.acnusa.fr à la rubrique "textes juridiques". ⁱ Voir en annexe, page 53, le tableau des réunions et résumés des ordres du jour. ^o Voir en annexe, page 49, le texte de l'arrêté. ^p L'intégralité de l'avis de l'ACNUSA du 26 octobre 2001 et de la réponse du ministre du 29 novembre 2001 se trouve dans la troisième partie "Autres activités", chapitre "Recommandations particulières", page 30.

“ Par ailleurs, un séminaire sur l’environnement aéroportuaire en direction des compagnies aériennes et des pilotes sera organisé suivant des modalités que nous pourrions définir ensemble.”

La priorité environnementale devra clairement être définie quitte à réduire les objectifs de capacité.

Sans aller jusqu’à une volontaire réduction de capacité pour améliorer l’environnement sonore, il est indéniable que les discours et les comportements commencent à évoluer :

- dans le triptyque “ sécurité, capacité, environnement ”, ce dernier serait ex æquo avec capacité ;
- professionnels, gestionnaires et services de l’Etat font de réels efforts pour prendre en compte des points de vue différents, pour établir le dialogue et expliquer leur logique.

Ainsi, pour la réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne, il convient de noter la forte implication des agents de la direction générale de l’aviation civile dans le travail d’explication sur le terrain et la large diffusion du CD Roms réalisé par cette direction en liaison avec Aéroports De Paris.

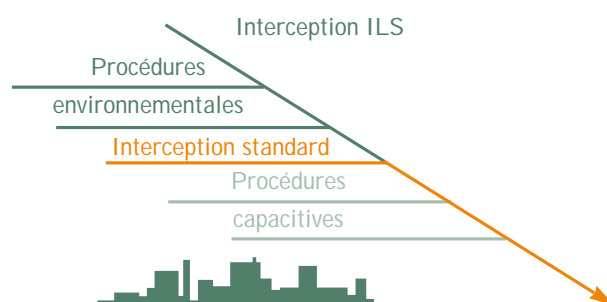
Des formations et des réunions de coordination devront être organisées pour les agents assermentés chargés du relevé des infractions.

L’ACNUSA a organisé deux réunions – le 26 janvier et le 30 novembre – avec les agents assermentés chargés du relevé des infractions et les services de la commission nationale de prévention des nuisances.

Ces réunions ont notamment permis d’alléger les transmissions administratives entre ces différents services, d’analyser l’ensemble du processus et de commencer à harmoniser les pratiques (délais d’instruction interne, rédaction du procès-verbal, actions préventives, etc.)

Elles ont également permis de relever les problèmes récurrents : lenteur de l’instruction due à la difficulté de retrouver soit la “ petite ” compagnie contrevenante, soit le service compétent de la grande compagnie ; absence d’une base commune de données sur les classements acoustiques des avions ; manque de culture commune entre agents verbalisateurs et contrôleurs aériens.

Afin d’améliorer la prévention et l’information sur cette partie de son activité, l’Autorité formule de nouvelles recommandations en partie 2 du présent rapport, page 24.



Interdiction de certains types d'avions

Seule réglementation nouvelle, l'arrêté du 2 août 2001 a créé des restrictions d'usage de certains avions relevant du chapitre 3 sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle⁹.

Cette restriction d'usage nocturne consiste à interdire totalement, à l'horizon 2004, les avions les plus bruyants du chapitre 3, c'est-à-dire ceux dont la marge cumulée des niveaux de bruit certifiés est comprise entre 0 et 5 EPNdB. L'interdiction est précédée d'une période de réduction obligatoire de l'utilisation des flottes concernées reposant sur une diminution imposée, pour chaque compagnie, des quotas correspondants d'énergie sonore.

Est interdite également l'adjonction de nouveaux “ avions bruyants ” du chapitre 3, c'est-à-dire des appareils dont la marge est comprise entre 5 et 8 EPNdB et qui n'ont pas été exploités sur cet aérodrome depuis moins de cinq ans.

Lors de sa réunion plénière du 18 juillet 2001, l'Autorité a donné un avis favorable à ce projet de texte, assorti des considérations ci-dessous :

“ Bien que la mesure aille dans le sens d'une baisse des nuisances sonores, l'Autorité a noté que la logique reste celle d'une quantité de bruit obtenue avec des calculs théoriques et compliqués, les avions concernés n'étant pas identifiés au préalable.

“ Concernant les dérogations possibles, l'Autorité demande que le texte de l'arrêté soit simplifié : l'article II avec la mention du “ système aéroportuaire parisien ” risque de conduire à des confusions voire à des contentieux en cas de sanction. L'Autorité recommande de s'en tenir à la seule mention de l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle et de régler les éventuelles demandes de dérogations grâce à l'article III.

“ Enfin, l’Autorité recommande que cette mesure donne lieu également, après avis de la commission consultative de l’environnement concernée, à un arrêté sur les autres aérodromes.”

Suite à cet avis, transmis le 24 juillet au ministre chargé de l’aviation civile, le projet de texte a été modifié sur la partie “ dérogations possibles” .

À ce jour aucun projet n’est élaboré pour les autres aérodromes.

L’ACNUSA recommande qu’en 2002, les commissions consultatives de l’environnement soient saisies pour avis d’un projet d’arrêté rendant applicable, sur leur aérodrome, l’arrêté du 2 août 2001 relatif aux restrictions d’usage de certains avions du chapitre 3.

■ NOUVELLES PLATEFORMES

Concernant la situation des aéroports franciliens, les membres de l’ACNUSA pensent que les engagements gouvernementaux ne pourront être tenus. C’est pourquoi, dès le 4 juillet 2000, ils ont estimé indispensable d’envisager la mise en service d’un nouvel aéroport destiné à absorber les évolutions à venir du trafic aérien.

Recommandation

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 plateforme 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 plateforme, le choix était fait de développer 1 ou 2 plateformes existantes.



❏ Le texte de l’arrêté est en annexe page 50.

Avis de l'ACNUSA sur un site aéroportuaire international

À la demande du président de la commission nationale du débat public, chargé de la mission "démarche d'utilité concertée pour un site aéroportuaire international" l'ACNUSA a précisé les conditions à respecter pour édifier une nouvelle plateforme^S.

Le contexte

À défaut d'une régulation internationale de la mobilité aérienne, tant des hommes que des marchandises, les réflexions de l'ACNUSA s'inscrivent dans la perspective du doublement du trafic aérien d'ici 15 à 20 ans.

Certes les débats sur le développement durable, sur le changement de fiscalité ou sur le rééquilibrage entre les modes de transport restent vifs. Mais l'Autorité n'est ni un décideur, ni le régulateur des contradictions de la société. En revanche, elle a pour mission de s'assurer que la poursuite de l'expansion de l'activité aéronautique s'accompagne de la sauvegarde de l'environnement sonore autour des aéroports.

Compte-tenu des contraintes environnementales et des engagements gouvernementaux, aucune structure actuelle ne permettra d'accueillir, en région parisienne, les 80 millions de passagers prévus pour 2010. Aussi l'Autorité estime que la mise en service d'une troisième plateforme internationale, anticipant dès aujourd'hui les développements futurs, est nécessaire.

Les objectifs

- Assurer le fonctionnement 24 heures sur 24 avec une accessibilité multimodale ;
- Accueillir tout type de trafic et tout type d'avion ;
- Fixer des contraintes fortes à la création et les tenir.

Les conditions

La création d'une plateforme aéroportuaire majeure implique la mise en place de dispositifs performants et fiables concernant la terre comme le ciel. Il s'agit de réduire au maximum les effets de l'activité aéronautique sur les populations au sol. Les quatre conditions suivantes devront être remplies afin que la nouvelle plateforme

apporte, réellement et pour longtemps, une réponse en termes de sécurité, d'environnement et de capacité.

1. AVOIR LA MAÎTRISE FONCIÈRE

De façon générale, l'urbanisation mal maîtrisée autour des principales plateformes a entraîné des conflits entre une activité économique en expansion et les légitimes aspirations des riverains au repos et à un environnement sonore de bonne qualité.

La zone dite terminale d'un aéroport comme Paris - Charles-de-Gaulle représente un rectangle de 100x80 kilomètres ; les départs se font sur les petits côtés et les arrivées se font par les angles. Dans la majeure partie de ce rectangle, les avions évoluent à des altitudes élevées et créent peu de nuisances sonores ou de gêne insupportable.

En revanche, il existe bien à l'intérieur de ce rectangle, un territoire à protéger, avec peu ou pas d'habitants permanents.

Pour tenir compte des nuisances sonores et de l'activité en continu de la plateforme, l'ACNUSA recommande que la puissance publique s'assure la maîtrise foncière d'une zone d'environ 60 kilomètres de long sur 10 kilomètres de large.

Bien évidemment cette maîtrise foncière doit commencer dès la prise de décision, se maintenir sans relâche et s'adapter au fur et à mesure des décisions notamment celles concernant l'orientation des pistes.

2. APPORTER DES SOLUTIONS EXEMPLAIRES AUX POPULATIONS CONCERNÉES

Jusqu'à présent les réponses aux problèmes soulevés par les populations riveraines ont été apportées a posteriori et tardivement. Les mesures de prévention comme le plan d'exposition au bruit, ou de réparation comme le plan de gêne sonore ont montré leurs limites : la population continue d'augmenter sous les cônes d'envol et obtenir l'aide à l'insonorisation n'est pas une réponse satisfaisante.

S'agissant d'une opération exceptionnelle, il convient de se donner tous les moyens de la réussite, ceux relatifs à la population existante étant primordiaux.

Les possibilités offertes aux habitants devront être :

- variées selon l'emplacement au regard des nuisances sonores ;
- de bon niveau en terme d'indemnisation ;
- assorties d'engagements fermes de réalisation.



3. AUTORISER ESSENTIELLEMENT L'INSTALLATION D'ACTIVITÉS

En corollaire des deux conditions précédentes, la nouvelle plateforme ne pourra conserver ou accueillir que des activités agricoles, industrielles et notamment celles liées à l'activité aéronautique, commerciales ou de services.

Ces activités ne doivent conduire, en aucun cas, à l'installation d'habitations permanentes dans le périmètre protégé. Le respect de cette exigence passe par la réalisation d'un système de transport adapté.

4. ÊTRE STRICT EN TERMES DE PROCÉDURES D'APPROCHE ET DE DÉPART

Un volume dans lequel les avions doivent circuler sera défini. Il sera calculé en prenant largement en compte les exigences de sécurité et les souhaits de capacité. En contrepartie, les procédures devront être définies de façon à garantir que les trajectoires effectives, tant en plan qu'en altitude, s'inscrivent à l'intérieur de ce volume.

Grâce aux arrêtés pris dès la mise en service de la plateforme, tout manquement constaté sera bien évidemment sanctionnable. D'une façon générale, les prescriptions pour la construction et le fonctionnement d'une nouvelle plateforme doivent être plus sévères que les recommandations préconisées par l'ACNUSA pour les aéroports existants.

L'ensemble de ces recommandations doit être mis en œuvre dès maintenant pour le futur aéroport de Notre Dame des Landes.

AIDER À L'INSONORISATION

Les riverains des neuf principaux aéroports peuvent bénéficier d'une aide pour les travaux d'insonorisation de leur logement. Approuvés entre 1994 et 1999, les actuels plans de gêne sonore suscitent une certaine incompréhension quant à leurs règles d'élaboration et de nombreuses critiques dans leur mise en œuvre.

En 2002, le travail de l'Autorité portera notamment sur l'étude de mesures d'accompagnement permettant

d'améliorer la situation ou la vie quotidienne des riverains : les pratiques en Europe et ailleurs, types de travaux, conditions et montant de l'aide, etc.

Recommandations et états des lieux

Comme pour les plans d'exposition au bruit (PEB), la définition par l'ACNUSA d'un indicateur de gêne sonore en Lden 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.

Un projet de décret fixant les conditions d'établissement des PEB et des PGS et modifiant le code de l'urbanisme devrait être transmis au Conseil d'Etat. Ce texte prévoit que les zones I, II et III des PGS soient calculées en Lden et correspondent aux valeurs suivantes :

- zone I, à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70 ;
- zone II, entre les courbes d'indices Lden 70 et Lden 65. Lorsque la courbe extérieure de la zone B d'un plan d'exposition au bruit a un indice inférieur à 65 c'est cette valeur qui est prise en compte ;
- zone III, entre la courbe extérieure de la zone II et la courbe d'indice Lden 55 ;

Les zones seraient établies sur la base du trafic de l'année n+1 de la publication du PGS.

Même s'il reste deux documents : un pour planifier et un pour ouvrir des droits, ce projet harmonise les valeurs retenues pour les zones.

Compte-tenu du fait que réviser chaque année les PGS paraît une gageure, l'ACNUSA souhaiterait – à tout le moins – que les zones du PGS soient établies sur la base du trafic estimé dans cinq ans.

L'ACNUSA recommande que l'arrêté interministériel désignant les représentants de l'Etat siégeant avec voix délibérative dans les commissions consultatives d'aide aux riverains, paraisse le plus tôt possible.



Le texte de l'arrêté du 24 août 2001 est en annexe au présent rapport.

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.

La mise en place des commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR) et le renforcement des effectifs au sein des délégations régionales de l'Agence de l'Environnement et la Maîtrise de l'Energie (ADEME) ont permis de résorber le retard pris dans le traitement des dossiers.

En 2001, 2 109^d dossiers ont reçu un avis favorable de la part de l'ensemble des commissions consultatives d'aide aux riverains, représentant 2 982 locaux dont 1 646 logements individuels, pour un montant total de 24,1 millions d'euros (études + travaux)^f.

4800 diagnostics acoustiques préalables aux travaux ont été réalisés en 2001 ; certains dossiers de travaux ont d'ailleurs été présentés en CCAR au cours de l'année. Actuellement, les décisions de subventions sont signées dans les deux à trois semaines qui suivent les avis favorables des commissions ; le coût moyen de l'aide financière

Dossiers présentés aux CCAR ayant fait l'objet d'un avis favorable en 2001

	PARTICULIERS						TOTAL GENERAL		
	Logements individuels			Logements collectifs			Nb de dossiers	Nb de logements	Coût en MF
	Nb de dossiers	Nb de logements	Coût en MF	Nb de dossiers	Nb de logements	Coût en MF			
PARIS ORLY	446	452	33,71	167	209	5,92	613	661	39,63
PARIS-CDG	539	543	42,07	71	80	2,47	614 ^g	627	49,09
TOULOUSE	140	140	9,91	0	0	0,00	142 ^h	855	24,40
MARSEILLE	331	389	25,67	129	165	5,78	460	554	31,45
NICE	2	2	0,18	156	157	4,39	158	159	4,57
LYON	67	67	4,73	0	0	0,00	67	67	4,73
MULHOUSE	40	40	3,18	0	0	0,00	40	40	3,18
STRASBOURG	13	13	1,04	2	6	0,19	15	19	1,24
BORDEAUX	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00
TOTAL	1 578	1 646	120,49	525	617	18,75	2 109	2 982	158,28



de l'ADEME pour un logement individuel ou collectif est de 7 900 euros.

■ SURVEILLER ET SANCTIONNER

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. Les recommandations ci-dessous visent à améliorer le fonctionnement du processus entre agents verbalisateurs, Commission Nationale de Prévention des Nuisances (CNPN) et l'Autorité.

Recommandations et états des lieux

Le nombre de rapporteurs de la commission nationale de prévention des nuisances doit être augmenté.

Ce nombre est resté le même soit trois rapporteurs pour ADP et 2 pour chacune des plateformes ayant un ou des arrêtés portant restriction d'usage (Lyon, Nice et Toulouse).

La CNPN se réunira deux jours par mois.

La commission a tenu 17 séances d'une journée en 2001 (5 séances en 2000). Le nombre de séances a pu être augmenté grâce à la nomination de deux membres suppléants pour chaque titulaire. Cependant la disponibilité des représentants d'association de riverains reste difficile.

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.

Malgré de nombreux rappels, les services du ministre chargé de l'aviation civile n'ont pas progressé sur cette question.

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.

Aucun nouvel arrêté portant restriction d'usage n'a été mis en place.

Les agents assermentés, les services de la CNPN et ceux de l'ACNUSA se sont réunis deux fois (voir chapitre "Survoler sans gêner", page 12).

d Les chiffres cités ne comprennent pas les dossiers traités en urgence suite à l'explosion de l'usine AZF à Toulouse le 21 septembre 2001, qui représentent 270 dossiers concernant 270 logements individuels pour un total de 4,75 MF. **f** En 2000, seulement 964 dossiers avaient fait l'objet d'un avis favorable. **g** Quatre dossiers concernant des bâtiments tertiaires complètent ce total, pour un coût de 4,56 MF. **h** Deux dossiers concernant des grands maîtres d'ouvrage complètent ce total : ils représentent 715 logements collectifs pour un coût de 14,49 MF.

Nouvelles recommandations

18

La loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA, lui impose, pour les aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes¹, de définir :

- les indicateurs de mesure du bruit et de la gêne sonore ;
- les prescriptions techniques applicables aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires ;
- les prescriptions concernant le nombre et l'emplacement des stations de mesure de bruit ;
- les prescriptions d'exploitation du réseau de stations.

MESURER LE BRUIT ET SUIVRE LES TRAJECTOIRES

Les indicateurs de mesure du bruit et de la gêne sonore ont été définis par l'Autorité et ont fait l'objet de recommandations dans le rapport d'activité 2000².

L'ACNUSA a recommandé l'utilisation du Lden comme indice pour la planification, et a retenu le LAeq(1s) comme indice événementiel de nuit, permettant de mesurer, grâce à des stations de mesure mises en place sous trace des diverses trajectoires, le niveau de bruit de chaque survol.

Prescriptions applicables aux dispositifs

Pour les dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires, les informations nécessaires sont de trois niveaux et doivent être corrélées entre elles :

- mesure du bruit généré par le vol ;
- trajectoire du vol ;
- identification du vol.

L'ACNUSA recommande que les systèmes permettent de :

- mesurer les bruits ;
- isoler ceux d'origine aéronautique ;
- corréler ces bruits avec des trajectoires d'avions ;
- identifier totalement les avions (n° de vol, immatriculation, compagnie, type d'avion, type de motorisation) ;
- établir les rapports et les statistiques.

Le système doit afficher en temps réel :

- la projection des vols à l'arrivée, au départ, en survol ;
- l'altitude de l'avion en chaque point de la trajectoire projetée ;

- l'emplacement des stations de mesure de bruit ;
- les niveaux mesurés à ces stations.

Cet affichage se fera sur un fonds de carte terrestre récent et lisible.

En temps différé, tout vol doit pouvoir être retrouvé et "rejoué".

L'ensemble des vols contenus dans un espace de temps doit pouvoir être affiché.

Toutes les informations concernant un vol doivent pouvoir être visualisées.

La localisation d'un plaignant doit pouvoir se faire de façon simple.

Des tris par vols, types d'appareils, niveaux de bruit ou plaintes devront pouvoir être effectués.

Le stockage de l'ensemble des données sera sauvegardé et archivé pendant au moins deux ans.

Prescriptions concernant les stations de mesure de bruit

Sur chaque plateforme, le nombre et l'emplacement des stations de mesure de bruit sont soumis pour avis à l'Autorité. Au préalable, les dossiers d'implantation auront été présentés et discutés en commission consultative de l'environnement.

Des stations de mesure fixes, servant de référence dans le temps, seront installées pour chaque piste, à des distances variables, selon qu'elles seront plus particulièrement dédiées à la mesure du décollage ou de l'atterrissage (soit au minimum de deux à quatre stations par piste).

Une ou deux stations seront installées dans l'enceinte même de l'aéroport, pour mesurer des utilisations particulières comme celle des inverseurs de poussée.

En outre, l'ACNUSA recommande une utilisation renforcée de stations de mesure mobiles permettant de réaliser les campagnes ponctuelles de mesure de bruit souhaitées par les communes ou associations de riverains. Elles permettront également de valider de nouveaux lieux d'implantation pour les stations fixes.

La mise en œuvre des recommandations relatives aux prescriptions applicables aux dispositifs de mesure du bruit et de suivi des trajectoires ainsi que celles relatives au nombre et à l'emplacement aux stations de mesure de bruit, sera effective dès la parution de l'arrêté d'homolo-

gation pris par les ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile (1° de l'article L.227-5 du code de l'aviation civile).

Analyse des systèmes actuels

ADP

Aéroports De Paris s'est doté d'un système de surveillance dénommé SONATE qui comprend 15 stations fixes (11 à Paris-Charles-de-Gaulle, 4 à Paris-Orly). Dix stations complémentaires doivent être installées dans un avenir proche.

Mais le système SONATE est vieillissant et les dysfonctionnements sont de plus en plus fréquents.

Le projet STADE, destiné à remplacer SONATE, a été confié à la société Brüel & Kjær en 1999. Ce projet a pris du retard et ne répond pas encore au cahier des charges. Le 7 décembre 2001, l'audit du projet a été attribué au BUREAU VERITAS ; l'ACNUSA participe à cet audit.

L'Autorité recommande que, le plus rapidement possible, soit mis en place un outil capable de répondre aux exigences énoncées ci-dessus. Compte-tenu de la réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne et des demandes d'informations qu'elle va susciter, une solution fiable doit être trouvée de manière urgente.

Bâle - Mulhouse

De février à avril 2000, le nouveau système – dénommé CIEMAS – a été installé par la société LOCHARD. Suite aux travaux de remplacement du radar, il n'a pas été possible de réaliser de corrélation entre le bruit mesuré et les trajectoires des avions de mai à décembre 2000.

Le système est maintenant opérationnel. Il est constitué de 6 stations fixes et 4 stations mobiles.

L'ACNUSA recommande que les conséquences de l'augmentation planifiée des décollages sur la piste est/ouest

prolongée soient étudiées, à l'aide de trois nouvelles stations mobiles de mesure du bruit implantées à l'ouest de l'aéroport.

Bordeaux - Mérignac

L'implantation de stations de mesure de bruit et de trajectoires est en phase de pré-étude.

L'ACNUSA recommande que des moyens suffisants soient mobilisés afin de permettre une mise en place dans les meilleurs délais, en tout état de cause avant la fin 2002.

Lyon - Saint-Exupéry

Le système de mesure – dénommé CONSTAS – a été installé par la société 01dB-STELL et mis en service en janvier 2001. Il se compose de 6 stations fixes et d'une station mobile.

Marseille - Provence

L'implantation de stations de mesure de bruit et de trajectoires est en phase de pré-étude.

L'ACNUSA recommande que des moyens suffisants soient mobilisés afin de permettre une mise en place dans les meilleurs délais, en tout état de cause avant la fin 2002.

Nantes - Atlantique

Les études seront lancées en 2002 ; l'objectif est d'installer le système en 2003.

Nice - Côte d'Azur

La mise en service du système de mesure du bruit et des trajectoires, installé par la société LOCHARD, s'est faite à la fin de l'année 2000.

Le système est constitué de 8 stations fixes et d'une station mobile. 2 stations supplémentaires seront installées mi 2002.

Lors de sa mise en service, le système a subi plusieurs pannes qui ont été définitivement résolues en octobre 2001.

j Il s'agit des aéroports dont "le nombre annuel de mouvements d'aéronefs, de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes, est supérieur à 20000" soit : Bâle - Mulhouse, Bordeaux - Mérignac, Lyon - Saint-Exupéry, Marseille - Provence, Nantes - Atlantique (depuis le 31.07.2001), Nice - Côte d'Azur, Paris - Orly, Paris - Charles-de-Gaulle, Strasbourg - Entzheim, Toulouse - Blagnac. **k** Voir également la première partie du présent rapport : "Mise en œuvre des recommandations", pages 6, 7 et 8.



Strasbourg - Entzheim

Le système est installé par la société Brüel & Kjær. Sa mise en service est prévue début 2002. Le système est constitué de 3 stations fixes et d'une station mobile.

Toulouse - Blagnac

Le système est installé par la société 01dB-STELL. Sa mise en service est prévue début 2002. Le système est constitué de 7 stations fixes et de 2 stations mobiles.

En 2002, l'ACNUSA validera la conformité des systèmes existants au regard des prescriptions énoncées ci-dessus.

Prescriptions d'exploitation des réseaux

Les données concernant les niveaux de bruit enregistrés par les stations de mesure et les trajectoires associées des avions, doivent être mises à la disposition des élus, des associations et des riverains qui en font la demande.

Sur chaque aéroport concerné, un "espace environnement" doit permettre à toute personne de visualiser, en temps réel et différé, les données concernant les niveaux mesurés de bruit et les trajectoires associées des avions¹.

L'ACNUSA recommande que le déport de stations de visualisation soit rendu possible.

Ces stations pourraient, après demande d'un élu, être installées dans des locaux publics (municipaux, départementaux ou régionaux).

Une participation au coût d'installation et un engagement sur l'accueil du public (notamment en termes de personnes formées à l'utilisation de l'outil) devront être fournis.

Pour son usage propre, un poste de consultation des systèmes de surveillance équipant chaque aéroport visé au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, devra être implanté dans les locaux de l'ACNUSA (article L. 227-6 du code de l'aviation civile).

La mise en œuvre des recommandations relatives aux prescriptions d'exploitation des réseaux de mesure du bruit et de suivi des trajectoires sera effective dès la parution de l'arrêté interministériel d'homologation prévu par l'article L.227-5 du code de l'aviation civile.



■ INFORMER LE PUBLIC

L'article L. 227- 5 du code de l'aviation civile stipule que pour les principaux aérodromes, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires :

" 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 les informations ont été recueillies auprès des exploitants d'aérodromes, des transporteurs aériens et des services de l'Etat concernés ;"

Au cours du second semestre, l'ACNUSA a travaillé sur les dispositifs de mesure bruit, de suivi des trajectoires et sur la diffusion des informations au public.

Concernant l'information du public, les représentants des collectivités locales et ceux des associations de riverains, membres des commissions consultatives de l'environnement, ont été sollicités afin de faire connaître leurs difficultés actuelles, leurs besoins et souhaits^m.

De la dizaine de contributions reçues, se dégagent les points suivants :

- demande générale d'arrêtés de restriction d'usage ;
- accès le plus direct possible aux informations ;
- meilleur traitement des plaintes.

Parallèlement, l'Union des Chambres de Commerce et Etablissements Gestionnaires d'Aéroport (UCCEGA) a élaboré des propositions sur le programme de diffusion auprès du public des informations sur le bruit dû au transport aérien. Ces propositions sont le résultat de travaux menés avec la direction de la navigation aérienne et le service technique de la navigation aérienne.

Lors de la réunion plénière du 7 septembre, les propositions suivantes ont été examinées :

- le tronc commun des rapports proposés aux CCE ;
- la périodicité de ces rapports (annuel, trimestriel ou mensuel).

À la demande de l'Autorité, des propositions relatives à la diffusion de bulletins quotidiens et à l'accès " délocalisé " à l'information ont été présentées, en réunion plénière, le 12 décembre.

Périodicité et contenus

Informations événementielles

Ces informations concernent les demandes a posteriori et doivent être accessibles durant trois mois après l'événement.

L'ACNUSA recommande que :

- **sur demande d'un riverain, toutes les informations concernant un vol puissent être visualisées ;**
- **la localisation du demandeur puisse se faire ;**
- **la projection du vol soit affichée sur une cartographie claire ;**
- **l'emplacement des stations de mesure de bruit et les niveaux mesurés soient visibles ;**
- **l'identification de l'avion (n° de vol, immatriculation, compagnie, type) s'affiche.**

Informations quotidiennes

Les gestionnaires d'aéroport s'engagent à donner les informations prévisionnelles du jour J, les confirmations des informations transmises à J-1, les informations prévisionnelles de J+1.

Le riverain aura accès quotidiennement aux informations suivantes :

- **configurations utilisées en fonction des données météo ;**
- **pistes utilisées ;**
- **description des situations inhabituelles (procédure non usuelle ou non préférentielle, vol particulier, changement de piste, etc.) ;**
- **caractéristiques du trafic (faible, moyen ou dense) ;**

^l Cependant certains vols non commerciaux tels que les vols d'Etat ou militaires ne peuvent être visualisés. ^m Lettre du 29 octobre 2001.

- analyse des situations inhabituelles entre le 1^{er} jour du mois et le jour J ;
- survol anormalement bas ;
- survol mal positionné.

Informations mensuelles

Les gestionnaires d'aéroports s'engagent à diffuser au plus tard le 20 du mois suivant :

- le taux d'utilisation des pistes ;
- le trafic mensuel (nombre total de mouvements mensuels et par tranche d'heure, moyenne journalière des mouvements et par tranche d'heure) ;
- le ou les événements ayant dépassé 85 dB(A) entre 22 h et 6 h (date, heure, localisation de la station enregistrante, niveau enregistré, type d'avion) ;
- l'analyse des situations inhabituelles ;
- le suivi du respect du ou des arrêtés portant restriction d'usage.

Informations annuelles

Les gestionnaires d'aéroport s'engagent à diffuser, au moins une fois par an, un rapport comprenant :

- les statistiques globales relatives aux mouvements et aux impacts sonores (diurnes et nocturnes) ;
- les informations propres aux journées significatives retenues par la CCE ;
- la gestion des plaintes et des demandes d'informations.

Accessibilité des informations

Dans le chapitre précédent relatif à la mesure du bruit et au suivi des trajectoires, l'Autorité a rappelé que " les données concernant les niveaux de bruit mesurés par les stations de mesure et les trajectoires associées des avions, doivent être mises à la disposition des élus, des associations et des riverains qui en font la demande".

Ces informations doivent être accessibles dans des "espaces environnement" sur chaque aéroport.

Elles seront également accessibles, à la demande d'élus et sous réserve de participation, dans des locaux publics. L'impact financier de ce déport est en cours d'étude avec les fournisseurs mais devra être supporté pour partie par les collectivités qui demanderont à être équipées.

Calendrier de mise en œuvre

Bien évidemment l'urgence première est l'installation de systèmes fiables.

L'état d'avancement de ces systèmes oblige à une certaine progressivité dans la mise en œuvre des recommandations ci-dessus.

Sur proposition des gestionnaires d'aéroport, le principe d'"expériences pilotes" avant déploiement a été retenu.

> Pour les bulletins quotidiens : les études de faisabilité et les tests se dérouleront jusqu'en avril 2002 ; les premiers résultats seront présentés à l'ACNUSA en mai. ADP mettra en place un numéro vert avec messagerie répondeur (cible : les riverains) ; Marseille-Provence diffusera, dans un premier temps par fax puis par courrier électronique, ces informations aux membres de la commission consultative de l'environnement.

> Pour les bulletins mensuels : les études de faisabilité et les tests se dérouleront jusqu'en avril 2002 ; les premiers résultats seront présentés à l'ACNUSA en mai. L'aéroport Lyon-Saint-Exupéry testera la diffusion par fax ou courrier électronique aux membres de la CCE. L'aéroport de Strasbourg-Entzheim testera en outre l'insertion du bulletin dans la presse locale (cible : grand public).

> Pour le déport des stations de visualisation, ADP est en charge de l'étude de faisabilité financière, Nice-Côte d'Azur de la faisabilité technique, Toulouse-Blagnac de la faisabilité organisationnelle, l'union des chambres de commerce et gestionnaires d'aéroport réalisant l'enquête auprès des collectivités. Les résultats de ces différentes études seront présentés en juin à l'ACNUSA.

L'ACNUSA recommande que l'ensemble des dispositifs d'information du public soit généralisé dans l'année 2002. Les coûts de diffusion des informations devront être financés par la taxe d'aéroport.

Gestion des plaintes

L'objectif est de garantir une réponse complète et dans des délais annoncés. Pour cela, d'une part les gestionnaires d'aéroport devront s'organiser et s'engager, d'autre part les riverains individuellement ou de façon groupée



veilleront à ne pas bloquer le système.

La gestion centralisée des demandes d'informations générales ou des plaintes sera organisée sur chaque plateforme par un accord entre le gestionnaire de l'aéroport et l'administration de l'aviation civile.

Le service responsable ainsi désigné aura en charge la réalisation des statistiques qui seront diffusées dans le rapport annuel mentionné précédemment.

La commission consultative de l'environnement sera informée :

- de l'organisation mise en place en termes de moyens humains et matériels ;
- des modalités pratiques (dépôt d'une demande ou d'une plainte par téléphone, fax, courrier, rendez-vous, internet, accusé de réception automatique ou non, engagement sur les délais de réponse, etc.) ;
- de la présentation des statistiques : par type de support utilisé, par motif, lieu géographique, catégorie de plaignants (particuliers, élus, associations, etc.).

■ DÉFINIR, CONTRÔLER ET SANCTIONNER

Définir l'enveloppe des trajectoires

L'ACNUSA a recommandé, dans son rapport d'activité 2000, que pour chacun des aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, des procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores fassent l'objet d'un arrêté ministériel.

Ces arrêtés permettront d'une part le relevé des infractions et leur sanction éventuelle, d'autre part que soit défini l'enveloppe dans laquelle l'écart entre la trajectoire réelle d'un avion et la procédure publiée est une déviation^{ww}.

En effet, le respect des procédures est une demande légitime et constante des riverains. Il est donc nécessaire de définir la limite à partir de laquelle une dispersion de trajectoire doit être sanctionnée.

L'ACNUSA recommande que soient généralisés à l'ensemble des aéroports, les engagements pris par le ministre de l'équipement, des transports et du logement pour la réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne^{xx}, c'est-à-dire :

Les limites des volumes jusqu'à 2000 mètres et qui ne donnent pas lieu à des instructions de guidage radar, excepté pour des raisons de sécurité, feront l'objet d'une première définition dans les trois mois. Les arrêtés pour les rendre obligatoires seront élaborés après validation.

Pendant une période de six mois, et sous le contrôle de l'ACNUSA, le suivi des vols jusqu'à 3000 mètres permettra de déterminer les limites caractéristiques qui seront garanties.

Ces limites feront l'objet d'arrêtés afin de les rendre obligatoires.

Réglementer les conditions d'utilisation

La loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA, lui donne la possibilité de prononcer une amende administrative à l'encontre de la personne physique ou morale dont l'aéronef ne respecte pas les mesures prises par le ministre chargé de l'aviation civile sur un aérodrome fixant :

- des restrictions d'usage de certains types d'aéronefs ;
- des restrictions 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 ;
- des règles relatives aux essais moteurs ;
- des valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser.

L'Autorité recommande que, pour chacun des aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, toutes les restrictions, procédures, règles et valeurs énoncées ci-dessus fassent, après avis de la commission consultative de l'environnement, l'objet d'un arrêté ministériel fixant les conditions d'utilisation de la plateforme.

^{ww} Dans la suite du texte, l'enveloppe des trajectoires sera appelée "volume". ^{xx} Le texte de cette lettre est dans la troisième partie "Autres Activités" page 31.

Selon la situation locale, ils pourront réglementer : procédures particulières, utilisation des inverseurs de poussée, essais-moteurs, etc.

Néanmoins, les dispositions suivantes devraient s'y trouver :

- aucun avion classé chapitre 2 ou appartenant à la catégorie des avions très bruyants ou bruyants du chapitre 3, ne pourra atterrir ou décoller entre 22 h 00 et 06 h 00, heures locales ;
- tous les aéronefs devront respecter les procédures particulières de décollage et de montée initiale, d'atterrissage et d'approche, élaborées en vue de limiter les nuisances sonores ;
- tous les aéronefs, même volant à vue, devront rester à l'intérieur des volumes imposés ;
- aucun essai de moteurs ne pourra être effectué entre 22 h 00 et 06 h 00.

Dès qu'un texte législatif ou réglementaire le permettra, la disposition suivante devra être mise en place :

- entre 22 h 00 et 06 h 00, tout survol engendrant un niveau sonore supérieur à 85 dB(A) en LAeq(1s), en dehors des zones A et B des plans d'exposition au bruit en vigueur en 2001, encourra une amende administrative.

Informer sur les infractions et les sanctions

Expertise juridique du processus

Afin de vérifier que les procédures mises en place garantissent la sécurité juridique des amendes administratives prononcées par l'ACNUSA, l'expertise d'un conseiller d'Etat a été sollicitée.

L'intervention de Monsieur Bernard de Froment, lors de la réunion plénière du 6 septembre 2001, a porté sur :

- la situation des Autorités Administratives Indépendantes et leur pouvoir de sanction ;
- l'analyse du processus des sanctions ACNUSA (du procès-verbal à la notification).

Il ressort que le processus respecte le décret du 28 novembre 1983^o : droits de la défense et motivations des sanctions.

En outre, l'impartialité est assurée puisqu'il y a nette séparation entre "instruction/réquisition" faites par la commission nationale de prévention des nuisances et

"décision" prononcée par l'ACNUSA.

Examen des pratiques

Au cours du troisième trimestre, des réunions avec les agents qui assurent le relevé des infractions et rédigent les procès-verbaux, ont été organisées à Paris - Charles-de-Gaulle, Paris - Orly, Le Bourget, Lyon - Saint-Exupéry et Toulouse - Blagnac.

Ces visites avaient pour objectifs de :

- connaître les moyens humains et matériels consacrés à cette activité ;
- examiner la mise en œuvre du ou des arrêtés portant restriction d'usage ;
- expertiser la méthode de travail.

Ont été relevées les pratiques suivantes :

- 1 personne assure le relevé chaque matin à CDG, 1 personne une fois par semaine à Orly, deux travaillent 1 heure par mois à Lyon ; 1 personne à temps partiel à Toulouse ;
- aucune assurance sur le rattrapage du retard en cas de pannes, nombreuses, du système (Orly) ;
- les "bases de données avions" ne sont pas à jour^v ; cela entraîne des retards dans l'instruction des dossiers (Toulouse, Lyon) ou des procès-verbaux d'infraction non constituée (Le Bourget) ;
- certaines "anomalies" peuvent être écartées par habitude sans vérification et sans constatation d'infraction (arrivée et départ anticipés ou tardifs à Orly) ou donner lieu à un simple avertissement (déviation à Lyon) ;
- aucune vérification si la déviation est faite sur ordre du contrôle.

Enfin, avant que la compagnie ne reçoive le procès-verbal, il peut s'écouler de 15 jours à 6 mois selon les plateformes et les circuits hiérarchiques internes.

Par ailleurs, lors de la réunion du 30 novembre organisée par les services de l'ACNUSA avec les agents verbalisateurs et les services de la commission nationale de prévention des nuisances, deux points particuliers ont été soulevés : la perte d'informations due à l'envoi tardif du procès-verbal, le manque de culture commune entre agents verbalisateurs et contrôleurs aériens.

L'ACNUSA recommande que :

- soient enfin mis en place les moyens d'établir une base – fiable et actualisée – de données des avions ;
- une fiche d'alerte signalant une anomalie (déviation de trajectoire, altitude trop faible, etc.) soit adressée le plus rapidement possible à la compagnie concernée en lui demandant de réunir immédiatement tous les éléments explicatifs et de les conserver afin de préparer son éventuelle défense ;
- les incidents "environnement" du mois ou du trimestre donnent lieu à une réunion d'analyse des causes et de recherche de solutions entre agents verbalisateurs et contrôleurs aériens.

Communication préventive

L'un des objectifs de l'Autorité est de limiter les nuisances sonores. Or la sanction, qui intervient toujours après, est certes satisfaisante sur le plan de la justice mais n'a aucun effet réparateur sur le sommeil troublé ou les conversations interrompues.

Il serait préférable que le pilote connaisse bien les règles à respecter, les applique et que le survol se fasse sans infraction.

Si nul n'est censé ignorer la loi, il apparaît nécessaire de donner aux différents acteurs du transport aérien l'information la plus large et la plus accessible sur l'ensemble de ce dispositif de contrôle/sanction.

C'est pourquoi, l'Autorité a entrepris la rédaction d'un mémento qui présente :

- la procédure conduisant à la prescription des amendes ;
- les règles générales par domaine d'infraction ;
- les règles particulières propres à chaque aéroport ;
- la mise en œuvre par l'Autorité de son pouvoir de sanction ;
- la fixation de l'amende.

En annexe, se trouveront les textes législatifs et réglementaires.

Ce mémento s'adressera notamment aux compagnies aériennes afin qu'elles forment et informent en continu

leurs pilotes sur le respect des règles environnementales. Il complétera l'information officielle publiée dans l'A.I.P. (Aéronautical Information Publication).

Communication sur les amendes

Le tableau des 297 décisions d'amende, prises en 2001, représente une dizaine de pages. Il n'est donc pas publié en annexe de ce rapport.

Cependant, les informations sur ces décisions par aéroport, compagnie, type d'infraction ainsi que le montant de l'amende et le taux de recouvrement se trouvent sur le site internet <http://www.acnusa.fr>, rubrique "Sanctions/sanctions prononcées."

Ces informations sont actualisées trimestriellement.



☞ Décret n°83-1025 du 28 novembre 1983 concernant les relations entre l'administration et les usagers. ☛ C'est-à-dire la carte d'identité de chaque avion (modèle, type, motorisation, chapitre acoustique, etc.).

Récapitulatif des recommandations

RECOMMANDATIONS 2000

Sont rappelées ci-dessous les recommandations non encore mises en œuvre.

Adopter l'indice événementiel

L'ACNUSA demande que cette recommandation soit mise en œuvre, en 2002, par la voie réglementaire.

Anticiper la révision des PEB

Sauf parution rapide du projet de décret fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit en utilisant le Lden, l'ACNUSA demande que la recommandation énoncée page 8 en indice psophique soit mise en œuvre dans les plus brefs délais par les préfets concernés.

Restaurer le dialogue

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 des commissions consultatives de l'environnement.

Survoler sans gêner

Réglementer les conditions d'exploitation

L'ACNUSA recommande qu'en 2002 les commissions consultatives de l'environnement soient saisies pour avis d'un projet d'arrêté rendant applicable, sur leur aérodrome, l'arrêté du 2 août 2001 relatif aux restrictions d'usage de certains avions du chapitre 3 fixées pour Paris-Charles-de-Gaulle.

Nouvelles plateformes

Pour tenir compte des nuisances sonores et de l'activité en continu d'une plateforme internationale, l'ACNUSA recommande que la puissance publique s'assure la maîtrise foncière d'une zone d'environ 60 kilomètres de long sur 10 kilomètres de large.

Les possibilités offertes aux habitants devront être :

- variées selon l'emplacement au regard des nuisances sonores ;
- de bon niveau en terme d'indemnisation ;
- assorties d'engagements fermes de réalisation.

La nouvelle plateforme ne pourra conserver ou accueillir que des activités agricoles, industrielles et notamment celles liées à l'activité aéronautique, commerciales ou de services.

Un volume dans lequel les avions doivent circuler sera défini. Il sera calculé en prenant largement en compte les exigences de sécurité et les souhaits de capacité. En contrepartie, les procédures devront être définies de façon à garantir que les trajectoires effectives, tant en plan qu'en altitude, s'inscrivent à l'intérieur de ce volume.

L'ensemble de ces recommandations doit être mis en œuvre dès maintenant pour le futur aéroport de Notre Dame des Landes.

Surveiller et sanctionner

Pour le fonctionnement de la commission nationale de prévention des nuisances, 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.

RECOMMANDATIONS 2001

Mesurer le bruit et suivre les trajectoires

L'ACNUSA recommande que les systèmes permettent de :

- mesurer les bruits ;
- isoler ceux d'origine aéronautique ;
- corréler ces bruits avec des trajectoires d'avions ;
- identifier totalement les avions (n° de vol, immatriculation, compagnie, type d'avion, type de motorisation) ;
- établir les rapports et les statistiques.

Le système doit afficher en temps réel :

- la projection des vols à l'arrivée, au départ, en survol ;
- l'altitude de l'avion en chaque point de la trajectoire projetée ;



- l'emplacement des stations de mesure de bruit ;
- les niveaux mesurés à ces stations.

Cet affichage se fera sur un fonds de carte terrestre récent et lisible.

En temps différé, tout vol doit pouvoir être retrouvé et "rejoué".

L'ensemble des vols contenus dans un espace de temps doit pouvoir être affiché.

Toutes les informations concernant un vol doivent pouvoir être visualisées.

La localisation d'un plaignant doit pouvoir se faire de façon simple.

Des tris par vols, types d'appareils, niveaux de bruit ou plaintes devront pouvoir être effectués. Le stockage de l'ensemble des données sera sauvegardé et archivé pendant au moins deux ans.

Des stations de mesure fixes, servant de références dans le temps, seront installées pour chaque piste, à des distances variables selon qu'elles seront plus particulièrement dédiées à la mesure du décollage ou de l'atterrissage (soit au minimum de deux à quatre stations par piste).

Une ou deux stations seront installées dans l'enceinte même de l'aéroport, pour mesurer des utilisations particulières comme celle des inverseurs de poussée.

En outre, l'ACNUSA recommande une utilisation renforcée de stations de mesure mobiles permettant de réaliser les campagnes ponctuelles de mesure de bruit souhaitées par les communes ou associations de riverains. Elles permettront également de valider de nouveaux lieux d'implantation pour les stations fixes.

Prescriptions particulières

> Aéroports de Paris : l'Autorité recommande que, le plus rapidement possible, soit mis en place un outil capable de répondre aux exigences énoncées ci-dessus. Compte-tenu de la réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne et des demandes d'informations qu'elle va susciter, une solution fiable doit être trouvée de manière urgente.

> Bâle - Mulhouse : l'ACNUSA recommande que les conséquences de l'augmentation planifiée des décollages

sur la piste est/ouest prolongée soient étudiées, à l'aide de trois nouvelles stations mobiles de mesure du bruit implantées à l'ouest de l'aéroport.

> Bordeaux - Mérignac et Marseille - Provence : l'ACNUSA recommande que des moyens suffisants soient mobilisés afin de permettre une mise en place dans les meilleurs délais, en tout état de cause avant la fin 2002.

En 2002, l'ACNUSA validera la conformité de l'ensemble des systèmes existants au regard des prescriptions énoncées ci-dessus.

Accessibilité

Sur chaque aéroport concerné, un "espace environnement" doit permettre à toute personne de visualiser, en temps réel et différé, les données concernant les niveaux mesurés de bruit et les trajectoires associées des avions.

L'ACNUSA recommande que le déport de stations de visualisation soit rendu possible.

Ces stations pourraient, après demande d'un élu, être installées dans des locaux publics (municipaux, départementaux ou régionaux). Une participation au coût d'installation et un engagement sur l'accueil du public (notamment en termes de personnes formées à l'utilisation de l'outil) devront être fournis.

Pour son usage propre, un poste de consultation des systèmes de surveillance équipant chaque aéroport visé au 3 de l'article 266 septies du code des douanes devra être implanté dans les locaux de l'ACNUSA (article L. 227-6 du code de l'aviation civile).

Informer le public

Pour l'information événementielle, l'ACNUSA recommande que :

- sur demande d'un riverain, toutes les informations concernant un vol puissent être visualisées ;
- la localisation du demandeur puisse se faire ;
- la projection du vol soit affichée sur une cartographie claire ;
- l'emplacement des stations de mesure de bruit et les niveaux mesurés soient visibles ;
- l'identification de l'avion (n° de vol, immatriculation, compagnie, type) s'affiche.

Le riverain aura accès quotidiennement aux informations suivantes :

- configurations utilisées en fonction des données météo ;
- pistes utilisées ;
- description des situations inhabituelles (procédure non usuelle ou non préférentielle, vol particulier, changement de piste, etc.) ;
- caractéristiques du trafic (faible, moyen ou dense) ;
- analyse des situations inhabituelles entre le 1^{er} jour du mois et le jour J ;
- survol anormalement bas ;
- survol mal positionné.

Mensuellement seront communiqués :

- le taux d'utilisation des pistes ;
- le trafic mensuel (nombre de mouvements total et mensuel par tranche d'heure, moyenne journalière des mouvements et par tranche d'heure) ;
- le ou les événements ayant dépassé 85 dB(A) entre 22 h et 6 h (date, heure, localisation de la station enregistrante, niveau enregistré, type d'avion) ;
- l'analyse des situations inhabituelles ;
- le suivi du respect du ou des arrêtés portant restriction d'usage.

Annuellement seront communiquées :

- les statistiques globales relatives aux mouvements et aux impacts sonores (diurnes et nocturnes) ;
- les informations propres aux journées significatives retenues par la CCE ;
- la gestion des plaintes et des demandes d'information.

L'ACNUSA recommande que l'ensemble des dispositifs d'information du public soit généralisé dans l'année 2002. Les coûts de diffusion des informations devront être financés par la taxe d'aéroport.

Gestion des plaintes

La gestion centralisée des demandes d'informations générales ou des plaintes sera organisée sur chaque plateforme par un accord entre le gestionnaire de l'aéroport et l'administration de l'aviation civile.

Le service responsable, ainsi désigné, aura en charge la réalisation des statistiques qui seront diffusées dans le

rapport annuel mentionné précédemment.

La commission consultative de l'environnement sera informée :

- de l'organisation mise en place en termes de moyens humains et matériels ;
- des modalités pratiques (dépôt d'une demande ou d'une plainte par téléphone, fax, courrier, rendez-vous, internet, accusé de réception automatique ou non, engagement sur les délais de réponse, etc.) ;
- de la présentation des statistiques : par type de support utilisé, par motif, lieu géographique, catégorie de plaignants (particuliers, élus, associations, etc.).

Définir, contrôler et sanctionner

Définir l'enveloppe des trajectoires

Les limites des volumes jusqu'à 2000 mètres et qui ne donnent pas lieu à des instructions de guidage radar, excepté pour des raisons de sécurité, feront l'objet d'une première définition dans les trois mois. Les arrêtés pour les rendre obligatoires seront élaborés après validation.

Pendant une période de six mois, et sous le contrôle de l'ACNUSA, ce suivi des vols, jusqu'à 3 000 mètres, permettra de déterminer les limites caractéristiques qui seront garanties.

Ces limites feront l'objet d'arrêtés afin de les rendre obligatoires.

Réglementer les conditions d'utilisation

L'Autorité recommande que, pour chacun des aéroports visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, toutes les restrictions, procédures, règles et valeurs énoncées ci-dessus fassent, après avis de la commission consultative de l'environnement, l'objet d'un arrêté ministériel fixant les conditions d'utilisation de la plateforme.

Les dispositions suivantes devraient s'y trouver :

- aucun avion classé chapitre 2 ou appartenant à la catégorie des avions très bruyants ou bruyants du chapitre 3, ne pourra atterrir ou décoller entre 22h00 et 06h00, heures locales ;
- tous les aéronefs devront respecter les procédures particulières de décollage et de montée initiale, d'atterris-

sage et d'approche, élaborées en vue de limiter les nuisances sonores ;

- tous les aéronefs, même volant à vue, devront rester à l'intérieur des volumes imposés ;
- aucun essai de moteurs ne pourra être effectué entre 22 h 00 et 06 h 00.

Informer sur les infractions et les sanctions

L'ACNUSA recommande que :

- soient enfin mis en place les moyens d'établir une base – fiable et actualisée – de données des avions ;
- une fiche d'alerte signalant une anomalie (déviation de trajectoire, altitude trop faible, etc.) soit adressée le plus rapidement possible à la compagnie concernée en lui demandant de réunir immédiatement tous les éléments explicatifs et de les conserver afin de préparer son éventuelle défense ;
- les incidents "environnement" du mois ou du trimestre donnent lieu à une réunion d'analyse des causes et de recherche de solutions entre agents verbalisateurs et contrôleurs aériens.



RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES

Durant l'année, l'Autorité a donné son avis sur des dossiers particuliers tels que la réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne, l'utilisation de certaines procédures et leur impact en termes de nuisances sonores à Bâle - Mulhouse, Marseille - Provence et Nice - Côte d'Azur.

Ile-de-France

Avis de l'Autorité

Cet avis a été adressé le 26 octobre à M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement :

" Le 19 avril 2000, l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires a été informée par le directeur général de l'aviation civile du projet de réorganisation du dispositif de circulation aérienne en région parisienne^a. Les dossiers techniques des différentes procédures sur les trois plateformes concernées ont été transmis au fur et à mesure de leur élaboration en 2000 et 2001.

" Lors de sa réunion plénière du 24 novembre 2000, l'ACNUSA a fixé les conditions exigées quant à la consistance du dossier et à l'information de toutes les parties :

- le dossier transmis doit être le même pour les commissions consultatives de l'environnement et pour l'ACNUSA ;
- la problématique générale du projet par rapport à l'existant y sera explicitée ;
- chaque proposition de trajectoire – 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 modifications sera jointe en indiquant clairement le nombre de mouvements et la population survolée.

" Ces conditions ont été présentées aux membres de la commission consultative de l'environnement de Paris - Charles-de-Gaulle le 19 janvier 2001 et à ceux de la commission de Paris - Orly le 2 février 2001.

" Lors de sa réunion plénière des 26 et 27 avril 2001, l'ACNUSA a demandé – conformément aux recommandations inscrites dans son rapport d'activité 2000 – que le dispositif comporte l'élévation générale des trajectoires et l'indication du volume dans lequel elles doivent s'inscrire. L'Autorité a également demandé que le niveau sonore induit par les trajectoires soit associé au nombre de personnes survolées. Enfin, dans la mesure où Eurocontrol, organisme indépendant, a été sollicité pour une mission particulière, l'ACNUSA a souhaité qu'il expertise toutes les propositions et donne également ses propres solutions au regard de la situation existante.

" Le dossier final a été présenté, par les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile et ceux d'Aéroports de Paris, aux membres de l'Autorité lors de la réunion plénière du 19 octobre 2001.

" L'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires constate que :

- la problématique du dispositif proposé par vos services est confirmée par Eurocontrol : il s'agit bien d'assurer la sécurité et de résoudre le problème lié à l'encombrement au nord et à l'ouest de Paris - Charles-de-Gaulle, en conséquence d'augmenter la fluidité et donc d'utiliser à plein la capacité de 120 mouvements horaires ;
- le comité de pilotage, mis en place par vos soins le 20 décembre 2000, s'est préoccupé essentiellement de l'incidence de cette réorganisation pour les trajectoires d'arrivée face à l'ouest sur Paris - Orly ;
- globalement, le nombre de personnes exposées à des bruits élevés sera inférieur à ce qu'il est aujourd'hui.

" Les membres de l'ACNUSA apprécient la qualité du travail accompli pour rendre lisible le dossier. Conformément à leur souhait, celui-ci comporte des éléments qui le rapprochent de l'étude d'impact réalisée pour les grands projets nationaux d'infrastructure. La présentation sous forme de cédérom permet également une meilleure compréhension et une appropriation plus rapide des différentes données du problème.

" Par ailleurs l'Autorité prend acte que de nets progrès ont été réalisés en termes de concertation et d'informa-



tion du public. Ainsi, outre les réunions du comité de pilotage, les services concernés de la DGAC et d'ADP ont participé à seize réunions départementales, quinze réunions avec des associations, cinq réunions publiques et quatre en mairie.

“ Les membres de l'ACNUSA ont été sensibles à la présence de cartes, indiquant par niveaux cumulés, le nombre de personnes survolées. Ils regrettent d'autant plus l'absence d'une autre cartographie des niveaux sonores induits – en Leq (1s), en Leq (1h) et en Lden – associés au nombre des personnes survolées, ainsi que l'Autorité l'avait demandée.

“ Le dossier présenté le 19 octobre ne portait que sur des éléments techniques de circulation aérienne.

Or il convient de noter que les effets bénéfiques pour les populations concernées dépendent strictement du respect des nouvelles propositions.

Il est donc indispensable que des arrêtés portant sur les restrictions d'usage soient pris afin d'améliorer le contexte général et d'apporter des garanties minimales aux populations survolées.

“ Les membres de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires demandent que ces arrêtés comportent notamment les mesures suivantes :

- mise en œuvre de la recommandation de l'ACNUSA permettant de sanctionner les survols engendrant un niveau sonore supérieur à 85 dB(A) entre 22 heures et 6 heures^z ;
- limitation du nombre de mouvements horaires entre 22 heures et 6 heures sur Paris - Charles-de-Gaulle ;
- engagement sur le volume dans lequel les aéronefs doivent évoluer et garantie du respect en latéral et vertical ; mise en place de sanction en cas de déviation non motivée ;
- obligation – assortie de sanction – de respecter les trajectoires de nuit à moindre bruit ; les raisons de sécurité seront vérifiées a posteriori ;

- interdiction – assortie de sanction – de certaines trajectoires la nuit ;
- information et réalisation d'actions de formation pour permettre aux pilotes et aux ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne d'avoir une meilleure connaissance des secteurs urbanisés survolés.

“ En l'absence de ces différentes dispositions, l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires ne peut donner un avis favorable au dispositif proposé.”

Réponse du ministre adressée le 29 novembre 2001

“ Le projet de réorganisation de la circulation aérienne dans la région parisienne vous a été soumis. Le 26 octobre 2001, vous m'avez fait parvenir votre avis sur ce projet.

“ Je voudrais en premier lieu vous remercier de la diligence avec laquelle vous avez formulé votre avis sur ce dossier complexe. Je vous remercie aussi de votre appréciation sur la qualité du dossier et sur la démarche innovante que j'ai adoptée pour promouvoir une meilleure information et une large concertation des élus et des associations.

“ Je partage votre souci de prendre toutes les mesures de protection de l'environnement sonore afin de pouvoir continuer à répondre à la demande de transport aérien, dont je considère que la crise que nous connaissons est conjoncturelle. Les recommandations que vous avez formulées ont fait l'objet d'un examen détaillé et approfondi en vue de définir les actions à entreprendre à une échéance réaliste, aussi proche que possible.

“ Tout dernièrement, à l'occasion de l'annonce de son plan d'ensemble pour une nouvelle politique aéroportuaire, le Gouvernement a confirmé son plein appui à l'adoption de la proposition de loi permettant de limiter le niveau sonore la nuit à 85 dB(A). Cette mesure n'est pas exclusive d'autres restrictions d'usage qu'il apparaîtrait

a Code de l'aviation civile, article L.227-5, 7°. z Pour Paris-Orly, prendre en compte le couvre-feu.

nécessaire de mettre en œuvre pour limiter la gêne sonore. Je demande à mes services de poursuivre les études entreprises à ce sujet et de préparer les arrêtés d'application nécessaires afin que les dispositions puissent être mises en œuvre, dans les meilleurs délais.

“ En ce qui concerne les vols de nuit, le Gouvernement a décidé de rechercher, pour l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, dans la plus large concertation, les moyens permettant de limiter, voire de réduire, le nombre des mouvements sur une plage nocturne à définir. Je me propose donc d'engager les consultations nécessaires en particulier avec Aéroports de Paris, les compagnies aériennes et les opérateurs.

“ Les volumes devant contenir les vols en procédures d'arrivées et de départ présentées dans le dossier de la réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne, seront définis. Les limites caractéristiques des volumes jusqu'à 2000 mètres et qui ne donnent pas lieu à des opérations de guidage radar, feront l'objet d'une première définition dans les trois mois, puis, après validation d'ici l'été, d'arrêtés pour les rendre obligatoires. Pendant une période de 6 mois et sous le contrôle de l'ACNUSA, le suivi des vols, jusqu'à 3 000 mètres, permettra de déterminer les limites caractéristiques qui seront garanties, et qui feront l'objet d'arrêtés afin de les rendre obligatoires. Les zones actuelles dites “ Sonate ”, relatives aux procédures aux abords immédiats des aérodromes, seront aussi officialisées dans les trois mois, par des arrêtés.

D'ici trois mois, un cadre réglementaire sur les trajectoires de nuit à Paris-Charles-de-Gaulle sera mis en œuvre. Un arrêté portant obligation pour les pilotes en vols de nuit d'annoncer la classification de l'avion en terme de bruit sera pris afin de garantir le respect des procédures de moindre nuisance. Les procédures de départ des avions à réaction seront rendues obligatoires, sur une large plage horaire de nuit, pour les avions à hélice. De même l'interdiction de certaines procédures de nuit, notamment de la MOSUD, des procédures d'approche à vue et des interceptions d'ILS en dessous de 3 000 pieds, fera aussi l'objet d'arrêtés.

“ Lorsque le suivi des procédures ou l'observation mettent en évidence un non respect des dispositions figurant

dans les arrêtés, une analyse rapide sera menée afin de mettre en évidence les raisons éventuelles de sécurité ayant conduit au non suivi de la procédure. Cette analyse permettra soit de saisir la Commission nationale de prévention des nuisances, soit de lancer une démarche de sensibilisation afin de réduire l'occurrence de déviations dommageables à l'environnement.

“ La formation des contrôleurs sur les problèmes d'environnement sera organisée. Notamment, le renouvellement périodique de leurs qualifications deviendra l'occasion de développer la connaissance de l'environnement urbain. Les modalités de renouvellement des qualifications incluront des dispositions prévoyant cette formation et la vérification des connaissances. Une analyse de cas critiques pour l'environnement sera prévue.

Une formation similaire pourra être recherchée dans le cadre des stages de maintien des compétences pour les pilotes. L'ACNUSA sera associée à la mise au point de ces formations.

“ Par ailleurs, un séminaire sur l'environnement aéroportuaire en direction des compagnies aériennes et des pilotes sera organisé suivant des modalités que nous pourrions définir ensemble.

“ Ces mesures visent à répondre effectivement aux recommandations que vous avez formulées. J'y vois la prolongation de la démarche d'élaboration du dossier qui vous a été présenté et de la concertation élargie dont il a été l'objet. J'exprime le souhait que vous partagerez cette analyse et estimerez comme moi qu'avec la mise en œuvre de l'ensemble de ces propositions, une réponse à la fois ambitieuse et innovante aura été apportée au développement durable du transport aérien.

“ Je tiens également à souligner que l'expérience acquise pour la région parisienne a conduit le gouvernement à vouloir mettre en place, au plan national, une procédure de concertation publique avant toute création ou modification des couloirs aériens. Mes services sont chargés de proposer d'ici la fin de l'année les modalités possibles de cette consultation, qui s'inspirera de celle qui vient d'être organisée pour la région parisienne. Un amendement sera



déposé en ce sens par le gouvernement dans le cadre de la présentation, au Sénat, du projet de loi relatif à la démocratie de proximité.

“ Avec la mise en chantier d’une réforme des plans d’exposition au bruit reprenant vos recommandations, applicable à tout nouveau projet d’aéroport, et l’instauration d’une concertation avec les collectivités locales pour en rechercher l’application aux aéroports existants, c’est toute une nouvelle politique d’insertion environnementale des aéroports, et de protection des riverains, qui vient d’être ainsi définie.”

Suites données

La mise en œuvre du dispositif de circulation aérienne en région parisienne, fixée dans un premier temps au 21 février 2002, a été repoussée au 21 mars 2002^e.

Pour l’Autorité, cette réorganisation doit s’accompagner, dès le 21 mars, de la mise en place, par ADP et la DGAC, sous contrôle de l’ACNUSA, de moyens d’information pour les riverains.

Par ailleurs, elle veillera au respect des engagements du ministre sur les altitudes et les déviations latérales.

Aéroport de Bâle - Mulhouse

Par lettre du 11 juillet 2000, le préfet du Haut-Rhin a sollicité l’avis de l’ACNUSA sur les procédures d’envol mises en place sur l’aéroport de Bâle - Mulhouse, l’évaluation de la gêne sonore, la maîtrise des nuisances acoustiques et la limitation de leur impact.

Une délégation de l’Autorité s’est rendue sur place le 13 octobre 2000, consacrant la matinée à une séance de travail avec les responsables du système CIEMAS, l’après-midi à une rencontre avec le gestionnaire de la plateforme et le représentant de la direction de l’aviation civile.

L’Autorité a rencontré, à diverses reprises, des représentants des collectivités territoriales et des associations de riverains.

L’aéroport de Bâle - Mulhouse, classé cinquième aéroport français de province par son volume de trafic, bénéficie d’un statut bi-national, unique au monde ; cela influe sensiblement sur la complexité de la situation environnementale. Il a, en outre, connu une activité en forte croissance.

Le système de mesure du bruit des avions “ CIEMAS ” installé autour de la zone aéroportuaire n’a pas toujours été opérationnel. Il comprend 6 stations de mesure fixes ainsi que 4 stations mobiles qui doivent permettre de restaurer les événements sonores et les trajectoires associées sur une période allant jusqu’à 18 mois afin de répondre aux communes qui souhaitent disposer de mesures acoustiques fiables.

Les procédures

Les procédures instituées, dites de “ moindre bruit ”, sont inégalement appréciées des riverains, selon que ceux-ci résident dans la partie suisse ou dans la partie française de la zone de bruit.

Les représentants des collectivités territoriales et les associations françaises de riverains contestent les trajectoires suivies par les avions. Ils estiment que les nuisances sonores engendrées pénalisent le secteur français en épargnant volontairement le secteur suisse.

En effet, les avions décollent majoritairement vers le sud, puis virent à l’ouest, c’est-à-dire vers le territoire français. De plus, on constate une forte dispersion par rapport aux trajectoires nominales.

Les essais moteurs

L’aménagement d’une installation insonorisée de test pour les essais moteurs, appelée “ silencer ”, devait permettre une réduction notable des nuisances sonores engendrées au sol. Cependant, son utilisation répétée dans de mauvaises conditions – portes ouvertes – a rendu jusqu’alors cette mesure insuffisante pour garantir le repos des riverains.

^e Communiqués du ministre de l’équipement, des transports et du logement du 10 décembre 2001 et du 10 janvier 2002.

Amplification du mécontentement

Le point de départ de l'amplification du mécontentement des riverains coïncide avec la réorganisation de l'espace aérien européen, et tout particulièrement avec les modifications du 18 mai 2000.

Le point de sortie situé au nord-est de l'aéroport a été déplacé pour permettre une augmentation significative des départs.

Pour les départs vers le nord, le point de mise en virage avant de tourner vers l'est ou le sud-ouest a été reporté à 3,6 km plus au nord. Ceci est plutôt positif d'un point de vue environnemental, puisque le prolongement au nord de la piste est constitué de la forêt de la Hardt.

Du fait de l'amplification des départs par le point de sortie situé au nord-est, le changement le plus significatif fait que moins d'avions quittent l'aéroport par le sud (vers Bâle) et davantage par l'ouest (villages français).

La procédure de départ direct vers le sud est très fortement réduite (6 à 8 avions par jour, contre 20 à 30 précédemment).

Recommandations de l'ACNUSA

L'ACNUSA a demandé courant 2001 que des dispositions nouvelles soient prises pour améliorer la situation.

Des études ont été réalisées aussi bien par les autorités françaises que suisses pour aboutir à un accord qui porte à la fois sur des modifications de procédures et sur des restrictions d'usage de l'aérodrome.

Les modifications de procédure :

- **mise en service de la piste est-ouest rallongée.** Cette mise en service entraînera un accroissement sensible des décollages vers l'ouest ;
- **remplacement de la procédure d'approche à vue en piste 34 par une procédure d'approche de précision fondée sur une installation radioélectrique d'aide à l'atterrissage (ILS 34) ;**
- **dès la mise en service de l'ILS 34, le décollage en piste 16 préférentiel ne sera utilisé que jusqu'à un vent arrière de 5 kt (la limite est actuellement fixée à 10 kt) ;**
- **utilisation de la procédure d'envols directs vers le sud pour une partie du trafic à destination du sud (Tessin, bassin méditerranéen), soit environ 20 % des mouvements qui passent actuellement au point ELBEG.**

La répartition des procédures d'envol et d'atterrissage devrait être conforme au tableau ci-dessous.

De plus, la mesure suivante pourra être mise en place après avoir fait l'objet d'un accord avec les autorités allemandes : **les avions décollant piste 34, devront poursuivre leur montée en ligne droite (au-dessus de la forêt de la Hardt) suffisamment haut avant de virer.**

Les restrictions d'usage :

- **entre 20h00 et 07h00, aucun avion dit "chapitre 2" ne peut décoller ou atterrir de l'aéroport ;**
- **entre 23h00 et 06h00, tous les décollages devront commencer au seuil de piste. Une étude sera menée pour voir si cette plage horaire peut être élargie ;**
- **entre 22h00 et 06h00, le dimanche et les jours fériés, aucun essai moteur ne peut être effectué en dehors du "silencer" ;**
- **entre 22h00 et 06h00 :**
 - **aucun avion classé parmi "les plus bruyants" du chapitre 3 ne peut décoller ou atterrir de l'aéroport,**
 - **obligation de l'usage de tracteurs pour déplacer les avions des hangars vers les parkings,**
 - **interdiction de faire reculer les avions à l'aide de leurs propres moteurs.**

Ces restrictions d'usage feront l'objet d'un arrêté qui permettra le contrôle effectif et donc la possibilité de sanctionner les manquements.

Cet accord devrait permettre d'améliorer sensiblement la situation actuelle, la mise en place des moyens d'information, de contrôle et de sanctions permettant d'avoir des bases claires pour permettre des évolutions ultérieures.

Aéroport de Marseille - Provence

Suite à la visite de l'aéroport de Marseille - Provence, le 5 juin 2000, l'ACNUSA a été saisie, par la fédération des comités d'intérêts des quartiers du 7^e arrondissement, du problème des procédures d'atterrissage.

La procédure d'approche initiale s'effectuait avant mai 1997 à l'aide d'un radiophare VHF omnidirectionnel associé à un mesureur de distance VOR/DME (MRS).

L'extension des aérogares a imposé l'arrêt du mesureur de distance.



L'installation d'un système de guidage radio électrique (ILS) en piste 32, plus performant et plus sécuritaire compte tenu du relief, a été décidée. La concertation n'a pu s'exercer faute de pouvoir réunir rapidement la commission consultative de l'environnement : pour raison d'élection, le renouvellement de ses membres n'ayant pu aboutir qu'en 1998.

L'approche finale, antérieurement située au-dessus du port, survole aujourd'hui le quartier de l'Estaque (nord-ouest de Marseille) avec certains débordements sur les quartiers de St Henri et St André.

Le 26 octobre 2000, l'ACNUSA demande au directeur de la DAC Sud-Est de lui fournir un dossier concernant l'aéroport de Marseille ; ce dossier lui parviendra le 4 décembre 2000.

Recommandations de l'ACNUSA

Le 12 décembre 2000, suite à l'examen du dossier, l'Autorité demande à la Direction de la Navigation Aérienne (DNA), d'élaborer un complément d'études sur les points suivants :

- **déplacement de l'approche initiale suffisamment vers l'ouest pour éviter le survol de communes ;**
- **prolongement de l'approche initiale en palier, le début de descente ne s'effectuant qu'une fois la côte dépassée ;**
- **déplacement du point POMEQ vers le sud, au-delà des îles du Frioul, de telle façon que le virage à gauche précédant l'alignement sur le radial 360° se fasse en mer, interdisant par là même tout débordement de trajectoire sur les quartiers sud-ouest de l'agglomération marseillaise.**

Le 3 janvier 2001, la DNA répond avoir mandaté la DAC Sud-Est pour conduire l'étude qui doit être disponible avant la fin du 2^e trimestre 2001.

Cette étude sera finalement exposée à l'ACNUSA lors d'une visite à l'aéroport de Marseille-Provence le 10 juillet 2001, et présentée lors de la réunion de la commission consultative de l'environnement, le 11 septembre 2001.

Mise en service de la nouvelle procédure

Aucune objection n'ayant été émise lors de la réunion de la CCE, tant par les associations que par les élus, la mise en service de la nouvelle procédure est prévue selon le calendrier suivant :

- remise du dossier au Service de l'information aéronautique (SIA), au plus tard le 21 février 2002 ;
- publication de la nouvelle procédure le 4 avril 2002 ;
- mise en service le 16 mai 2002 ;
- décision de maintien ou non de la nouvelle procédure avant le 8 août.

Si, après expérimentation, cette nouvelle procédure ne donnait pas satisfaction, l'ancienne sera republiée et remise en service.

Aéroport de Nice - Côte d'Azur

Sur cet aéroport en 1994, une procédure particulière d'évitement du Cap d'Antibes, appelée procédure RIVIERA, a été mise en œuvre ; elle était destinée à réduire les nuisances sonores provoquées par le survol de la ville d'Antibes.

Du fait de la proximité du survol des côtes par les avions en arrivées à Nice et malgré différentes tentatives d'amélioration, des difficultés persistent.

Le dossier RIVIERA se trouvant dans une impasse, l'intervention de l'ACNUSA a été sollicitée par le préfet des Alpes-Maritimes lors d'une rencontre le 11 juillet 2001.

Piste	Décollage avant décisions ci-dessus*	Décollage après décisions ci-dessus	Atterrissage avant décisions ci-dessus*	Atterrissage après décisions ci-dessus
16	88 %	60 à 65 %	91 %	88 à 93 %
34	10 %	10 à 15 %	08 %	08 à 12 %
26	02 %	25 à 30 %	01 %	-

* Bulletins environnement de l'Euroairport, 1^{er}, 2^e et 3^e trimestre 2001.

L'Autorité a constaté que :

- Un projet d'amélioration établi par la direction de l'aviation civile Sud-Est (DACSE) est bloqué au niveau de la direction de la navigation aérienne. Ce projet prévoit notamment d'éloigner le survol des avions des côtes du Cap d'Antibes, par une rotation du radial d'approche de 356° à 350°.
- Le Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien (SNCTA) et le Syndicat National des Pilotes de Ligne (SNPL) s'opposent à une rotation du radial 356°.
- Les associations de riverains ont, le 11 juillet 2001, demandé avec insistance la mise en œuvre du projet de la DACSE qui leur a été présenté en commission consultative de l'environnement.

Dans ce contexte, l'ACNUSA a eu pour objectif que soit définie une **procédure améliorée et définitive**. À cette fin, l'Autorité a rencontré la direction de l'aérodrome de Nice le 8 août et la DNA le 5 septembre. À l'issue de la réunion du 5 septembre, il fut décidé avec la DNA de faire aboutir le dossier sur la base des propositions de la DACSE, avec l'objectif de fin mars 2002.

Enfin, le 22 octobre, l'Autorité a organisé une réunion avec la DACSE, la DNA, l'OCV (Organisme du contrôle en vol), le SFACT (Service de la formation aéronautique et du contrôle technique), le SNPL et le SNCTA, afin de trouver une solution de compromis.

Mais la distribution d'un communiqué de la DNA, notifiant que la rotation du radial n'était pas une mesure opportune, a fait échouer toute velléité de solution.

Cependant, à l'issue de cette réunion, les professionnels du transport aérien ont décidé d'élaborer un code de bonne conduite.

Recommandations de l'ACNUSA

La solution recommandée par l'Autorité est la suivante :

- **rotation du radial à un angle intermédiaire se situant entre 355° et 351° ;**
- **mise en œuvre de toutes les autres propositions tendant à améliorer la "pilotabilité" et à favoriser la sécurité par diminution des possibilités d'interférences entre approches interrompues et décollages : pente réduite de 3,5° à 3°, balisage en mer, rampe d'approche, feux à éclats.**

L'amélioration de la procédure RIVIERA doit être vue dans son ensemble : **rotation du radial et autres aspects.**

L'ACNUSA recommande que l'étude de la pilotabilité de la procédure soit étudiée, en particulier pour ce qui concerne l'approche interrompue. Cette étude est déterminante pour envisager la rotation du radial.

Elle doit être menée sur la base de simulations "en vraie grandeur" et conclue par une évaluation de l'OCV.

RENCONTRES

Réunions avec les commissions consultatives de l'environnement

En juin et juillet 2000, les membres de l'Autorité avaient rencontré les membres des commissions consultatives de l'environnement des neuf principaux aéroports^r.

Après avoir défini l'indice événementiel de nuit et le nouvel indice pour la planification, de nouvelles réunions^t ont paru nécessaires, d'une part pour faire le point du fonctionnement des CCE, d'autre part pour recueillir l'avis de tous sur ces indices et les recommandations de l'ACNUSA relatives aux arrêtés d'exploitation ; un échange avec le préfet ou ses services était organisé au cours ou en fin de journée.

Chaque rencontre comprenait trois réunions successives (une par collège) avec l'ordre du jour indiqué ci-dessus. Aussi le compte-rendu est global car la participation et les réactions ont été relativement semblables quel que soit l'aéroport concerné.

Ainsi, il convient de relever que sauf exception (Toulouse - Blagnac et Paris - Orly) les représentants des collectivités territoriales ont peu participé à ces rencontres et ont fait preuve d'une étonnante absence de curiosité sur la planification en Lden.

Réactions aux choix des indices

> INDICE ÉVÉNEMENTIEL DE NUIT

Les professionnels sont plutôt contre, les associations trouvent que la limite fixée est trop haute, cependant la logique de rupture avec les autres indices commence à être intégrée.

Les points suivants ont été abordés :



- Confrontation des différents résultats de mesures (ACNUSA, ADP, STNA).
- Définition du ou des lieux où mettre les capteurs.

> INDICE DE PLANIFICATION

D'une façon générale les recommandations sont bien reçues par chacun des partenaires :

- les professionnels estiment nécessaire que les textes soient plus protecteurs et corrigent les erreurs de l'Etat et des élus,
- les élus et les riverains admettent la pertinence du dispositif proposé.

Cependant l'Autorité reconnaît que la recommandation sera plus délicate à appliquer aux communes environnantes de Paris - Orly, eu égard à l'urbanisation existante.

Mise en place d'arrêtés d'exploitation

Ils ne sont possibles que lorsque le système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires est opérationnel. Mais, les associations et les élus ont signalé que les systèmes déjà en place (ADP, Bâle - Mulhouse) semblent avoir de nombreux ratés ; Toulouse, Bordeaux et Marseille sont en retard dans leur installation.

Par ailleurs, Strasbourg, Lyon et Nice sont en attente soit d'un arrêté, soit d'un renforcement de l'arrêté existant.

Nantes - Atlantique – Le 5 décembre 2001^y

Au cours de l'année 2001, l'aéroport de Nantes - Atlantique a connu plus de 20 000 mouvements d'aéronefs, de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes^u. Outre l'aspect fiscal, cette activité donne à l'ACNUSA des compétences spécifiques (article L.224-5

du code de l'aviation civile et article L.147-3 du code de l'urbanisme).

Comme pour les autres plateformes visées au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, les membres de l'Autorité ont décidé de rencontrer ceux de la commission consultative de l'environnement. La visite préparée avec les services préfectoraux, s'est déroulée en trois réunions successives avec chacun des collèges.

Gestionnaire, professions aéronautiques et services de l'Etatⁱ

> ACTIVITÉS ET PERSPECTIVES

La CCI est gestionnaire depuis 1961 ; en incluant les services de l'Etat, les compagnies, les services et commerces, les assistants et le fret, plus de 1 400 personnes travaillent sur la plateforme.

Cette année, l'aéroport a été le premier européen à être certifié ISO 9001.

L'environnement économique de l'aéroport est favorable à son développement notamment grâce à une population jeune, un bon équilibre entre les secteurs industriels et tertiaires ainsi qu'une forte ouverture des entreprises nantaises à l'international.

Actuellement, sans le trafic Paris, Nantes - Atlantique est le cinquième aéroport de province.

Il est également le deuxième aéroport de Province pour les vols vacances.

Entre 1990 et 2000 le trafic est passé de 1 039 000 à 1 879 000 passagers. Cette croissance a profité à l'ensemble des trafics (régulier national, régulier européen et vacances). Le nombre de mouvements a été de 42 500 en 2000. Les prévisions retenues pour 2010 sont de 3,2 millions de passagers.

^r Voir rapport d'activité 2000 "A l'écoute des acteurs". ^t 6 juin 2001, Paris - Charles-de-Gaulle ; 13 juin, Strasbourg - Entzheim ; 26 juin, Lyon - Saint-Exupéry ; 3 juillet, Toulouse - Blagnac ; 4 juillet, Bordeaux - Mérignac ; 5 juillet, Bâle - Mulhouse ; 10 juillet, Marseille - Provence ; 11 juillet, Nice - Côte d'Azur ; 12 juillet, Paris - Orly. ^y Délégation comprenant Messieurs Léron, Azais, Serrou, Soucheleau et Villain ; ainsi que M^{me} Le Floch-Fournier, secrétaire générale, et M. Lepoutre, responsable du pôle technique. ^u Décret n° 2001-705 du 31 juillet 2001 modifiant le décret n° 99-508 du 17 juin 1999 pris pour l'application de l'article 45 de la loi de finances pour 1999 (n° 98-1266 du 30 décembre 1998) instituant une taxe générale sur les activités polluantes. ⁱ Représentants : chambre de commerce et d'industrie ; direction de l'aéroport ; direction de l'aviation civile Ouest ; Air France ; Compagnie régionale ; Aéroclub Loire Atlantique ; préfecture ; direction départementale des affaires sociales ; direction départementale de l'équipement.

Sans attendre le transfert à Notre Dame des Landes, des aménagements sont en cours.

Le directeur de l'aéroport résume la stratégie de développement en quatre axes :

- inscrire Nantes - Atlantique dans les réseaux mondiaux à travers les hubs de CDG, Londres - Gatwick et Francfort ;
- consolider le réseau régulier, notamment vers l'Europe ;
- développer le pôle Vacances ;
- offrir aux opérateurs des infrastructures adaptées.

> ENVIRONNEMENT ET NUISANCES SONORES

Après un long sommeil, la commission consultative de l'environnement s'est réunie deux fois en 2000 et le 28 septembre 2001. Cependant, gestionnaire et services de l'Etat ont eu de nombreux contacts informels avec les élus et les représentants d'associations. La relance de la CCE et le changement de catégorie de l'aéroport obligent à encore plus de professionnalisme ainsi qu'à un partage des responsabilités.

Concernant les trajectoires et le survol des zones urbanisées, les dossiers suivants sont à l'étude :

- création d'une trajectoire nominale pour les départs vers le sud (entre Saint-Aignan de Grand Lieu et la zone dite "Champ de Foire") ;
- aménagement du dispositif de circulation aérienne (création de circuits d'attente) ;
- réglementation des approches à vue en atterrissage face au sud (interdiction de nuit).

Un travail est en cours avec les contrôleurs qui devront surveiller le respect des trajectoires publiées.

Des mesures de bruit au sud du terrain ont été réalisées au printemps à la demande des collectivités. Les résultats n'ont pas encore été restitués.

En 2003, le système de surveillance devra être installé, les études (75 000 euros) seront réalisées en 2002^o.

Une charte de qualité de l'environnement va également être élaborée par la CCE.

Le plan d'exposition au bruit en vigueur a été élaboré en 1987 et approuvé en 1993 ; il ne concerne pas la ville de Nantes pourtant régulièrement survolée. Sa mise en

révision date de mai 2000, les hypothèses retenues sont de 120 918 mouvements et la limite extérieure de la zone C est fixée à l'indice psophique 78.

Une étude d'impact du nouveau PEB sur les projets d'aménagements urbains a été réalisée cet été. Même si les résultats ne sont pas encore disponibles, il apparaît que :

- la limite de C en indice psophique 78 ou en Lden 55 se trouve sur l'île Baulieu,
- des projets pourraient être remis en cause à Bouguenais et à Saint-Aignan de Grand Lieu.

Cependant les services de l'Etat sont tout à fait conscients qu'entre l'indice psophique 84 et celui de 72, les riverains subissent des nuisances sonores.

Collectivités territoriales^P

Les discussions ont notamment porté sur la révision du plan d'exposition au bruit avec ses contraintes, sur les perspectives ouvertes par Notre Dame des Landes en 2010 et sur l'élaboration du plan de gêne sonore.

L'impact du nouveau PEB en indice psophique est fort sur Saint-Aignan de Grand Lieu puisque les 2/3 de son territoire communal seraient inconstructibles. À Pont-Saint-Martin et à Rezé l'impact est limité à quelques projets.

Pour la communauté urbaine de Nantes, il s'agit d'un problème de développement durable : jusqu'à présent, la communauté s'est appliquée à construire ou reconstruire en zone urbaine équipée pour éviter les surcoûts dus à l'étalement. Ainsi l'abandon des projets sur l'île Baulieu se traduirait par des lotissements en péri-rural.

" Pourquoi tout chambouler puisque Notre-Dame-des-Landes va tout changer ? " .

Or dans le même temps les élus sont conscients que si les règles de constructibilité ne sont pas strictes, des riverains subiront des nuisances sonores durant au minimum 10 ans.

Ils plaident pour une modulation de la limite extérieure de la zone C adaptée à la situation communale : très stricte s'il n'y a pas de projets, plus modérée si des projets sont en cours ou si l'inconstructibilité est trop pénalisante.

Par ailleurs, ils souhaitent que le PEB du futur aéroport soit soumis au débat public.

Concernant le plan de gêne sonore, ils souhaitent que

son élaboration soit rapide et qu'il soit comparé au PEB actuel et au PEB en révision.

Enfin, le maire de Saint-Aignan de Grand Lieu demande que l'Autorité soit vigilante sur le respect des trajectoires actuelles ou futures.

Associations^q

Le président de l'UDPN 44 qui dit représenter 86 associations et 40 000 adhérents, a souhaité faire une déclaration liminaire en attirant l'attention sur les risques technologiques que font courir les avions en volant trop bas et/ou à vue, en virant trop court, etc.

Les représentants d'associations ont demandé des explications sur :

- le plan d'exposition au bruit (être protecteur) ;
- le plan de gêne sonore (nombre de zones, montant de l'aide à l'insonorisation, etc.) ;
- l'indice événementiel de nuit (choix du LAeq, évolution dans le futur).

Concernant les relations avec le gestionnaire et le fonctionnement de la CCE, ils sont unanimes à demander :

- plus de transparence dans la communication, avec un système en quasi temps réel ;
- une réelle prise en compte des plaintes ;
- des arrêtés d'exploitation qui permettent notamment le contrôle des altitudes ;
- l'interdiction de certains atterrissages à vue (selon le type d'avion) ;
- la mise place d'une commission d'enquête en cas de dissension entre une association et le gestionnaire.

En tout état de cause, ils participeront activement au comité permanent en cours de constitution, à l'élaboration de la charte et à celle des arrêtés de restriction d'usage.

Enfin, ils ont fermement signalé que l'installation d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes ne se ferait pas sans difficultés : il y a trente ans, le choix était logique

mais aujourd'hui le terrain est très près de l'agglomération nantaise ; il empiète déjà sur des zones urbanisées et si rien n'est formellement décidé, cette urbanisation va continuer.

L'Autorité doit d'ailleurs signaler la contradiction suivante : la mise au débat public interdit au Préfet d'anticiper et de prendre les mesures conservatoires. Le mieux est ici l'ennemi du bien. Ceci pourrait poser des problèmes dans les nombreux dossiers soumis au débat public. Une réflexion de fond s'impose.

Contacts européens

L'ACNUSA, première autorité administrative indépendante créée dans le domaine environnemental en France, n'a pas d'homologue dans les autres pays de la communauté européenne.

Néanmoins, à l'heure où "ciel unique" et réglementations nouvelles mobilisent entreprises de transport aérien ou de construction d'avions, fonctionnaires et syndicats de personnel, il n'est pas possible d'ignorer les projets européens ou les différentes pratiques des pays membres sur les politiques de lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires.

Commission Européenne

Le 13 mars 2001^s, lors de la rencontre avec les membres de la direction générale de l'environnement chargés du bruit^d ont été abordés les points suivants : recommandations de l'Autorité sur les indices, calendrier d'examen du projet de directive sur le bruit ambiant, connaissance fine du nombre de riverains, effets du bruit sur la santé.

Ce même jour, un entretien avec le directeur de la direction "transport aérien" de la direction "Energie et Trans-

o 460 000 euros sont prévus pour l'ensemble du système. p Bouguenais ; Communauté urbaine de Nantes ; Pont - Saint-Martin ; Rezé ; Saint-Aignan de Grand Lieu. q Association nantaise de lutte contre le bruit ; Syndicat d'Initiative de Trememoult ; Union Départementale des associations de Protection de la Nature, de l'environnement et du cadre de vie de Loire-Atlantique (UDPN 44). s M. Léron, M^{me} Le Floch-Fournier et M. Lepoutre. d MM. Gammeltoft, Ross et Paque.

ports" a permis d'échanger sur les normes OACI et les discussions en cours sur les avions "huskittés", les restrictions d'usage par aéroport et sur l'organisation des échanges de meilleure pratique entre les membres de la Communauté.

Le 2 octobre 2001, les membres de l'Autorité se sont entretenus avec M. Gilles Paque – direction générale de l'environnement – de l'avancement des diverses directives en discussion ou en cours d'adoption :

- directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (position commune arrêtée par le Conseil le 7 juin 2001) ;
- directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté (28/11/2001) ;
- directive du Parlement européen et du Conseil portant création d'un cadre communautaire pour classer les émissions sonores produites par les aéronefs subsoniques civils aux fins de calculer les redevances sur le bruit (20/12/01).

Belgique

Le 2 octobre 2001, les membres de l'Autorité ont également rencontré les représentants de l'Union Belge Contre les Nuisances d'Avions (UBCNA) regroupant des riverains de l'aéroport de Bruxelles.

Sur cet aéroport, un service de médiation pour les riverains devrait voir le jour ; certaines de ses compétences seraient similaires à celles de l'ACNUSA, notamment dans le domaine du traitement des infractions et de l'information du public^f.

À Liège, le 3 octobre, l'entrevue avec les responsables de l'aéroport et la visite qui a suivi, ont permis de mieux connaître le fonctionnement d'une plateforme dédiée au fret et ne fonctionnant que la nuit.

Lors de la rencontre avec les représentants de l'association "Net-Sky"^g les différents aspects juridiques de la lutte de ces riverains ont été évoqués : recours devant le Conseil d'Etat Belge, procédures devant les tribunaux civils.

Pays-Bas

À Amsterdam, le 4 octobre, les membres ont d'abord rencontré les responsables de l'aéroport et notamment le chargé du "Comité anti bruit de Schipol".

Les discussions ont porté sur : les débats nationaux sur le développement de l'aéroport, la planification et l'urbanisation, l'utilisation d'un indice spécifique (le Kosten), le système de mesure du bruit et celui de suivi des trajectoires, les programmes d'isolation phonique de grande ampleur (dont celui de 14 000 logements d'ici 2003).

Enfin, les échanges avec les représentants de l'Agence de mise en application des procédures de sécurité et environnementales (Civil Aviation Enforcement Agency) ont permis de faire le point sur :

- les instruments utilisés dans la lutte contre le bruit (notamment arrêté de restriction d'usage, planification annuelle du bruit) ;
- le fonctionnement du système de relevé d'infractions (journalier, aire de tolérance aux départs, trajectoires à moindre bruit) ;
- les relations avec les compagnies et les pilotes.

Auditions et colloques

Les membres de l'Autorité ont été invités par le Président de la République (1^{er} mars 2001), le Président du Sénat (28 juin) et le Président de l'Assemblée Nationale (7 septembre).

Au cours de l'année, plusieurs personnes ont été auditionnées durant les réunions plénières et les membres ou les services ont participé à un certain nombre de colloques.

Auditions en séance plénière

- 18/01/01 - Louis-Michel Sanche, chef du service technique des bases aériennes ; Jean-Pierre Camus, son adjoint, ainsi que des agents de la subdivision "bruit", Philippe Hoeppe, Peggy Baudrant et Christine Crampe : présentation des études liées aux PEB et PGS ; activités de recherche et développement (MITHRAVION).
- 22/02/01 - Kurt Edwards, représentant de la Federal Aviation Administration en France (Administration Fédérale Américaine de l'Aviation Civile).
- 30/05/01 - Henri-Georges Baudry ; Jean-Pierre Desbenoit ; Thierry Delort (direction générale de l'aviation



civile) avec Frédéric Rico et Alain Bourgin (Aéroports de Paris) : réorganisation de la circulation aérienne en Ile-de-France.

- 06/09/01 - Bernard de Froment, conseiller d'Etat : exercice du pouvoir de sanction.
- 07/09/01 - Paul Schwach, directeur adjoint de la direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction : recommandation sur l'indice de planification et effets sur l'urbanisation.
- 07/09/01 - Jacques Sabourin, secrétaire général de l'UCCEGA ; Bertrand Eberhard UCCEGA ; Tania Ekani Nkodo (aéroport de Strasbourg) ; Jacques Hérisson (aéroport de Nice) ; Eric Bruneau et Jean-Pierre Desbenoit (direction de la navigation aérienne) : information du public.
- 19/10/01 - Gérard Bomont, directeur de l'aérodrome et Nicole Balestracci, responsable sécurité et environnement (aéroport Nice) : modifications de procédures.
- 08/11/01 - Eric Aflalo (société Brüel & Kjær) ; Franck Chopard (société 01dB Stell) : prestataires en système de mesure du bruit et de suivi de trajectoire.
- 12/12/01 - Yves Toffin, président Commission Nationale de Prévention des Nuisances : bilan de l'année et perspectives 2002.
- 12/12/01 - Jacques Sabourin, secrétaire général de l'UCCEGA ; Bertrand Eberhard (UCCEGA), Tania Ekani Nkodo (aéroport de Strasbourg) ; Anne Julia (aéroport de Toulouse) ; Jacques Hérisson (aéroport de Nice) ; François Allenou (aéroport de Nantes), et Jean-Pierre Desbenoit (direction de la navigation aérienne) : propositions pour l'information du public.

Colloques

- 07/02/01 - " Activités aéroportuaires, aménagement du territoire et développement durable ", à l'Assemblée Nationale, intervention de M. Roger Léron.
- 6-8/04/01 - Symposium " Noise pollution and health " à Cambridge, intervention de M. Alain Muzet.
- 31/05/01 - " La Croissance du transport aérien en Europe est-elle encore gérable ? ", à l'initiative d'Avenir Transports, intervention de M. Roger Léron.
- 07/06/01 - " Réconcilier développement du transport aérien et qualité de l'environnement urbain ", intervention de M. Roger Léron.
- 15/06/01 - " Mise en œuvre de la charte pour la qualité de l'environnement ", aéroport de Nice - Côte d'Azur, intervention de M^{me} Janine Le Floch-Fournier, secrétaire générale.
- 22/06/01 - " Les programmes européens de réduction du bruit des avions ", auditorium du Bourget, intervention de M. Roger Léron.
- 11-13/09/01 - " Troisièmes assises nationales de la qualité de l'environnement sonore " à Angers, interventions de MM. Léron, Lamure et Gualazzi.
- 18/10/01 - Congrès ALFA-ACI, intervention de M. Léron.
- 29-30/10/01 - " Rencontres techniques sur le bruit des avions et la santé " organisées, à Bonn, par l'Organisation Mondiale de la Santé, intervention de M. Alain Muzet.
- 17-18/12/01 - " Gestion des bruits dans l'environnement urbain " à Nice, intervention de M. Philippe Lepoutre, responsable du pôle technique.

✚ Sur proposition de la ministre de la mobilité et des transports, le Conseil des ministres a approuvé en juin 2001 un projet d'arrêté royal portant sur la création du service médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National, au sein du ministère des communications et de l'infrastructure. ✎ Comité pour le développement harmonieux de l'aéroport de Liège.

BILAN DES AMENDES ADMINISTRATIVES

Pour la première fois le bilan du pouvoir de sanction de l'Autorité peut être dressé sur douze mois.

Au-delà d'une approche plus précise en termes de volume et de fonctionnement du dispositif, il est possible de faire un point sur le recouvrement et de dégager quelques grandes lignes d'évolution.

Bilan chiffré

Les infractions sanctionnées par l'ACNUSA ont connu des changements importants au cours de l'année 2001, tant en terme de volume global que dans leur nature ; à cela, s'ajoute une évolution des textes réglementaires qui devrait s'accroître dans les années à venir.

Au 31 décembre 2001, les agents verbalisateurs ont adressé aux services de l'Autorité, depuis sa création, un total de 626 dossiers d'infraction.

Aux infractions relevées quotidiennement sur les plateformes disposant d'arrêtés fixant des restrictions d'usage, il convient d'ajouter les vols sanctionnés en application de l'arrêté du 18 juin 1998 sur Paris - Charles-de-Gaulle.

Cet arrêté fixe, pour chaque année de 1998 à 2002, la valeur maximale de l'indicateur de bruit (ou quotas de bruit) que les avions les plus bruyants dits " du chapitre 2 " ne devront pas dépasser. Tous les vols effectués en dépassement de cette limite sont sanctionnés.

La comparaison du nombre d'infractions relevées en 2000 par rapport à 2001 appelle plusieurs observations.

En premier lieu, on note une diminution sensible du volume global d'infraction : 335 en 2000, toutes plateformes confondues, et moins de 200 pour 2001 (169 à ce jour mais tous les procès-verbaux n'ont pas encore été transmis à l'Autorité).

Hormis l'effet mécanique du ralentissement du trafic, ceci peut s'expliquer par le renouvellement progressif des flottes avec des appareils moins bruyants.

Tableau 1 - Vols en infraction à l'arrêté du 18 juin 1998

	1999	2000	Total
DGAC-SBA	308	575	883

Tableau 2 - Répartition par année, à la date de l'infraction

	1999 (*)	2000	2001	Total
ADP (CDG, Orly, Le Bourget)	98	309	158	565
DAC-Centre-Est (Lyon - Saint-Exupéry)	11	14	5	30
DAC-Sud (Toulouse - Blagnac)	5	5	3	13
DAC-Sud Est (Nice - Côte d'Azur)	8	7	3	18
Total	122	335	169	626

(*) Infractions commises avant la création de l'ACNUSA et qu'elle a eu à traiter compte-tenu des délais d'instruction.

Tableau 3 - Répartition par type d'infraction

	1999 (*)	2000	2001	Total
Arrivée	58 (48 %)	75 (22 %)	23 (14 %)	156
Départ	54 (44 %)	73 (22 %)	24 (14 %)	151
Déviations	7 (6 %)	184 (55 %)	120 (71 %)	311
Inverseurs de poussée	3 (2 %)	3 (1 %)	2 (1 %)	8
Total	122	335	169	626

(*) Même remarque que pour le tableau précédent.



La prochaine interdiction des avions les plus bruyants du chapitre 2 contribue si ce n'est à leur disparition, tout au moins à leur affectation sur des liaisons extra-européennes. En témoigne la chute sensible des infractions au couvre-feu de ce type d'avions : en 2000, ces infractions (en arrivée/départ) représentaient 57 % du total contre seulement 28 % en 2001.

Le corollaire de cette évolution est la part croissante des infractions pour non-respect des trajectoires, passant de 42 % en 2000 à plus de 70 % en 2001.

Infractions par nature en 2000 (■) et 2001 (■)

Arrivée/Départ



Déviations



Inverseurs



Ce dernier point renforce encore l'importance des mises en garde que les compagnies doivent relayer vers leurs équipages quant au respect scrupuleux des trajectoires de départ, telles que définies dans les procédures dites "à moindre bruit".

Enfin, le nombre de dossiers d'infraction concernant l'utilisation anormale des inverseurs de poussée est en baisse, notamment à cause des difficultés rencontrées dans la mise en œuvre pratique du relevé de l'infraction.

Dans de nombreux cas (la moitié environ), l'ACNUSA, sur proposition de la CNPN, prononce une relaxe en raison du doute qui subsiste quant aux conditions dans lesquelles les inverseurs sont utilisés. Il est à l'heure actuelle, très difficile pour les agents verbalisateurs d'établir l'usage abusif des reverses, en dehors de tout motif de sécurité.

Afin de remédier à cette situation, des solutions sont à l'étude telles que l'implantation de stations de mesure de bruit permettant de mieux identifier les infractions.

Fonctionnement du dispositif

La Commission Nationale de Prévention des Nuisances (CNPN) a tenu 13 séances de travail entre janvier et octobre 2001 et a transmis 323 propositions de suites à donner aux infractions.

Elles concernent des infractions commises en 1999 (84), 2000 (238) et 2001 (1).

La liste complète des décisions prises collégalement par les membres de l'ACNUSA est disponible via Internet sur le site www.acnusa.fr à la rubrique "Sanctions/sanctions prononcées".

À ce jour, les dossiers 1999 sont apurés et le nombre des infractions 2000 restant à examiner par l'ACNUSA se monte à 79, soit l'équivalent de 3 séances CNPN.

Même si les propositions faites par la CNPN durant ses séances de novembre et décembre n'ont pas été communiquées à l'Autorité, on peut considérer que le retard pris dans l'examen des dossiers d'infractions commises en 2000 a été en grande partie rattrapé.

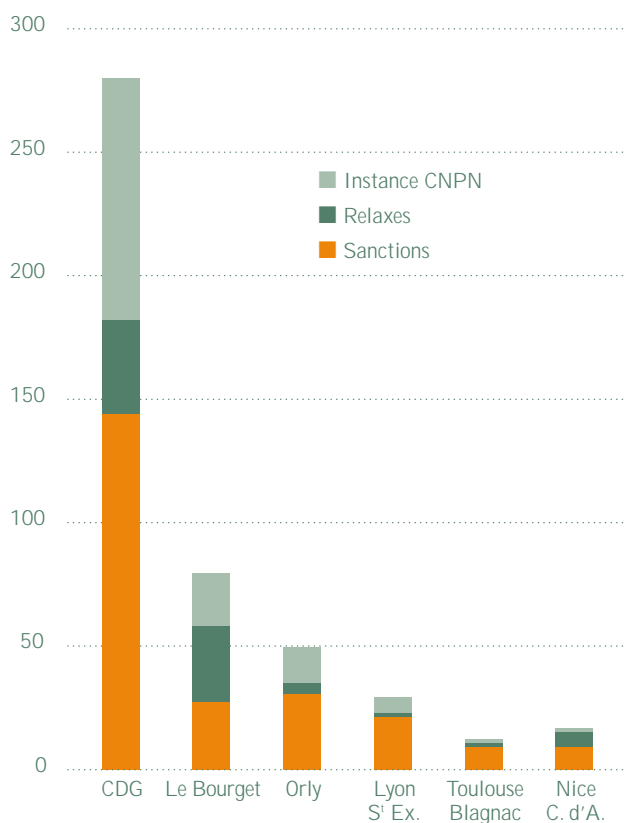
L'ampleur du nombre d'infractions relevées au cours de l'année 2000, conjuguée à la mise en place du nouveau processus de sanction "ACNUSA", avait créé un stock important de dossiers en instance.

Grâce aux efforts accomplis et à une baisse du nombre d'infractions en 2001, le délai entre la date de l'infraction et son examen par les membres de l'ACNUSA en séance plénière a été ramené à 11 mois.

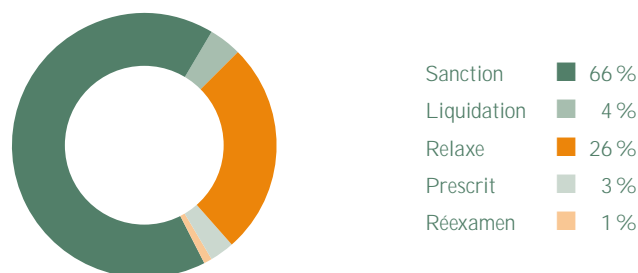
L'examen par l'ACNUSA de 297 dossiers pendant l'année 2001 a donné lieu à 209 décisions infligeant une amende administrative. Cependant, 11 amendes n'ont pu être recouvrées en raison de la liquidation judiciaire de la compagnie contrevenante.

Le niveau moyen des amendes est relativement élevé : 69 % des sanctions prononcées en 2001 sont supérieures ou égales à 50 000 F (7 622 €) et dans 35 % des cas, le maximum de 80 000 F (12 196 €) a été atteint.

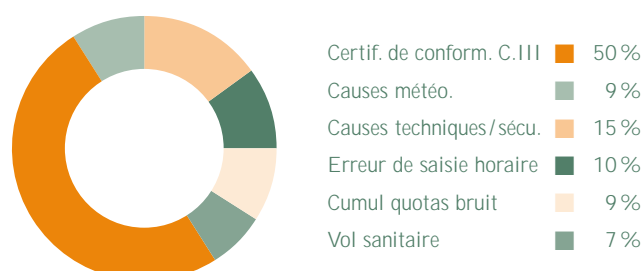
Dossiers d'infraction du 01/02/1999 au 31/12/2000



Répartition des décisions ACNUSA en 2001



Causes de relaxe



Dans 77 cas, la compagnie concernée a bénéficié d'une relaxe aux motifs suivants :

- infraction non constituée ;
- compagnie entrant dans les cas dérogatoires ;
- compagnie déjà sanctionnée pour ce vol dans le cadre de la procédure des quotas de bruit (arrêté du 18 juin 1998), ne pouvant l'être deux fois pour le même fait.

Les différents motifs de relaxe sont représentés dans le graphique. En outre, 9 infractions n'ont pu être examinées par les membres de l'ACNUSA, le délai de deux ans entre la constatation de l'infraction et la date de la sanction étant écoulé.

Les membres de l'ACNUSA ont également demandé à la CNPN le réexamen de 2 dossiers.

Dans le premier cas, il s'agissait de s'assurer que les observations produites par la compagnie ont été effectivement prises en compte dans l'élaboration de la proposition.

Le second réexamen a pour objectif de vérifier la réalité des impératifs de maintenance évoqués et qui ont conduit à une proposition de relaxe.

Recouvrement et contentieux

Recouvrement des amendes administratives

De septembre à décembre 2000, l'ACNUSA a émis des titres de recettes pour un montant de 2 060 000 FF (314 045 €). Fin 2001, la Trésorerie générale des créances spéciales du Trésor a recouvré pour 1 519 999,98 FF (231 723 €), soit 73,79% des titres émis sur cette période.



Pour l'année 2001, le montant des titres émis est de 12 751 000 FF (1 943 877 €), pour un recouvrement de 4 776 576,37 FF (728 184 €).

Ces chiffres recouvrent aussi bien les infractions aux arrêtés généraux portant restrictions d'usage (commises en 1999 et 2000) que les dépassements de quotas de bruit.

Le volume global de recouvrement, soit la somme des diverses amendes recouvrées par le Trésor Public depuis la création de l'ACNUSA, se monte fin 2001 à 6 296 576,35 FF (959 907 €).

La faiblesse relative du taux de recouvrement s'explique par un double décalage :

- **En début de procédure** : un délai de plusieurs semaines peut s'écouler entre l'émission du titre par l'ACNUSA et le déclenchement réel de la procédure de recouvrement (transmission physique des dossiers, vérifications et recherche de la compagnie par la Trésorerie...).
- **En terme de statistiques** : le retour d'information sur les règlements des compagnies est effectué par la Trésorerie à trimestre échu ; ceci amène un décalage pouvant atteindre trois mois entre le paiement par la compagnie et sa prise en compte dans les statistiques de l'Autorité.

Ceci montre les difficultés rencontrées pour établir des comparaisons en matière de données chiffrées sur les sanctions et doit inciter à toujours préciser de quoi on parle.

Pour un dossier donné, on peut retenir la date à laquelle l'infraction est commise, celle à laquelle l'ACNUSA s'est prononcée, ou la date à laquelle le montant de l'amende administrative sera effectivement encaissé par le Trésor Public.

Pour les raisons qui ont été évoquées précédemment, le délai séparant la constatation d'une infraction de la fin de la procédure de recouvrement peut courir sur trois exercices budgétaires. Ainsi, une déviation de trajectoire constatée en 2001, instruite par la CNPN en 2002 et sanctionnée par l'ACNUSA dans le courant du 3^e trimestre, pourra n'être effectivement recouvrée qu'en 2003.

Dès lors, la comparaison entre le montant d'amendes prononcées et celui des recouvrements doit intégrer ces décalages. Dans ce but, l'ACNUSA fera un point tous les trois ans sur le réalisé du recouvrement des amendes administratives qu'elle prononce, ce qui autorise un recul suffisant pour distinguer les retards ou décalages relevant

des délais normaux de la procédure de ceux qui s'apparenteraient davantage à un refus de paiement.

Concernant ce dernier point, il convient de préciser qu'en aucun cas les recours intentés par les compagnies ne font obstacle au paiement des sommes dues.

Appels et contentieux des compagnies à l'encontre des décisions ACNUSA

En 2001, pour un volume global de 297 décisions, seules trois décisions d'amende administrative prononcées par l'ACNUSA ont fait l'objet de recours devant la juridiction administrative. Ces recours concernent les différents types d'infractions sanctionnés : déviation de trajectoire, infraction au couvre-feu et dépassement des quotas de bruit. À l'heure actuelle, aucun de ces recours portés devant les tribunaux administratifs de Paris et Cergy-Pontoise n'a été jugé sur le fonds.

En ce qui concerne les demandes de révision de sanctions de la part des compagnies, seuls les dossiers présentant des éléments nouveaux par rapport à l'instruction et au débat contradictoire peuvent faire l'objet d'un réexamen.

En tout état de cause, il ne peut être procédé à une remise gracieuse.

Si la compagnie persiste dans la contestation de la sanction qui lui a été infligée, elle doit d'abord acquitter le montant de l'amende administrative auprès du Trésor Public et ensuite, dans un délai de deux mois à compter de la notification de la décision, faire un recours de pleine juridiction devant les tribunaux administratifs.

Changements en termes qualitatifs

Les recommandations faites par l'Autorité en 2000 et 2001 conduisent à :

- définir des conditions d'utilisation pour chacun des dix principaux aéroports ;
- préciser les volumes des trajectoires ;
- organiser le contrôle du respect de ces nouvelles règles.

Il y devrait donc y avoir dès 2002, de nouveaux arrêtés permettant à de nouveaux agents assermentés de relever les infractions sur les déviations de trajectoires ou les quotas de bruit concernant les avions du chapitre 3 et sur les niveaux de bruit si la recommandation de l'ACNUSA est mise en œuvre.

VIE DES SERVICES

Personnel

La mise en place des services, retardée en 2000 en raison de l'absence de postes budgétaires, a pu se poursuivre en 2001 avec le recrutement effectif de quatre personnes : une secrétaire générale, un ingénieur acousticien, un gestionnaire et une secrétaire.

Avec le poste du Président de l'ACNUSA, créé sur le budget 2000, l'effectif total est de cinq personnes à temps plein en 2001.

Mais, une nouvelle fois par manque de poste budgétaire, le pôle information-documentation n'a pu être constitué par voie de recrutement ; l'ACNUSA a dû recourir au Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit afin de se constituer un fonds documentaire international, un plan d'archivage et de classement ainsi qu'une aide à la création et à la gestion du site Internet www.acnusa.fr.

Pour les mêmes raisons, le pôle juridique n'a pu être pourvu ; pour pallier cette carence, une convention d'une durée de six mois a été passée entre le Conseil d'Etat et l'ACNUSA, aux termes de laquelle M. de Froment, conseiller d'Etat, collabore de façon ponctuelle et apporte son expertise juridique à l'Autorité, notamment en ce qui concerne l'exercice de son pouvoir de sanction.

Ces besoins sont, toutefois, pris en compte dans la loi de finances pour 2002 qui comporte pour l'ACNUSA la création de deux postes d'attaché d'administration centrale : un poste provenant du ministère de l'Environnement, l'autre de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Les membres de l'Autorité ont d'ores et déjà procédé aux auditions des postulants et arrêté leur choix, les candidats retenus prenant leurs fonctions début 2002.

Budget

La Loi de Finances Initiale 2001 a ouvert pour l'ACNUSA des crédits d'un montant de 5 277 383 FF (804 532 €), soit +5,5 % par rapport au budget 2000.

Au 31 décembre 2001, la consommation des crédits s'élevait à 5 095 696,41 FF (776 834 €) hors reports, soit 97 % de l'enveloppe initiale.

Les dépenses se répartissent comme suit :

- rémunération du personnel : 2 402 310 F (366 230 €)
- indemnités des membres : 256 578 F (39 115 €)

En 2001, l'Autorité a tenu 18 réunions plénières et 24 réunions techniques donnant lieu à indemnités selon les termes de l'arrêté du 3 juillet 2000.

- dépenses de fonctionnement : 2 436 809 F (371 489 €).

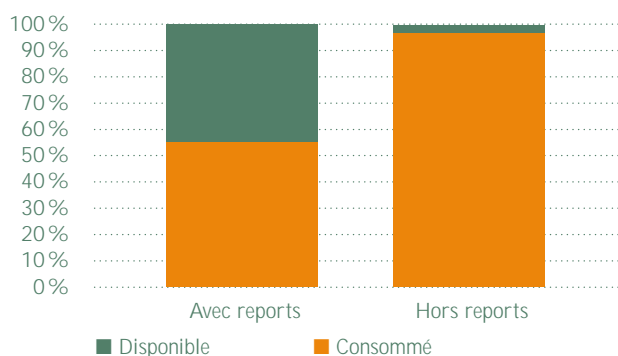
Parmi ces dernières, le premier poste de dépenses est constitué par les études (étude sur la mesure de bruit au Salon du Bourget, campagnes de mesure de bruit sur les aéroports de Paris - Orly, Bordeaux, Lyon, Marseille, Paris - Charles-de-Gaulle, Strasbourg, Bâle - Mulhouse, Toulouse et Nice, conception du site Internet) qui ont représenté 20 % du total avec 492 237 F (75 041 €), juste devant les frais de déplacements 16 % avec 388 228 F (59 185 €).

La convention avec le Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit a quant à elle représenté, sur la gestion 2001, 10 % des dépenses de fonctionnement, auquel se sont ajoutées les sommes destinées à la constitution du fonds documentaire et à l'information du public en général (177 697 F / 27 090 €).

Le volume important de crédits reportés de 2000 sur 2001 n'a pu être résorbé, leur montant atteignant fin 2001 : 3 942 101 F (600 969 €), notamment en raison de la poursuite de la mise en place des services de l'ACNUSA.

Il est à noter cependant que, sur le budget 2002, la mise à disposition de l'ACNUSA d'un poste budgétaire d'attaché d'administration sans les crédits correspondants contribuera à réduire fortement le volume des reports sur la gestion suivante.

Consommation des crédits au 31/12/2001



Communication

L'Autorité a organisé, le 18 avril 2001, une conférence de presse afin de présenter ses recommandations sur :

- la mise en place d'un indice événementiel,
- le choix du Lden pour la planification urbaine et l'aide à l'insonorisation.

Dans le même temps, son premier rapport a été largement diffusé : ministres et administrations concernés, parlementaires, représentants de collectivité territoriale ou d'association rencontrés durant l'année, professionnels du transport aérien, contacts européens et étrangers, journalistes ainsi que toute personne qui en a fait la demande (tirage 3 000 exemplaires).

Depuis juin 2001, le site Internet de l'Autorité (<http://www.acnusa.fr>) est ouvert afin de mettre en œuvre une partie de sa mission d'information du public. Par ce biais, l'ACNUSA espère contribuer à la clarification des débats entre les acteurs, grâce à un outil pédagogique et convivial qui évoluera régulièrement.

Les différentes rubriques traitées reflètent la problématique des nuisances sonores aéroportuaires (le bruit et sa mesure, les sanctions, les zones de bruits, les aéroports, les textes juridiques...) ; une page "contact" permet aux internautes de poser des questions spécifiques.

Le besoin d'information est réel puisqu'un premier bilan statistique met en avant les points suivants :

- le site a fait l'objet de plus de 15 000 visites depuis son ouverture ;
- sa fréquentation est en hausse constante : 6 900 visites entre juin et octobre, 8 800 entre novembre et janvier 2002 ;
- les pages "accueil", "questions/réponses", "zones de bruit" et "textes juridiques" sont les plus populaires.

La deuxième version du site sera mise en ligne en mars 2002.



DÉCRET DU 1^{ER} JUIN 2001 PORTANT NOMINATION À L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES SONORES AÉROPORTUAIRES

NOR : EQUA0100478D

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 le code de l'aviation civile, et notamment son article L. 227-1 ;
Vu la proposition faite par le ministre de l'équipement, des transports et du logement relative à la nomination d'un membre de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, en remplacement d'un membre démissionnaire ;
Vu la lettre de démission de M. Claude Costantini en date du 20 décembre 2000 ;
Le conseil des ministres entendu,
Décrète :

Art. 1er. - La démission de M. Costantini (Claude), nommé membre de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires par décret du 9 février 2000, est acceptée à compter du 1^{er} avril 2001.

Art. 2. - M. Soucheleau (Alain) est nommé, pour la durée restant à courir du mandat de M. Costantini, membre de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en tant que personnalité compétente en matière d'aéronautique.

Art. 3. - Le Premier ministre et le ministre de l'équipement, des transports et du logement 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 1^{er} juin 2001.

Par le Président de la République :
Jacques Chirac

Le Premier ministre,
Lionel Jospin

Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement,
Jean-Claude Gayssot



ARRÊTÉ DU 24 AOÛT 2001 RELATIF AU FONCTIONNEMENT DU COMITÉ PERMANENT
DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT DES AÉRODROMES SIÉGEANT
EN QUALITÉ DE COMMISSION CONSULTATIVE D'AIDE AUX RIVERAINS DES AÉRODROMES

NOR : EQUA0100896A

Le ministre de l'intérieur, le ministre de l'équipement, des transports et du logement, le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement et la secrétaire d'Etat au budget,

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L. 571-13 et L. 571-16 ;

Vu le décret no 2000-128 du 16 février 2000 définissant la composition et les règles de fonctionnement des commissions consultatives d'aide aux riverains des aéroports,

Arrêtent :

Art. 1er. - Lorsque le comité permanent de la commission consultative de l'environnement des aéroports siège en qualité de commission consultative d'aide aux riverains des aéroports tel que prévu au X de l'article L. 571-13 du code de l'environnement, le ou les préfets des départements concernés ou leurs représentants, le directeur régional de l'environnement ou son représentant et, sauf pour les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly, le directeur de l'aviation civile ou son représentant assistent avec voix délibérative à ses réunions, conformément à l'article L. 571-16 du même code.

Art. 2. - L'arrêté du 21 septembre 1994 définissant la composition et les règles de fonctionnement de la commission consultative d'aide aux riverains des aéroports est abrogé. Toutefois, ses dispositions demeurent applicables aux commissions existantes jusqu'à l'expiration du mandat de leur président.

Art. 3. - Le directeur général des collectivités locales, le directeur général de l'aviation civile, le directeur de la prévention des pollutions et des risques et la directrice 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 24 août 2001.

Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement,
Jean-Claude Gayssot

Le ministre de l'intérieur,
Daniel Vaillant

Le ministre de l'aménagement du territoire
et de l'environnement,
Yves Cochet

La secrétaire d'Etat au budget,
Florence Parly

ARRÊTÉ DU 2 AOÛT 2001 PORTANT RESTRICTION D'USAGE DE CERTAINS AVIONS RELEVANT DU CHAPITRE 3 SUR L'AÉRODROME DE PARIS - CHARLES-DE-GAULLE (VAL-D'OISE)

NOR : EQUA0101153A

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

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, et notamment l'annexe 6 et la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 ;

Vu le règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons intra-communautaires, et notamment son article 8.2 ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment son article R. 221-3 ;

Vu l'avis de la Commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle en date du 9 juillet 2001 ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en date du 24 juillet 2001,

Arrête :

Art. 1er. - Conformément aux dispositions de l'article R. 221-3 du code de l'aviation civile et en vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise), les restrictions d'usage suivantes sont décidées sur cette plate-forme :

I. - Au sens du présent arrêté, on désigne par :

- « exploitant », l'exploitant technique d'un aéronef ;
- « aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 », les aéronefs équipés de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruit certifiés, par rapport aux limites admissibles définies dans ce chapitre, inférieure à 5 EPNdB ;
- « aéronefs bruyants du chapitre 3 », les aéronefs équipés de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruit certifiés, par rapport aux limites admissibles définies dans ce chapitre, supérieure ou égale à 5 EPNdB et inférieure à 8 EPNdB ;
- « énergie sonore du décollage d'un aéronef », la valeur W_d définie par la formule $W_d = 10L_s/10$ où L_s représente la valeur du niveau de bruit certifié de cet aéronef au point dit de survol, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention susvisée ;
- $W_{d,n}$, le cumul pour l'année n des énergies sonores des décollages sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle des aéronefs les plus bruyants pour l'exploitant considéré, entre 23 h 15 et 6 heures, heures locales de départ de l'aire de stationnement ;
- « énergie sonore de l'atterrissage d'un aéronef », la valeur W_a définie par la formule $W_a = 10L_a/10$ où L_a représente la valeur du niveau de bruit certifié de cet aéronef au point dit d'approche, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention susvisée ;
- $W_{a,n}$, le cumul pour l'année n des énergies sonores des atterrissages sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle des aéronefs les plus bruyants pour l'exploitant considéré, entre 23 h 30 et 6 h 15, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement ;
- « indicateur nocturne des avions les plus bruyants pour l'année n » d'un exploitant d'aéronefs, la valeur I_n définie par la formule :



$$I_n = \frac{1}{2} \left[\frac{W_{a,n}}{W_{a,2000}} + \frac{W_{d,n}}{W_{d,2000}} \right] \times 100$$

où $W_{a,2000}$, représente le plus élevé des nombres suivants :

- cumul, pour l'année 2000, des énergies sonores des atterrissages sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle des aéronefs les plus bruyants de l'exploitant considéré, entre 23 h 30 et 6 h 15, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement ;
- 40 x 1 010 joules ;

et $W_{d,2000}$, représente le plus élevé des nombres suivants :

- cumul, pour l'année 2000, des énergies sonores des décollages sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle des aéronefs les plus bruyants de l'exploitant considéré, entre 23 h 15 et 6 heures, heures locales de départ de l'aire de stationnement ;
- 2 x 1 010 joules ;
- « mouvement », un atterrissage ou un décollage.

II. - Sous réserve des dispositions prévues au IV du présent article, aucun des aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 ne peut, sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle :

- atterrir entre 23 h 30 et 6 h 15, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement ;
- décoller entre 23 h 15 et 6 heures, heures locales de départ de l'aire de stationnement.

À titre transitoire, les interdictions d'atterrissage ou de décollage sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle ne s'appliquent pas aux aéronefs qui ont été exploités sur cet aérodrome moins de cinq ans avant la date d'application du présent arrêté, tant que cet atterrissage ou ce décollage ne fait pas dépasser, au cours de l'année considérée, la valeur maximale suivante de l'indicateur nocturne des avions les plus bruyants de l'exploitant dont il relève :

- valeur 80 pour l'année 2001 ou 22,5 pour le dernier trimestre de l'année 2001 ;
- valeur 60 pour l'année 2002 ;
- valeur 40 pour l'année 2003 ;
- valeur 20 pour l'année 2004.

Les valeurs précitées pour les années 2003 et 2004 pourront être revues en fonction de l'évolution constatée des nuisances sonores dues à l'aéroport.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut accorder, pour une année donnée, l'autorisation de dépasser la valeur maximale de l'indicateur nocturne des avions les plus bruyants aux exploitants dont la flotte totale comprend un très petit nombre d'aéronefs et qui, compte tenu notamment de la composition de leur flotte d'aéronefs, apportent la preuve, d'une part, que leurs activités risquent, faute d'obtenir une telle dérogation, d'être compromises dans une mesure déraisonnable et, d'autre part, qu'ils ont engagé un programme visant à diminuer l'énergie sonore résultant de l'exploitation, sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle, de leurs aéronefs les plus bruyants du chapitre 3.

La demande de dépassement doit être adressée au ministre chargé de l'aviation civile au plus tard le 31 mars de l'année pour laquelle ce dépassement est sollicité. Pour 2001, la demande doit être adressée au plus tard le 1^{er} novembre 2001.

III. - Sous réserve des dispositions prévues au IV du présent article, aucun aéronef bruyant du chapitre 3 ne peut, sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle :

- atterrir entre 23 h 30 et 6 h 15, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement ;
 - décoller entre 23 h 15 et 6 heures, heures locales de départ de l'aire de stationnement,
- sauf si l'exploitant de cet aéronef peut prouver que celui-ci a été exploité sur cet aérodrome moins de cinq ans avant la date d'application du présent arrêté.

Des dérogations à ces dispositions peuvent être accordées, à titre exceptionnel, par le ministre chargé de l'aviation civile.

IV. - Les dispositions prévues aux II et III du présent article ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire, des missions de protection des personnes et des biens, des missions d'Etat et militaires, des missions de service public ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol.

Art. 2. - Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur à compter du 1^{er} octobre 2001.

Art. 3. - Le directeur général de l'aviation civile et le directeur général d'Aéroports de Paris 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 2 août 2001.

Jean-Claude Gayssot



POINTS À L'ORDRE DU JOUR DES RÉUNIONS

	Commission Consultative de l'Environnement ^a	Comité permanent	Commission Consultative d'Aide aux Riverains
Bâle - Mulhouse	11.07.01 : mise en place ; dossier piste E/O ; recommandations ACNUSA. 18.12.01 : projet d'accord proposé par ACNUSA	21.09.01 : point études demandées ACNUSA ; station de mesure en piste 26 ; étude EMPA gène sonore.	26.06.01 06.11.01
Bordeaux	Aucune réunion	Idem	Idem
Lyon - Saint-Exupéry	28.09.01 : modification de trajectoire ; système de contrôle des nuisances sonores et des trajectoires ; infos sur les décharges ; avis sur le PEB ; qualité de l'air ; suivi des engagements.		05.02.01 25.06.01 05.11.01
Marseille - Provence	11.09.01 : avant-projet de plan masse ; études sur procédure ILS32 ; charte de l'environnement ; qualité de l'air ; règlement intérieur.	07.11.01 : règlement intérieur ; avant projet de plan masse ; charte de l'environnement. 11.12.01 : charte de l'environnement	06.02.01 15.05.01 07.11.01
Nantes - Atlantique	28.09.01 : mesures des bruits des décollages vers le sud ; propositions sur les départs vers le sud ; révision du PEB ; aménagement dispositif circula- tion aérienne ; arrivée face au sud.		Le plan de gêne sonore est à élaborer.
Nice - Côte-d'Azur	07.12.01 : mise en place ; approbation compte rendu 17.11.00 ; évolution procédures de départ ; bilan système de mesure du bruit ; travaux 2002/2003.		13.02.01 03.07.01
Paris - Charles-de-Gaulle	09.07.01 : règlement intérieur ; arrêté avions plus bruyants chapitre 3 ; modification procédure départ face à l'ouest ; anticipation du PEB ; réorganisation de la circulation aérienne en Ile-de-France. 15.10.01 : réorganisation circulation aérienne Ile-de-France ; pollution atmosphérique ; évolution du trafic.	01.10.01 : réorganisation circulation aérienne ; modification des procédures de décollage la nuit face à l'ouest ; constitution groupe de travail " vol de nuit". 11.12.01 : nouvelle politique aéroportuaire (15.11.01, décision du gouvernement) ; exécution charte de l'environnement et code de bonne conduite ; départ vers le nord des avions à hélice ; pollution atmosphérique ; avancement des dossiers depuis octobre.	12.02.01 05.06.01 24.09.01 18.12.01
Paris - Orly	10.07.01 : règlement intérieur ; modification procédure départ face à l'est ; réorganisation circulation aérienne Ile-de-France. 16.10.01 : réorganisation circulation aérienne Ile-de-France ; pollution de l'air ; évolution du trafic.	02.10.01 : réorganisation circulation aérienne Ile-de-France ; modification procédure départ face à l'est. 10.12.01 : nouvelle politique aéroportuaire (15.11.01, décision du gouvernement) ; points sur : 20 mesures pour le développement, charte de l'environnement et code de bonne conduite ; départ face à l'est ; pollution atmosphérique ; propositions association Pégase.	19.02.01 05.06.01 24.09.01 21.12.01
Strasbourg - Entzheim	08.01.01 : localisation des stations fixes ; validation du système et du programme de diffusion des infor- mations ; projet charte. 03.07.01 : lancement APPM ; système de mesure... 24.09.01 : APPM.	12.11.01 : charte environnement.	09.04.01 30.10.01
Toulouse - Blagnac	04.07.01 : installation CCE et comité permanent ; 24.10.01 : charte de l'environnement ; calage ILS à 3,5° ; capteurs de bruit ; révision PEB.		08.03.01/07.06.01 20.09.01/25.10.01 19.12.01

^a CCE dans la composition prévue par la loi n°99-588 du 12 juillet 1999 et le décret 2000-127 du 16 février 2000.

ELÉMENTS STATISTIQUES SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

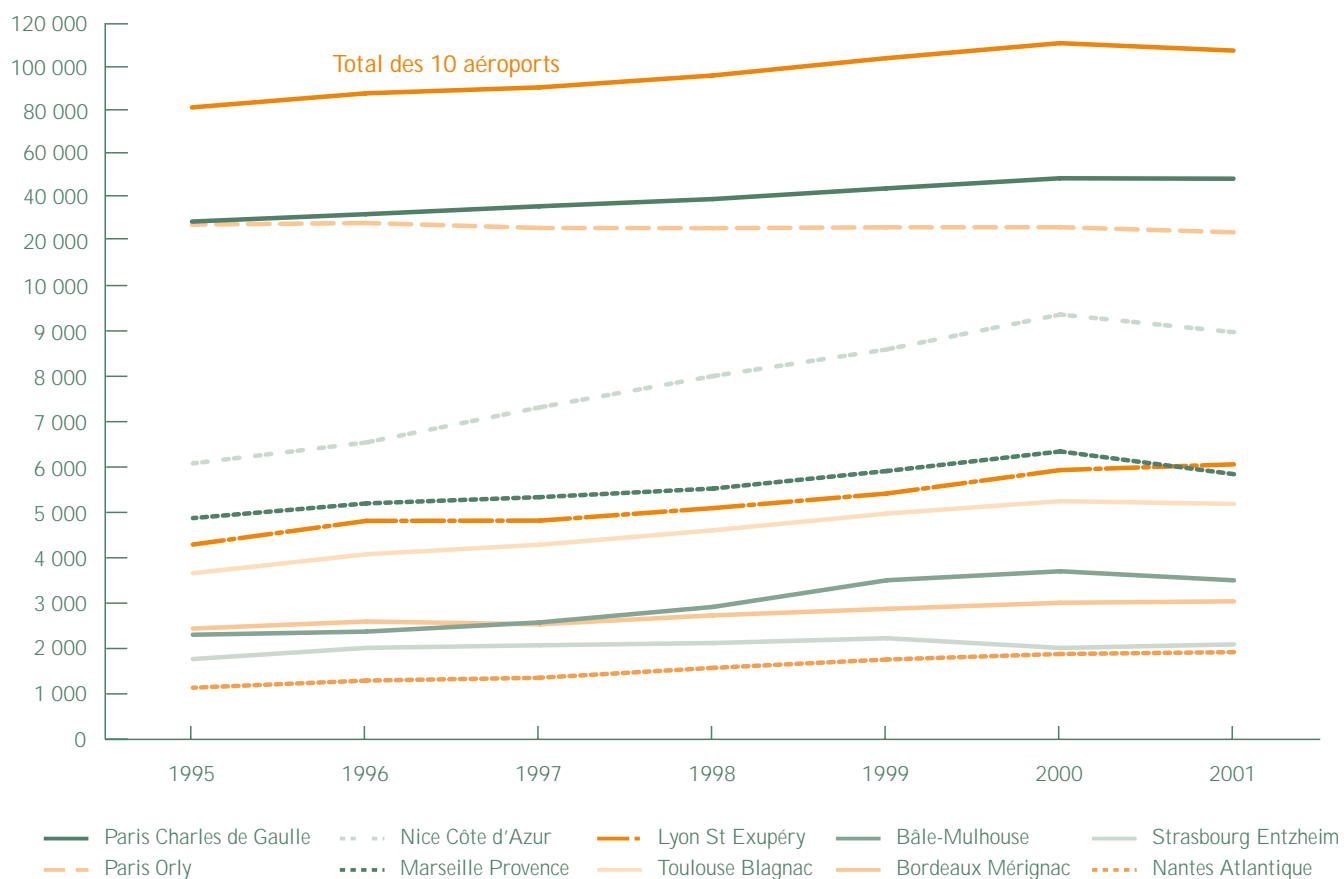
Trafic passagers sur les dix principaux aérodromes français
(passagers payants et non-payants ; arrivée + départ ; transit non compris)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Paris - Charles-de-Gaulle	27 995	31 425	35 103	38 465	43 439	48 141	47 940
Paris - Orly	26 577	27 333	25 026	24 932	25 332	25 381	23 011
Nice - Côte d'Azur	6 080	6 542	7 316	8 006	8 593	9 361	8 972
Marseille - Provence	4 874	5 198	5 336	5 526	5 912	6 343	5 842
Lyon - St Exupéry	4 291	4 813	4 819	5 095	5 416	5 933	6 059
Toulouse - Blagnac	3 659	4 077	4 287	4 606	4 974	5 247	5 187
Bâle - Mulhouse*	2 303	2 372	2 575	2 917	3 504	3 702	3 502
Bordeaux - Mérignac	2 439	2 595	2 533	2 731	2 874	3 008	3 039
Strasbourg - Entzheim	1 768	2 013	2 071	2 120	2 226	2 012	2 090
Nantes - Atlantique	1 135	1 293	1 355	1 573	1 758	1 879	1 919
Total dix aéroports	81 121	87 661	90 421	95 971	104 028	111 007	107 561

* 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.





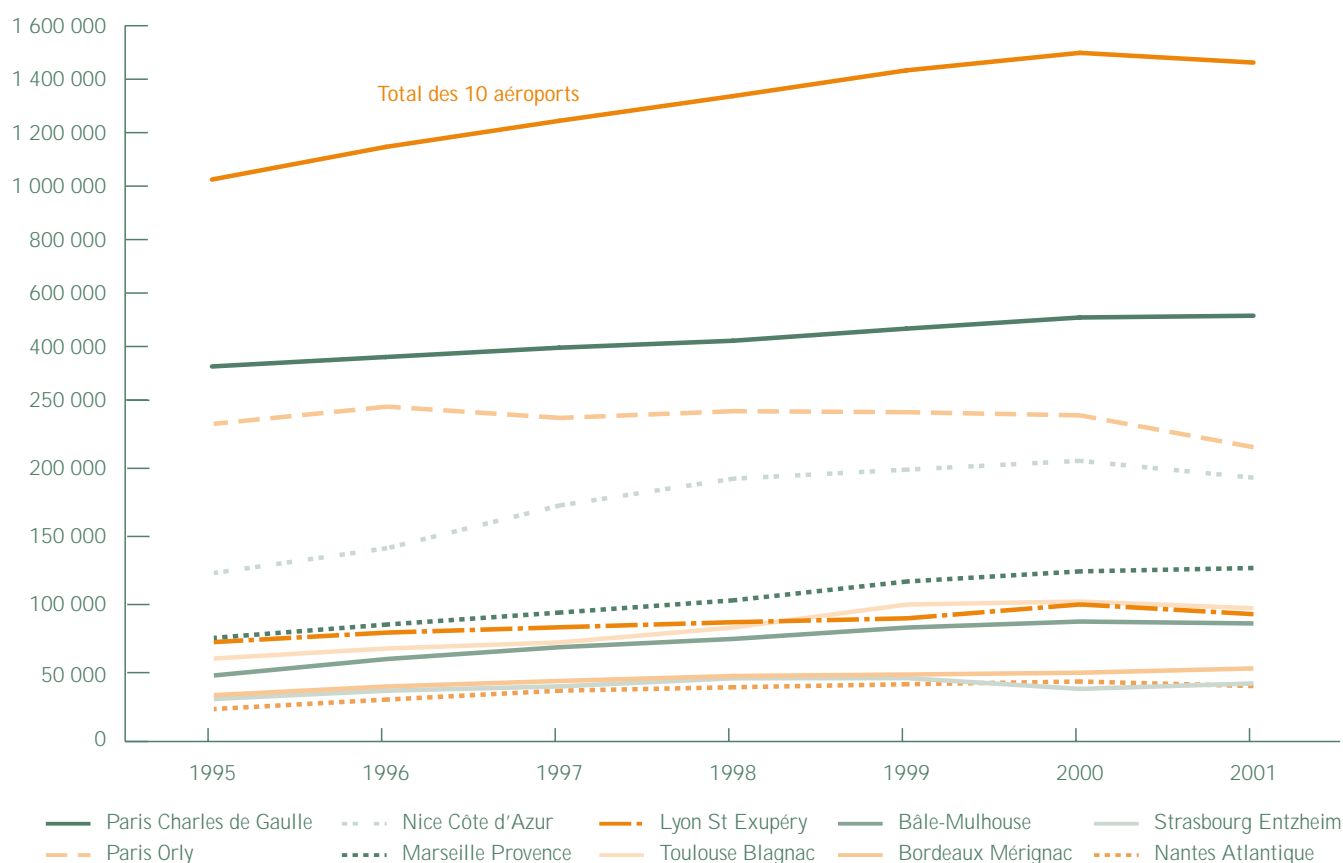
Mouvements d'appareils commerciaux sur les dix principaux aéroports français

Mouvements réguliers et non réguliers (atterrissage et décollage) d'appareils commerciaux sur le territoire français (y compris les escales techniques)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Paris - Charles-de-Gaulle	325 293	360 537	395 459	421 449	466 782	508 517	515 099
Paris - Orly	232 698	245 315	237 032	241 995	241 225	238 912	215 538
Nice - Côte d'Azur	123 136	141 382	172 843	192 440	199 059	205 507	193 124
Lyon - St Exupéry	75 503	85 311	94 121	103 085	116 914	124 344	126 800
Marseille - Provence	72 414	79 400	83 300	87 030	89 864	100 046	92 931
Bâle - Mulhouse*	60 374	67 730	72 200	83 119	99 979	102 213	97 256
Toulouse - Blagnac	47 889	59 997	68 694	74 764	83 074	87 498	86 108
Bordeaux - Mérignac	33 436	39 815	43 863	47 514	48 576	49 930	53 074
Strasbourg - Entzheim	30 618	36 723	39 905	45 837	45 958	38 049	42 056
Nantes - Atlantique	23 243	30 227	36 747	39 253	41 467	43 467	40 107
Total dix aéroports	1 024 604	1 146 437	1 244 164	1 336 486	1 432 898	1 498 483	1 462 093

* 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.



GLOSSAIRE

ADEME	agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ADP	aéroports de Paris
AIP	publication aéronautique internationale
ALFA-ACI	association des aéroports de langue française associés à l'airport council international
Altitude	hauteur d'un appareil par rapport au niveau de la mer
APPM	avant-projet de plan masse
CCAR	commission consultative d'aide aux riverains
CCE	commission consultative de l'environnement
CCI	chambre de commerce et d'industrie
CDG	abréviation de Paris - Charles-de-Gaulle
CNPN	commission nationale de prévention des nuisances
DAC	direction de l'aviation civile (interrégionale)
DGAC	direction générale de l'aviation civile
DME	moyen de radionavigation donnant une distance
DNA	direction de la navigation aérienne (DGAC)
DTA	direction du transport aérien (DGAC)
EMPA	laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche à Dübendorf (Suisse)
EpndB	"effective perceived noise decibel" : unité de mesure du niveau effectif du bruit perçu
Hauteur	hauteur d'un appareil par rapport au sol ou une référence (altitude de l'aéroport par exemple)
"Hushkit"	atténuateur de bruit
IFR	"instrument flight rules" : règles de vol aux instruments
ILS	"instrument landing system" : système de guidage radio-électrique
Laeq	niveau continu équivalent de pression acoustique pondéré A
MLS	"microwave landing system" : système d'atterrissage à ondes courtes
Mosud	procédure d'arrivée par le sud de la plateforme de Paris - Charles-de-Gaulle en configuration face à l'est, mise en place en 1996
Nm	miles nautiques, 1 Nm = 1 852 m
OACI	organisation internationale de l'aviation civile
OCV	organisme de contrôle en vol
PEB	plan d'exposition au bruit
PGS	plan de gêne sonore
SFACT	service de la formation aéronautique et du contrôle technique (DGAC)
SIA	service de l'information aéronautique (DGAC)
SNCTA	syndicat national des contrôleurs du transport aérien
SNECMA	société nationale d'études et de construction mécanique aéronautique
SNPL	syndicat national des pilotes de lignes
TGAP	taxe générale sur les activités polluantes
UCCEGA	union des chambres de commerce et des établissements gestionnaires d'aéroports
VFR	"visual flight rules" : règles de vol à vue
VOR	"VHF omnidirectionnal radio balise" : moyen de radionavigation donnant une route à suivre