

Rapport d'activité
2004



1^{er} rang,
de gauche à droite :
Damien Léger,
Jean-Pierre Musso,
Roger Léron,
Monique Vernet.
2^e rang,
de gauche à droite :
Alain Soucheleau,
Bernard Serrou,
Georges Villain,
Michel Rumeau.



➤ Lettre à Monsieur le Président de la République

à Monsieur le Premier ministre

Durant l'année 2004, les préoccupations environnementales ont progressé de façon certaine dans l'esprit de ceux qui gèrent l'ensemble des activités liées au transport aérien.

Nous regrettons cependant que cela se fasse de manière désespérément lente. En effet, certains textes et modifications qui vont dans le bon sens, demandent des semestres pour être décidés et appliqués : arrêtés de restriction d'exploitation, installations de systèmes pour l'information du public, nouvelles procédures, etc.

A contrario, la loi sur les communautés aéroportuaires, au départ une bonne idée, a été élaborée et votée trop rapidement pour que ses bénéficiaires puissent se l'approprier et la mettre en œuvre.

Nous voudrions attirer votre attention sur deux problèmes majeurs : la situation en région parisienne et l'aide à l'insonorisation.

Pour les aéroports parisiens, l'absence d'un système d'information du public liant mesure du bruit et trajectoire, accessible, fiable et transparent est incompréhensible au regard du nombre de personnes concernées et du nombre croissant de mouvements. Quant à la révision du plan d'exposition au bruit de Paris - Charles-de-Gaulle, cela fait deux ans que la commission consultative de l'environnement, tous collèges confondus, attend que l'on veuille bien lui donner les hypothèses de trafic servant à bâtir ce plan. Il convient de noter, en outre, que ce plan va être approuvé en dehors des délais réglementaires. Sur l'aide à l'insonorisation, il faut que le nouveau dispositif d'attribution s'inspire de nos recommandations. L'aide doit reconnaître la nuisance subie et la réparer totalement même si cela nécessite des crédits. L'urgence et la priorité reconnues à la sûreté ont permis de consacrer en moyenne 6 euros par passager pour améliorer les dispositifs. S'agissant de la qualité de la vie de milliers de riverains, il suffirait de consacrer 1 euro par passager.

Notre travail en 2005 portera donc sur l'amélioration des points ci-dessus mais aussi sur la définition d'indicateur(s) associant mesures du bruit et trafic.

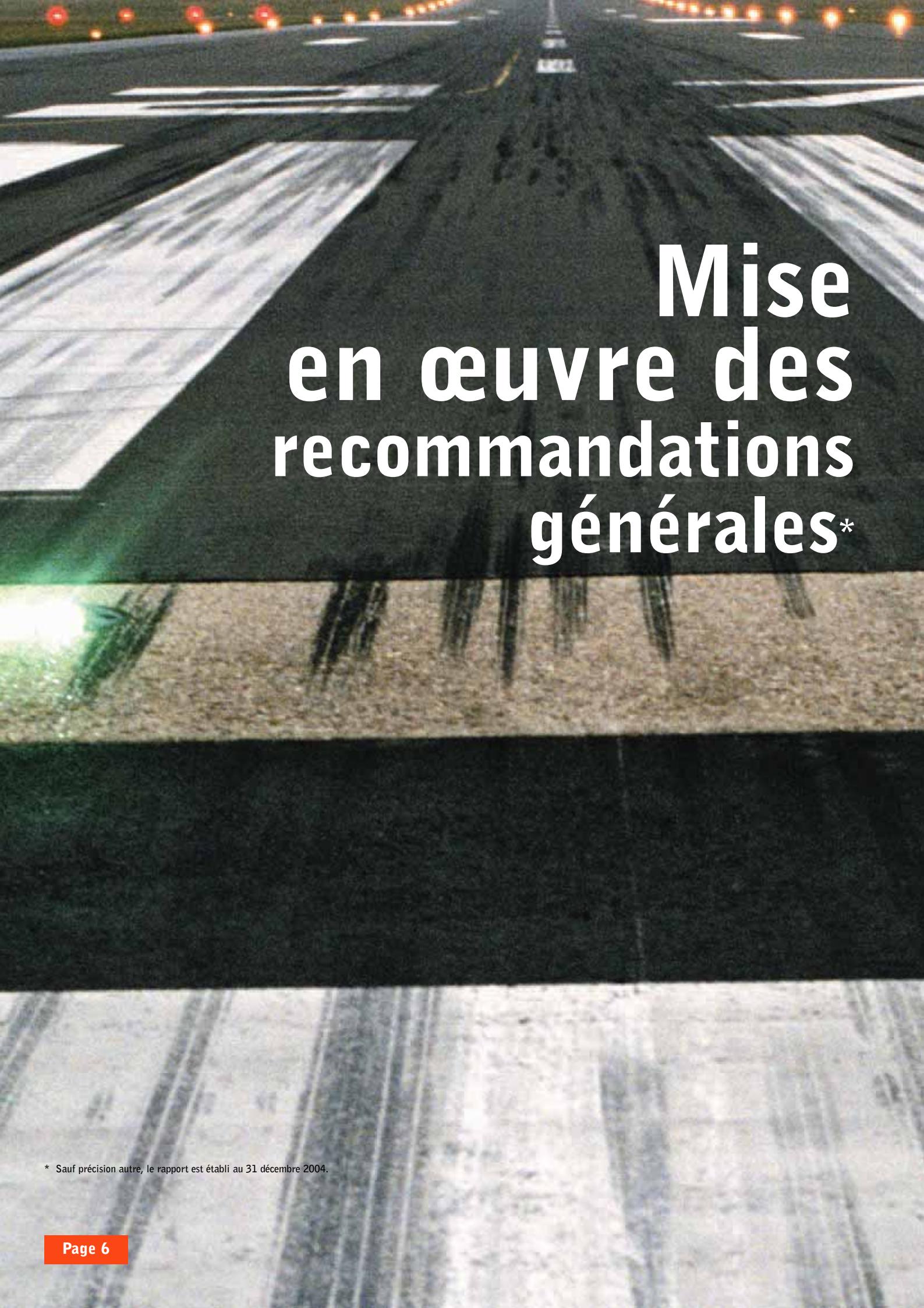
Enfin, nous avons décidé qu'une évaluation de l'action de l'Autorité était nécessaire à la fin du premier cycle de six ans. Un comité de pilotage est mis en place pour conduire cette évaluation.

Le président de l'Autorité de contrôle
des nuisances sonores aéroportuaires



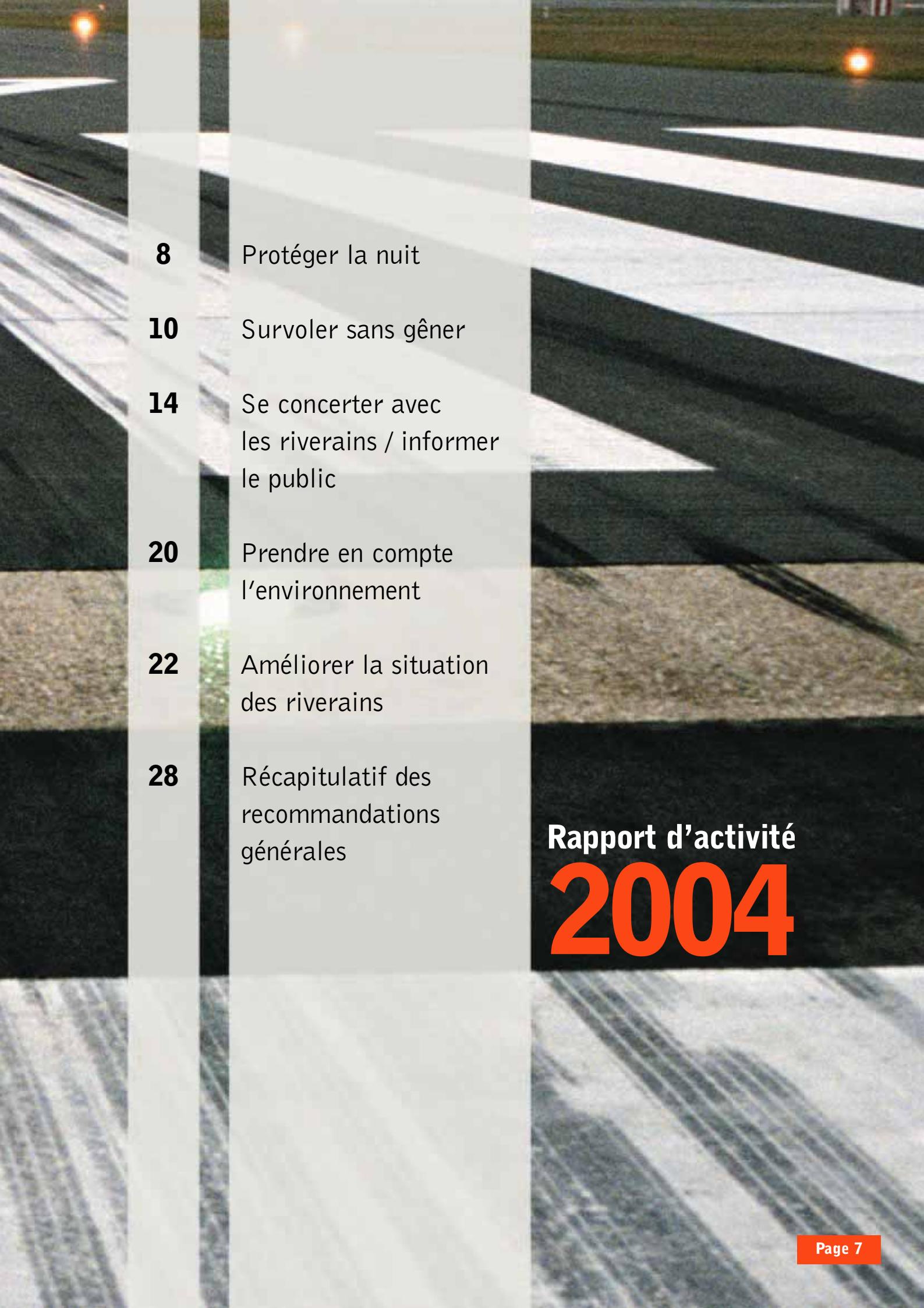
Roger Léron

Paris, le 18 février 2005.



Mise en œuvre des recommandations générales*

* Sauf précision autre, le rapport est établi au 31 décembre 2004.



- 8** Protéger la nuit
- 10** Survoler sans gêner
- 14** Se concerter avec les riverains / informer le public
- 20** Prendre en compte l'environnement
- 22** Améliorer la situation des riverains
- 28** Récapitulatif des recommandations générales

Rapport d'activité **2004**

➤ Protéger la nuit

Indice événementiel la nuit

RECOMMANDATION 2002

Entre 22 heures et 6 heures, tout survol engendrant un niveau sonore supérieur à 85 dB (A) mesuré en LAeq (1s) relevé à 4,5 km de l'extrémité de piste la plus proche, fera l'objet d'un procès-verbal et pourra être sanctionné.

Bruit et isolement

Le choix du niveau supérieur à 85 dB(A) a tenu compte des préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Cette organisation recommande que les niveaux de bruit à l'intérieur d'une pièce, fenêtres fermées, ne dépassent pas 45 dB(A), limite correspondant au niveau LAeq (1s) lors du passage d'un aéronef. Le respect de la recommandation OMS suppose que les normes d'isolement acoustique soient fixées de façon réglementaire à un niveau élevé de protection.

Actuellement dans les zones du plan d'exposition au bruit, la norme d'isolement acoustique n'est que « préconisée » à 45 dB(A) en zone A, à 40 dB(A) en zone B et à 35 dB(A) en zone C.

L'Autorité a donc fait en 2003 des recommandations sur ces normes d'isolement :

- passer de la préconisation à l'obligation,
- définir une norme d'isolement pour la zone D du PEB à 32 dB(A),
- fixer ces normes par rapport à un « bruit route » (normes ISO 717-1 et 717-2) plutôt que par rapport à un « bruit rose » afin d'apporter un gain d'isolation acoustique de l'ordre de 3 dB(A) au bruit particulier des avions.

Une partie de ces recommandations devrait être reprise lors des travaux pour améliorer le dispositif d'aide à l'insonorisation (voir page 26).

Bruit certifié / Bruit mesuré

Comme présentés dans le rapport d'activité 2003, le ministre chargé de l'aviation civile a pris des arrêtés de restriction d'exploitation sur Bâle - Mulhouse, Lyon - Saint-Exupéry, Paris - Charles-de-Gaulle et Toulouse - Blagnac ainsi qu'à Nice - Côte d'Azur en juin 2004.

Par le biais des interdictions des vols d'avions de chapitre 3 bruyants et/ou les plus bruyants, le ministre a répondu - en partie et pour certaines plateformes - à la recommandation 2002 ci-dessus. Mais il s'en tient au bruit certifié.

Grâce à la mise en place de stations de mesure du bruit, associées aux systèmes de suivi de trajectoires, la connaissance sur le bruit réel des avions est en train de progresser.

En 2005, il sera possible de connaître tout survol dépassant 85 dB(A) à 4,5 km tant à Paris - Charles-de-Gaulle (voir ci-après) que sur d'autres plateformes.

Définition de la nuit

Dans les textes réglementaires pris par le ministre, la nuit a une durée variable : elle commence souvent aux alentours de 23 heures, voire 0 heure, pour se terminer à 6 ou même 5 heures.

La transposition en cours de la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement¹ conduira à inscrire dans son décret d'application que la nuit se définit comme huit heures consécutives.



Indicateur Global de bruit Mesuré Pondéré : IGMP

Le 4 décembre 2002, le directeur général de l'aviation civile transmettait pour avis à l'Autorité un projet d'arrêté instituant un indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle.

Mise en œuvre

La valeur de référence à ne pas dépasser est constituée par la moyenne des énergies sonores des années 1999, 2000 et 2001. L'année 2003 était une année d'expérimentation pour l'établissement de l'IGMP. Les premières mesures ayant débuté en juillet, les énergies moyennes de 2003 n'ont pu être calculées sur la base du bruit mesuré que depuis cette date. Les conditions de mise en œuvre de l'indicateur ont fait l'objet d'une évaluation. Le service

des bases aériennes prépare le rapport qui sera communiqué à l'Autorité et présenté à la commission consultative de l'environnement de Paris - Charles-de-Gaulle.

Le dispositif de mesures étant désormais opérationnel et la méthodologie définie, le calcul de l'indicateur sera présenté au début de l'année 2005.

Rappel de l'avis et travaux en cours

L'Autorité a considéré que cet arrêté tendait à limiter l'expansion des nuisances sonores sur cette plateforme. Elle appréciait également que ce nouvel indicateur soit établi à partir de niveaux sonores mesurés et non calculés comme pour l'indicateur global de bruit élaboré en 1997. Cependant, considérant qu'il souffre du même défaut que son prédécesseur - valeur de référence inchangée - elle avait recommandé que celle-ci diminue année après année. Elle n'a pas été suivie.

En outre, les restrictions d'exploitation d'avions bruyants, surtout la nuit, permettent de faire voler davantage d'avions légèrement moins bruyants. A titre d'exemple, l'énergie sonore d'un B747-200 est égale à celle de 80 avions A320.

Ceci conforte le travail actuel de l'Autorité sur la fréquence de passage comme un des éléments importants pour la définition d'indicateur complémentaire de gêne sonore.

1 L'ordonnance n°2004-1199 du 14 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive doit être ratifiée par la loi avant le 31 janvier 2005. Un décret en Conseil d'Etat précisera notamment les modalités d'établissement des cartes de bruit et d'information du public.



↗ Survoler sans gêner

Relèvement des trajectoires d'approche

Rappel

En 2002 et 2003, et dans la zone de régulation radar, l'ACNUSA a demandé à la direction générale de l'aviation civile que :

- soit imposée une pente maximale de descente afin que le palier d'interception de l'ILS¹ soit le plus court possible,
- soient définies des « fenêtres de vérification » avec des altitudes minimales de passage,
- soit relevée l'altitude d'interception de l'ILS,
- soient fixées des altitudes minimales de paliers en fonction de la distance à la piste
- soit mise en œuvre chaque fois que possible, la procédure « approche en descente continue (CDA) ».

Mise en œuvre

Durant l'année 2004, la direction de la navigation aérienne a travaillé ces recommandations tant au plan théorique qu'expérimental et en analysant les expérimentations à l'étranger. Elle a présenté les résultats de ses travaux aux élus de la région parisienne le 21 décembre 2004 ainsi qu'à l'Autorité.

Un résumé de ces présentations rappelant l'objectif, la théorie et les expérimentations ainsi que deux schémas explicatifs de la descente lisse et de la descente continue se trouvent en annexe 1, pages 78 et 79.

L'Autorité se félicite du travail accompli qui doit permettre, dans un bref délai, une avancée sur le plan environnemental.

↗ RECOMMANDATIONS 2004

Les travaux de normalisation des deux procédures doivent être poursuivis.

Les procédures de descente lisse peuvent être mises en œuvre sans délai. L'ACNUSA demande que la direction de la navigation aérienne lui présente, dès mars 2005, le calendrier de leur mise en place plateforme par plateforme.

Pour la procédure de descente continue qui peut être utilisée dans des conditions de moindre trafic et donc prioritairement la nuit, l'ACNUSA demande qu'à l'été 2005, la direction de la navigation aérienne lui présente l'avancement du projet.

Relèvement de l'altitude de transition

RECOMMANDATION 2003

L'ACNUSA demande que des études soient réalisées jusqu'à une altitude de transition supérieure à 3 000 mètres, compatible avec les contraintes de la circulation aérienne.

Le relèvement de l'altitude de transition est une priorité en matière d'environnement et constitue une demande forte des pilotes pour améliorer la sécurité des vols. Il conditionne, par exemple, la possibilité d'utiliser des altitudes plus élevées pour intercepter les ILS à Paris - Charles-de-Gaulle et l'amélioration du taux d'interception à 4 000 pieds en piste 26 à Paris - Orly.

¹ « Instrument Landing System » système de guidage radioélectrique.

De juillet à novembre 2003, un groupe composé de représentants du centre en route de la navigation aérienne nord, du service du contrôle du trafic aérien et de la direction des opérations aériennes des Aéroports de Paris, a travaillé sur les avantages et les inconvénients du relèvement de l'altitude de transition en région parisienne à 6 000, 10 000 et 18 000 pieds (soit 1 800, 3 000 et 6 000 mètres). Les résultats présentés à l'Autorité lors de sa réunion plénière du 22 juin 2004 sont les suivants :

« Le relèvement à 10 000 pieds est le plus mauvais choix, car :

- il place la couche de transition au cœur du dispositif de circulation aérienne, avec des risques de diminution de la sécurité (croisements de flux sur des calages altimétriques différents),
- il abaisse l'altitude de certaines trajectoires à fort trafic,
- il implique un changement des méthodes de travail des contrôleurs.

« Le relèvement à 6 000 pieds est un compromis acceptable

sous réserve d'une adaptation du dispositif de circulation aérienne :

- il permet d'utiliser des altitudes d'interception des ILS plus élevées,
- il n'oblige à un changement des méthodes de travail des contrôleurs que dans les basses couches,



➤ Survoler sans gêner



- il demande en revanche un abaissement de certaines trajectoires à 5 000 pieds, nécessitant une étude du dispositif pour minimiser les conséquences néfastes pour l'environnement et l'aviation légère,
- son délai de mise en œuvre est de l'ordre de 18 mois à 2 ans.

« Le relèvement à 18 000 pieds semble

le meilleur choix car :

- il améliore la sécurité,
- il permet une diminution de la charge de travail en approche.

« Mais il aura pour conséquences de :

- remplacer les niveaux de vols par des altitudes sur les écrans radar,

• changer les méthodes et augmenter la charge de travail pour les centres de contrôle en route.

« En outre, une telle décision ne peut être prise qu'au niveau européen car elle implique une étroite interface avec les centres étrangers de contrôle. ».

➤ RECOMMANDATION 2004

Afin qu'un relèvement de l'altitude de transition soit adopté dans les meilleurs délais, l'ACNUSA demande à la direction générale de l'aviation civile d'engager les démarches auprès de nos voisins européens.

Volumes de protection environnementale

RECOMMANDATION 2003

L'ACNUSA demande que, sur l'initiative de la commission consultative de l'environnement, soient définis des volumes de protection environnementale.

Lorsque la direction générale de l'aviation civile estime avoir des difficultés à contenir les avions dans les volumes au-delà de 1 800 mètres, une altitude minimum sera définie et garantie, notamment pour le survol du Bassin parisien.

Aucun arrêté n'a été pris cette année ; des projets existent qui pourraient aboutir en 2005.



Trafic d'hélicoptères

Le décret en Conseil d'Etat, prévu par la loi du 12 juillet 1999, n'est toujours pas paru.

Des mesures ponctuelles ont été prises notamment en région parisienne :

- réduction des mouvements (de 18 200 en 1992 à 13 200 en 2003) dont plus de la moitié sont des vols d'Etat (police, gendarmerie, protection civile, etc.) ou d'intérêt général (évacuation sanitaire, desserte hôpitaux, surveillance autoroutes),
- contrôle, par la gendarmerie, de la hauteur minimale des survols (200 mètres) et depuis le 1^{er} octobre 2004, expérimentation pour six mois du relèvement de survol au-dessus de la colline de Meudon.



➤ Se concerter avec les riverains/ informer le public

Améliorer le fonctionnement des CCE

Le tableau des réunions des Commissions Consultatives de l'Environnement est en annexe 2, page 80 ; il comprend les dates et les différents points de l'ordre du jour.

Appellation

L'ordonnance du 1^{er} juillet 2004 relative à la simplification de la composition et du fonctionnement des commissions administratives et à la réduction de leur nombre avait proposé de changer le nom de la commission consultative de l'environnement pour celui de « commission consultative des nuisances sonores aéroportuaires ». Il s'agissait de faire correspondre la dénomination au champ de compétence réglementairement circonscrit aux seules nuisances sonores générées par le trafic aérien au voisinage des aéroports.

De nombreux élus et présidents d'association ont vivement protesté auprès des ministres, préfets et administrations concernés. L'Autorité est également intervenue auprès des ministres contre ce changement décidé sans concertation.

Après dépôt d'amendements¹, la loi n°2004-1343 du 9 décembre 2004 portant simplification du droit institue un nouvel article L. 571-13 du code de l'environnement qui entrera en vigueur au plus tard le 1^{er} juillet 2005. Cet article comprend les dispositions suivantes :

- les commissions consultatives de l'environnement conservent leur appellation initiale,
- leurs compétences sont élargies au domaine général de l'environnement, les recommandations qu'elles peuvent transmettre à l'ACNUSA sont celles relatives au bruit,
- les domaines qui peuvent être formalisés dans les chartes de l'environnement sont étendus, en précisant que les questions relatives au respect de ces chartes et les

demandedes d'étude ou d'expertise dont les commissions peuvent saisir l'Autorité, sont celles relatives au bruit dû au transport aérien. Un décret en Conseil d'Etat déterminera les modalités d'application.

Chaque plateforme étant différente et les solutions devant être adaptées, l'Autorité souhaite que le décret en préparation permette le plus possible à chaque CCE de fixer collégialement ses modes de fonctionnement (nombre annuel de réunions, rapport annuel d'activité, création de comités ou de groupes de travail, etc.).

Rôle des préfets

En 2003, l'Autorité a recommandé que pour les trois principales plateformes parisiennes, les rôles du préfet de la région Ile-de-France et des trois préfets coordonnateurs soient clarifiés. En effet, la réglementation en vigueur (décret n°87-341 du 21 mai 1987) donne au préfet de région la présidence des CCE de Paris - Charles-de-Gaulle, de Paris - Orly et de celle de Paris - Le Bourget lorsqu'elle existera. Ceci conduit à :

- une raréfaction des réunions, conduisant en outre à une inutile politisation des interventions,
- des ordres du jour souvent pléthoriques,
- des sentiments de frustration et de découragement pour les membres de la CCE.

Il est possible de considérer que la situation s'est améliorée en 2004 pour la commission consultative de l'environnement de Paris - Orly, puisque non réunie en 2003, elle l'a été une fois en 2004. Quant à la commission consultative de l'environnement de Paris - Charles-de-Gaulle, elle n'a été réunie cette année que pour la constitution de son comité permanent... tout ceci n'améliorant pas réellement l'image de l'Etat et la confiance des riverains dans leurs institutions.

➤ RECOMMANDATION 2004

L'ACNUSA demande qu'une réflexion soit menée autour des orientations suivantes :

- En Ile-de-France, le préfet de région doit pouvoir déléguer sa présidence à un des préfets de département concernés. Quant aux réunions, elles doivent pouvoir se tenir dans les départements ;
- De façon générale, et en dehors des avis réglementaires à rendre par la CCE, la présidence de la commission, du comité permanent ou d'une sous-commission, pourrait être assurée dans le cadre d'un accord local par un membre de la commission consultative de l'environnement : professionnel, élu, président d'association ou gestionnaire.



En introduisant davantage de souplesse dans le fonctionnement de la commission, cette dernière gagnerait en représentativité et en réactivité.

Communautés aéroportuaires

La loi n°2004-172 du 24 février 2004 ouvre la possibilité aux conseils régionaux – ou à défaut aux préfets de région – de créer une nouvelle catégorie d'établissement public à caractère administratif « la communauté aéroportuaire »².

Ces communautés auront en charge «... de soutenir les actions territoriales et les projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de la vie urbaine et rurale, ... ».

Après une certaine hâte pour faire adopter ce texte par le Parlement, les décrets d'application sont toujours en cours d'élaboration. De fait, il semblerait que de nombreuses dispositions posent problème. La première et forte opposition à ce texte vient des membres des commissions consultatives de l'environnement en raison de la portion congrue réservée aux représentants des associations de riverains (trois représentants avec voix consultative). Une autre interrogation concerne les futures ressources de la communauté : hormis le produit des sanctions administratives prononcées par l'ACNUSA, elles proviendreraient de « contributions volontaires » des entreprises bénéficiant de l'activité

aéroportuaire, du gestionnaire et des collectivités territoriales ou leurs groupements.

Enfin, le périmètre d'intervention de ces communautés ne correspondrait pas à ceux définis pour le PEB et le PGS.

Réunions CCE / ACNUSA

D'avril à novembre, l'Autorité a rencontré les membres des commissions consultatives de l'environnement des principaux aéroports à l'exception de Toulouse - Blagnac³. Afin de ne pas interférer avec l'enquête publique sur le plan d'exposition au bruit, l'Autorité a décidé d'organiser ces rencontres soit après son déroulement, soit bien avant le début de la procédure elle-même. Compte tenu des tensions autour du plan d'exposition au bruit de Toulouse - Blagnac et de l'enquête publique qui devait initialement se dérouler au quatrième trimestre, l'Autorité a préféré différer sa venue.

Chaque rencontre comprenait trois réunions de travail : en début d'après-midi avec les représentants des professions aéronautiques et les

¹ Sénat : MM. Beteille & Cambon et Mme Procaccia.

² Cette loi, proposée par le sénateur Legrand, concerne les aéroports visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes.

³ 29 avril, Paris – Orly ; 3 mai, Lyon – Saint-Exupéry ; 3 juin, Nantes – Atlantique ; 24 mai, Nice – Côte d'Azur ; 25 mai, Marseille – Provence ; 7 juin, Strasbourg – Entzheim ; 8 juin, Bâle – Mulhouse ; 29 juin, Paris – Charles-de-Gaulle ; 22 novembre, Bordeaux – Mérignac.

➤ Se concerter avec les riverains / informer le public

services de l'Etat, en milieu d'après-midi avec les représentants des collectivités locales et en fin d'après-midi avec les représentants d'associations. Lorsqu'il le souhaitait, un échange avec le préfet était organisé.

Outre un point sur la mise en œuvre des recommandations de l'Autorité, l'ordre du jour pouvait porter, selon la situation locale, sur la concertation, l'avancement du PEB et du PGS, le transfert de la gestion de l'aide à l'insonorisation, le monitorage et l'information, les projets de modification de procédure ou d'arrêté de restriction, les révisions de charte ou code de bonne conduite, etc.

Concertation

Comme le montre le tableau en annexe 2, page 80, la plupart des commissions ont été réduites « au minimum législatif » c'est-à-dire à une réunion dans l'année. Inutile de préciser que les membres du collège des associations et de celui des collectivités locales trouvent cela très insuffisant. En outre, deux préfets devaient encore répondre aux demandes de réunion formulées par le tiers des membres de la CCE (« réunion de droit » en application du 2^{ème} alinéa de l'article 2 de la loi n°85-696 du 11 juillet 1985).

Dans certains cas, les comités permanents qui devaient être un lieu d'initiatives, d'études et de préparation des travaux de la CCE, jouent de moins en moins ce rôle car les ordres du jour non négociables sont fixés par le représentant de l'Etat.

Par ailleurs, des représentants d'associations signalent les refus répétés des services préfectoraux à toute modification des procès verbaux de réunion de CCE, de comité permanent ou de commission consultative d'aide aux riverains.

Charte de l'environnement

Le travail d'élaboration à Nice - Côte d'Azur apparaît exemplaire. Bilan de la charte et

élaboration des plans d'actions donnent lieu à une co-rédaction : le groupe de travail sur l'air est présidé et animé par un expert indépendant, celui sur l'eau et les déchets par un président d'association et celui sur la communication au public par un représentant du conseil régional. Quant à celui sur le « bruit », il est piloté par deux présidents d'association qui fixent les ordres du jour ; ce groupe procède par audition des différents acteurs : gestionnaire, services de l'Etat, contrôleurs, compagnies, pilotes, etc.

Code de bonne conduite

Leurs rédaction et validation prennent du temps, et les compromis locaux peuvent se trouver remis en cause au niveau national. La rédaction du code de bonne conduite de Marseille - Provence est quasiment terminée.

A Nice - Côte d'Azur, sa signature fait toujours débat. Quant à celui de Strasbourg - Entzheim, il a été validé en CCE le 17 février 2004. Il devrait être signé courant 2005 après réorganisation des services de l'aviation civile.

Monitorage et information

La mise en place des systèmes de mesure de bruit et de suivi des trajectoires est appréciée. La situation est plus contrastée quant à l'accès aux informations et à l'utilisation par les riverains des données de ces systèmes.

Pour le gestionnaire de Bâle - Mulhouse, il semble que toute information communiquée va être transformée en « machine à produire de la réclamation ». Il est vrai qu'en 2003, 6 456 plaintes sur 8 093 émanaient de 5 personnes. Ceci n'amène pas à la sérénité des débats et à la confiance mutuelle.

En revanche, les informations fournies par le système de Contrôle des Nuisances Sonores et des Trajectoires de l'aéroport Lyon - Saint-Exupéry (CONSTAS), vont servir de base au travail de l'Observatoire De l'Environnement Sonore de l'Aéroport (ODESA). Ce collège indépendant qui réunit des experts en acoustique, un sociologue, un médecin et des scientifiques, a pour missions d'approfondir les connaissances liées au bruit des avions et de proposer des mesures pour en limiter les effets sur son environnement.

Enquête publique

Nouvelle réglementation

La loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité instaure une procédure d'enquête publique sur les



dix principaux aérodromes⁴. Cette enquête doit être préalable à tout projet de modification de la circulation aérienne de départ ou d'approche aux instruments, revêtant un caractère permanent et modifiant de manière significative les conditions de survol. Un décret en Conseil d'Etat devait préciser les seuils et les critères à retenir pour le lancement d'une enquête publique.

Le décret n°2004-558 du 15 juin 2004, a retenu comme critère d'altitude le niveau de vol FL65, soit 1 981 mètres par rapport au niveau de la mer en conditions normales de température et de pression. Le critère du nombre de survols est fixé à un minimum de 30 vols quotidiens. Une condition relative à la superficie des zones nouvellement survolées est également définie : la superficie après modification de l'enveloppe des trajectoires doit être supérieure à 10% de la superficie de l'enveloppe initiale. Enfin, seuls les aéronefs munis de turboréacteurs sont pris en compte pour la vérification des critères, les aéronefs à hélices étant considérés comme moins nombreux et moins bruyants.

Remarques

Ce texte présente certes l'avantage indéniable de définir en théorie une zone de survol supérieure aux plans d'exposition au bruit. L'Autorité s'interroge toutefois sur la pertinence d'un dispositif de consultation ouvert seulement à une partie du public, celui demeurant dans une zone nouvellement survolée. Par exemple, une telle

rédaction a exclu de l'obligation d'une enquête publique la réorganisation de la circulation aérienne à Bâle - Mulhouse...

Il est rappelé que pour l'Autorité, l'enquête publique n'est pas une fin en soi. L'accent doit davantage être mis sur le « porté-à-connaissance » et, de manière générale, sur une information plus systématique qu'elle ne l'est aujourd'hui.

« Porté-à-connaissance »

Au vu des différents projets de modification de circulation aérienne qui lui sont soumis régulièrement, l'Autorité avait émis en mars 2003 la recommandation suivante : « L'Autorité demande qu'un « porté-à-connaissance » soit réalisé pour les personnes concernées par de nouveaux survols ou par des survols plus nombreux entre 2 000 et 3 000 mètres. Ce document sera présenté en commission consultative de l'environnement et transmis avec l'avis de cette dernière à l'ACNUSA »

Bilan des « portés-à-connaissance » de 2003

Pour « CLARINES » à Lyon - Saint-Exupéry, une plaquette d'information intitulée « 18 mars, modification des procédures de circulation aérienne » a été réalisée et diffusée. Les cartes et schémas présentaient, zone par zone, la répartition des flux d'avions avant / après. Une information par

⁴ Article L. 227-10 et article R. 227-7 du code de l'aviation civile.

➤ Se concerter avec les riverains / informer le public

Internet et un pôle spécifique d'information ont également été mis en place.

Cependant, quelques élus et associations ont demandé à l'Autorité de vérifier que les procédures réservées aux avions à hélices n'étaient pas utilisées par des turboréacteurs. L'Autorité a confirmé que ces procédures ne sont utilisées ni actuellement, ni à court terme. Si une telle modification était étudiée, elle devrait être précédée d'une analyse d'impact environnemental soumise à la CCE et à l'ACNUSA.

A Toulouse - Blagnac, suite au « porté-à-connaissance » réalisé en 2003, les communes de Merville et de Grenade, vivement sensibilisées par les nouvelles procédures de circulation aérienne ont souhaité être davantage informées sur le dossier « départs nord ». Hors commission consultative de l'environnement, l'ensemble des représentants des associations de riverains de ces communes a été réuni, le 18 novembre 2004, par la direction de l'aviation civile sud sur l'état d'avancement de ce dossier.

Cette réunion a permis notamment de faire le point sur :

- la modification par le Service de l'Information Aéronautique (SIA) du support cartographique des départs face au nord et vers l'est pour lever toute ambiguïté sur le début du virage,
- le remplacement des procédures de départ FISTO et LACOU par une procédure satellitaire dite « P-RNAV » dont la mise en place ne devrait pas intervenir, pour des raisons techniques et procédurales, avant la fin de l'année 2006. Cette nouvelle procédure devrait répondre aux attentes des associations,
- l'éventualité d'un volume de protection environnementale. Cette création n'interviendrait que si aucune autre solution ne paraît efficiente et en tout état de cause, après examen préalable des trajectoires « anormales », de la programmation des ordinateurs de bord et après consultation

des compagnies. De telles études ont été réalisées ou sont en cours de réalisation.

Une deuxième réunion est prévue début 2005, notamment pour exposer les résultats des études.

Dossier 2004

Aucun « porté-à-connaissance » n'a été soumis à l'Autorité après avis de la commission consultative de l'environnement selon la procédure inscrite dans la recommandation 2003.

Cependant, un « porté-à-connaissance » a été réalisé par la mission environnement de la direction de l'aviation civile sud-est dans le cadre de la mise en service de la procédure dite « Saleya » sur l'aéroport Nice - Côte d'Azur.

Conformément à la demande de l'Autorité, un bilan a été réalisé en octobre 2004 après six mois de mise en service de la nouvelle procédure. Les réactions des riverains du Cap de Nice, du Cap Ferrat, des villes de Cannes, du Cannet et de Vallauris ainsi que du département du Var ont été analysées. En outre, les principaux élus locaux ont été rencontrés ou sensibilisés.

L'Autorité a pris acte avec satisfaction du travail effectué.

Monitorage

Dès 2001 et conformément à l'article L. 227-5, alinéa 1, du code de l'aviation civile, l'Autorité a défini les prescriptions techniques relatives aux dispositifs de mesure du bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs. Ces prescriptions ont été homologuées par arrêté des ministres chargés de l'environnement et des transports le 20 juillet 2004.

Aujourd'hui, il appartient aux différents gestionnaires d'aéroport de soumettre à l'avis de l'Autorité le dispositif - préalablement expertisé - de mesure du bruit et de suivi des trajectoires installé sur leur plateforme.

La procédure, mise en place par les administrations concernées, impose un véritable parcours du combattant : validation de la configuration du dispositif par la CCE et l'ACNUSA, expertise, agrément du laboratoire de contrôle, avis de l'Autorité et homologation interministérielle.

Cette procédure aurait pu gagner en simplicité et en efficacité dès lors que des précisions quant aux délais auraient été introduites. En effet, si elle convient aux gestionnaires d'aéroport qui installent (cas de l'aéroport de Nantes - Atlantique) ou installeront un dispositif de monitorage, elle est en grande partie inutile pour les huit gestionnaires

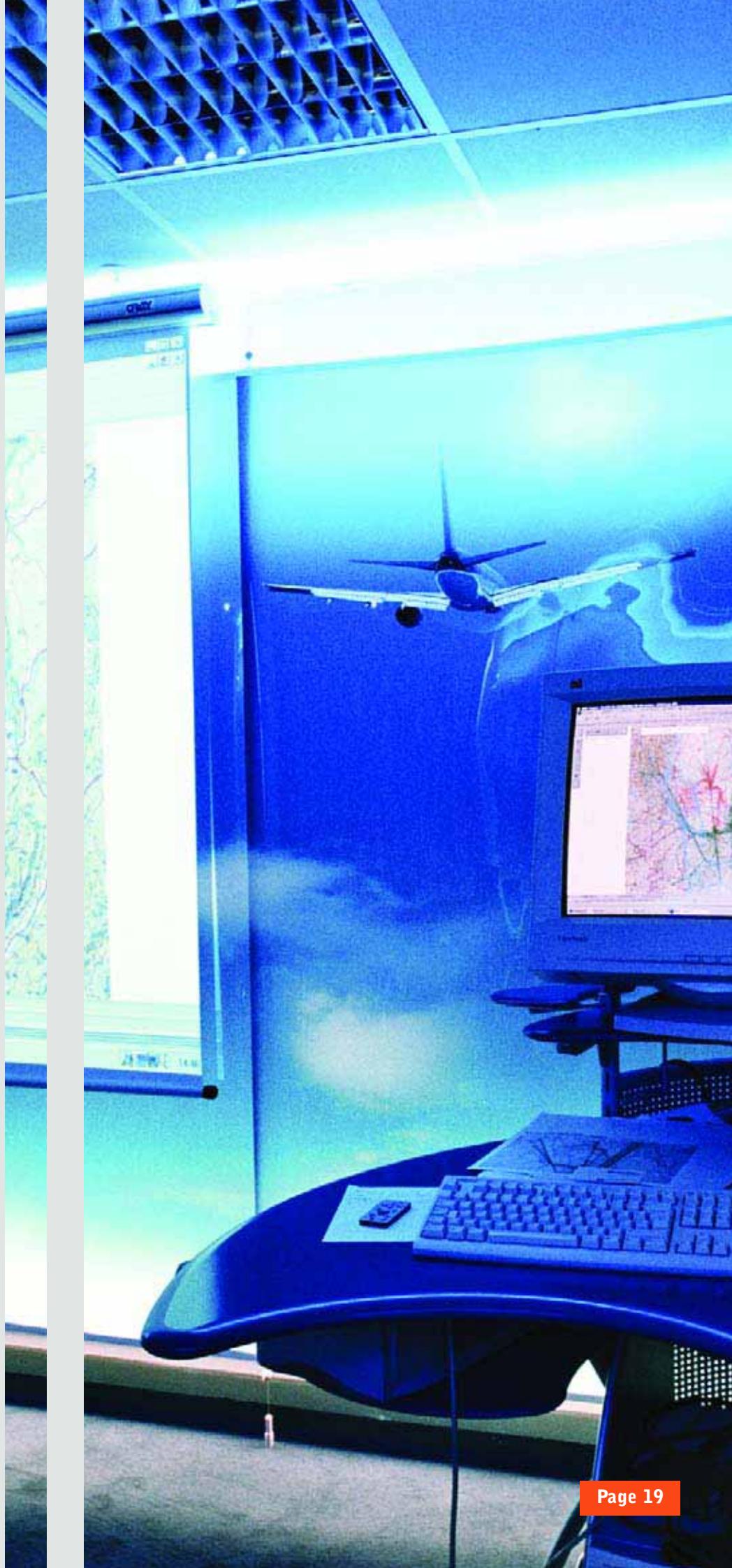
qui ont déjà installé ou défini la configuration de leur système. Généralement, ces systèmes ont donné lieu à une validation de facto par l'Autorité bien avant la parution de cet arrêté ...

A contrario, aucun délai n'est précisé quant à :

- l'intervention de l'expert,
- l'avis de l'Autorité,
- la parution des arrêtés interministériels qui doivent homologuer les dispositifs eux-mêmes, une fois que l'Autorité a donné son avis favorable pour leur homologation.

S'agissant du pouvoir de contrôle conféré à l'Autorité par l'article L. 227-5 du code de l'aviation civile, chaque aéroport doit installer, dans les locaux de l'Autorité, un poste de consultation de son système de surveillance. A ce jour, il est possible de vérifier que les informations sont correctement communiquées au public des aéroports de Marseille - Provence, Strasbourg - Entzheim, Bordeaux - Mérignac et Toulouse - Blagnac.

Il est rappelé que les informations factuelles sur un vol relèvent de l'exploitation des données par le gestionnaire de l'aéroport (article L. 227-5, alinéa 4 du code de l'aviation civile).



➤ Prendre en compte l'environnement

Formation des pilotes

Durant l'année 2003, une cassette de 12' 45'', réalisée par la direction générale de l'aviation civile, a été projetée lors des stages de maintien des compétences des pilotes d'Air France. Cette première initiative avait permis d'introduire la notion d'environnement au sein de ces stages. Mais le film, tourné sous forme d'interviews, fut perçu comme une « discussion de salon » par certains pilotes, plus habitués à une information concise, précise et chiffrée.

En outre, les pilotes d'autres compagnies, et particulièrement celles basées en province, n'avaient reçu aucune formation environnementale.

Ces constats ont conduit l'Autorité à demander, dans son rapport d'activité 2003, que :

- la formation aux aspects environnementaux de leur métier soit partie intégrante de tous les stages de maintien des compétences des pilotes,
- la direction générale de l'aviation civile s'assure du respect de cette recommandation et en rende compte tous les ans à l'Autorité.

Après l'audition du chef de la division des aptitudes techniques des personnels navigants du Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique (SFACT) en charge de la formation des pilotes, une double action sur la formation continue et sur la formation initiale a été décidée. Compte tenu du nombre de personnes concernées, l'Autorité veillera à la mise en œuvre effective sur plusieurs années de ces formations.

Formation continue

Cette formation doit corriger l'absence de prise en compte de l'environnement dans les formations précédentes.

Le SFACT s'est chargé de réaliser l'identification et le recensement des cursus de formation,

d'entraînement et de maintien des compétences des pilotes, ainsi que le choix des modules concernés.

Actuellement, l'instructeur responsable de l'environnement à Europe Airpost, l'adjoint au directeur des opérations et du développement technique d'Air France, un représentant du SFACT et les services de l'Autorité élaborent un document pédagogique. Il comprendra notamment une présentation de l'Autorité et deux animations montrant différents survols - respectueux ou non de l'environnement - et leurs conséquences sur les populations.

Formation de formateurs

La maîtrise des programmes de formation des instructeurs appartient à la DGAC. Ces derniers animent des sessions de formation qui concernent plus de 1 500 personnes et durent de 15 jours à 6 semaines suivant les qualifications. Ces instructeurs auront à transmettre aux stagiaires les réflexes de vigilance et de prise en compte des impacts environnementaux du pilotage. Il faut donc que leur propre programme de formation soit renforcé sur ces différents aspects.

➤ RECOMMANDATION 2004

L'ACNUSA demande à la DGAC que les instructeurs soient formés pour introduire les aspects environnementaux du pilotage tant dans les parties théoriques des formations que dans la partie pratique (études de cas, programmes sur simulateurs, etc.).

Formation des contrôleurs

RECOMMANDATION 2000

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.).

Formation continue

Le stage spécifique au respect de l'environnement au profit de la formation continue des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, prévu fin mai 2004 avec intervention des services de l'Autorité, a été annulé faute de candidats. Seule une intervention, lors de la session de novembre 2004 à Toulouse, a été assurée.

Même si globalement il y a une vraie prise de conscience, il ressort que les engagements pris par l'administration pour aider à une meilleure prise en compte de l'environnement par les différents acteurs du transport

aérien ne sont pas respectés. L'Autorité considère que les contraintes environnementales font partie intégrante du métier de contrôleur aérien et qu'elles doivent faire l'objet d'un enseignement continu et obligatoire.

► RECOMMANDATION 2004

Considérant que la notion d'environnement fait partie intégrante du métier de contrôleur aérien, l'ACNUSA demande que la formation qui s'y rattache fasse l'objet d'un enseignement continu obligatoire.

Formation initiale

RECOMMANDATION 2003

L'Autorité demande que, durant l'année 2004, l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile élabore en coopération avec l'ACNUSA les études de cas qui seront analysées dans la deuxième partie de la formation initiale des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne.

Une première réunion avec des représentants de l'école nationale de l'aviation civile, de la direction de la navigation aérienne et de l'Autorité s'est tenue le 6 janvier 2005. A l'ordre du jour : état des lieux de l'enseignement actuellement dispensé, propositions de modifications et/ou de compléments concernant l'environnement.

L'environnement fait aujourd'hui l'objet de 11 heures d'enseignement, dispensées lors des 18 premiers mois de scolarité :

- 8 heures de cours lors d'un premier

module, où les thèmes planification, enquêtes publiques, études d'impact, protection de l'environnement, bruit et gêne sonore, acteurs institutionnels et approche équilibrée sont étudiés,

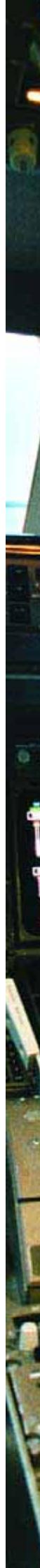
- 3 heures de cours et de prise en compte en formation pratique lors d'un second module, comprenant des simulations d'approches ou de décollages sur des plateformes existantes. L'objectif visé est de faire prendre conscience au futur contrôleur que ses décisions ont un impact sur l'environnement.

Les formations pratiques répondent partiellement à la recommandation faite par l'Autorité, qui souhaite néanmoins une collaboration plus active dans l'élaboration de ces études de cas.

A cet effet, la mise en place d'une journée complète consacrée à l'environnement lors de la deuxième phase de la formation initiale est à l'étude et devrait être officialisée au second semestre 2005. Pour des raisons pratiques d'association des organismes d'affectation à la définition des études de cas, l'école nationale de l'aviation civile souhaite que cette journée ait lieu lors du stage radar qui suit de quelques mois seulement la formation initiale.

► RECOMMANDATION 2004

L'Autorité demande à l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile de prendre toutes dispositions pour que la journée complémentaire consacrée à l'environnement par étude de cas soit opérationnelle en 2005. Elle demande que le projet et le programme détaillé lui soient présentés au printemps 2005.



➤ Améliorer la situation des riverains

Connaissance de la modélisation

De nombreux élus et représentants d'associations souhaitaient connaître d'une part les méthodes d'élaboration des PEB et des PGS, d'autre part l'impact des différentes données introduites dans le logiciel de modélisation sur les résultats.

Par courrier en date du 12 février 2003, l'Autorité demandait au chef du service des bases aériennes de réaliser une étude montrant - pour un aéroport donné - les variations des courbes d'exposition au bruit selon les différents paramètres, ceci tant pour le PEB que pour le PGS. L'étude a pris en compte les paramètres suivants :

- la méthodologie,
- les fonctionnalités du logiciel utilisé,
- les hypothèses de trafic à court, moyen et long terme,
- les données avion/moteur,
- la répartition des vols en soirée et nuit,
- la prise en compte du relief, etc.

Le service technique des bases aériennes a travaillé sur les données réelles de l'aéroport de Bâle - Mulhouse. Une centaine de simulations ont été effectuées à partir de deux scénarios de référence : un scénario de type PGS et un scénario de type PEB.

La surface, la longueur et la largeur des zones issues de chaque simulation ont été mesurées. Les variations de ces dimensions ont été calculées, exploitées et interprétées. Les principaux résultats de cette étude se trouvent en annexe 3, page 81.

Compte tenu de la qualité des informations contenues dans cette étude, il a été demandé au chef du service des bases aériennes, lors de la présentation faite en réunion plénière du 20 avril 2004, qu'elle soit mise en ligne sur le site Internet de l'Autorité, ou sur le site de la DGAC avec un lien vers le site www.acnusa.fr.



L'Autorité regrette que, malgré un courrier du 3 juin 2004, cette demande n'ait toujours pas été satisfaite.

Révision des PEB en Lden

Avancement des procédures

Le tableau en annexe 4, pages 82 et 83, présente les révisions approuvées et celles en cours pour les dix principales plateformes.

Par ailleurs, 251 plateformes civiles et militaires sont concernées par l'élaboration ou la révision du plan d'exposition au bruit avant le 31 décembre 2005 (date fixée par le décret n°2002-626 du 26 avril 2002). 90 PEB de plateforme civile sont en cours de révision. Pour les plateformes militaires, 31 PEB sont en cours de révision sur les 42 aérodromes qui devraient en être dotés.

Préciser les règles d'élaboration

RECOMMANDATION 2003

L'Autorité demande que le préfet, président de la commission consultative de l'environnement, fasse voter cette dernière sur chaque valeur de l'indice Lden fixant la limite extérieure de la zone C (entre 57 et 55) et, le cas échéant, celle de la zone B (entre 65 et 62). Le vote devra commencer par la valeur la plus faible, donc la plus protectrice.

Simplifier les règles d'urbanisme

RECOMMANDATION 2003

Durant l'année 2004, un groupe de travail nommé par le ministre chargé de l'urbanisme préparera la circulaire d'application à l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme avec pour objectifs de ne pas augmenter la population soumise au bruit et de n'autoriser que des aménagements urbains ou des constructions d'habitation adaptés au bruit.



Cette recommandation n'a pas été mise en œuvre. Cependant, une disposition de la loi n°2003-1312 du 30 décembre 2003 et modifiant l'article L.147-5 du code de l'urbanisme permet que par arrêté préfectoral, après enquête publique et postérieurement à la publication du plan d'exposition au bruit, soient délimités des secteurs en zone C où des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain seront autorisées à la condition que ces dernières n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.

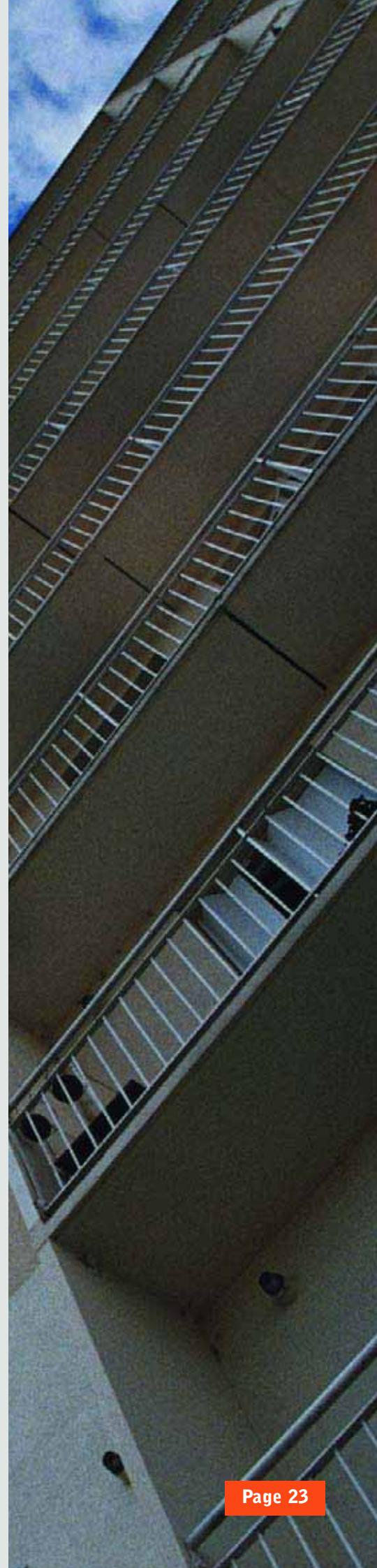
Une première application de cette disposition législative a été réalisée autour de l'aéroport de Lyon - Saint Exupéry. En 2004, le préfet a délimité réglementairement des « pastilles » sur la commune de Jonage permettant ainsi le renouvellement urbain de quartiers existants. Cette souplesse indéniable introduite par le législateur pourrait facilement être appliquée autour d'autres plateformes.

Révision des PGS en Lden

Tableau

L'article 5 du décret n°2002-626 du 26 avril 2002 fixe au 31 décembre 2003 la date limite pour approuver par arrêté préfectoral le plan de gêne sonore révisé avec le Lden. Cinq révisions ont respecté cette date, les cinq autres ont été approuvées au cours de l'année 2004¹.

¹ Sur le site www.acnusa.fr, rubrique « cartographie du bruit » se trouvent le tableau des PGS approuvés, et par aéroport le texte de l'arrêté ainsi que la carte.



➤ Améliorer la situation des riverains

Effets du changement d'indice

Au dernier trimestre 2004, l'Autorité a réalisé une étude comparant, plateforme par plateforme, le plan de gêne sonore tracé avec l'indice psophique et celui tracé avec le Lden². Ce document a été communiqué aux membres titulaires des commissions consultatives de l'environnement en janvier 2005.

Sauf dans les cas où les hypothèses ont été modifiées par suppression de l'aviation militaire (Bordeaux - Mérignac et Strasbourg - Entzheim) ou en cas de très forte baisse du trafic (Lyon - Saint-Exupéry), les plans tracés avec le Lden sont élargis. Sans changement d'indice et notamment en raison de l'interdiction des vols d'avion du chapitre 2, les plans de gêne sonore auraient rétréci et moins de personnes auraient pu demander une aide à l'insonorisation. Grâce à l'utilisation du Lden avec les valeurs préconisées, les périmètres ont été sensiblement élargis et le nombre de logements concernés passe de 73 481 à 139 947.

L'agrandissement des PGS n'est pas le signe d'une extension durable des nuisances mais

au contraire un début de reconnaissance, certes incomplet, du bruit supporté par les riverains. Si l'aide à l'insonorisation n'est pas la panacée, elle ne peut être rejetée d'un trait de tract.

En outre, l'Autorité ne considère pas ces élargissements comme la seule réponse possible pour définir et prendre en compte la gêne.

Travaux en cours

Les dix principaux aéroports ont l'obligation de mettre en place un système de mesure du bruit corrélé au système de suivi des trajectoires. Ces systèmes vont permettre d'une part de mieux connaître les niveaux de bruit, d'autre part de travailler sur les trajectoires réelles.

Palliant les limites du logiciel INM, les systèmes de monitorage renseignent sur le bruit réel d'un avion survolant des communes hors plan de gêne sonore. L'Autorité travaille donc sur les données recueillies par ces systèmes en associant niveaux de bruit / périodes / fréquences de passage. Ces études devraient conduire à agir pour une meilleure maîtrise du bruit des aéronefs et à définir éventuellement d'autres indicateurs.

Aide à l'insonorisation

Rappel des recommandations 2002

L'actuelle procédure d'aide n'est plus à la mesure du problème à traiter car elle est déclenchée sur demande individuelle et se déroule sur une durée non maîtrisée, sans véritable objectif de résultats. Depuis 2002, l'Autorité demande en particulier de simplifier les procédures, de modifier les conditions d'obtention et de contrôle des travaux, de grouper les opérations d'aide à l'insonorisation.

Pour réduire de manière effective les délais en matière d'insonorisation tout en s'assurant que tous les locaux éligibles situés dans un plan de gêne sonore sont insonorisés dans de bonnes conditions techniques et économiques, l'Autorité recommande :

- un programme d'intérêt général sur dix ans établi par chaque commission consultative d'aide aux riverains,
- des opérations groupées d'insonorisation, réalisées par quartier ou ensemble de bâtiments, en commençant par la zone la plus bruyante,
- que dans ce cadre, le diagnostic et les travaux obligatoires soient financés à 100%.

Bilan des dépenses engagées

En 2003, la taxe sur les nuisances sonores aériennes a été créée pour une application au 1^{er} janvier 2005.

² Cette étude comparative ne traite pas du PGS de Nantes - Atlantique élaboré directement en Lden. Elle est disponible sur www.acnusa.fr, rubrique « cartographie du bruit / étude ».

Le 1^{er} janvier 2004, la gestion de l'aide à l'insonorisation a été transférée de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie aux gestionnaires d'aéroport. Cependant, l'Agence devait assurer le financement des dossiers ayant fait l'objet d'un engagement juridique de sa part. Elle devait donc réserver 23 millions d'euros à cet effet dont 9 ont été dépensés en 2004.

Le bilan de gestion 2004 est en annexe 5, pages 84 et 85. Il ressort des données fournies par les gestionnaires que :

- 34 millions d'euros (frais de gestion inclus) ont été affectés à leur budget prévisionnel ; dans les faits, le montant réellement perçu s'élève à un peu plus de 29 millions d'euros au 31 décembre 2004,
- après avis de la commission consultative d'aide aux riverains, la quasi-totalité des gestionnaires n'a engagé les dépenses que dans la limite des crédits attribués.

Si le budget n'est pas augmenté en 2005, commissions consultatives d'aide aux riverains et gestionnaires d'aéroport ne pourront honorer les nouvelles demandes d'aide à l'insonorisation. Dans certains cas, des files d'attente de trois à quatre ans sont déjà annoncées. Ainsi, pour répondre aux demandes de ses riverains, la chambre de commerce et d'industrie de Marseille - Provence se trouve avec plus de 160% de ressources affectées.



➤ Améliorer la situation des riverains

➤ RECOMMANDATION 2004

L'ACNUSA demande qu'au minimum les engagements pris dans le Plan national d'actions contre le bruit du 6 octobre 2003 soient enfin respectés en 2005 : consacrer 55M€ «... à protéger les habitations des riverains situées dans les plans de gêne sonore,...».

Par ailleurs, il serait souhaitable que les sommes afférentes à l'aide à l'insonorisation bénéficient d'une comptabilité séparée pour une meilleure lisibilité et pour que les éventuels intérêts profitent à ce compte.

Réflexions en cours

Cette année, le service des bases aériennes a lancé une réflexion sur les nouvelles modalités d'attribution et de gestion de l'aide à l'insonorisation. Il a proposé aux différents partenaires (les neuf gestionnaires d'aérodrome, le ministère de l'environnement et du développement durable, l'Autorité) de constituer trois groupes de réflexion et de propositions :

- financement et optimisation de l'aide, piloté par les Aéroports de Paris,
- définition des opérations groupées, piloté par le gestionnaire de Toulouse - Blagnac,
- aspects techniques, en particulier les normes d'isolement acoustique suivant les zones du PGS, étudiés par le service technique des bases aériennes.

S'il est encore trop tôt pour évoquer l'orientation définitive des futures propositions (finalisation au 1^{er} trimestre 2005), certaines apparaissent conformes aux recommandations de l'Autorité :

- prescription d'un isolement acoustique absolu pour la zone III de 35 dB³,
- aide financière à 100% dans le cadre d'opérations groupées.

L'Autorité se félicite de la démarche engagée pour changer les modalités de l'aide financière accordée aux riverains et les conditions de conduite des travaux ; elle reste vigilante quant à la nécessité d'introduire de la simplification dans cette procédure.

Par ailleurs, la loi de finances rectificative pour 2004 (n°2004-1485 du 30 décembre 2004) a modifié l'article 1609 quatercies A du code général des impôts relatif à la taxe sur les nuisances sonores aériennes. Le produit de cette taxe, s'il est dévolu au financement des aides versées aux riverains, peut également, dans la limite de la moitié du produit annuel de la taxe, être affecté « au remboursement à des personnes publiques des annuités des emprunts qu'elles ont contractés pour financer des travaux de réduction des nuisances sonores prévus par des conventions passées avec l'exploitant de l'aérodrome sur avis conformes de la commission consultative d'aide aux riverains ».

Si ceci permettra d'augmenter les ressources, la pérennité de la taxe devrait également être garantie.

➤ Garantie de la valeur des biens

Dans le cadre du développement durable et des perspectives de croissance future de Paris - Charles-de-Gaulle, une évaluation de l'impact du bruit aérien sur la valeur de l'immobilier dans les communes concernées par les émissions sonores a été souhaitée par le ministère de l'environnement et du développement durable.

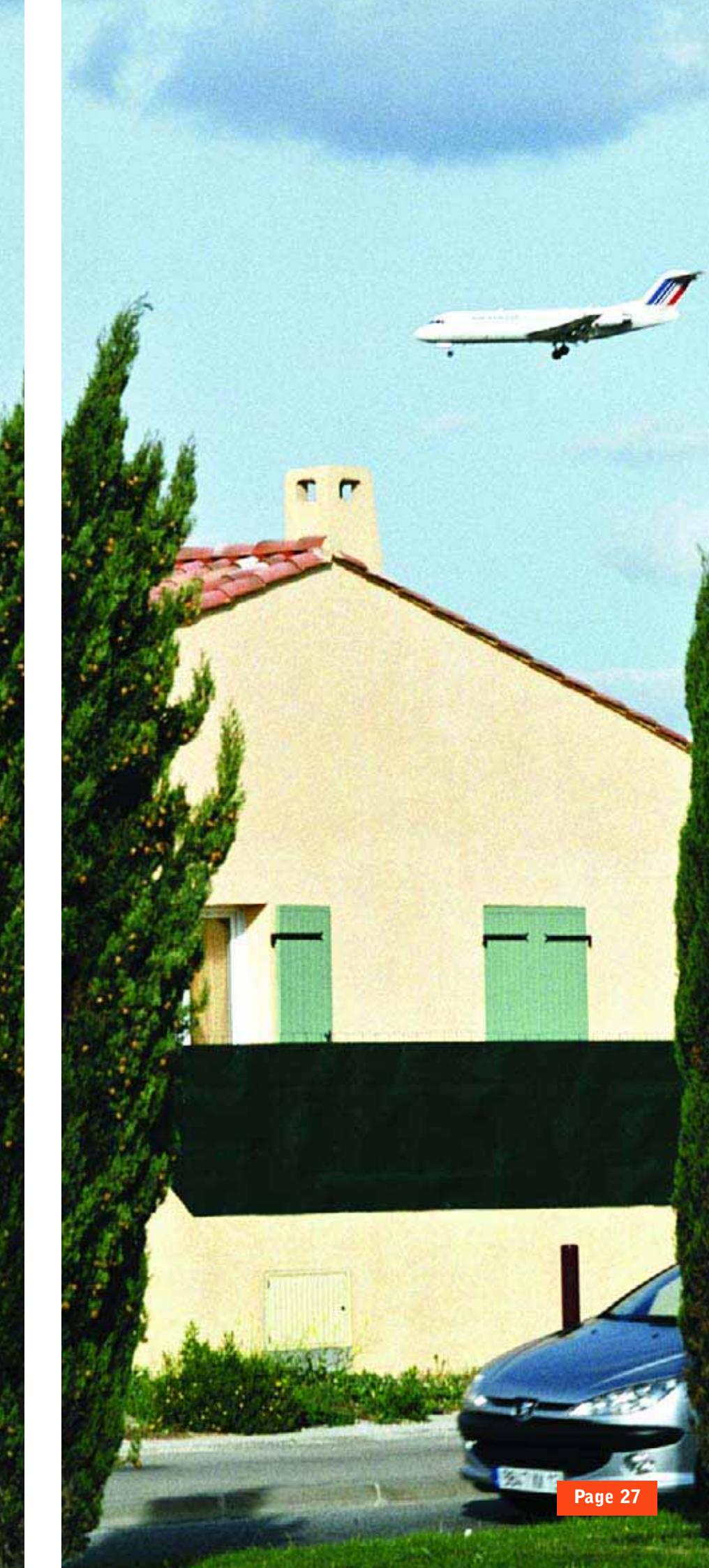
BIPE et BVA ont été chargés de cette étude pilotée par la mission « bruit » du ministère de l'environnement et associant des représentants de l'aviation civile, d'Aéroports de Paris, de l'Autorité. Elle devrait être diffusée au 1^{er} trimestre 2005.

Durant l'année 2005, l'Autorité travaillera sur les résultats des différentes études menées récemment sur le sujet (par exemple, celle réalisée à la demande du conseil général du Val de Marne et confiée à l'Université de Paris XII) afin notamment de faciliter la mise en œuvre de sa recommandation 2003 qu'elle renouvelle.

➤ RECOMMANDATION 2004

L'ACNUSA demande que soit étudiée la faisabilité d'un fonds de garantie destiné à rassurer conventionnellement le riverain sur le rachat de son logement au prix d'acquisition ou de construction actualisé.

³ Normes ISO 717-1 et 717-2.



➤ Récapitulatif des recommandations générales

Survoler sans gêner

Relèvement des trajectoires d'approche

Les travaux de normalisation des deux procédures doivent être poursuivis. Les procédures de descente lisse peuvent être mises en oeuvre sans délai. L'ACNUSA demande que la direction de la navigation aérienne lui présente, dès mars 2005, le calendrier de leur mise en place plateforme par plateforme.

Pour la procédure de descente continue qui peut être utilisée dans des conditions de moindre trafic et donc prioritairement la nuit, l'ACNUSA demande qu'à l'été 2005, la direction de la navigation aérienne lui présente l'avancement du projet.

Relèvement de l'altitude de transition

Afin qu'un relèvement de l'altitude de transition soit adopté dans les meilleurs délais, l'ACNUSA demande à la direction générale de l'aviation civile d'engager la procédure auprès de nos voisins européens et des instances européennes de navigation aérienne.

Se concerter avec le riverains / informer le public

Améliorer le fonctionnement des CCE

L'ACNUSA demande qu'une réflexion soit menée autour des orientations suivantes :

- En Ile-de-France, le préfet de région doit pouvoir déléguer sa présidence à un des préfets de département concernés. Quant aux réunions, elles doivent pouvoir se tenir dans les départements ;
- De façon générale, et en dehors des avis réglementaires à rendre par la CCE, la présidence de la commission, du comité permanent ou d'une sous-commission, pourrait être assurée dans le cadre d'un accord local par un membre de la commission consultative de l'environnement : professionnel, élu, président d'association ou gestionnaire.

Prendre en compte l'environnement

Formation des pilotes

L'ACNUSA demande à la DGAC que les instructeurs soient formés pour introduire les aspects environnementaux du pilotage tant dans les parties théoriques des formations que dans la partie pratique (études de cas, programmes sur simulateurs, etc.).

Formation des contrôleurs

Considérant que la notion d'environnement fait partie intégrante du métier de contrôleur aérien, l'ACNUSA demande que la formation qui s'y rattache fasse l'objet d'un enseignement continu obligatoire.

L'Autorité demande à l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile de prendre toutes dispositions pour que la journée complémentaire consacrée à l'environnement par étude de cas soit opérationnelle en 2005. Elle demande que le projet et le programme détaillé lui soient présentés au printemps 2005.

Améliorer la situation des riverains

Aide à l'insonorisation

L'ACNUSA demande qu'au minimum les engagements pris dans le Plan national d'actions contre le bruit du 6 octobre 2003 soient enfin respectés en 2005 : consacrer 55M€ «... à protéger les habitations des riverains situées dans les plans de gêne sonore,...».

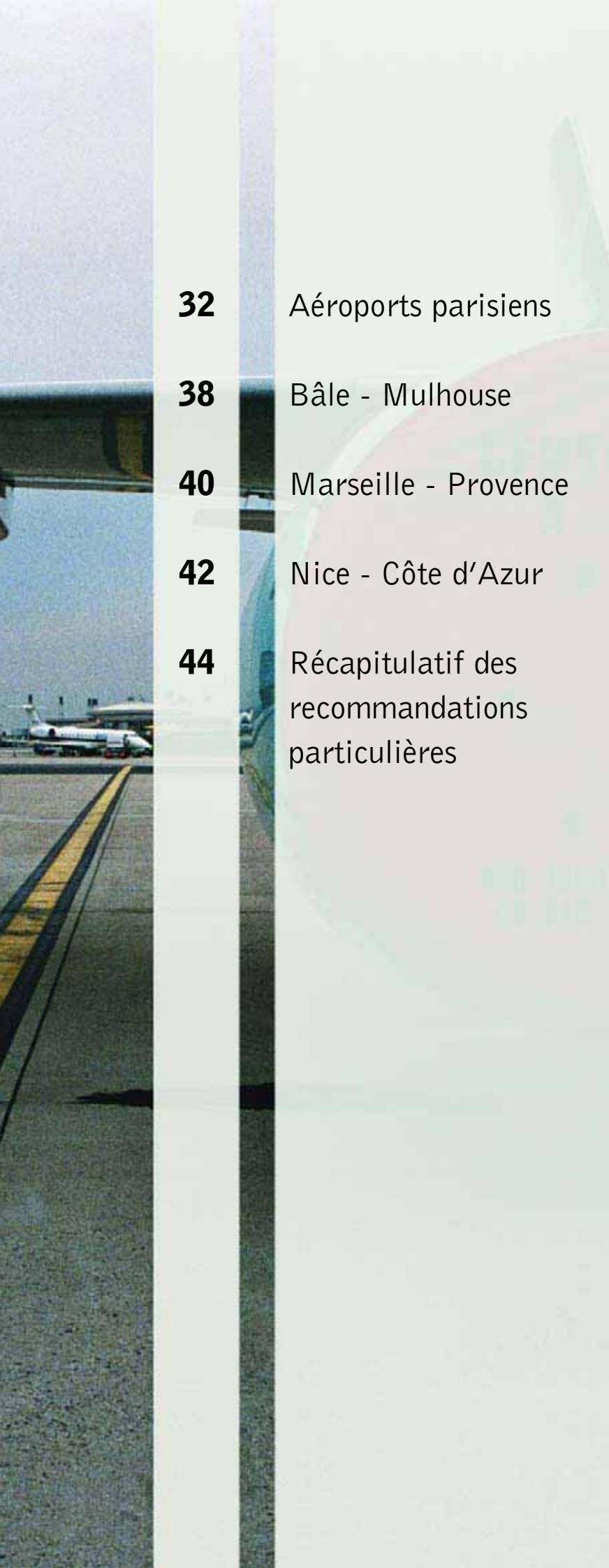
Garantie de la valeur des biens

L'ACNUSA demande que soit étudiée la faisabilité d'un fonds de garantie destiné à rassurer conventionnellement le riverain sur le rachat de son logement au prix d'acquisition ou de construction actualisé.



A composite image showing a large cruise ship on the left and the wing and engine of an airplane on the right, both positioned on a runway.

Recommandations particulières



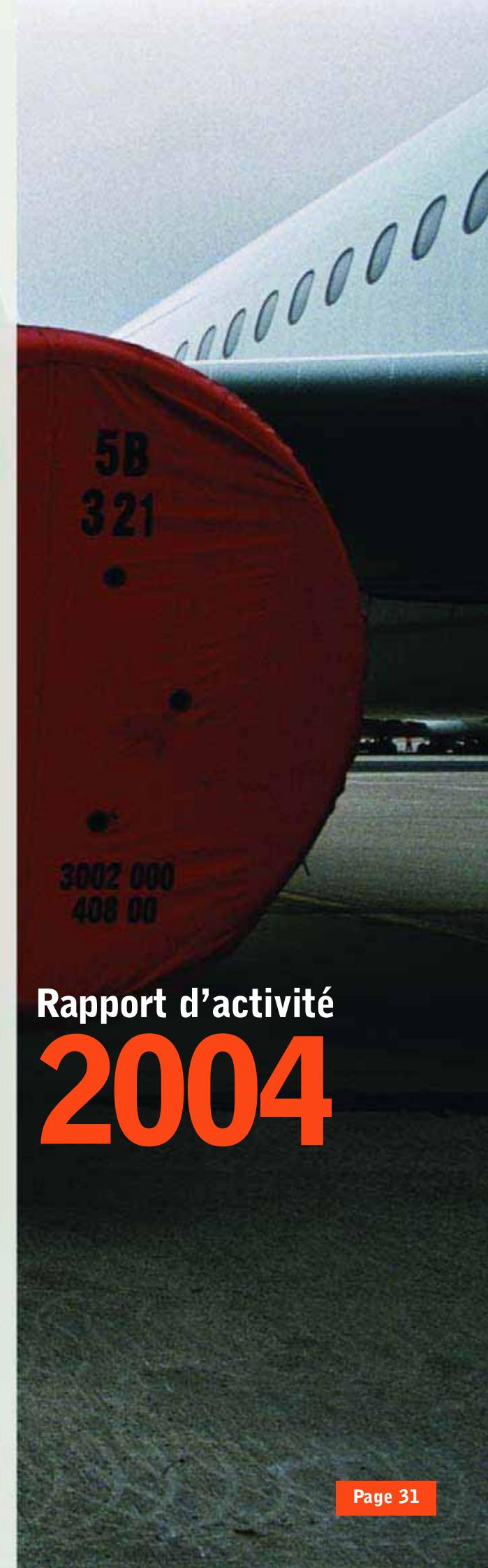
32 Aéroports parisiens

38 Bâle - Mulhouse

40 Marseille - Provence

42 Nice - Côte d'Azur

44 Récapitulatif des recommandations particulières



Rapport d'activité
2004

➤ Aéroports parisiens

➤ Suivi du dispositif de circulation aérienne

Le ministre chargé de l'aviation civile a décidé, le 21 mars 2002, une réorganisation de l'espace aérien en région Ile-de-France. Dans l'exercice de ses missions de contrôle et de garantie d'une information transparente, l'Autorité a suivi de façon régulière la mise en œuvre de cette réorganisation.

En 2003 comme en 2002, elle a demandé à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France (IAURIF) de quantifier les personnes survolées à moins de 3 000 mètres par des avions en provenance ou à destination de Paris - Charles-de-Gaulle et de Paris - Orly¹.

Le bilan est globalement positif, la population du Bassin parisien - survolée par des avions à moins de 3 000 mètres - a diminué :

- configuration face à l'ouest : baisse de 42% entre 2003 et 2002 soit 825 000 habitants,
- configuration face à l'est : diminution de 25%, soit 606 000 habitants.

Ces améliorations sont respectivement dues :

- en provenance de Paris - Charles-de-Gaulle et dans la zone située au nord-ouest de Paris, les flux - très diffus en 2002 - sont mieux délimités quelles que soient les classes d'altitude,
- en provenance ou à destination de l'aéroport de Paris - Orly, l'appropriation de la réorganisation par le contrôle aérien a fait diminuer les zones de survol.

En revanche :

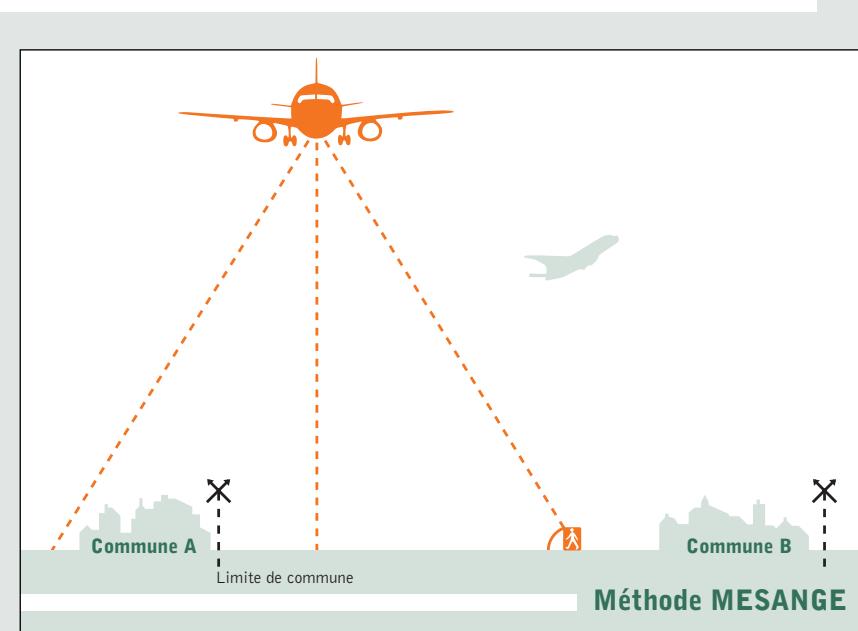
- environ 2 650 000 habitants du Bassin parisien – dont 2 442 000 franciliens – sont concernés par des survols inférieurs à 3 000 mètres par des avions à destination et/ou en provenance des deux plateformes : 1 146 000 en configuration face à l'ouest et 1 847 000 en face à l'est,
- la population survolée par des appareils à moins de 1 000 mètres n'a pas diminué dans les proportions initialement prévues par la direction générale de l'aviation civile.

Les personnes toujours survolées jusqu'à 3 000 mètres, quelle que soit la configuration de vent sont désormais comptabilisées :

- environ 343 000 habitants du Bassin parisien sont survolés toute l'année à moins de 3 000 mètres,
- plus de 65 300 habitants le sont à moins de 2 000 mètres,
- et près de 10 400 personnes à moins de 1 000 mètres.

Parmi les solutions pouvant soulager les populations survolées, l'Autorité rappelle ses recommandations :

- définir et garantir une altitude minimale par paliers afin que les avions ne volent pas trop bas, trop loin des pistes,
- mettre en œuvre à chaque fois que c'est possible la procédure « approche en descente continue ».



¹ Voir en annexe 6, page 86, la méthode de comptage, les comparaisons de trafic en 2002 et 2003 ainsi que les tableaux de population par configuration et classe de survol.

Le schéma ci-dessus illustre la projection angulaire au sol d'une trajectoire d'avion. Avec une méthode classique, ce survol n'est comptabilisé que sur la commune B, car sa projection verticale n'impacte que cette commune. Avec la méthode MESANGE, le décompte se fait dans les deux communes pour les îlots concernés.



Comptage des populations survolées

Lors de la réunion plénière de l'Autorité du 20 avril 2004, le chef du laboratoire d'Aéroports de Paris, a présenté la « Méthode d'Evaluation des Survols d'Avions comme Nuisance ou comme Gêne Episodique » (MESANGE).

MESANGE :

- prend comme critère de survol : « tous les vols qui survolent une population donnée... »
- détermine les territoires survolés comme « l'ensemble du territoire survolé d'où l'on voit l'avion avec une élévation de $> 60^\circ$. »
- détermine les populations survolées en prenant « ...seulement les îlots INSEE à l'intérieur du territoire d'où l'on voit l'avion avec une élévation $> 60^\circ$. »

RECOMMANDATION 2004

L'ACNUSA demande à Aéroports de Paris de réaliser, à partir des données des journées caractéristiques de 2004, un comptage des populations survolées en région parisienne avec les deux méthodes.



➤ Aéroports parisiens

Projet de réorganisation du contrôle aérien

Le directeur général de l'aviation civile a lancé, le 20 février 2004, une réflexion sur l'évolution du contrôle aérien en région parisienne. Le comité de pilotage – présidé par M. Yves Lambert, ingénieur général de l'aviation civile – doit émettre des recommandations sur l'ensemble des aspects opérationnels, techniques et sociaux de ce dossier.

Le 4 mai 2004, le président de l'Autorité a été auditionné par le comité de pilotage pour s'assurer que cette réflexion et les futures recommandations prennent bien en compte les impacts environnementaux de l'activité du contrôle aérien. Il s'agit en particulier de :

- décliner les objectifs dans l'ordre suivant : sécurité, environnement, capacité,
- trouver les meilleures solutions d'approche en dessous de 3 000 mètres (VPE ou autre),
- relever les trajectoires et les altitudes.

L'Autorité auditionnera son président sur l'avancée des travaux du comité au début de l'année 2005.

Mesures du bruit

Système permanent de surveillance

Les deux principaux aéroports parisiens sont dotés d'un important système permanent de mesure du bruit comprenant 29 stations à proximité ou dans l'enceinte des plateformes. Le service technique de la navigation aérienne a, les 16 et 17 novembre 2004, expertisé ce réseau en analysant de façon approfondie les résultats de deux stations sur Paris - Charles-de-Gaulle (Gonesse et Juilly Saint-Mard) et de deux stations sur Paris - Orly (Champlan et Villeneuve le Roi).

Campagnes de mesure

Trois stations mobiles ont permis de réaliser sept campagnes de mesure à :

- La Garenne Colombes de juin 2003 à janvier 2004,
- Arpajon de novembre 2003 à mars 2004,
- Chambourcy de février à juin 2004,
- Levallois Perret de février à juin 2004,
- Bonnelles de juillet à août 2004,
- Forges-les-Bains de juillet à octobre 2004,
- Acy-en-Multien depuis novembre 2004.

A Franconville et à Longjumeau, les stations sont en cours d'installation. L'acquisition de deux stations mobiles complémentaires est programmée pour début 2005.

Traitement des données

Pour autant, une difficulté existe d'ores et déjà : le laboratoire des Aéroports de Paris, chargé de la mise en œuvre, du suivi et du traitement de ces mesures, connaît des retards importants dans l'analyse des données. L'efficience du système semblerait passer par une mise à disposition de moyens supplémentaires.

Dans son rapport d'activité 2003, l'ACNUSA demandait que :

RECOMMANDATION 2003

Le réseau de stations de mesure soit augmenté d'au minimum 15 stations en 2 ans. Les résultats de ces mesures seront communiqués aux populations riveraines dans les mêmes conditions que précédemment.

Une première réunion entre le laboratoire et le département environnement d'Aéroports de Paris avec le pôle technique de l'Autorité a eu lieu début décembre 2004. Une cartographie positionnant les stations de mesure fixes, l'emplacement des points de mesures ponctuelles réalisées par ADP, l'Autorité et d'autres institutions sera établie au 1^{er} trimestre 2005. Elle permettra une vision globale des niveaux sonores disponibles et servira de support pour étudier la pertinence de l'implantation de nouvelles stations, fixes ou mobiles.

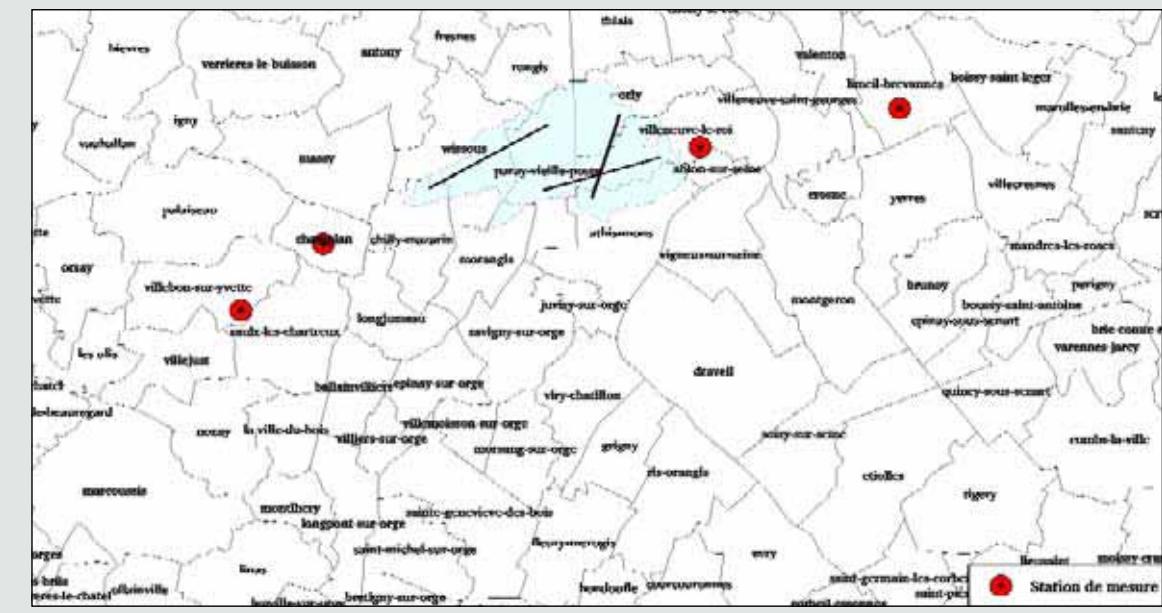
Ces cartographies seront présentées aux commissions consultatives de l'environnement concernées et les implantations de nouvelles stations validées par elles.

Information du public

En 2003, l'ACNUSA a demandé que :

« Comme pour les autres principales plateformes, un système complet de suivi des trajectoires mis en corrélation avec les niveaux de bruit soit installé en 2004. ».

Sur Paris - Orly, 2 stations, situées dans l'enceinte de l'aéroport, sont dédiées aux essais de moteurs.



Cette recommandation n'est toujours pas mise en œuvre. Cependant, des travaux sont en cours pour répondre aux contraintes de sûreté demandées par le Secrétariat Général de la Défense Nationale (SGDN).

Etat des lieux

Dans son plan d'actions « Pour un développement durable des aéroports parisiens » présenté le 25 juillet 2002, le ministre chargé de l'aviation civile avait notamment annoncé : « Trop souvent, la communauté aéroportuaire a donné l'impression d'opacité et de non-dit en ce qui concerne les mesures de bruit et d'information des riverains. Les trajectoires seront rendues

publiques sur INTERNET. »². Le système dit VITRAIL n'a pas été – pour des raisons de sûreté – retenu par le SGDN.

Avancement du dossier

Un système nommé VITRAIL – plus sécurisé – a été étudié et mis en place au sein d'Aéroports de Paris et devrait être très prochainement consultable dans les maisons de l'environnement ouvertes aux riverains et au public. La mise en place de VITRAIL dans des lieux définis par des élus est également étudiée.

Les exigences de sûreté seraient :

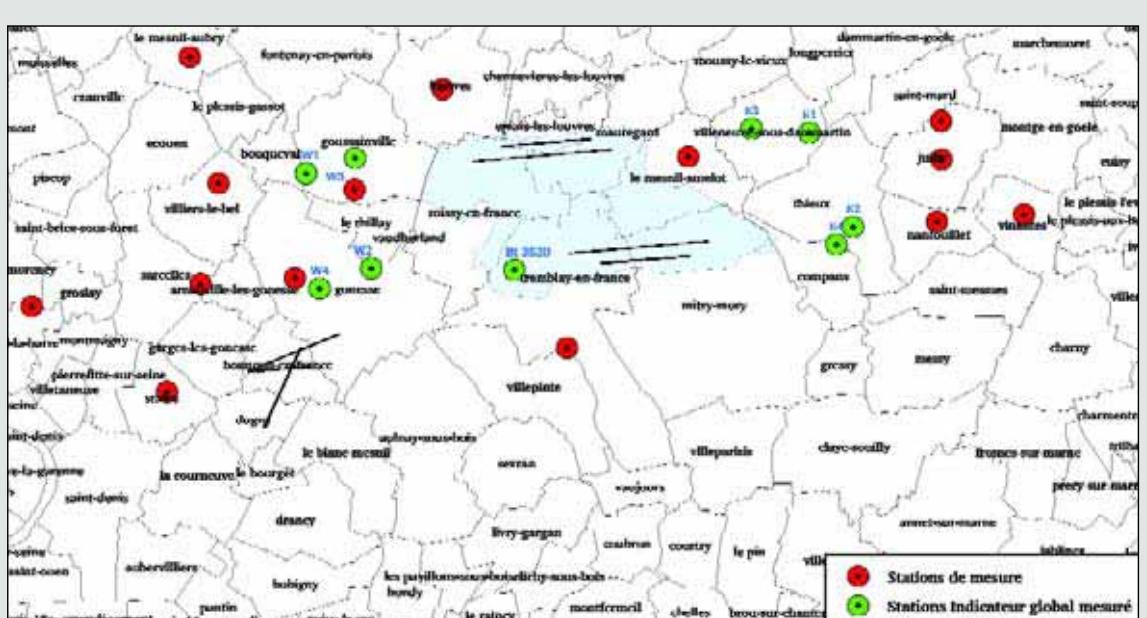
- des informations visibles avec un

différé de 30 minutes minima, sans aucune indication permettant de reconnaître le vol,

- un archivage sur 30 jours maximum,
- un accès réglementé aux systèmes en déport dans les maisons de l'environnement ou dans les locaux publics (mairie, conseil général, etc.) avec du personnel identifié et une main courante pour les visiteurs.

2 L'ACNUSA a toujours considéré que :

- « Les solutions via Internet paraissant à beaucoup comme plus simples à mettre en œuvre à grande échelle, n'offrent que des possibilités restreintes ;
- « Seul le déport des informations sur des installations adaptées permet un travail plus approfondi et plus professionnel. » (Rapport d'activité 2002, page 19).



Sur Paris - Charles-de-Gaulle, 3 stations sont dédiées aux essais de moteurs : 2 dans l'enceinte de l'aéroport et 1 sur la piscine de Roissy-en-France.

► Aéroports parisiens

Actuellement n'existent donc pour l'information du public que :

- BAREM qui donne aux élus et présidents d'associations les informations du réseau de stations de mesure du bruit, sur un classeur papier mis à jour mensuellement,
- le système SONATE de suivi des trajectoires qui, mis en place en 1973, aurait dû être remplacé en 1999 et bénéficie d'une assurance – maintenance jusqu'à la fin de l'année 2005.

Réglementation

La loi du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité a modifié le code de l'aviation civile et prescrit notamment que cette dernière :

- définit les prescriptions techniques applicables aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires,
- s'assure du respect de ces prescriptions par l'exploitant de l'aérodrome,
- établit un programme de diffusion auprès du public de ces informations³.

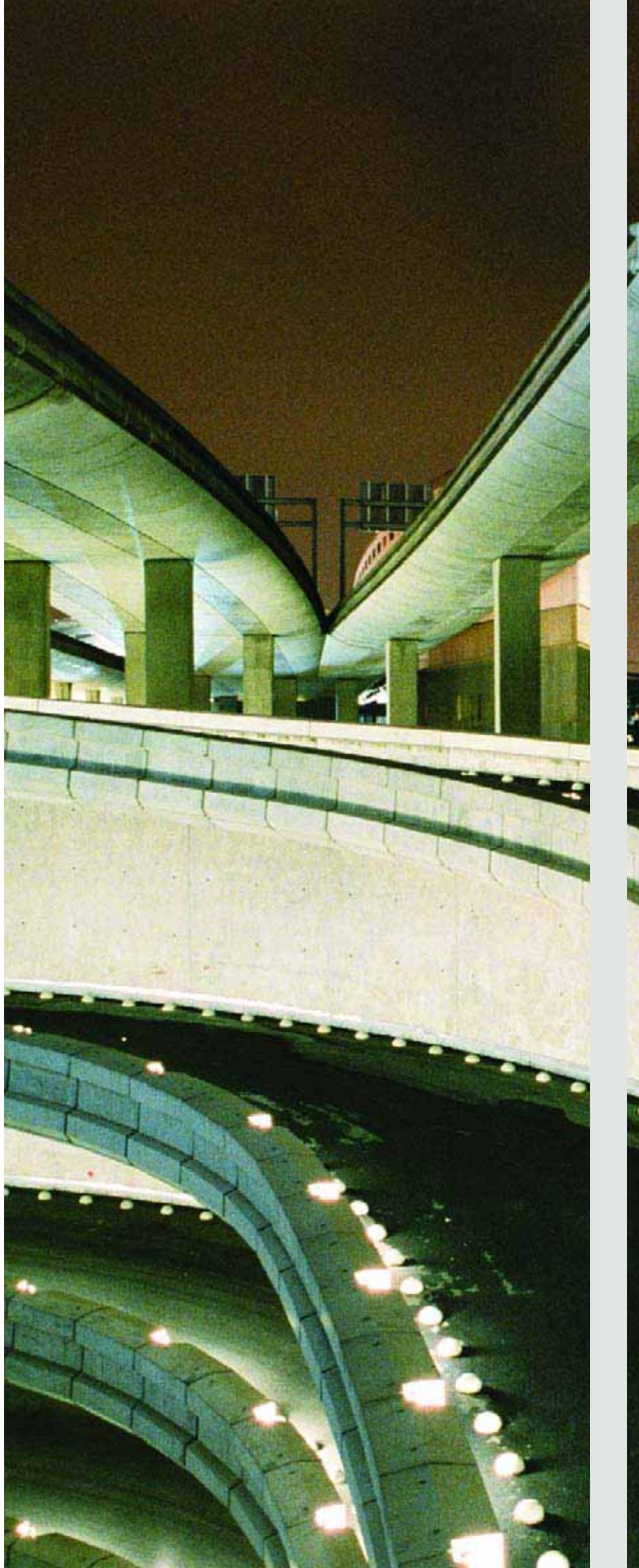
L'Autorité ne peut que constater, pour le déplorer une nouvelle fois : les riverains des deux aéroports les plus importants n'ont pas accès aux moyens d'information développés sur les autres plateformes à la satisfaction générale.

► RECOMMANDATIONS 2004

Afin de garantir le respect de la loi et l'égalité des citoyens, l'ACNUSA demande au gouvernement que, dans les meilleurs délais, un système complet de suivi des trajectoires mis en corrélation avec les niveaux de bruit soit aisément accessible aux riverains des deux plus importants aéroports français.

Paris - Charles-de-Gaulle

Après une intense activité réglementaire en 2003 et la révision du plan de gêne sonore approuvée le 12 juillet 2004, reste le dossier de révision du plan d'exposition au bruit.



Le décret n°2002-626 du 26 avril 2002 fixe au 31 décembre 2005 la date limite pour approuver par arrêté préfectoral le PEB révisé avec le Lden.

Il faut noter qu'une procédure de révision de plan d'exposition au bruit se déroule sur 18 à 24 mois et que, dans ce cas précis, les discussions autour du nombre de mouvements risquent d'être rudes.

Consciente des difficultés à venir et jusqu'à présent sans résultat, l'Autorité a donc toute l'année alerté cabinets ministériels, préfets, administrations et gestionnaire sur les dangers de cette trop longue attente : suspicion, perte de confiance, crispation, etc. de la part des élus et des associations.

RECOMMANDATION 2004

L'ACNUSA demande au ministre chargé de l'aviation civile de s'engager sur le calendrier et les modalités de la révision du plan d'exposition au bruit de Paris - Charles-de-Gaulle.

Paris - Orly

Volume de protection environnementale (VPE)

Par lettre du 29 juillet 2004, le directeur de la navigation aérienne a transmis pour avis à l'Autorité, le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris - Orly.

Lors de sa réunion plénière du 16 juillet, l'Autorité a donné l'avis favorable suivant :

« La modification vise à éléver la limite supérieure de ce VPE associé



aux départs initiaux en piste 08, afin d'interdire formellement les virages vers le sud avant que les avions n'atteignent les limites de sortie du VPE.

« Les membres de l'Autorité ont examiné les différentes pièces de ce dossier en réunion plénière, le 16 septembre 2004. Ils ont notamment pris connaissance de l'avis favorable unanime exprimé par la commission consultative de l'environnement le 1^{er} juillet 2004. ».

Plan de gêne sonore

Par lettre du 25 octobre 2004, le préfet de la région Ile-de-France a transmis l'avis de la commission consultative d'aide aux riverains de Paris - Orly, réunie le 14 octobre 2004 sur le projet de plan de gêne sonore.

Lors de sa réunion plénière du 16 novembre 2004, l'Autorité a donné l'avis favorable suivant : « Ce projet a été établi sur la base de l'arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires de cet aéroport. Il est par ailleurs la stricte application de l'article 4 du décret n°2002-626 du 26 avril 2002 qui fixe la courbe extérieure de la zone II à la valeur Lden 65 et celle de la zone III à la valeur Lden 55. ».

Compte tenu de certaines interrogations de représentants de collectivités territoriales et d'associations, l'Autorité a demandé à un consultant externe⁴ de réaliser la cartographie de ce plan de gêne sonore à partir des données utilisées par les Aéroports de Paris. Les résultats n'ont montré aucune distorsion significative.

³ Article L.227-5 du code de l'aviation civile, alinéas 1^o, 2^o et 3^o.

⁴ Bureau d'Etudes Serge Cornet (Belgique).

➤ Bâle - Mulhouse

Mise en place de l'ILS 34

Etat de la concertation

Dès 2001, l'Autorité s'est attachée à conduire des missions de médiation sur cet aéroport multinational où d'importants conflits entre riverains, élus et gestionnaire demeurent. La dernière mission s'est déroulée du 25 au 27 octobre 2004. Une délégation de deux membres de l'Autorité a successivement rencontré la direction et le service environnement de l'aéroport, les associations françaises et suisses, la commission de bruit des cantons de Bâle-ville et Bâle-campagne et les autorités préfectorales.

Il ressort que les associations françaises de riverains font de très vives critiques et ont un vrai scepticisme à l'égard de l'action des pouvoirs publics et de l'Autorité. Celle-ci le déplore et s'emploie à modifier cette situation. Seule une mise en oeuvre rapide d'un système d'atterrissement aux instruments (ILS) pour les approches par le sud sur la piste 34, recommandés par l'Autorité depuis 2001, pourrait rassurer les riverains.

Quant aux associations et à la commission suisses, elles ne sont pas hostiles à l'installation de ce système d'atterrissement si d'une part l'ILS remplit la même fonction que la procédure d'approche à vue, et si d'autre part est respecté le droit de la population suisse à être consultée.

Point des procédures juridiques

Le 18 novembre 2004, l'Autorité a rencontré la direction de l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC) à Zurich. L'OFAC a examiné le dossier établi par la direction générale de l'aviation civile française sur les aspects techniques et qui comprend une étude d'impact sur l'environnement.



Les discussions portent maintenant sur les détails de la procédure juridique à suivre. L'OFAC et l'Office fédéral de la justice soulignent qu'aucune procédure d'approbation, assortie d'un droit de recours auprès des tribunaux helvétiques ne peut être engagée en Suisse. En effet, aux termes de la convention franco-suisse de 1949 relative à l'aéroport de Bâle - Mulhouse, les questions relatives à l'exploitation de l'aéroport sont du ressort exclusif du gouvernement français.

L'OFAC entend cependant faire appliquer la convention d'ESP00 ratifiée entre les deux Etats. Aux termes de celle-ci, la France doit constituer un dossier d'évaluation de l'impact sur l'environnement et offrir la possibilité à la population suisse de s'exprimer lors d'une consultation publique.

RECOMMANDATION 2004
L'Autorité demande que le dossier d'évaluation de l'impact sur l'environnement soit soumis pour consultation aux riverains français et suisses durant le 1^{er} semestre 2005.



Départs vers le sud

Avis

Parmi les recommandations formulées par l'Autorité le 17 décembre 2001, figurait celle « ...d'utiliser 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 par le point « ELBEG ». Une solution technique temporaire a été mise en œuvre à partir du 15 mai 2003.

Par lettre du 16 février 2004, le directeur de la navigation aérienne a transmis pour avis le projet de création de la procédure de départ vers le sud. Il s'agissait de consolider la solution technique par la publication d'une procédure standard de départ¹.

Lors de la réunion plénière du 22 mars 2004, l'Autorité a demandé des compléments d'information sur le nombre de vols concernés par la procédure, les types et le pourcentage d'avions présentant un niveau de bruit de certification au survol supérieur à 89 EPNdB.

Dans son avis favorable du 20 avril 2004, l'Autorité a demandé que « ...dans les six mois après la mise en service de la procédure, un compte-rendu en termes de respect des trajectoires et du nombre de vols l'ayant utilisée, soit communiqué à la commission consultative de l'environnement et à l'ACNUSA. Un compte-rendu de même nature devra être communiqué annuellement ».

Bilan

Aucun compte-rendu n'a été officiellement adressé à l'Autorité. Les responsables de l'aéroport seront donc auditionnés au cours du 1^{er} trimestre 2005.

¹ Il apparaît que le pourcentage de vols concernés est inférieur à la valeur de 20% initialement prévue et annoncée. La baisse globale du trafic commercial et en particulier la forte réduction des vols à destination de l'Italie et de Lugano en sont la cause principale.



➤ Marseille - Provence



Procédure piste 14

Par lettre du 16 février 2004, la direction de la navigation aérienne a transmis pour avis le projet de modification de la procédure d'approche aux instruments en piste 14 droite.

Cette procédure, dite LLZ/DME 14R, concerne la piste secondaire. Une modélisation acoustique a été réalisée par le service technique de la navigation aérienne. Elle montre que l'impact des courbes de bruit de la procédure LLZ/DME 14R sur la population est moindre que celui de la procédure utilisée habituellement pour atterrir face au sud.

Le projet a été présenté aux membres de l'Autorité lors de leur réunion plénière du 22 mars 2004. Ils ont pris connaissance des débats et de l'avis favorable à l'unanimité de la commission consultative de l'environnement réunie le 17 décembre 2003. L'Autorité a donné un avis favorable à cette modification.

Procédures d'atterrissement en pistes 32

En mars 2004, différents scénarios de procédures de circulation aérienne ont été présentés par la direction de l'aviation civile sud-est à des représentants de la chambre de commerce et d'industrie, à la direction de la navigation aérienne et à l'Autorité :

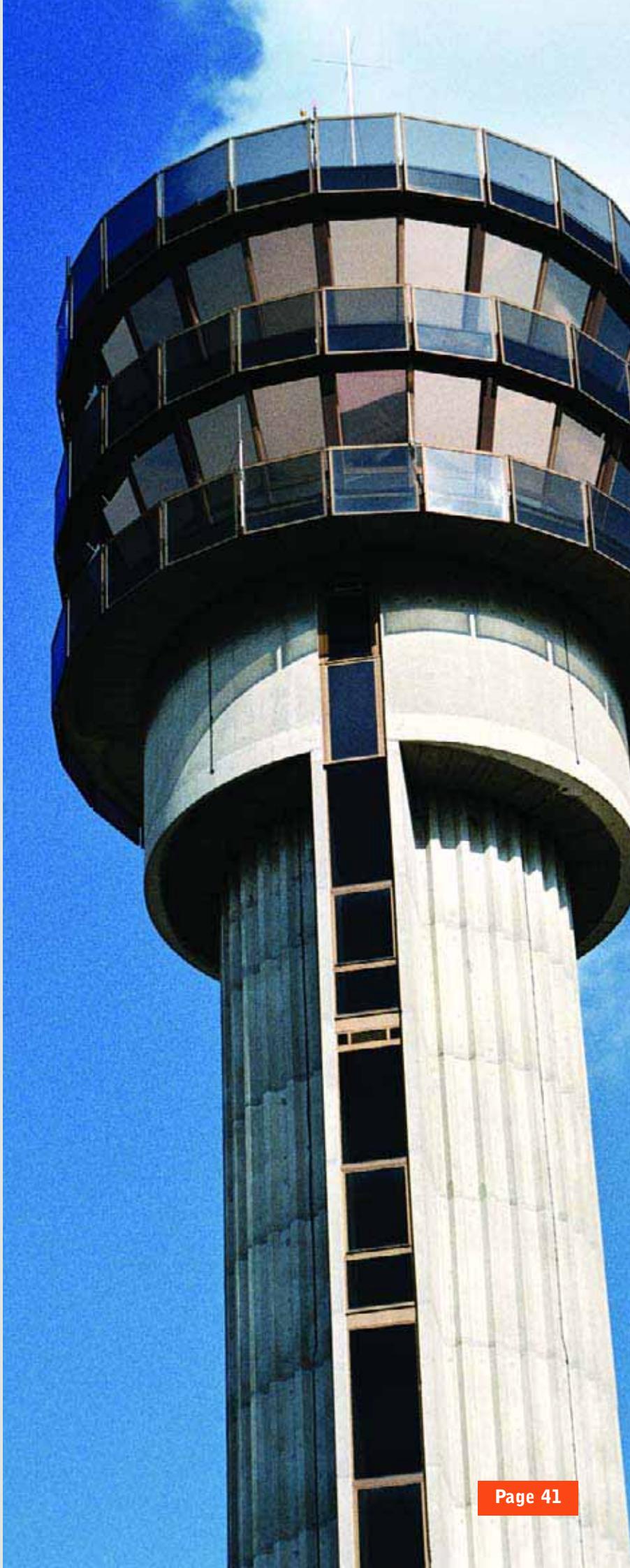
- une expérimentation de descente ILS 32 droit sans palier en approche intermédiaire devant permettre un gain d'altitude grâce à une amélioration du profil de vol,
- la conception d'une procédure d'approche aux instruments pour atterrir en piste 32 gauche,
- l'utilisation d'approches à vue, alternative à la procédure d'approche aux instruments,
- des éléments d'information d'une procédure alternative courbe en baie de Marseille, à plus long terme.

Les expérimentations de descente lisse sont en cours de développement. Six descentes ont été réalisées par Air France en 2004. Trois autres sont programmées en janvier 2005. Une analyse du gain environnemental obtenu sera faite prochainement. A ce jour, aucun résultat n'a été présenté à l'Autorité.



Circulation aérienne

Lors de la réunion plénière de l'Autorité du 16 décembre 2004, les principes généraux pour une modification de la circulation aérienne en Provence et Languedoc ont été présentés par les services civil et militaire de la navigation aérienne (niveaux local et central). Ce dossier de principe devrait être présenté à la prochaine réunion de la CCE.



➤ Nice - Côte d'Azur

Saleya¹

Avis

Par lettre du 15 décembre 2003, le préfet des Alpes-Maritimes a transmis pour avis à l'Autorité le projet de modification de la circulation aérienne en piste 22. La modification porte sur une procédure utilisée moins de 10% du temps.

Lors de leur réunion plénière du 18 décembre 2003, les membres de l'Autorité ont pris connaissance des débats et de l'avis unanimement favorable de la commission consultative de l'environnement, réunie le 9 décembre 2003.

L'Autorité a donné un avis favorable à cette modification sous réserve que :

- « ces modifications soient « portées-à-connaissance » des riverains et des personnes qui seront nouvellement survolés jusqu'à 3 000 mètres, et ne sont pas représentés en CCE,
- « dans les six mois après la mise en service de la procédure, un compte rendu en termes de respect des trajectoires et du nombre de personnes survolées, soit communiqué à la CCE et à l'ACNUSA. ».

Bilan

Le bilan de la mise en service de la procédure Saleya a été adressé à l'Autorité le 22 octobre 2004 : la procédure a été rapidement appropriée par les services du contrôle aérien. Les compagnies n'ont pas signalé de difficultés particulières. Un comité de suivi a été institué pour recueillir les retours d'expériences.

Quelques protestations sont néanmoins apparues de la part d'habitants et d'élus du Cap de Nice, du Cap Ferrat, de Cannes, du Cannet et de Vallauris.

Arrêté de restriction

Par lettre du 8 avril 2004, le chef du service des bases aériennes a transmis pour avis un projet d'arrêté portant restriction d'exploitation. Les membres de l'Autorité ont donné un avis favorable lors de la réunion plénière du 20 avril 2004.

Concernant les inverseurs de poussée, la commission consultative de l'environnement et l'Autorité se sont interrogées sur l'interdiction de leur utilisation notamment au regard des normes internationales et de l'impossibilité de relever aisément les infractions. L'arrêté ne comporte donc plus d'interdiction de l'utilisation des inverseurs de poussée au delà du ralenti.

L'Autorité a cependant préconisé que l'incitation à ne pas les utiliser soit faite par l'introduction d'une recommandation sur un autre support (information aéronautique ou code de bonne conduite).

Inverseurs de poussée

Parallèlement à la préconisation ci-dessus, l'Autorité a demandé que cette plateforme expérimente un dispositif d'alerte des compagnies aériennes afin qu'elles sensibilisent leurs pilotes.

Expérimentation

Le service technique de la navigation aérienne a réalisé des mesures de bruit pour étudier la faisabilité d'une détection acoustique d'utilisation « appuyée » des inverseurs de poussée lors des phases de roulage à l'atterrissage.

Les meilleurs résultats de la détection sont observés dans le cas de la configuration 04, utilisée majoritairement. Cependant, les critères de détection se trouvent pris en défaut lorsque des atterrissages sont opérés sur la piste 04R-22L ou lorsque des décollages en piste 04L-22R masquent les atterrissages.

Résultats

Il ressort qu'un emplacement bien choisi permet de détecter les utilisations des inverseurs de poussée. Un taux de détection de 80% peut être atteint, mais ces détections dépendent fortement de l'utilisation des pistes et des conditions météorologiques.

¹ Il s'agit du nom d'une artère de la ville de Nice.





Suivi

L'Autorité considère que les résultats ci-dessus sont intéressants mais ne peuvent suffire pour prononcer des amendes administratives. Sur les plateformes où l'utilisation « appuyée » des inverseurs de poussée doit être vérifiée, elle recommande l'installation d'un système similaire de détection et des actions d'alerte envers les compagnies afin qu'elles sensibilisent leurs pilotes.

Déplacement des circuits d'attente NIREL et DRAMO

Lors de la réunion plénière du 16 décembre 2004, le directeur de l'aérodrome et les services de la navigation aérienne ont présenté aux membres de l'Autorité le projet de déplacement des circuits d'attente NIREL et DRAMO.

La superficie des zones terrestres nouvellement survolées représente environ 4,5% de la superficie de l'enveloppe actuelle. Par conséquent, cette modification ne relève pas d'une application du décret du 15 juin 2004 relatif à l'enquête publique prévue à l'article L. 22-10 du code de l'aviation civile.

L'Autorité a donné un avis favorable au projet. Parallèlement, elle incite les différents responsables de la navigation aérienne à continuer leur action d'information et, le cas échéant, à se tenir prêts à répondre à toute demande émanant d'une commune dont le territoire sera davantage survolé par la nouvelle enveloppe des trajectoires.

➤ Récapitulatif des recommandations particulières





Aéroports parisiens

Méthode de comptage

L'ACNUSA demande à Aéroports de Paris de réaliser, à partir des données des journées caractéristiques de 2004, un comptage des populations survolées en région parisienne avec les deux méthodes.

Information du public

Afin de garantir le respect de la loi et l'égalité des citoyens, l'ACNUSA demande au gouvernement que, dans les meilleurs délais, un système complet de suivi des trajectoires mis en corrélation avec les niveaux de bruit soit aisément accessible aux riverains des deux plus importants aéroports français.

PEB de Paris - Charles-de-Gaulle

L'ACNUSA demande au ministre chargé de l'aviation civile de s'engager sur le calendrier et les modalités de la révision du plan d'exposition au bruit de Paris - Charles-de-Gaulle.

Bâle - Mulhouse

Mise en place de l'ILS 34

L'Autorité demande que le dossier d'évaluation de l'impact sur l'environnement soit soumis pour consultation aux riverains français et suisses durant le 1^{er} semestre 2005.

Rencontres

48	États-Unis
54	Allemagne
58	Suisse

Afin de connaître les solutions apportées par des aéroports étrangers au problème commun du bruit des avions, l'Autorité effectue régulièrement des déplacements : Belgique et Pays-Bas en 2001, Angleterre et Suisse en 2002, Etats-Unis, Allemagne et Suisse en 2004.

Rapport d'activité
2004



↗ États-Unis

Depuis 20 ans et durant quatre/cinq jours, l’Institut de recherche sur les transports de l’Université de Californie (Berkeley) organise un symposium sur le bruit des avions (élargi, en 2004, aux impacts sur la qualité de l’air). Plus de 300 personnes¹ s’y retrouvent et échangent à partir d’un cas concret, d’une expérience réussie ou non, d’un travail universitaire en cours d’achèvement ou du commentaire pratique d’une réglementation. Gestionnaires d’aéroport, élus, représentants de l’administration, constructeurs d’avions, chercheurs, compagnies aériennes, etc. se plient à la discipline du symposium : 3/4 d’heure de présentation, 1/4 heure de débats avec la salle, et toutes les deux heures, 1/2 heure de pause qui permet notamment de poursuivre les discussions autour d’un café. Fait remarquable pour des Français, tout a toujours commencé et fini à l’heure prévue.

Le symposium du 29 février au 3 mars 2004, intitulé « Environmental Aviation Takes Off », portait en particulier sur l’insertion des aéroports dans leur communauté, l’utilisation du DNL 65dB(A), les efforts pour redéfinir des trajectoires et les derniers développements technologiques. Le 4 mars était consacré à « Airport Air Quality ».

Le dispositif de lutte contre les nuisances sonores et le mode de gestion des aéroports aux Etats-Unis passant pour des modèles auprès de nombreux responsables français et européens², il paraissait important de se rendre compte sur place et de rencontrer des acteurs locaux de cette « réussite ».

Après le symposium, la délégation de l’Autorité s’est rendue sur les plateformes suivantes : Los Angeles, San Francisco, Dallas, Washington, Louisville et Chicago. Grâce à l’aide, aux conseils et aux contacts de Monsieur Kurt Edwards de la Federal Aviation Administration, de Monsieur Jean-Michel Bour, conseiller aux Transports



à l’ambassade de France et de Monsieur Guillaume Faburel, maître de conférences à l’Université de Paris XII, l’accueil fut toujours chaleureux, les discussions sans langue de bois et les visites instructives. Qu’ils en soient remerciés ici ainsi que l’ensemble des personnes rencontrées pour leur temps, leur patience et leur désir d’échanger.

Situation juridique et institutionnelle

Textes fondateurs

Dès la fin des années 1960, plusieurs textes ont été adoptés pour réduire le bruit des avions à la source ou pour définir une politique globale de réduction du bruit autour des aéroports.

Les principaux sont :

- Federal Aviation Regulation³ (FAR, 1969) relative à la limitation des émissions sonores des avions ;
- Federal Noise Abatement Policy (FNAP, 1976) qui précise les responsabilités des différents acteurs (administration fédérale, collectivités locales, gestionnaires d’aéroports, compagnies aériennes, passagers et riverains) et met en œuvre un programme d’actions fédérales ;



- Aviation Safety and Noise Abatement Act (ASNA 1979) dont la FAR 150 constitue le texte d'application en matière de bruit;
- Airport Noise and Capacity Act (ANCA, 1991) qui institue le retrait des avions du chapitre 2 (aviation commerciale seulement) et fixe les conditions à respecter avant de prendre des restrictions d'exploitation. Ces restrictions ne peuvent être envisagées qu'après avoir tout entrepris : gestion efficace des trajectoires, servitudes d'urbanisme, insonorisation, sensibilisation «agressive» des pilotes... Une analyse coût/avantage est la modalité ultime d'arbitrage. Depuis 2000, une nouvelle réglementation serait en cours de rédaction.

Acteurs

La Federal Aviation Administration (FAA) est compétente en matière de bruit aéronautique depuis 1968. L'Environmental Protection Agency (EPA) intervient également dans l'élaboration des textes mais son influence paraît limitée. Par ailleurs, sur les aspects techniques du bruit aéronautique, la coopération entre ces deux administrations ainsi qu'avec la NASA a conduit



à la création en 1993 du Federal Interagency Committee on Aviation Noise (FICAN). Ce comité impulse des recherches, et permet des rencontres entre chercheurs, professionnels de l'aéronautique et collectivités. Le champ d'action et la prédominance de la FAA restent très larges puisqu'elle :

- gère les projets d'analyse d'impact des aéroports,
- définit les modalités et le contenu des plans d'exposition au bruit (NEM / Noise Exposure Map⁴) établis par le gestionnaire sur la base du trafic à 5 ans,
- gère les programmes NCP (Noise Compatibility Program) : 260 sont approuvés depuis 1980 et 80 en cours d'examen,
- met en place des programmes pour aider financièrement les aéroports à entreprendre des actions d'atténuation du bruit aéroportuaire : Airport Improvement Program (AIP) et Passenger Facility Charges (PFCs)⁵.

Les collectivités locales (Etat, « county » ou ville), autorités propriétaires ou non de l'aéroport, ont en charge les aspects d'aménagement du territoire et

d'occupation des sols. Il n'y a pas de règles fédérales sur ce dernier point. Les collectivités locales utilisent le NEM pour gérer l'occupation du sol. Elles peuvent également contribuer financièrement au développement des plateformes et aux actions d'insonorisation.

Les exploitants d'aéroport ont en charge les actions de réduction du bruit : choix des sites, aménagements aéroportuaires, acquisition de terrain et restrictions d'exploitation. Pour mettre en œuvre ces actions et sur la base d'un plan d'investissement agréé par la FAA, certains aéroports collectent la PFCs (taxe de 4,5\$ par passager).

Les compagnies aériennes doivent adapter et moderniser leur flotte, former les pilotes pour minimiser l'impact sonore.

Les passagers et affréteurs aériens contribuent par le biais de la taxe passager sur certains aéroports.

Les riverains doivent s'efforcer d'être compréhensifs vis à vis du bruit et prendre en compte les actions menées pour limiter les impacts du bruit.

1 Les participants viennent principalement des Etats-Unis mais aussi du Canada, d'Australie, d'Angleterre, des Pays-Bas, de Hong-Kong et de France.

2 Voir en particulier la directive 2002/30/CE relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restriction d'exploitation liées au bruit des aéroports de la communauté.

3 Toutes les FAR sont rassemblées dans la section 14 du Code of Federal Rules.

4 Le plan d'exposition au bruit (NEM) comporte trois zones dont les contours correspondent aux valeurs 75, 70 et 65 DNL (Day Night Level Leq). En dehors de la zone 65 dB (A), la FAA considère qu'il y a une totale compatibilité entre l'occupation des terrains et le bruit des avions.

5 Ces aides concernent les aéroports compris dans le National Airport System (NAS) soit environ 530 aéroports commerciaux et 2 800 aéroports d'aviation générale.

► États-Unis

Dans la plupart des cas, les élus sont les seuls à représenter les habitants autour des plateformes et les associations ont peu ou pas de rôle institutionnel. Cependant, l'augmentation des conflits et des procès au sujet de la construction de nouvelle piste ou aérogare fait que les « community groups » sont de plus en plus associés de façon permanente ou ponctuelle sur un projet précis. Ces comités peuvent bénéficier de moyens financiers pour mener des expertises indépendantes (recommandation de la FAA lorsque les projets deviennent par trop conflictuels).

Modèle ?

Même si certains programmes ou plans d'actions peuvent être exportés en France, le contexte diffère radicalement sur les points suivants :

- Les Etats-Unis sont un continent où l'avion est LE moyen pour se déplacer vite et loin. Si le TGV remplit bien ce rôle pour la France et quelques pays limitrophes, il ne permet pas encore d'aller dans la journée du nord de l'Ecosse au sud de l'Espagne pour retrouver sa famille. L'avion reste encore irremplaçable pour le trafic domestique des Etats-Unis comme pour celui de l'Union européenne ;
- A la différence notamment de la France, l'Etat fédéral ne possède que 2 aéroports commerciaux, les autres étant majoritairement la propriété de collectivités locales⁶. Un aéroport n'est donc pas un objet « administré » par quelqu'un à Paris, mais une « propriété collective », ce qui change totalement la relation de l'environnement avec l'aéroport ;
- Aussi et dans une très large majorité, les riverains considèrent que « leur » aéroport et plus généralement l'activité de transport aérien sont surtout des sources d'emplois, d'essor économique et de progrès pour leur communauté et leur région.

Concertation

Au sein d'un comité exécutif « paritaire », la gestion d'un aéroport est largement partagée entre l'exploitant, les collectivités propriétaires qui désignent un représentant et des professionnels (contrôleur, pilote, représentant de compagnie, représentant de la FAA). Le plus souvent ce comité se réunit tous les mois, l'ordre du jour peut porter sur la situation économique de la plateforme, les informations données au public, l'avancée du programme d'insonorisation, le rachat d'habitation, l'utilisation des pistes, les procédures aériennes de nuit, etc.

La concertation se pratique également « au quotidien » car l'implication du gestionnaire de l'aéroport, mais aussi des élus, est partout aussi réelle et incontestable que dans les deux exemples suivants.

Dallas/Fort Worth est la propriété des 2 villes, de 2 « counties » et de 4 autres municipalités. Avec 7 pistes, il représente la plus grande capacité future au monde et les plus petits délais de retard aux Etats-Unis⁷. Outre une réunion mensuelle du comité ad hoc, les deux personnes en charge du « Noise Compatibility » et du « Noise Planner » ont au moins chaque semaine un contact avec un élu ou un agent des services municipaux des 12 communes concernées par les programmes de gestion du sol ou d'isolation phonique. Grâce à ces contacts répétés (réunion de travail, information sur les mesures de bruit, etc.) élus et services sont capables de répondre aux questions de leurs concitoyens. En 1995, l'opérateur avait reçu 558 plaintes, ce chiffre est monté jusqu'à 3 421 au milieu de 1997, il est redescendu à 208 en 2003 alors que le trafic a augmenté de 10% depuis la mise en place de procédures à moindre bruit...

Chicago O'Hare, propriété de la ville de Chicago, était en 2004 le 1^{er} aéroport mondial en termes de mouvements et le 2^{ème} en termes de passagers. Il a également le programme d'insonorisation le plus important au monde : 82 écoles isolées pour 203,8M\$, 21 écoles reconstruites pour 39,4M\$ et 157M\$ pour les logements de 4 700 familles⁸. Mise en place en 1996, la « O'Hare Noise Compatibility Commission » réunit tous les mois, sous la présidence de Mme Arlene J. Mulder (maire d'Arlington Heights), les 22 maires et les 13 responsables de district scolaire, des représentants des compagnies aériennes, de la FAA, des pilotes et des services techniques de l'aéroport. La commission s'est scindée en comités techniques dont deux qui traitent en particulier des nouvelles trajectoires la nuit et du renouvellement des flottes.

Le comité en charge de l'affectation des fonds d'insonorisation, réuni le vendredi 12 mars de 8 à 10 heures, avait à son ordre du jour :

- le rapport annuel avec en particulier le bilan financier 2003, les résultats des mesures de bruit (trois stations par école), l'analyse des plaintes, les statistiques sur l'utilisation des trajectoires à moindre

bruit la nuit de 22 heures à 7 heures, etc.

- le compte-rendu du symposium organisé par l'Université de Californie,
- l'agenda des actions à venir (stations à installer, bus d'informations,...),
- les programmes 2004 d'isolation des écoles et des habitations.

Comme d'habitude, les débats se sont déroulés en public et les différents points ou motions ont été adoptés par appel des membres qui étaient personnellement présents.

Information du public

La multiplication depuis 10 ans des sites Internet est l'aspect le plus immédiat de cette volonté d'information. Ces sites présentent le plus souvent les travaux du comité exécutif, les résultats du système de monitorage, les questions les plus fréquentes, le nombre et l'objet des plaintes, les vols les plus bruyants du trimestre précédent ainsi qu'une visualisation du trafic.

Sur cette dernière information, les avis sont partagés : les responsables « bruit » de Dallas/Fort Worth préfèrent le contact direct, les explications orales et la fourniture de documents commentés au riverain qui se pose des questions ou se plaint.

A contrario, le site Internet de San Francisco International Airport⁹ donne les traces radar avec un délai de 10 minutes ; la carte peut être centrée sur l'adresse personnelle et pour chaque avion sélectionné apparaissent en particulier les mentions suivantes : départ ou arrivée, heure, piste, compagnies, numéro de vol, type d'avion, destination, altitude et vitesse.



En termes d'information, les règles réellement mises en œuvre par son gestionnaire sont simples : ouvrir son bureau, donner le plus d'informations possibles sans se cacher derrière les termes techniques, travailler avec les responsables élus des communautés. Il utilise aussi comme moyens privilégiés d'information et de communication :

- un numéro d'appel gratuit pour déposer une plainte, et la publication du relevé mensuel des plaintes écrites ou téléphoniques,
- le rapport mensuel du directeur de l'aéroport au « Community Noise Roundtable » qui comporte en particulier les relevés sur les 27 stations de mesure du bruit, les manquements par compagnie au « Fly Quiet Program », l'utilisation des pistes la nuit de 1 heure à 6 heures,
- l'ouverture au public de la réunion mensuelle de ce même comité (tous les premiers mercredis du mois).

NCP / Plan de gêne sonore / Insonorisation

A l'intérieur de la zone DNL 65 dB(A), le gestionnaire de l'aéroport peut préparer le programme de compatibilité du bruit (NCP) qui servira également à solliciter des aides auprès de la FAA.

⁶ Certains sont la propriété de personnes ou sociétés privées.

⁷ Il est le 3^{ème} aéroport en termes de mouvements et le 6^{ème} en termes de passagers.

⁸ Cela n'empêche pas les coalitions de communes et d'associations de riverains de s'opposer au projet de réorientation des pistes existantes et de construction de nouvelles pistes.

⁹ Propriété de la ville, 11^{ème} aéroport américain et 19^{ème} mondial en termes de passagers ; des mouvements d'écologistes s'opposent à la construction de nouvelles pistes sur la baie et demandent un débat sur l'aménagement aéroportuaire en Californie.

► États-Unis

Les objectifs du NCP sont :

- améliorer l'utilisation des terrains et permettre aux collectivités de prendre en compte les contraintes aéroportuaires,
- favoriser la concertation pour bâtir un plan de réduction des nuisances sonores,
- travailler en parallèle les procédures opérationnelles et l'occupation du sol pour contenir la zone 75DNL dans les limites de l'emprise aéroportuaire.

A Los Angeles¹⁰ par exemple, le programme d'atténuation approuvé en mars 2001 est prévu pour durer 7 ans. Il concerne les zones à l'intérieur du Community Noise Equivalent Level 65 dB¹¹. Le nombre d'unités éligibles s'élève à 9 000 ; en sont exclus les bâtiments à l'extérieur du 65 CNEL (aucune marge possible), ceux dont le niveau de bruit est déjà de 45 dB CNEL à l'intérieur du bâtiment, ceux dont le propriétaire a reçu une compensation suite à une procédure contre l'aéroport (sauf à redonner cette compensation à l'aéroport).

Le programme utilise toute la gamme des améliorations possibles tant au sol que dans les airs :

- l'acquisition de bâtiment et de terrains, la démolition pour créer des espaces verts, la construction de bâtiments de services ou commerciaux comme zone tampon,
- un programme d'achat et de relogement résidentiel basé sur le volontariat,
- un programme (sans aucun frais pour le bénéficiaire) d'isolation phonique pour les bâtiments y compris publics et les logements. L'intervention dans un logement se fait en 4 jours sans déménagement de l'occupant (changement de fenêtres et de portes, interventions sur les cheminées, toiture et la ventilation, etc.),
- l'extension du système de mesure du bruit,
- la mise en œuvre d'un système de pistes préférentielles et des modifications de procédures d'arrivée et de départ.

L'aéroport étudie depuis la fin de l'été 2004, la mise en place de restrictions d'exploitation selon la procédure Part 161 avec notamment l'interdiction de départ de minuit à 6 heures 30 et la possibilité de donner des amendes. Cette étude comprendra cinq dossiers d'analyse : bruit (par vol et DNL/CNEL), utilisation de l'espace aérien, aspect réglementaire, coût / avantage économique et impacts environnementaux. Elle devrait durer de 3 à 5 ans.

Procédures

La modification de procédure ou de trajectoire est le résultat d'un travail conjoint des contrôleurs, des pilotes et des « community groups ».

A Louisville, une expérimentation de la descente continue est menée par United Parcel Service of America, le Massachussets Institut of Technologie, l'université de Cambridge, la FAA, la National Aeronautics and Space Administration et Boeing. La descente continue commence à 70 km et 11 000 pieds avec un angle de 5,2 % en gardant un minimum de puissance des moteurs. Les tests avec deux Boeing 767 se sont déroulés durant 10 nuits de 0 à 5 heures et n'ont concerné que 126 vols. Le bruit a diminué entre 4 et 6 dB et l'économie de kérosène peut atteindre 200 litres par atterrissage.

Cette procédure de descente continue pour la nuit est en cours de certification par la FAA.

A Ronald Reagan Washington National Airport, les mesures prises la nuit (de 21 heures 59 à 7 heures) sont fondées sur le strict respect de normes de bruit à ne pas dépasser par type et modèles d'avion. Les infractions sont relevées et les compagnies payent une pénalité pouvant aller jusqu'à 5 000\$ chacune. Une procédure de décollage avec réduction de la poussée à 1 500 pieds est fortement recommandée aux pilotes.

Quelques enseignements

Certes les Etats-Unis ont été confrontés au problème du bruit dès 1968 et le contexte diffère de celui de la France, mais certaines pratiques sont riches d'enseignements et pourraient aisément être mises en oeuvre.

Transparence de l'information, réunions mensuelles, débats ouverts au public, contacts fréquents avec les élus et les services des collectivités, conduisent à une meilleure connaissance mutuelle.

La concertation se construit au quotidien sur des solutions pragmatiques et progressives notamment pour l'interdiction de certains types d'avion à certaines heures.



En cas de conflits avec des associations et/ou des coalitions, la mise à disposition de financement pour qu'elles mènent des expertises indépendantes est également un facteur d'apaisement. Ces expertises peuvent porter sur la situation sonore d'une plateforme, la modification de trajectoire, les effets du bruit sur la santé ou sur la politique d'aménagement d'un Etat (nombre d'aéroports, autres moyens de transport, etc.).

Les cartographies de bruit (c'est-à-dire la possibilité de mener des actions d'insonorisation ou de rachat) strictement limitées au DNL 65, sont donc moins étendues que celles avec le Lden 55. Cependant, elles ont été établies quand les avions du chapitre 2 étaient majoritaires et elles n'ont pas été révisées depuis afin de ne pas réduire les zones impactées.

Enfin, une fois la cartographie établie, les moyens financiers sont dégagés (taxe par passager) pour traiter rapidement les logements et les bâtiments publics concernés.



10 Propriété de la ville, l'aéroport est le 3^{ème} en termes de fret, le 4^{ème} en mouvements et le 5^{ème} en passagers ; une coalition de communes s'est constituée contre la construction de nouvelles pistes.

11 CNEL : cet indice également reconnu par la FAA est équivalent au DNL.

➤ Allemagne

L'Autorité s'est rendue à Cologne et Francfort afin d'avoir un aperçu de la gestion des nuisances sonores aéroportuaires sur ces plateformes.

Cadre réglementaire

La gestion du bruit aéroportuaire dépend principalement du niveau fédéral.

Concertation

En 1971, le Bundestag ratifie une loi bruit afin de limiter les nuisances sonores, notamment dues au bruit des avions : des instances de concertation se mettent alors en place à différents niveaux.

Les Länderns reçoivent des compétences permettant de gérer ce type de dossiers et créent les « Fluglärmkommissions », chargées du bruit des avions et rassemblant différents partenaires (compagnies, aéroports, communes...). Leur mission est de conseiller les instances officielles. Elles existent dans chaque ville où une plateforme aéroportuaire est installée.

Les premières Bürgerinitiatives, associations citoyennes locales ou fédérales non officielles voient également le jour à ce moment-là.

Aide aux riverains

La révision de la loi de 1971 est en attente de ratification par le Bundesrat, le Bundestag l'ayant déjà adoptée.

Cette loi révisée propose l'adoption du Leqday (65dB(A)) et du Leqnacht (55dB(A)) pour déterminer le déclenchement de l'aide à l'insonorisation. Elle préconise aussi, dans certains cas, une indemnisation des riverains.

Le financement de ce programme ainsi que les valeurs retenues sont au cœur des débats ; le contexte politique actuel (le Bundesrat bloque les projets de loi émanant du Bundestag) n'aide pas à l'adoption rapide de cette loi.

Cologne

Les 16 et le 17 novembre, l'Autorité a rencontré des représentants de :

- UPS (United Parcel Service of America),
- Köln - Bonn Airport,
- l'association Lärmschutzmengenschaft - Flughafen Köln.

Activités

Avec trois pistes, l'aéroport est actuellement :

- en pleine expansion, le trafic passager ayant augmenté de 43% en 2003 (soit 7 840 000 passagers),
- le deuxième aéroport allemand sur le plan du fret.

Depuis 1986, UPS organise son « hub » européen sur cet aéroport : 1 700 employés traitent 60 000 colis par heure de 23 heures à 3 heures. Un nouveau hall de traitement est en cours de construction afin de passer de 110 000 à 135 000 puis à 165 000 colis par heure. La première phase d'expansion devrait être opérationnelle fin juin 2005.

La capacité des aéronefs a été augmentée afin de limiter les vols de nuit qui sont passés de 41 000 vols en 1987 à 36 376 en 2003. Plus de 20% des mouvements ont lieu entre 22 heures et 6 heures. Ce trafic de nuit a notamment augmenté après l'implantation de low-cost (Germanwings, Hapag-Lloyd Express, etc.).

Gestion des nuisances sonores

C'est le gestionnaire de la plateforme qui effectue les mesures de bruit, établit la cartographie du bruit et gère le programme d'aide à l'insonorisation. En bénéficiant :

- les riverains qui subissent plus de 6 fois par nuit des nuisances supérieures à 75 dB(A),
- les habitants des communes situées sous la piste d'atterrissement (environ 200 000 personnes).

Il n'existe ni taxes dédiées à l'aide à l'insonorisation, ni possibilité de sanctionner les compagnies. L'aéroport gère environ 1 000 plaintes par an, dont 20% concernent les vols de nuit.

Les associations sont mobilisées sur la question des vols de nuit et souhaitent l'élargissement des contours ouvrant droit à l'insonorisation ; elles réclament une aide à partir de 7 survols supérieurs à 70 dB(A). Pour se faire entendre, elles ont intenté des actions en justice auprès des cours fédérales constitutionnelles, sans succès jusqu'à présent. Le manque d'interlocuteurs privilégiés au niveau institutionnel constitue leur problème majeur.



Francfort

Les 17 et 18 novembre, l'ACNUSA a rencontré des représentants :

- du forum de dialogue régional (regionales dialogforum),
- des associations « Buendnis der Buergerinitiative », « Zukunft Rhein-Main » et de l'UECNA (union européenne contre les nuisances des avions),
- de la fluglärmkommission de Francfort,
- de la ville de Raunheim (une des agglomérations les plus touchées par le bruit de l'aéroport),
- du HMWVL (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesplanung / ministère de la région Hesse pour les transports),
- de l'aéroport de Francfort,
- de la Lufthansa.

Restrictions d'exploitation

L'aéroport, géré par la société Fraport, compte actuellement deux pistes pour un trafic de passagers s'élevant à 48 351 664 en 2003. En 2002, le nombre de vols de nuit étaient d'environ 140.

Des restrictions très limitées existent :

- créneaux horaires restrictifs (interdiction des arrivées pour certaines compagnies entre 1 heure et 4 heures),
- quotas de bruit, sans engagement de diminution de la part des compagnies,
- interdiction des chapitres 2,
- limitation de l'utilisation de certaines trajectoires entre 22 heures et 7 heures pour les avions les plus lourds.

➤ Allemagne

La procédure de descente continue ainsi que la réduction des clapets d'ouverture des ailes à l'atterrissement sont actuellement à l'essai pour une mise en service prévue début 2005.

En outre, le décalage du seuil de piste à l'atterrissement, très controversé par les pilotes et les compagnies, fait actuellement l'objet de discussions avec les associations de riverains.

Gestion des nuisances sonores

Vingt-huit stations de mesure de bruit, dont deux mobiles sont installées : la Fraport en gère 26, le Länd 2. Leur nombre et leurs emplacements sont contestés par les riverains. La plateforme reçoit 1,4 million de plaintes par an (ce qui représente environ 6 plaintes par décollage).

L'aéroport gère également un programme d'aide à l'insonorisation¹ engageant 76 millions d'euros, collectés grâce aux taxes bruit calculées selon plusieurs critères :

- le bruit mesuré au décollage,
- le poids de l'appareil, surtout pour les vols de nuit,
- le nombre de mouvements.

En partenariat avec des universitaires et des industriels, la Lufthansa finance des programmes de recherche qui concernent :

- la réduction du bruit « externe » des appareils (ailes, clapets... avec un potentiel de diminution du bruit de 2 à 3 dB dans les 5 ans, de 5 à 6 dB dans les 5 à 10 ans, de 10 à 12 dB dans les 15 à 20 ans),
- la diminution du bruit du moteur et de la cellule de l'avion à l'atterrissement et au décollage,
- l'élaboration de procédures d'atterrissement à moindre bruit.

Selon le responsable de ces programmes, le potentiel de réduction du bruit des avions est encore important, il s'agit avant tout d'une question de financement. Pour atteindre



une baisse de 10 dB (A), il faudrait que le critère de construction de l'avion soit le bruit, ce qui diminuerait celui-ci par deux.

Médiation officielle

La Fluglärmkommission de Francfort a été créée en 1966 : elle bénéficie d'un mandat légal de conseil auprès des autorités aéroportuaires et représente toutes les villes proches de l'aéroport. La commission travaille sur des solutions permettant d'optimiser les procédures d'approche et de départ et d'améliorer l'utilisation des pistes existantes. Elle propose, entre autres :

- le décalage du seuil de piste à l'atterrissement,
- le relèvement de la valeur de l'angle de l'ILS de 5,2% à 5,6% en période de beau temps.

La commission a également lancé une réflexion sur la redistribution des nuisances sonores (répartition plutôt que concentration).

Suite au projet d'extension de la plateforme, un forum de dialogue « regionales dialogforum flughafen Frankfurt » a été créé à l'initiative du Länd de Hesse en 1998. Financé par Fraport et le Länd, un comité d'experts (trois experts principaux, 130 impliqués au total) a mené une médiation afin de résoudre les tensions suscitées par le projet d'élargissement ouest de l'aéroport (ouverture d'une nouvelle piste d'atterrissement nord-ouest qui devrait être inaugurée en 2009/2010 et augmenter de 50% le nombre de mouvements quotidiens).



En 2000, un accord ratifiant l'interdiction des vols de nuit au cas où une nouvelle piste serait mise en service a été conclu entre les différentes parties concernées (riverains, élus, compagnies aériennes, aéroport).

Depuis, le forum est toujours actif ; il réunit une fois par mois trente-six institutions de tous horizons : associations, gestionnaire, compagnies, élus, scientifiques (pour moitié favorable à l'extension de la plateforme et pour moitié contre). Il veille à l'application des décisions prises lors de la médiation, émet des propositions afin de réduire les nuisances sonores autour de l'aéroport et s'assure de l'information des riverains.

Le forum met d'ailleurs à leur disposition via Internet des cartes recensant les niveaux de bruit par quartiers. La visualisation des vols corrélés avec les niveaux de bruit sera bientôt disponible avec un différé de trente minutes.

Depuis 2000, chaque partie en présence tente de faire valoir au mieux ses intérêts et de revenir sur les décisions prises lors de la médiation (interdiction des vols de nuit en cas de nouvelle piste). Ainsi, les pressions pour transformer cette interdiction en simple restriction – de 23 heures à 5 heures – sont très fortes et les responsables du forum réfléchissent à une possible interdiction progressive.

Contestation

Les « Bürgerinitiatives », ou associations de citoyens sont très fortement mobilisées depuis le lancement du projet d'extension de la plateforme, beaucoup s'étant créées à ce moment-là.

Elles concentrent leur action aux niveaux politique et juridique et travaillent en étroite collaboration avec les communes concernées. Elles contestent les points de mesure installés par la Fraport car ceux-ci sont situés uniquement autour des pistes, et non dans les zones d'habitation ; elles financent donc elles-mêmes des campagnes de mesure.

Selon les associations, les programmes d'aide à l'insonorisation ne touchent pas assez de riverains et les arguments économiques légitimant l'extension de la plateforme ne sont pas justifiés : la majorité des emplois créés sont peu rémunérés et ne bénéficient pas directement aux riverains.

Enfin, il convient de remarquer qu'associations et services officiels emploient des indicateurs différents sous les appellations Leq3 et Leq4. Ces indicateurs ne sont pas directement comparables entre eux, ni avec le Lden ou avec le Lden. La généralisation du Lden (directive 2002/49) en complément ou en substitution devrait pallier cette difficulté.

¹ 17 500 logements sont concernés.

➤ Suisse

A Zurich¹, les 18 et 19 novembre, l'Autorité a rencontré des représentants :

- des associations « Flugschneise Süd », « Zurich-Nord gegen fluglärm », « Fluglärmenschutz »,
- de l'aéroport : le responsable du service bruit et relations avec les riverains,
- d'EMPA (laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche, chargé de la cartographie du bruit).

Gestion

En 2001, l'exploitation de l'aéroport a été concédée pour cinquante ans à la société Unique. Ce gestionnaire a l'obligation d'assurer le fonctionnement du trafic aérien public à Zurich, mais gère également le programme d'aide à l'insonorisation et le système de surveillance des trajectoires et du bruit (constitué de 10 stations de mesure).

Des restrictions d'exploitation sont en vigueur sur l'aéroport :

- interdiction des vols entre 0 heure 30 et 6 heures, sauf raisons sanitaires ou de sécurité,
- interdiction des charters entre 22 heures 30 et 6 heures.

Aucun système de sanctions n'existe actuellement ; en cas de non-respect des trajectoires de départ, le pilote est informé par courrier et doit fournir une explication aux responsables du contrôle.

Differentes taxes permettent de collecter 35 millions d'euros par an destinés à la lutte contre le bruit. En ce qui concerne l'aide à l'insonorisation, un programme de 200 millions d'euros est en cours ; si l'indemnisation liée aux changements de trajectoires (voir ci-dessous) est finalisée, son financement s'élèverait à 1 milliard d'euros.

¹ 16 976 860 passagers en 2003.



Partage des nuisances

L'aéroport compte trois pistes, il a été aménagé dans un terrain encaissé et entouré de collines sur les trois côtés, pratiquement plat du côté nord. En raison de ces conditions géographiques, les approches s'effectuaient par le nord depuis des décennies.

Depuis le milieu des années 70, les communes allemandes qui se trouvaient au nord de l'aéroport demandaient une réduction des vols d'approche empruntant l'espace aérien sud de l'Allemagne.

L'arrangement administratif conclu en 1984 sur les modalités d'approche n'a pas réussi à résoudre le problème et à instaurer une répartition équitable des nuisances. De longues années de négociations ont débouché sur un accord international qui limitait le nombre d'approches par le territoire allemand et réglait la délégation des services du contrôle aérien à la Suisse contre indemnisation.



Changement des procédures

Suite à l'échec de l'accord devant les chambres fédérales en mars 2003, l'Allemagne a réagi immédiatement en décrétant des mesures unilatérales qui limitent les approches par son territoire le matin et le soir. La Suisse a fait appel de la décision auprès de la Commission européenne qui a rejeté sa demande en décembre 2003.

L'aéroport a donc sollicité de la Confédération l'autorisation d'exécuter des approches par le sud et d'augmenter celles par l'est.

La requête a suscité des dizaines de milliers de recours et de nombreuses manifestations. Les riverains de l'est ont subi davantage de nuisances sonores et l'introduction des approches par le sud a touché de nouvelles zones dont la population n'avait jamais été exposée au bruit des avions jusque-là.

100 000 à 200 000 personnes seraient gravement touchées par le bruit, un million seraient concernées. Les plaintes, gérées par Unique, ont considérablement augmenté depuis les modifications de procédures (l'aéroport reçoit désormais 10 000 plaintes par an, contre 600 à 700 auparavant).

Médiation et concertation

Une procédure de médiation (avec la Confédération et le canton de Zurich, lancée en septembre 2003) a échoué lors de sa phase préparatoire en juillet 2004. Le dossier, extrêmement complexe, va désormais être géré au niveau fédéral.

L'EMPA préconise l'élaboration d'une cartographie basée sur le calcul et non sur la mesure.

Les associations, très organisées, ont le sentiment d'avoir été trahies par le pouvoir politique et l'aéroport. Elles revendentiquent, selon leur localisation géographique :

- une pause nocturne de 9 heures,
- un plafonnement des mouvements à 250 000,
- une concentration des nuisances plutôt que la dispersion (riverains du sud),
- une dispersion (riverains du nord, de l'est et de l'ouest),
- une suppression des approches par le sud (20 fois plus de personnes seraient survolées au sud qu'au nord) et une répartition des vols au nord, voire sur d'autres parties du territoire,
- un maintien du système de pistes actuel (refus d'un éventuel projet de nouvelle piste).

Elles demandent également une réflexion réelle sur la configuration et le rôle de l'aéroport. Les associations s'interrogent sur la nécessité d'une plateforme internationale en Suisse, considérant que la majorité des passagers sont en transit et n'apportent aucune plus-value économique à la ville.

Enfin, elles dénoncent une cartographie du bruit basée sur des calculs et non des mesures, ainsi qu'une procédure d'aide à l'insonorisation quasiment absente.



62

Bilan chiffré

66

Recouvrement et
contentieux

67

Animation du réseau

Amendes administratives

Rapport d'activité
2004

→ Bilan chiffré

Décisions prises

Sur propositions de la Commission Nationale de Prévention des Nuisances (CNPN), l'Autorité a pris 248 décisions, donnant lieu à 33 relaxes et à 215 amendes pour un montant de 2 044 800 €¹.

Ces décisions correspondent pour :

- 10,5% au reliquat des infractions commises en 2002,
- 82% à des infractions commises en 2003,
- 7,5% à des infractions commises en 2004.

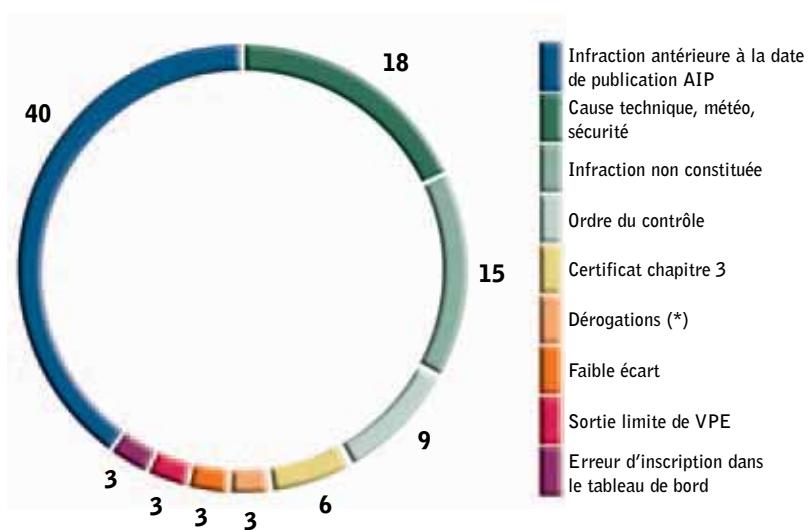
Répartition par plateforme

Plateforme	Nombre de décisions
Paris - Charles-de-Gaulle	163
Paris - Orly	58
Lyon - Saint-Exupéry	13
Beauvais - Tillé	7
Paris - Le Bourget	4
Bâle - Mulhouse	1
Nice - Côte d'Azur	1
Toulouse - Blagnac	1
Total	248

Répartition par type d'infraction

Infraction	Nombre de décisions
Non respect du créneau horaire d'arrivée	6
Arrivée nocturne Ch.3 bruyant	13
Arrivée nocturne Ch.3+ bruyant (+ diurne pour CDG)	9
Non respect du créneau horaire de départ	7
Départ nocturne Ch.3 bruyant	20
Départ nocturne Ch.3+ bruyant (+ diurne pour CDG)	17
Déviation	37
VPE - arrivée	3
VPE - départ	116
Utilisation nocturne procédure OMAKO-MOSUD	1
Quota de bruit Ch.2 et Ch.3	19
Total	248

Causes de relaxe ou exonération (en %)



(*) Dérogations accordées par la direction des transports aériens de la DGAC ou de droit s'agissant de vols gouvernementaux ou sanitaires.

1 Chiffres arrêtés au 30 novembre 2004.

Il n'a pas été statué sur 27 dossiers concernant une compagnie qui avait cessé toute activité à la date de la décision de l'Autorité. Deux dossiers d'infraction pour une même compagnie ont été annulés suite à la présentation de certificats prouvant la classification acoustique de l'avion.

La liste complète des décisions prises collégialement par les membres de l'Autorité depuis sa création est disponible sur le site Internet www.acnusa.fr à la rubrique « sanctions / sanctions prononcées ».

Dossiers d'infraction reçus

Les agents verbalisateurs ont adressé 792 dossiers d'infraction. Au 31 décembre 2004, la répartition par plateforme est la suivante :

Plateforme	Nombre de dossiers d'infraction
Paris - Charles-de-Gaulle	641
Lyon - Saint-Exupéry	70
Paris - Orly	37
Toulouse - Blagnac	25
Bâle - Mulhouse	9
Nice - Côte d'Azur	7
Paris - Le Bourget	2
Beauvais - Tillé	1
Total	792

Concernant les évolutions réglementaires, il convient de noter que :

- l'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Lyon - Saint-Exupéry est entré en vigueur au 1^{er} novembre 2003,
- l'arrêté du 10 septembre 2003 a fixé la date d'effet sur l'aérodrome de Bâle - Mulhouse au 1^{er} janvier 2004,
- deux arrêtés du 6 novembre 2003 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au

décollage ou à l'atterrissement et l'interdiction entre 0 heure et 5 heures des décollages d'aéronefs non programmés pendant ladite période horaire sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle sont entrés en vigueur pour la saison aéronautique « été 2004 ». Ils ont eu pour conséquence de multiplier par 4 les infractions de cette année,

- le nouvel arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nice - Côte d'Azur est entré en vigueur le 19 juin 2004.

Répartition des infractions par nature

Non respect du créneau horaire d'arrivée	4
Arrivée Ch.3 bruyant (entre 23 heures 30 et 6 heures 15)	12
Arrivée Ch.3+bruyant (idem + entre 6 heures 15 et 23 heures 30 à CDG)	61
Non respect du créneau horaire de départ	4
Départ Ch.3 bruyant (entre 23 heures 15 et 6 heures)	20
Départ Ch.3+ bruyant (idem + entre 6 heures et 23 heures 15 à CDG)	43
Déviation	7
VPE - arrivée	0
VPE - départ	92
Utilisation procédure OMAKO-MOSUD (entre 22h20 et 7 heures)	1
Arrivée Ch.2	4
Départ Ch.2	3
Dépassement du seuil de bruit à l'arrivée (99 EPNdB)	5
Dépassement du seuil de bruit au départ (104,5 EPNdB)	21
Décollage non programmé entre 0 et 5 heures	510
Essai moteur nocturne	1
Quota de bruit Ch.3	10
Total	798*

(*) 4 dossiers relatifs à des dépassements de quotas de bruit sur Paris - Charles-de-Gaulle concernent, non pas 4, mais 10 infractions : 792 dossiers = 798 infractions.

► Bilan chiffré

Compte tenu des difficultés rencontrées dans le relevé des infractions relatives à l'utilisation des inverseurs de poussée, l'Autorité a proposé en 2003 qu'une expérimentation soit réalisée sur Nice - Côte d'Azur. L'installation de stations de mesure du bruit à proximité de la piste a permis de relever le bruit caractéristique des inverseurs de poussée utilisés au-delà du ralenti. Les conditions météo étant connues, une alerte est adressée à la compagnie afin qu'elle s'explique.

Sur les autres plateformes où l'utilisation « appuyée » des inverseurs de poussée doit être vérifiée, l'Autorité recommande l'installation d'un système similaire de détection et des actions envers les compagnies afin qu'elles sensibilisent leurs pilotes.

► Evolution sur quatre ans

Après un fléchissement en 2002, dû notamment au retrait des avions du chapitre 2, l'entrée en vigueur progressive des restrictions d'exploitation concernant certains avions du chapitre 3 a contribué, dans un premier temps, à rétablir le nombre des manquements faisant l'objet d'un procès-verbal au niveau de 2001, et dans un second temps, à accroître considérablement le nombre d'infractions (environ 123% d'augmentation entre 2003 et 2004).

Il faut en outre rappeler que les chiffres de 2004 sont provisoires, des dossiers parviendront à l'Autorité jusqu'en avril 2005.

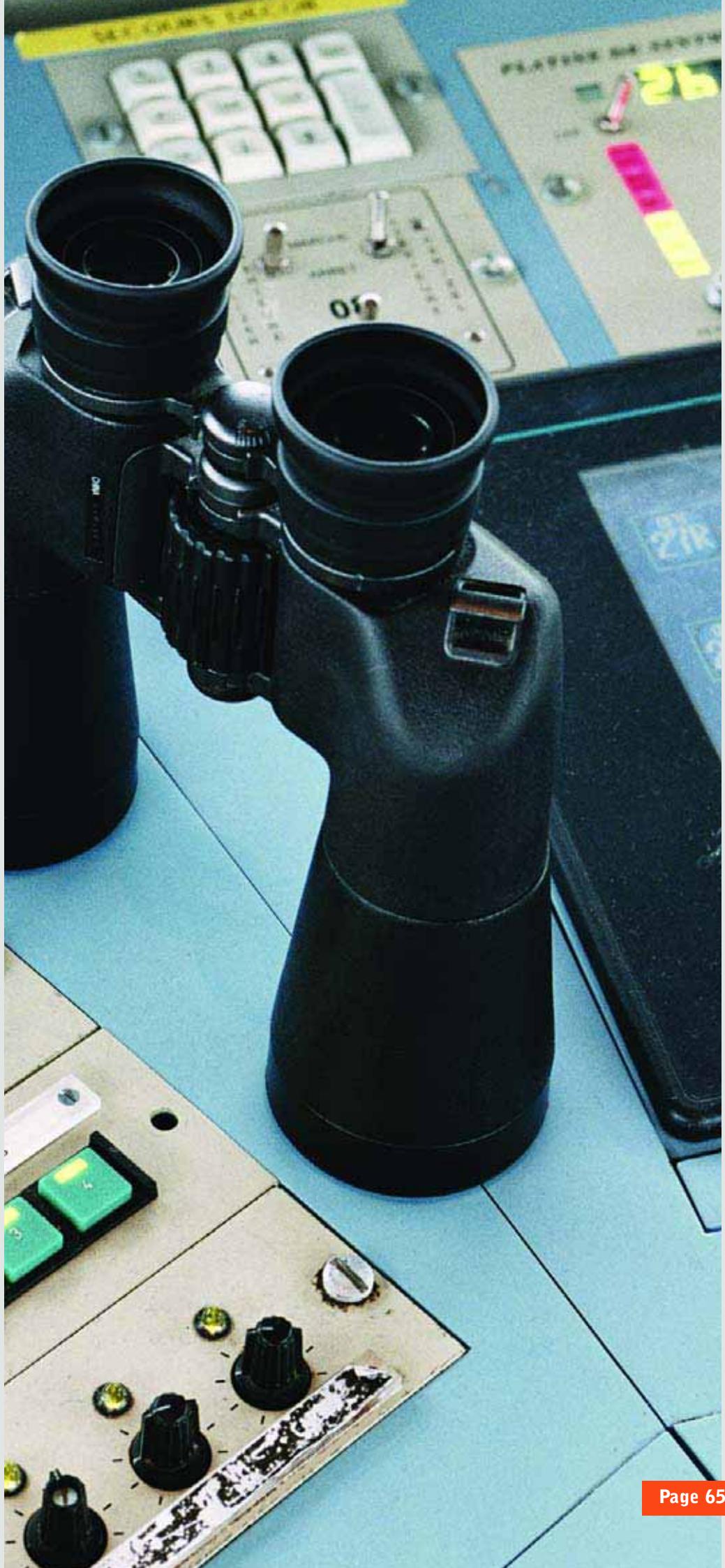
Les délais d'instruction des dossiers, de la date du manquement au prononcé de la décision par l'ACNUSA, sont en nette amélioration : de 15 mois

en moyenne pour les manquements commis en 2000, ce délai a pu être ramené à 11 mois pour les dossiers 2002 - 2003 et il se stabilise à 7 mois environ pour 2004. L'absence, depuis 2002, d'amendes non prononcées pour cause de prescription est la meilleure preuve de cette amélioration.

Plusieurs facteurs ont concouru au raccourcissement des délais :

- sensibilisation des différents acteurs de la procédure, des agents verbalisateurs à l'Autorité en passant par les rapporteurs et les membres de la CNPN,
- mise en œuvre des conclusions du groupe de travail sur l'amélioration du dispositif,
- modes et procédures internes mis en place plus pertinents,
- moyens supplémentaires dans certains cas .

Répartition par année, à la date de l'infraction	2001	2002	2003	2004	TOTAL
ADP (CDG, Orly, Le Bourget)	194	156	258	680	1288
DAC centre est (Lyon - Saint-Exupéry)	5	1	11	70	87
DAC sud (Toulouse - Blagnac)	5	0	1	25	31
DAC sud est (Nice - Côte d'Azur)	3	3	1	7	14
DAC nord (Beauvais - Tillé)	0	8	9	1	18
DAC nord est (Bâle - Mulhouse)	0	0	0	9	9
Total	207	168	280	792	1447



➤ Recouvrement et contentieux

Il convient de noter que la Trésorerie générale des créances spéciales du Trésor, service en charge du recouvrement des amendes, évalue leur encaissement en fonction de l'année à laquelle ses services prennent en charge le titre de recette, sans faire référence à la date du manquement. Au 31 décembre 2004, la situation communiquée (en euros) par la Trésorerie est la suivante :

Exercice	Titre de recette émis	Reste à recouvrer	Apurement (en %)
2000	314 045	21 343	93,2%
2001	1 943 877	266 786	86,2%
2002	2 285 221	209 998	90,8%
2003	1 291 226	348 198	73,0%
2004	2 044 800	751 910	63,3%
Total	7 859 169	1 598 235	79,7%

Le pourcentage d'apurement doit toutefois être apprécié en gardant à l'esprit le nombre de dossiers auquel il se rapporte. Ainsi les chiffres de l'année 2000, période d'installation de l'Autorité, ne concernent que 43 dossiers d'infractions traités alors qu'il y en eu 164 pris en charge par la Trésorerie en 2001, 247 en 2002, 193 en 2003 et 215 en 2004.

L'Autorité collabore étroitement avec les services de la Trésorerie, la direction des transports aériens et la Commission Nationale de Prévention des Nuisances pour des échanges d'information et des rappels fermes de leurs obligations aux compagnies aériennes.

➤ Pouvoir d'immobilisation

L'effectivité des sanctions et le caractère dissuasif de celles-ci pourraient être davantage renforcés par le pouvoir d'immobilisation des aéronefs des compagnies aériennes ne s'acquittant pas du montant des amendes prononcées.

Une mesure de ce type est en cours d'examen par le Parlement dans le cadre de la loi de modernisation du secteur aéroportuaire. Elle ajouterait au code de l'aviation civile un article L. 123-4 permettant l'immobilisation d'aéronef en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires ou des redevances de services de navigation aérienne.

➤ RECOMMANDATION 2004

L'ACNUSA demande que soit ajoutée, à l'article L. 227-4 du code de l'aviation civile¹, une disposition calquée sur l'article L. 123-4 et qui pourrait être rédigée ainsi :

- « En cas de non-paiement des amendes administratives prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, l'autorité administrative de l'Etat compétente peut, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant auprès du juge du lieu de l'exécution de la mesure.
- « L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef.
- « L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.
- « Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.
- « Le paiement des sommes dues entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire. ».

→ Animation du réseau

Contentieux

Au cours de l'année 2004, une compagnie aérienne a déposé un recours contentieux contre trois décisions rendues par l'ACNUSA devant la juridiction administrative. Celles-ci concernaient des infractions commises sur l'aérodrome de Paris - Orly en décembre 2002 et janvier 2003 (déviations).

Au total, 23 contentieux, engagés par 10 compagnies, sont en attente de jugement.

Le 8 juillet, un contentieux a été cloturé ; le Tribunal administratif de Cergy-Pontoise a rejeté la requête de la compagnie aérienne AIGLE AZUR TRANSPORTS AERIENS visant à annuler une sanction administrative prononcée par l'Autorité le 26 juin 2002. Les motifs d'annulation de la requête portent sur :

- l'indication des délais et des voies de recours n'est pas prescrite à peine de nullité,
- une erreur matérielle relative à l'indicatif de l'aéronef, corrigée

par la suite sans changement de la mention « absence de toute modification », n'est pas de nature à entacher d'irrégularité substantielle la décision dès lors que l'infraction est établie par l'enregistrement radar.

La compagnie n'a pas fait appel de ce jugement.

Par ailleurs, 5 demandes de révision de sanctions prononcées ont été adressées à l'Autorité. Seuls deux cas ont abouti à l'abandon des poursuites :

- dans le premier cas, la compagnie a présenté une autorisation de survol accordée par l'Etat-major de l'Armée de l'Air,
- pour le second, il s'agissait d'une erreur concernant l'immatriculation de l'appareil incriminé.

¹ Ou bien dans un article L. 227-4-1 à créer.

Comme chaque année, l'Autorité a réuni les différents partenaires actifs dans la procédure des sanctions administratives afin de :

- dresser le bilan de l'année passée plateforme par plateforme,
- relever les avancées issues des conclusions du groupe de travail « Amélioration du dispositif des amendes administratives » qui s'est tenu en 2003 (réflexions sur la base de données à la disposition du verbalisateur, sur la rédaction d'un procès-verbal type de manquement, etc.).

Au-delà de ces deux sujets, ont été également abordés l'expérimentation relative aux inverseurs de poussée sur Nice - Côte d'Azur et la mise en place de la triangulation Mode S sur Paris - Charles-de-Gaulle, voire son extension sur d'autres aéroports.

Enfin, il ressort également de ces échanges qu'il faut combattre les rumeurs suivantes :

- les manquements ne seraient pas suffisamment verbalisés,
- les montants des amendes seraient minimes.

Les données indiquées ci-dessus infirment totalement ces allégations.



Vie des services

Rapport d'activité
2004



70 Personnel et budget

72 Communication

74 Auditions, réunions techniques et colloques

Personnel et budget



Personnel

En 2004, le pôle administratif et budgétaire s'est renforcé par le recrutement d'une personne. Ce nouvel agent est spécifiquement chargé du suivi de la procédure des sanctions administratives, dont le nombre est en forte augmentation. Au total, les effectifs de l'Autorité s'élèvent à 9 agents (contractuels et fonctionnaires rémunérés par l'Autorité).

Le pôle juridique, quant à lui, a renouvelé sa collaboration avec M. Bernard de Froment, conseiller d'Etat, dont la convention a été reconduite jusqu'en février 2005. Sa contribution a notamment porté sur les dates de nomination et de fin de fonction des membres de l'Autorité, la révision du plan de gêne sonore de Paris - Orly et le pouvoir d'immobilisation d'aéronef en cas de non paiement d'amende.

Moyens financiers

La gestion 2004 a été marquée, pour la deuxième année consécutive par le gel, puis l'annulation de l'intégralité des reports.

A. Ressources budgétaires

La dotation ouverte en Loi de Finances Initiale 2004 (LFI) s'élevait à 1 022 966 €. En outre, l'Autorité pouvait compter sur un montant de 68 498 € de crédits reportés qui ont été gelés et enfin annulés en totalité. Le volume des crédits disponibles tant pour assurer la rémunération du personnel¹ et les indemnités des membres que pour faire face aux différentes dépenses de fonctionnement et d'études s'est donc limité à la stricte dotation ouverte en L.F.I.

Au 31 décembre, le chiffre de l'exécution budgétaire 2004 s'établit à 1 008 972 €, soit 98,6% de la dotation initiale, ce qui traduit bien la faiblesse de la marge de manœuvre de l'Autorité en termes de gel de crédits.

Il convient enfin de rappeler que l'Autorité n'est pas qu'un service dépensier : la loi du 12 juillet 1999 lui a attribué le pouvoir d'infliger des sanctions pécuniaires ; en 2004, il a été émis des titres de perception pour un montant de 2,04 M€ à rapprocher du montant des dépenses pour la même période : 1 M€. L'ACNUSA apparaît donc bien comme contributeur net au budget de l'Etat.

Consommation

La consommation des crédits en 2004, par grandes catégories de dépenses, se répartit comme suit :

- rémunération du personnel : 584 700 € (57,9%)
- indemnités des membres / experts : 43 500 € (4,3%)
- dépenses de fonctionnement : 380 760 € (37,7%)

Les études ont représenté un volume d'environ 91 500€ (soit 24% des dépenses de fonctionnement).

Pour enrichir ses données dans le cadre de sa mission d'information du public, l'Autorité a engagé plusieurs campagnes de mesure du bruit :

- à proximité des aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris - Orly, sur 18 sites au-delà des limites des plans de gêne sonore,
- sur les communes de Montesson et Thoiry dans les Yvelines.

L'Autorité a également poursuivi sa réflexion sur l'influence de la fréquence des passages des avions. Une première enquête a été lancée pour vérifier la relation existante entre la gêne exprimée par les riverains et la densité du trafic aérien local (Paris, Lyon, Strasbourg et Toulouse). Cette enquête a été confiée à TNS - SOFRES.

Enfin, l'Autorité a demandé à un consultant externe² de réaliser le tracé du plan de gêne sonore de Paris - Orly à partir des données utilisées par Aéroports de Paris.



Le poste des dépenses relatives à la documentation et à la communication a été fortement renforcé cette année ; il représente un montant de 80 000 € (contre 40 000 € en 2003), auquel il convient d'ajouter 23 000 € alloués à la diffusion du rapport d'activité 2003.

Il est à noter qu'en 2004, l'Autorité a réservé une enveloppe pour la formation de ses personnels à hauteur de 6 300 €. Des formations linguistiques (anglais et espagnol) et bureautique ont ainsi été suivies. Les membres et les agents ont également participé à plusieurs colloques.

¹ 9 personnes sont rémunérées par l'Autorité : le président et 8 agents. En effet, pour garantir une totale indépendance, la loi portant création de l'Autorité a interdit les mises à disposition et les affectations directes de fonctionnaire et contractuel.

² Bureau d'Etudes Serge Cornet (BESC), Belgique.



Communication

Rapport d'activité

Le 20 février 2004, l'Autorité a rendu public son rapport d'activité 2003 ; à cette occasion, le Président Roger Léron a présenté aux journalistes le bilan de l'année écoulée lors d'entretiens individuels.

La révision des plans d'exposition au bruit et de gêne sonore, la mise en œuvre de restrictions d'exploitation et l'étude du relèvement des trajectoires et des altitudes ont constitué les points forts de cette communication.

La diffusion du rapport, comme chaque année, a été réalisée auprès des pouvoirs publics concernés et des principaux acteurs du monde aéroportuaire (ce document est consultable sur le site Internet de l'Autorité www.acnusa.fr/rapport/rapport2003.asp).

Suivi de la réorganisation aérienne en Ile-de-France

Dans le cadre du contrôle des effets de la réorganisation de l'espace aérien en région parisienne, l'actualisation des résultats de l'étude confiée à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France a été communiquée aux journalistes de la région parisienne et aux groupes de suivi constitués avec des élus et des associations volontaires¹.

¹ Les 1^{er} et 2 décembre 2004 (voir page 32).



Autres actions

Soucieuse de conserver la plus grande indépendance dans la mise en œuvre de sa propre communication, l'Autorité a notamment :

- enrichi son fonds iconographique sur les dix principaux aéroports,
- réalisé une mise à jour du site Internet www.acnusa.fr,
- acheté auprès de l'Institut Géographique National des droits de représentation électronique des cartes nécessaires à la mise en ligne des plans de gêne sonore et des plans d'exposition au bruit,
- conçu et diffusé un document intitulé « Plan de gêne sonore - effet du changement d'indice ».

Enfin, un module de formation (dont une partie en animation 3D) a été conçu pour sensibiliser les pilotes aux procédures limitant les nuisances sonores. Il comprend :

- la présentation de l'ACNUSA (missions, compétences et recommandations),
- des exemples de survol respectant le volume de protection environnementale, des exemples de conduite avec plus ou moins de bruit.



Intranet et Internet

Afin d'optimiser son fonctionnement, l'Autorité a souhaité bénéficier d'un Intranet permettant de rationaliser le partage des différentes informations et des documents internes.

Depuis son ouverture en juin 2001, les statistiques de fréquentation du site Internet connaissent une hausse certaine : en 2004, www.acnusa.fr a fait l'objet de plus de 119 500 visites (avec une moyenne mensuelle de 9 900 visites) contre 77 500 en 2003 et 28 000 en 2002. Les rubriques les plus visitées cette année sont : « zones de bruit » et « aéroports ».

La rubrique « bruit et sa mesure » a été enrichie ; une présentation ainsi qu'un résumé des missions de l'Autorité ont été traduits en anglais.

➤ Auditions, réunions techniques et colloques

Auditions en réunions plénières

29/01/04 – M. Héliot, chef de division au service de la formation aéronautique et du contrôle technique.

22 et 23/03/04 – MM. Bruneau, Desbenoit et Rosso de la direction de la navigation aérienne ; MM. Rico, Bouteille et Gonnord d'Aéroports de Paris.

MM. Thummel et Doppler de l'Euroairport. MM. Azam et Gauran du service des bases aériennes.

M. Muzet, directeur de recherche au centre d'études de physiologie appliquée du CNRS, spécialiste du sommeil.

20/04/04 – M. Machet, ingénieur en chef, chargé de mission Laboratoires d'Aéroports de Paris, accompagné de M. Barbo.

M. Azam, chef du service des bases aériennes, et MM. Sanche et Ponamalé du service technique des bases aériennes.

27/05/04 – MM. Garrigues, Pinchinat et Drapier du service technique de la navigation aérienne.

22/06/04 – MM. Bruneau et Desbenoit de la direction de la navigation aérienne, M. Merlo du service du contrôle du trafic aérien, MM. Vuillermet et Moreau d'Aéroport de Paris.

M. Colin, responsable du programme acoustique de la Société Nationale d'Etudes et de Construction des Moteurs d'Aviation (SNECMA).

20/07/04 – M. Wachenheim, directeur général de l'aviation civile accompagné de M. Azam, chef du service des bases aériennes, M. Delhaye, directeur de la navigation aérienne et M. Bruneau de la direction de la navigation aérienne.

M. Enjalbert, maire de Saint-Prix et président du collectif santé nuisances aériennes, M. Michelon, sous-directeur gestion des risques et des milieux au ministère de la santé et M. Dubois, ministère de la santé.

28/10/04 – M. de l'Estoile, président de European Business Aviation Affairs, Dassault Aviation accompagné de Mme Drignon, adjointe au président EBAA et M. Chaussonerie, conseiller technique.

16/11/04 – MM. Hamon et Machet d'Aéroports de Paris.

16 et 17/12/04 – MM. Delhaye, Merlo et Bruneau de la direction de la navigation aérienne, M. Houalla, directeur de l'aérodrome Marseille - Provence et M. le Colonel Gauvin de la direction de la circulation aérienne militaire.
MM. Bomont et Sivry direction de l'aérodrome de Nice - Côte d'Azur.
MM. Azam et Gardin du service des bases aériennes.
M. Herbane, coordonnateur délégué de l'association pour la coordination des horaires (COHOR).
MM. Garrigue, Pinchinat et Martin du service technique de la navigation aérienne.

Réunions techniques

9/01/04, 18/02/04, 29/07/04, 2/09/04 – Fréquence de passage des avions – Réunions avec M. Azaïs, maître de conférence honoraire de l'Université Paul Sabatier à Toulouse et M. Muzet, directeur de recherche au centre d'études de physiologie appliquée du CNRS, spécialiste du sommeil.

20/01/04 – Formations des pilotes et des contrôleurs avec MM. Colin et Héliot.

7/10/04 – Conditions de pilotage sur les aéroports étrangers au siège d'Air France.

25-26-27/10/04 – Médiation à Bâle - Mulhouse ; Rencontre des associations françaises : ADRA , APDCV, Alsace Nature, DIC, Hegenheim Qualité de vie, AQV Blotzheim, Petite Camargue alsacienne ; Rencontre des associations suisses : Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel - Mülhausen, Forum - Flughafen nur mit Region ; Rencontre Commission de bruit des cantons de Bâle ville et Bâle campagne ; Sous-préfet de Mulhouse.



Colloques

28/02/04 – Symposium de l'Université de Californie.

07/04/04 – Assemblée générale de l'association « Ville et aéroports », intervention de M. Léron.

13-14/05/04 – « Enjeux et analyse des dispositifs de participation du public autour des projets ayant un impact sur l'environnement », Ecole nationale des Ponts et Chaussées, participations de MMe Le Floch-Fournier et Giraud.

30/06/04 – De l'habitat aux bâtiments communaux : « Des solutions pour améliorer le quotidien sonore » au Sénat, participation de M. Léron.

24/09/04 – « Comment concilier développement économique et prise en compte des nuisances sonores ? » Atelier débat à Bobigny, participation de Mme Le Floch-Fournier.

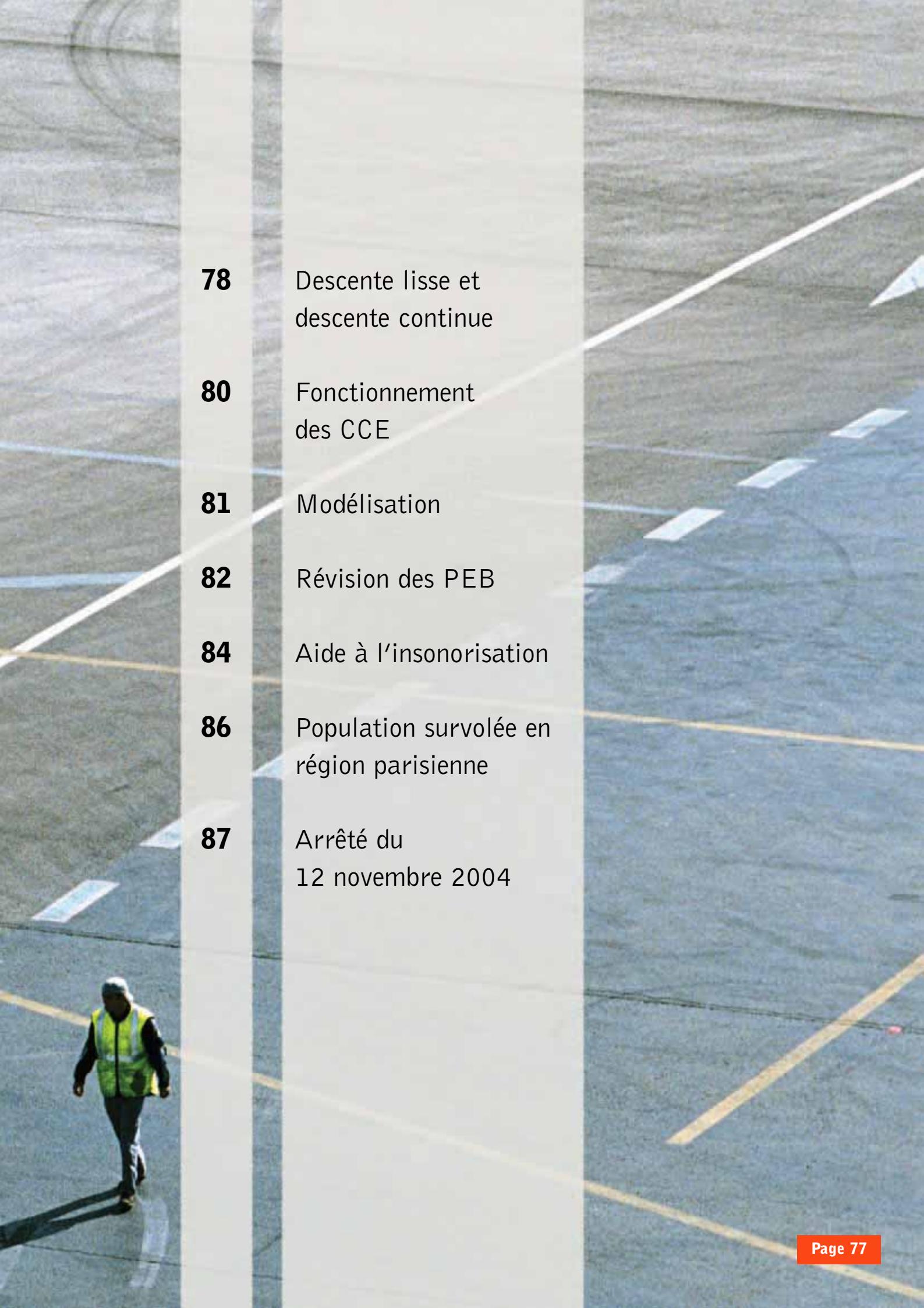
30/09/04 – Journées spécialisées INREST : « Réduction du bruit et des émissions polluantes au voisinage des grands aéroports civils », participation de M. Lepoutre.

21/10/04 – « Environnement et sécurité, l'avenir du transport aérien », à l'Assemblée Nationale, intervention de M. Léron et participation de Mme Le Floch-Fournier.

25/11/04 – « Aviation Policy : The Next 10 Years », Airport Regions Conference à Bruxelles, participation de Mme Le Floch-Fournier.

Annexes

Rapport d'activité
2004



78 Descente lisse et descente continue

80 Fonctionnement des CCE

81 Modélisation

82 Révision des PEB

84 Aide à l'insonorisation

86 Population survolée en région parisienne

87 Arrêté du 12 novembre 2004

→ Descente lisse et descente continue¹

Objectif

Il s'agit d'améliorer le profil de descente dans la phase d'approche en supprimant les paliers depuis le vol de croisière jusqu'à la piste.

En effet, il a été démontré qu'un avion peut effectuer une descente continue du niveau de croisière (environ 10 000 mètres) jusqu'à la piste, sans aucun palier, en suivant un angle de 3,5 % puis de 7%.

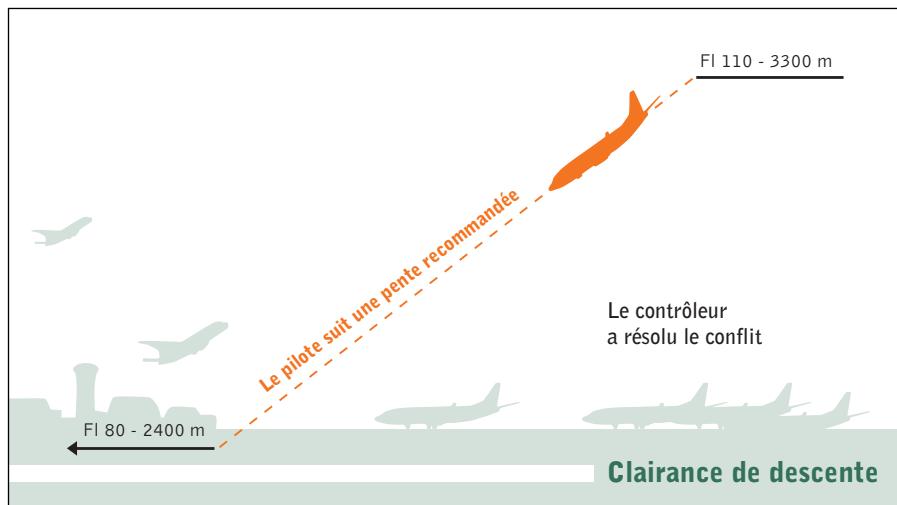
Le gain acoustique est de l'ordre de 5 dB dans une zone située entre 20 et 50 km du seuil de piste.

De la théorie aux expérimentations

Deux normes internationales sont aujourd'hui incontournables :

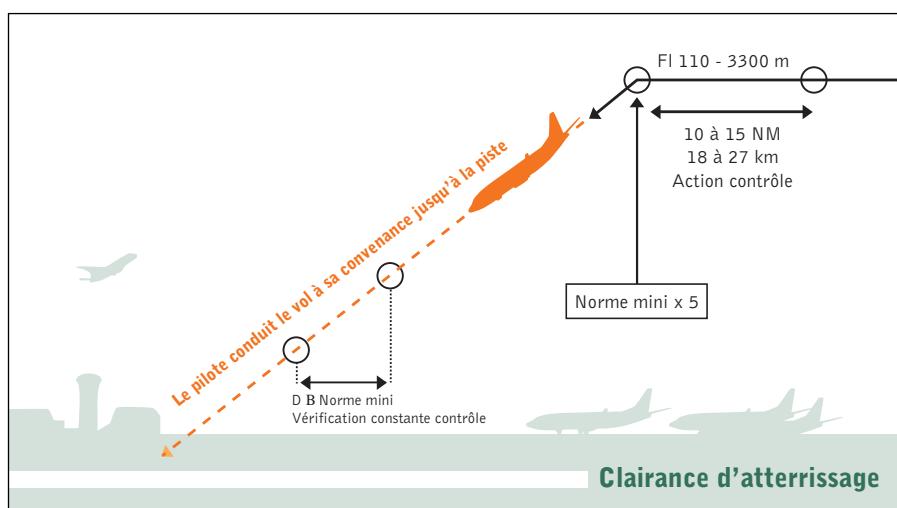
- l'angle de descente en approche finale sur un ILS de catégorie 3 (atterrisseage tout temps) est de 5,2 % maximum,
- un palier d'interception de l'ILS d'une longueur de 2 à 3 Nm (3,7 à 5,6 km) est obligatoire.

Compte tenu de ces réglementations, des responsabilités et des interactions pilote / contrôleur ainsi que du type et du volume du trafic, sont étudiées les procédures suivantes :



La descente lisse

Elle est réalisée en approche initiale. Le contrôleur délivre une autorisation de descente. Le pilote respecte une pente de descente publiée et recommandée de l'ordre de 5%. Elle peut se faire de jour comme de nuit et n'a pas d'impact sur la charge de travail du contrôleur.



La descente continue

Elle peut être réalisée jusqu'à l'approche finale. Le contrôleur délivre une autorisation d'approche (pratiquement une autorisation d'atterrissement). Le pilote conduit son vol à sa convenance jusqu'à la piste sans palier. Elle a un fort impact sur le travail de contrôle.

¹ Extraits du dossier présenté par la direction de la navigation aérienne.

Partage des connaissances

Un séminaire, organisé par Eurocontrol et auquel participait la DGAC s'est tenu du 14 au 16 décembre 2004. Plus de cent experts, universitaires, constructeurs, gestionnaires d'aéroports, compagnies aériennes, représentants des pilotes et du contrôle y participaient. Trois conclusions principales se dégagent :

- l'approche en descente continue universelle et unique n'existe pas,
- différents types de CDA sont expérimentées de par le monde, mais il n'existe actuellement pas de définition réglementaire,
- les expérimentations sont menées sur un (ou quelques) vols, sur un (voire deux ou trois) types d'avions et sur un aéroport particulier. Il n'existe aucune approche en descente continue, opérationnelle et normée, praticable par tous les vols, tous les types d'avions et par tous les contrôles.

Expérimentations à l'étranger

Londres : expérimentation la nuit sur les 20 vols par mois. Il s'agit d'une descente lisse avec circuit d'attente à 6 000 pieds, ensuite les avions « sont lâchés ». A noter que les vols avec un palier de 5 km sont considérés comme étant en descente.

Amsterdam : le début de descente continue s'effectue de nuit sur une seule piste, a été ramené, pour des raisons de capacité, du FL 70 (2 150 mètres) à 4 000 pieds (1 200 mètres).

Réalisées de nuit et avec peu de trafic, des expérimentations sont menées à Bruxelles, Francfort, Zurich ou Vienne.

Louisville : expérimentation menée par le Massachusetts Institut of Technologie, l'Université de Cambridge, la Federal Aviation Authority, la National Aeronautics and Space Administration, Boeing et United Parcel Service. La descente continue commence à 70 km et 11 000 pieds avec un angle de 5,2 % en gardant la puissance des moteurs au minimum. Les tests avec deux Boeing 767 se sont déroulés durant 10 nuits de 0 à 5 heures et n'ont concerné que 126 vols. Le bruit a diminué entre 4 et 6 dB et l'économie de kérosène peut atteindre 200 litres par atterrissage. Cette procédure de descente continue pour la nuit est en cours de certification par la Federal Aviation Authority.

Expérimentations en France

Marseille - Provence : une simulation a été réalisée en atterrissage ILS 32, suivie de trois vols expérimentaux en décembre 2004. Trois autres vols auront lieu en janvier 2005. Une expérimentation à plus grande échelle est envisagée. Parallèlement, des mesures de bruit seront réalisées pour constater le gain acoustique obtenu.

Paris - Charles-de-Gaulle : l'expérimentation a concerné l'atterrissage face à l'est sur le flux en provenance du sud-ouest. La procédure a été publiée et permet de relever l'altitude moyenne de passage des avions au niveau de Thoiry d'environ 300 mètres.

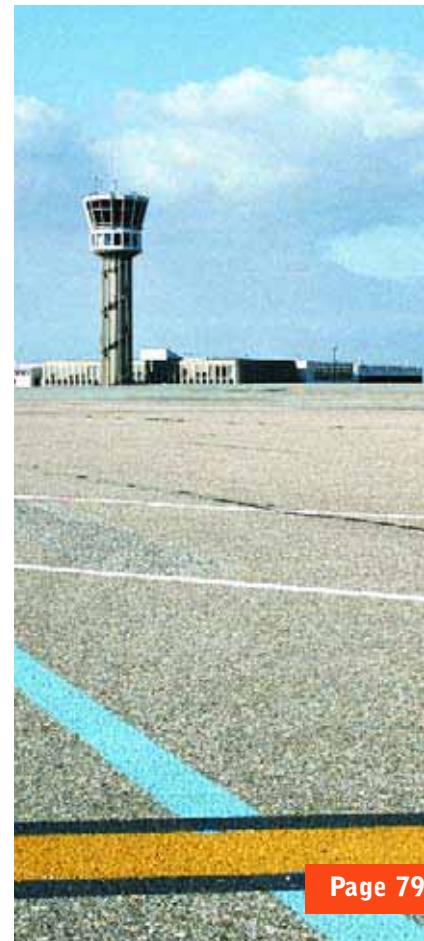
Paris - Orly : en atterrissage face à l'est sur les flux en provenance du sud-ouest et du sud-est. Cette expérimentation a débuté fin octobre 2004.

Conclusions provisoires

Un travail de normalisation est indispensable. Eurocontrol expertise ces procédures du point de vue du cadre opérationnel, du travail du contrôle, de la capacité et des gains environnementaux.

La descente lisse procure une amélioration indiscutable sur le plan de l'environnement. Sa mise en œuvre semble pouvoir être généralisée sans difficulté particulière pour la navigation aérienne. En revanche, imposant un pilotage « R - NAV » donc une dispersion maximale de 500 mètres, elle ne peut être utilisée pour des approches « courbes » à moindre bruit.

La descente continue reste une voie d'espoir lorsque le trafic est moindre, notamment la nuit. Sa mise en œuvre demeure complexe.



↗ Fonctionnement des CCE

Aérodromes	CCE du ...	Ordre du jour
BALE - MULHOUSE	24 mai	Renouvellement de la composition de la CCE Renouvellement du comité permanent
	12 octobre	Information sur la procédure ILS 34 Modification de la procédure ELBEG Bilan de la CCAR du 1er juillet Station de mesures CIEMAS Bilan semestriel sur l'octroi des dérogations Arrêté d'exploitation
BORDEAUX	16 février	Consultation sur le projet de révision du PEB
LYON	25 juin	Consultation sur le projet de révision du PEB Points sur le suivi des « Engagements pour l'environnement » Etude COPARLY sur la qualité de l'air Projet de création d'un « Observatoire de l'environnement sonore »
MARSEILLE	21 juin	Composition de la CCE Avant-projet du PEB Perspectives d'évolution Procédure circulation aérienne
NANTES	30 juin	Modification des approches à vue Projet d'arrêté portant restrictions d'exploitation
NICE	2 juillet	Bilan de la mise en oeuvre de « Saleya »
	3 décembre	Déplacement des circuits d'attente NIREL et DRAMO Renouvellement des membres du comité permanent Arrêté monitorage : protocole CCI/DGAC
PARIS - CDG	27 septembre	Renouvellement du comité permanent
PARIS - ORLY	01 juillet	Projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale
STRASBOURG	30 novembre	Informations sur le PEB et ses conséquences sur la composition de la CCE Présentation de deux journées caractéristiques de trafic Qualité de l'air (présentation des résultats de la campagne de mesure)
TOULOUSE	8 novembre	Constitution du comité permanent et de la CCAR PEB Dispositif de l'aide aux riverains Campagnes de mesure de bruit à Merville et Grenade Trajectoire de départ face au nord Etude environnementale

↗ Modélisation

1) La sensibilité des paramètres

les paramètres très sensibles sont ceux liés aux hypothèses de trafic :

- répartition des avions au décollage selon les différentes trajectoires
- impact des atterrissages seuls, ou des décollages seuls
- types d'avions commerciaux
- répartition jour/soirée/nuit
- nombre total de mouvements

les paramètres sensibles sont les paramètres de modélisation :

- profils (masse) des avions au décollage
- pente de l'ILS
- température
- version du modèle INM

La prise en compte de l'aviation générale, bien que n'étant pas un paramètre de modélisation, est aussi un paramètre sensible.

des paramètres de modélisation sont localement des paramètres (très) sensibles :

- relief
- dispersion

2) Le comportement général du modèle

Le modèle INM est sensible, stable et cohérent : il réagit à tout changement de paramètre de manière logique.

3) Une zone D (Lden 50) très sensible

Bien que toutes les zones soient sensibles, la zone D est la plus sensible. La variation d'un paramètre aura plus d'impact sur les dimensions de la zone D que sur celles des zones A, B ou C¹.

4) Le bruit des décollages est prédominant sur celui des atterrissages pour la largeur des courbes (au niveau du seuil de piste) et pour la surface des zones.

Avec une répartition équilibrée entre le nombre d'atterrissages et de décollages, on constate que le bruit dû aux décollages est responsable d'au moins 80% de la largeur des courbes et de 70 % de la surface des zones de bruit.

5) La surface des zones est proportionnelle au nombre total de mouvements.

6) La longueur et la largeur des zones

sont proportionnelles à la racine carrée du nombre total de mouvements.

7) Un doublement du nombre de mouvements

revient à décaler les indices Lden de + 3 dB(A). Lorsque l'on multiplie le trafic par deux, toutes choses égales par ailleurs, les courbes sont décalées de + 3 dB (A). Ce résultat n'est pas une approximation mais une conséquence des principes de calculs en acoustique.

8) 1 avion de soirée = 3 avions de jour ; 1 avion de nuit = 10 avions de jour.

Ce résultat n'est pas une approximation mais une conséquence des principes de calculs en acoustique.

¹ En effet, les coefficients de régression linéaire sont fortement liés à l'indice Lden, c'est-à-dire à la zone de bruit. Plus l'indice est faible, plus le coefficient de proportionnalité est fort. Autrement dit, plus la zone est d'indice faible, plus elle sera sensible à une variation du nombre total de mouvements.



➤ Révision des PEB (du 1^{er} novembre 2002 au 31 décembre 2005)

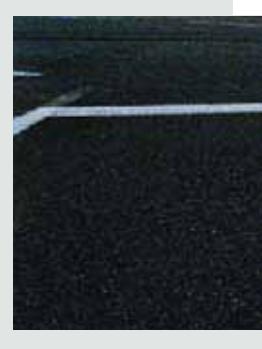
Aérodromes	PEB actuel	Arrêté (inter) préfectoral de révision	Arrêté (inter) préfectoral d'anticipation	Projet Lden pour B et C	CCE
Bâle - Mulhouse	Pas de PEB	25 juillet 2003	18 mai 2001 Valeur en IP pour C : 78	B à 65 C à 57	24 avril 2003
Bordeaux	17 janvier 1986	10 septembre 2003	10 septembre 2003	B à 62 C à 55	25 avril 2003
Lyon	28 juin 2002	23 décembre 2003	Valeur en IP pour C : 73	B à 62 C à 55	Octobre 2003 2 décembre 2003
Marseille	22 avril 1975	••••••	••••••	B à 62 C à 55	Janvier 2004, 21 juin 2004
Nantes	5 juillet 1993	18 décembre 2002	19 décembre 2002	B à 65 C à 57	2 octobre 2002
Nice	5 avril 1976	28 juillet 2003	Janvier 2004	B à 65 C à 55	Avril 2002, 10 juin 2003
Paris - CDG	9 juin 1989	7 mars 2002	7 mars 2002	B à 65 C à 57	27 janvier 2003
Paris - Orly	3 septembre 1975	••••••	••••••	B à 65 C à 55	NC
Strasbourg	24 août 1983	22 août 2003	••••••	B à 62 C à 57	27 juin 2003
Toulouse	2 octobre 1989	8 novembre 2001	22 mars 2002 modifié le 18 novembre 2003	B à 64 C à 56	17 avril 2003

En noir : réalisé

•••••• : non concerné

En orange : reste à réaliser

NC : données non communiquées



Avis collectivités	Avis CCE	Avis ACNUSA	Enquête publique	Arrêté préfectoral
Septembre / octobre 2003	8 décembre 2003	29 janvier 2004	19 avril / 18 mai 2004	25 octobre 2004
Septembre / novembre 2003	16 février 2004	23 mars 2004	17 juin / 19 juillet 2004	22 décembre 2004
Avril 2004	25 juin 2004	20 juillet 2004	15 novembre / 17 décembre 2004	1 ^{er} trimestre 2005
Décembre 2004 / février 2005	Printemps 2005	Printemps 2005	Eté 2005	Automne 2005
Janvier / février 2003	24 juillet 2003	31 juillet 2003	12 janvier / 20 février 2004	17 septembre 2004
Septembre 2003	9 décembre 2003	18 décembre 2003	22 juin / 27 juillet 2004	Février 2005
NC	NC	NC	NC	NC
NC	NC	NC	NC	NC
Septembre / octobre 2003	27 novembre 2003	18 décembre 2003	19 avril / 18 mai 2004	7 septembre 2004
Août / octobre 2003	16 décembre 2003	19 mai 2004	28 février / 31 mars 2005	Printemps / Eté 2005



↗ Aide à l'insonorisation

Transfert de la mission de l'ADEME aux gestionnaires d'aérodrome (loi de finances rectificative pour 2003 n°2003-1312 du 30 décembre 2003)

BALE - MULHOUSE	Pas de convention de transfert
BORDEAUX	1 ^{er} semestre : transfert progressif
LYON	1 ^{er} janvier - 1 ^{er} mars : préparation commune de la CCAR de mars
MARSEILLE	Sous-traitance pour le suivi administratif et technique en 2004
NANTES	Appel d'offres pour gestion du dispositif en 2005-2006
NICE	1 ^{er} janvier - 31 mars : sous-traitance à l'ADEME
PARIS - CDG	1 ^{er} avril - 30 juin : gestion par la CCI (une assistance d'1 j/sem était prévue - non appliquée)
PARIS - ORLY	1 ^{er} juillet - 31 décembre : aide ponctuelle de l'ADEME possible
STRASBOURG	5 avril - 30 juillet : information, apurement 2003, formation agents du gestionnaire, intégration des données dans le logiciel et transfert physique des dossiers
TOULOUSE	Pas de convention de transfert
	15 janvier - 15 mars : information du grand public, bilan des dossiers traités, liste des dossiers en attente
	15 mars - 31 juillet : soutien (procédure, préparation CCAR) + permanences téléphoniques
	1 ^{er} août - 15 décembre : assistance technique en cas de besoin

Réunions de la Commission Consultative d'Aide aux Riverains

BALE - MULHOUSE	1 ^{er} juillet, décembre
BORDEAUX	23 avril, 20 octobre
LYON	1 ^{er} mars, 8 novembre
MARSEILLE	21 juin, 10 décembre
NANTES	20 avril, 15 juin, 22 septembre
NICE	8 avril*, 2 juillet, 21 octobre
PARIS - CDG	27 avril, 4 mai, 19 octobre, 7 décembre
PARIS - ORLY	13 avril, 14 octobre, 16 décembre
STRASBOURG	8 avril
TOULOUSE	27 avril

* : pré-CCAR

Dossiers ayant fait l'objet d'un avis favorable

PARTICULIERS			
Logements individuels			
	Nombre de dossiers	Nombre de logements	Coût en M€
BALE - MULHOUSE	18	18	0,259
BORDEAUX	24	24	0,263
LYON	67	67	1,04
MARSEILLE	128	158	1,63
NANTES	76	76	0,698
NICE	-	3	0,036
PARIS - CDG	903	918	10,474
PARIS - ORLY	760	801	8,838
STRASBOURG	6	6	0,076397
TOULOUSE	84	84	0,134
TOTAL	2066	2155	23,448397
TOTAL GENERAL des coûts en M€ : 27,630397			

(source : données gestionnaires)

Estimation du nombre de logements éligibles

BALE - MULHOUSE	756
BORDEAUX	1 136
LYON	860
MARSEILLE	6 020
NANTES	1 757
NICE	3 700
PARIS - CDG	63 257
PARIS - ORLY	43 615
STRASBOURG	60
TOULOUSE	20 543
TOTAL	141 704

Dotation budgétaire (en M€)

	Budget prévisionnel*	Budget perçu
BALE - MULHOUSE	0,799	0,481985
BORDEAUX	0,5	0,454485
LYON	1,1	0,908456
MARSEILLE	1,18	1,047
NANTES	0,95	0,84068
NICE	0,8	0,714954
PARIS - CDG	26	22,946744
PARIS - ORLY	0,16664	0,16618
STRASBOURG	2,7	2,317088
TOULOUSE		
TOTAL en M€	34,19564	29,877572

* : frais de gestion compris

(source : documents PGS 2003/2004)

GRANDS MAÎTRES D'OUVRAGE (LOGEMENTS COLLECTIFS)

BÂTIMENTS TERTIAIRES

Logements collectifs

Nombre de dossiers	Nombre de logements	Coût en M€	Nombre de dossiers	Nombre de logements	Coût en M€	Nombre de dossiers	Coût en M€
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
46	52	0,26	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	79	0,318	-	-	-	-	-
93	144	0,59	-	-	-	7	1,672
262	346	1,471	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
13	24	0,02	4	456	0,429	-	-
368	514	2,081	4	456	0,429	7	1,672

↗ Population survolée en région parisienne

Méthodologie

Pour rendre possible les comparaisons, la méthode définie pour la précédente étude (2002) a été utilisée.

Deux améliorations méthodologiques ont cependant été apportées, sans conséquence aucune sur les comparaisons faites :

- la donnée de population sans double compte, désormais disponible pour la partie Ile-de-France a été préférée en remplacement de la donnée population totale,
- une préparation plus complexe des couches d'informations géographiques avant le lancement des calculs a permis une exploitation des résultats en ajoutant comme indicateur les populations survolées tout le temps.

Trafic

Configuration face à l'ouest	Nombre de mouvements
28 juin 2002	2240
27 juin 2003	2250
Configuration face à l'est	
19 juillet 2002	2170
25 juin 2003	2150

Population survolée en 2003

Configuration face à l'ouest

CLASSE DE SURVOL	PARIS - ORLY			PARIS - CHARLES-DE-GAULLE			TOTAL GENERAL
	DEPART	ARRIVEE	TOTAL	DEPART	ARRIVEE	TOTAL	
DE 0 A 1000 METRES	1 778	27 646	29 424	18 978	25 564	44 542	73 966
DE 1000 A 2000 METRES	39 075	55 157	94 232	69 573	66 759	136 332	230 564
DE 2000 A 3000 METRES	43 897	79 047	122 944	608 683	109 484	718 167	841 111
TOTAL	84 750	161 850	246 600	697 234	201 807	899 041	1 145 641

Configuration face à l'est

CLASSE DE SURVOL	PARIS - ORLY			PARIS - CHARLES-DE-GAULLE			TOTAL GENERAL
	DEPART	ARRIVEE	TOTAL	DEPART	ARRIVEE	TOTAL	
DE 0 A 1000 METRES	27 395	13 531	40 926	611	314 301	314 912	355 838
DE 1000 A 2000 METRES	79 765	55 673	135 438	23 300	762 248	785 548	920 986
DE 2000 A 3000 METRES	97 504	8 904	106 408	107 490	356 607	464 097	570 505
TOTAL	204 664	78 108	282 772	131 401	1 433 156	1 564 557	1 847 329



**Arrêté du 12 novembre 2004
modifiant l'arrêté du 3 juillet 2000
fixant la rémunération des fonctions
de président et l'indemnisation
des fonctions de membre de
l'Autorité de contrôle des nuisances
sonores aéroportuaires**

NOR : EQUA0400980A

Le ministre de la fonction publique et de la réforme de l'Etat, le secrétaire d'Etat au budget et à la réforme budgétaire et le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer,

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

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

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

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

Vu l'arrêté du 3 juillet 2000 fixant la rémunération des fonctions de président et l'indemnisation des fonctions de membre de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires,

Arrêtent :

Article 1

A l'article 1er de l'arrêté du 3 juillet 2000 susvisé, les mots : « hors échelle C, chevron III » sont remplacés par les mots : « hors échelle D, chevron III ».

Article 2

Le présent arrêté prend effet au 1^{er} février 2003.

Article 3

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

Fait à Paris, le 12 novembre 2004.

Le ministre de la fonction publique et de la réforme de l'Etat,
Renaud Dutreil

Le secrétaire d'Etat au budget et à la réforme budgétaire,
Dominique Bussereau

Le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer,
François Goulard

ISBN 2-11-095464-5

Photographies

© Laurent Desmoulins

Frédéric Joly (portrait de groupe)

Conception et réalisation

Agence Révolutions

Imprimé en France - Mars 2005