

*"Je souhaite que l'on fasse de la question de la pollution sonore l'exemple même d'une stratégie de développement durable."*¹

L'année 2007 a été marquée par les travaux du Grenelle de l'environnement. Si, dans un premier temps, on a pu craindre que les nuisances sonores ne soient pas abordées, la question du bruit a finalement émergé à travers le programme "santé-environnement" du Groupe 3, rejoignant ainsi les préoccupations des riverains de plus en plus soucieux des effets du bruit sur la santé. L'Autorité ne peut donc que se féliciter de ce que les premières applications du Grenelle de l'environnement soient consacrées à la réduction des nuisances sonores au voisinage des aéroports, qualifiée par le gouvernement d'"objectif prioritaire". Ainsi, dès le 15 décembre 2007, un comité opérationnel "bruit" a été mis en place. Toutefois, s'agissant de l'aide à l'insonorisation, l'Autorité estime que les mesures annoncées restent encore insuffisantes compte tenu de l'objectif à atteindre.

L'année 2007 a aussi été marquée par sa succession d'élections qui a imposé aux services de l'État de longues périodes de "réserve" : gel des déplacements, suspension d'actions nouvelles, mise en sommeil de projets de textes, etc. Dans cette perspective l'Autorité avait annoncé en février 2007 sa volonté de mettre à profit les particularités du calendrier électoral pour promouvoir une vision d'ensemble sur les questions d'urbanisme autour des aéroports et du partage des retombées économiques.

Les tentatives de l'Autorité pour travailler avec les parties concernées n'ont pu aboutir, chacune restant dans sa logique propre. Une politique globale et coordonnée de développement durable autour des aéroports reste donc à élaborer.

En effet une politique de l'environnement respectueuse de la santé des riverains d'aéroports doit d'une part définir les zones exposées de façon à empêcher l'implantation de nouvelles populations, d'autre part assurer aux populations déjà installées un cadre de vie attractif avec des services collectifs de qualité et un minimum de nuisances. Il n'est en effet pas acceptable que certaines communes subissent des nuisances sonores et des contraintes d'urbanisme sans bénéficier des retombées économiques et fiscales de l'aéroport.

L'Autorité rappelle avec force que seul l'État est en mesure d'assurer les nécessaires solidarités entre les collectivités territoriales et qu'il lui incombe donc d'intervenir en ce sens. Par ailleurs, l'ACNUSA restera vigilante et continuera à mobiliser les différents acteurs pour qu'ils prennent enfin en considération cette exigence.

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



Patricia L. de Forges

Paris, le 13 mars 2008

¹ Discours de Monsieur le Président de la République lors de l'inauguration du nouveau satellite d'embarquement de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle le 26 juin 2007.





SURVOLER SANS GÊNER



9 Utilisation de l'espace aérien

20 Améliorations en 2007

30 Prise en compte
de l'environnement



SURVOLER SANS GÊNER

Dès son premier rapport d'activité, l'ACNUSA recommandait sous ce même titre de prendre un certain nombre de mesures concernant la réduction du bruit à la source, des modifications de trajectoires et procédures ou des restrictions d'exploitation.

S'agissant de l'utilisation de l'espace aérien (chapitre 1), le relèvement de l'altitude de transition, la mise en œuvre de procédures moins bruyantes en approche comme au départ sont plus que jamais d'actualité. Cependant, plusieurs modifications locales de procédures ou de mesures de bruit ont apporté des améliorations en 2007 (chapitre 2).

Enfin, le nombre de codes de bonne conduite en cours de rédaction montre que la prise en compte de l'environnement (chapitre 3) est de plus en plus présente dans les pratiques quotidiennes des professionnels. Aussi, est-il d'autant plus regrettable que les directions d'administration en charge de cet aspect soit le négligent dans la formation des pilotes, soit marquent le pas dans la formation des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne.



UTILISATION DE L'ESPACE AÉRIEN

En 2000, l'Autorité demandait que *"le ministre chargé de l'aviation civile fasse connaître les conséquences d'un relèvement généralisé de l'ensemble des trajectoires (décollage, en route, atterrissage) au-dessus du territoire national"*.

S'agissant du relèvement de l'altitude de transition, trois propositions ont été présentées à l'Autorité le 22 juin 2006. Bien que nécessitant une harmonisation européenne, le relèvement à 18 000 pieds a été retenu car il améliore la sécurité tout en diminuant la charge de travail des contrôleurs en approche.

Concernant les trajectoires d'approche, certaines situations peuvent déjà être améliorées par des procédures de descente continue, de descente lisse, de relèvement spécifique ou d'approche à vue. Toutefois, il faut garder à l'esprit que le choix entre ces différentes procédures est fonction des caractéristiques de la plateforme concernée, de son trafic, des moyens techniques de navigation, etc. La solution unique et générale n'existe pas.

Quant au survol des hélicoptères, les textes réglementaires sont toujours attendus.

à la mise en œuvre systématique du relèvement des trajectoires d'approche. Aussi avait-elle recommandé dès 2004 : *"Afin qu'un relèvement de l'altitude de transition à 18 000 pieds 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."*

Pour accélérer la mise en œuvre de cette recommandation, l'ACNUSA a demandé, par deux courriers au ministre chargé de l'aviation civile, que le gouvernement français fasse part à l'agence Eurocontrol de son intention de relever l'altitude de transition à 18 000 pieds. Au quatrième trimestre 2005, le directeur général de l'aviation civile a donc demandé à cette Agence *"d'analyser la possibilité d'harmoniser une telle altitude de transition et son impact"*.

Depuis, les représentants français participent activement à différents groupes de travail d'Eurocontrol pour défendre ce relèvement à 18 000 pieds. Mais une majorité de pays européens est soit hostile à un tel relèvement, soit partisane d'un relèvement à une altitude inférieure qui réduirait les possibilités d'amélioration environnementale en France.

À ce jour, les discussions se poursuivent sans que leur terme soit connu. L'Autorité suit ce dossier avec beaucoup d'attention et s'enquiert régulièrement de son évolution auprès de la DGAC et d'Eurocontrol.



ALTITUDE DE TRANSITION

Dans son rapport d'activité 2005, l'Autorité soulignait que le relèvement de l'altitude de transition constitue, pour des raisons de sécurité, un préalable nécessaire



SURVOLER SANS GÊNER

UTILISATION DE L'ESPACE AÉRIEN



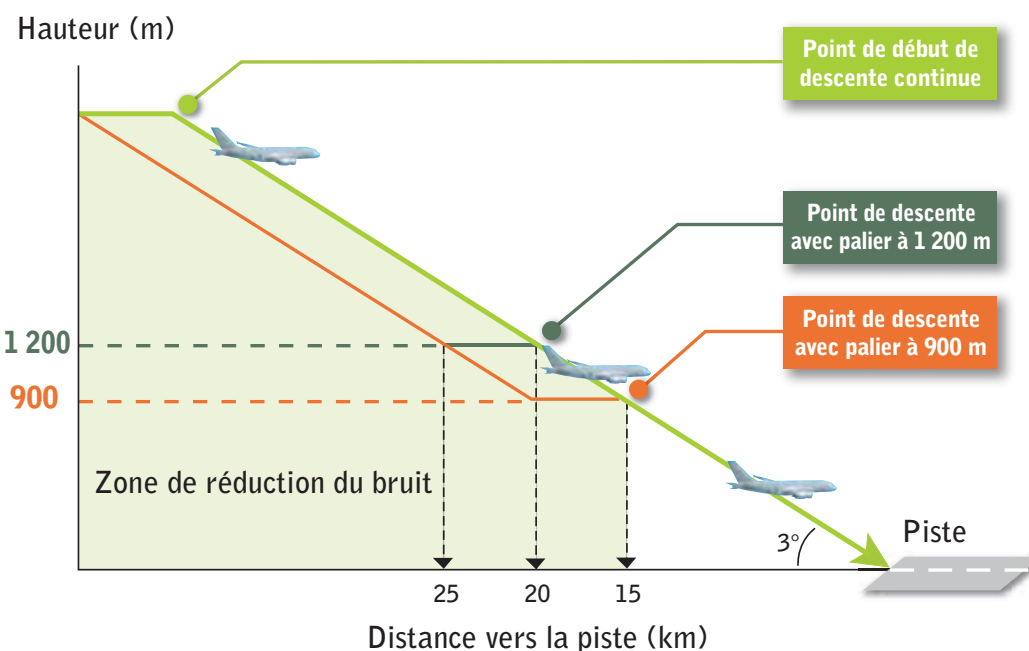
DESCENTE CONTINUE DESCENTE LISSE

Consciente que l'harmonisation européenne de l'altitude de transition à 18 000 pieds prendrait plusieurs années, l'Autorité a émis en 2006 la recommandation suivante :
"L'ACNUSA demande à la direction générale de l'aviation civile que soient mises en œuvre – chaque fois que possible – les procédures de descente continue autour de la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle."

"L'Autorité demande qu'à l'automne 2007 la direction des services de la navigation aérienne lui présente les procédures concernées et leur calendrier de mise en œuvre."

Dans l'attente d'une définition de la procédure "descente continue" sur laquelle travaille l'Organisation internationale de l'aviation civile, la direction des services de la navigation aérienne a mené des expérimentations sur Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Orly et Marseille – Provence.

Représentation schématique des approches en descente continue



SOURCE DGAC

Paris – Charles-de-Gaulle

À la suite de la recommandation de 2006, un groupe de travail de la DGAC "méthode-outils/procédure" a été constitué en mai 2007 afin de définir les conditions nécessaires pour une mise en œuvre progressive de la descente continue. Ce groupe propose notamment de commencer par le cœur de nuit (00h00 -05h00) et d'améliorer des profils de descente. L'Autorité prend acte du travail accompli mais regrette les retards pris sur ce dossier et donc actualise sa recommandation.



RECOMMANDATION 2007

L'Autorité demande qu'à l'automne 2008 la direction des services de la navigation aérienne lui présente les procédures de descente continue sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle et le calendrier de mise en œuvre.

Paris – Orly

Une procédure de descente continue (CDA) est d'ores et déjà mise en œuvre pour les arrivées sud-ouest lorsque les atterrissages se font face à l'est. La descente débute au niveau de vol FL 90 (environ 2 700 mètres) au point d'entrée ODRAN au sud de Chartres. La descente est pratiquement continue jusqu'à la piste ; il subsiste néanmoins un petit palier réglementaire réduit à 30 secondes avant l'interception de l'ILS. Une évaluation de cette procédure sera lancée au premier semestre 2008.



RECOMMANDATION 2007

L'Autorité demande qu'un bilan de l'ensemble des procédures de descente continue pouvant être mises en œuvre sur la plateforme de Paris - Orly lui soit présenté au quatrième trimestre 2008.

Marseille – Provence

L'évaluation "arrivée face au nord en descente continue" pratiquée par les compagnies aériennes Air France et Régional CAE se poursuit. Les mesures de bruit réalisées en parallèle de cette évaluation font état d'un gain non négligeable de 2 à 3 décibels non négligeable et effectivement ressenti par les riverains concernés.

L'objectif est maintenant de s'assurer de la possibilité de réaliser les descentes continues avec un trafic plus important en intégrant d'autres compagnies.

L'Autorité se réjouit des bénéfices environnementaux liés à la pratique de l'arrivée face au nord en descente continue utilisée sur cet aéroport. Lorsque les approches à vue ne peuvent être pratiquées (voir page 14), l'Autorité souhaite que l'approche en descente continue soit privilégiée.

1•

Actuellement, deux normes internationales sont incontournables : l'angle de descente en approche finale sur un ILS catégorie 3 (atterrissage tout temps) est de 5,2 % et le palier d'interception de l'ILS d'une longueur minimale de 30 secondes, soit de 2 à 3 miles nautiques (3,7 à 5,6 km) est obligatoire.



RELÈVEMENT DES TRAJECTOIRES D'APPROCHE

Les deux secrétaires d'État chargés de l'écologie et des transports ont annoncé le 4 décembre 2007 le relèvement de 300 mètres des trajectoires d'approche sur les trois plateformes parisiennes.

Ce projet, qui va entraîner une refonte complète de toutes les trajectoires d'aéronefs autour de la région parisienne, est scindé en plusieurs étapes :

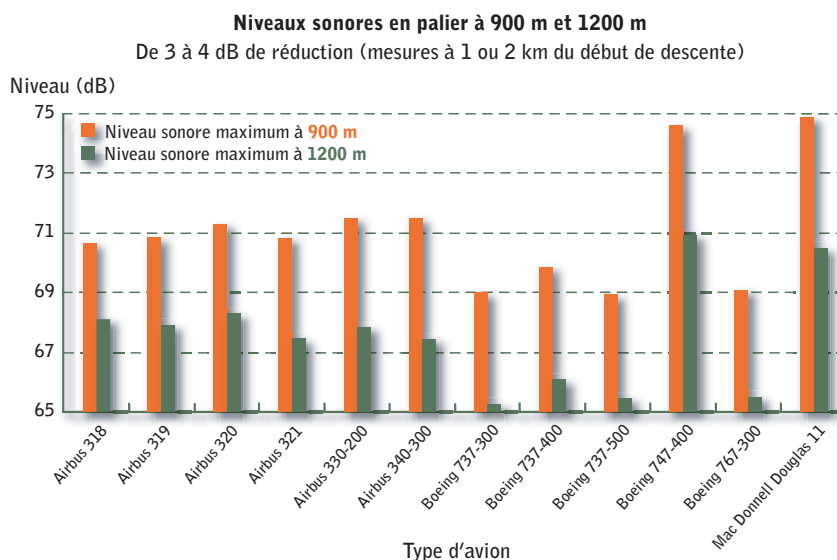
1^{re} - Début 2008, relèvement de 300 mètres de l'altitude d'arrivée des avions de nuit face à l'est au Bourget. Les avions passent ainsi de 600 à 900 mètres d'altitude.

- Début 2009, généralisation de l'altitude d'arrivée à Orly à 1 200 mètres et suppression des arrivées à 900 mètres.
- 2010 / 2011, relèvement des altitudes d'arrivée à Roissy à 1 200 mètres et 1 500 mètres au lieu de 900 et 1 200 mètres actuellement, généralisation des altitudes d'arrivée à 900 mètres au Bourget au lieu de 600 mètres, relèvement à 1 500 mètres de certaines trajectoires d'arrivées à Orly.
- Un comité de pilotage sera mis en place afin de suivre ces différentes étapes. Il sera dirigé par le préfet d'Île-de-France et associera des élus, des associations, ainsi que des représentants de l'aviation civile et des aéroports concernés. Ce comité de pilotage se réunira dès février 2008 pour mettre en œuvre les premières étapes du projet."

L'Autorité ne peut que se féliciter de l'annonce de ce premier train de mesures qui prend enfin en compte sa recommandation faite en 2000 et constamment renouvelée depuis. Elle rappelle néanmoins qu'une généralisation des relèvements importants des trajectoires d'approche en région parisienne ne pourra aboutir que lorsque le relèvement de l'altitude de transition à 18 000 pieds sera effectif.

Tous les acteurs rencontrés par l'Autorité y sont favorables (DGAC, pilotes, contrôleurs, etc.). L'Autorité souhaite que le ministre chargé de l'aviation civile use de toute son influence pour que les discussions en cours à Eurocontrol aboutissent.





SOURCE DGAC

Arrivées à Paris – Le Bourget

Le 24 avril 2007, l'étude d'une modification des procédures d'arrivée la nuit à Paris – Le Bourget a été présentée à l'Autorité.

Le groupe de travail chargé de la rédaction de la charte de l'environnement² de cet aéroport a demandé que soient améliorées les conditions de survol du département des Hauts-de-Seine. En particulier, seront étudiées pour les vols de nuit :

- la suppression des arrivées par le sud de Paris en configuration face à l'est,
- une procédure par le nord de Paris – Charles-de-Gaulle.

L'étude de faisabilité réalisée par la direction des services de la navigation aérienne a montré que la procédure par le nord aurait pour conséquences :

- des croisements avec les départs et les arrivées à CDG,
- une diminution des altitudes,
- une augmentation des niveaux de bruit perçu.

Le service de la navigation aérienne – région parisienne (SNA-RP) a donc proposé :

- de maintenir la procédure actuelle par le sud de Paris,
- de garantir la séparation des flux du Bourget et de CDG,
- d'augmenter l'altitude d'interception de l'ILS pour la porter de 2 000 pieds (600 mètres) à 3 000 pieds (900 mètres).

Le nombre de personnes survolées dans le contour de bruit L_{Amax} = 70 dB(A) passerait de 118 000 à 66 000.

Dans le contour de bruit L_{Amax} = 65 dB(A), ce nombre passerait de 197 000 à 181 000.

Dans le contour de bruit L_{Amax} = 75 dB(A), ce nombre reste inchangé (33 000).

La CCE informelle de l'aéroport a donné un avis favorable à cette solution.

Comme indiqué supra, les deux secrétaires d'État chargés de l'écologie et des transports ont annoncé sa mise en œuvre début 2008.

2•

Groupe constitué par les membres de la commission consultative de l'environnement informelle mise en place depuis le 22 juin 2004.



SURVOLER SANS GÊNER

UTILISATION DE L'ESPACE AÉRIEN



APPROCHES À VUE

Marseille - Provence

Afin d'éviter une concentration des avions à l'atterrissage au-dessus de l'Estaque lors de l'interception de l'ILS face au nord, l'Autorité est favorable à une plus grande utilisation des approches à vue. Celles-ci peuvent être réalisées soit à main gauche (zone d'Ensues-la-Redonne), soit à main droite (zone des Pennes). En 2006, à la demande de l'Autorité, une étude portant sur 5 journées (19 et 27 avril, 24 mai, 10 et 14 juin) a été réalisée par le service de la navigation aérienne sud sud-est. Cette étude a permis de constater que les zones les moins urbanisées n'ont été survolées que par 15 % des approches à vue sur les 37,5 % effectuées. Compte tenu de ce faible pourcentage, l'Autorité a alors souhaité qu'avant l'été 2007 ce service réalise une nouvelle étude des atterrissages face au nord par la procédure d'approche à vue.

Cette nouvelle étude présentée le 6 novembre 2007 a porté sur 6 journées (22 et 28 juin, 12 et 27 juillet, 17 et 27 août). Cette fois-ci, les zones les moins urbanisées ont été survolées par 37,8 % des approches à vue sur les 35,3 % réalisées durant ces 6 jours.

Cette amélioration notable s'explique principalement par le travail de sensibilisation effectué par la DGAC auprès des compagnies aériennes (information sur la création de zones de surveillance radar).

En outre, le gestionnaire de la plateforme éditera prochainement – sous forme de dossiers de vol – un mémo pédagogique pour les pilotes.

Par ailleurs, la majorité des compagnies aériennes est favorable à l'utilisation d'approches à vue qui permet une économie de temps et de carburant. Air France a édité une nouvelle carte d'approche à vue "compagnie" et continue de mener une action de communication interne. Néanmoins, après une période d'essai, Régional CAE a supprimé ses approches à vue de nuit et la compagnie Ryanair n'a pas souhaité poursuivre cette procédure.

L'Autorité se félicite de l'amélioration sensible de la réalisation des approches à vue à destination de la plateforme de Marseille – Provence et souhaite qu'elle se poursuive.



RECOMMANDATION 2007

L'ACNUSA demande qu'un suivi des approches à vue soit assuré à Marseille – Provence et qu'un bilan lui soit présenté fin 2009.



SOURCE DGAC



PROCÉDURE DE DÉPART

Contrôle des déviations

Le 16 juin 2006, le pôle technique de l'ACNUSA réalisait un contrôle des déviations relevées par l'administration à l'aide du système SONATE. Ce contrôle a permis de découvrir de nombreuses incohérences sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle. Aussi l'Autorité a-t-elle immédiatement demandé qu'un système de contrôle fiable soit mis en place sur cette plateforme.

En août 2006, une solution provisoire mais peu automatisée alliant les systèmes VISTA et SONATE a été mise en œuvre, donnant des résultats satisfaisants. Par ailleurs, la direction générale de l'aviation civile disposait déjà d'un système

de détection plus robuste conçu par la navigation aérienne pour ses besoins propres. Ce système nommé ELVIRA va être déployé sur l'ensemble des plateformes concernées par des arrêts d'exploitation aux fins de détecter les déviations. Sur les plateformes parisiennes, l'installation par la direction de la technique et de l'innovation de l'outil ELVIRA devrait être effective fin juin 2008. Par conséquent, les systèmes SONATE et VISTA ne serviront plus au contrôle des déviations.



RECOMMANDATION 2007

L'Autorité maintient sa recommandation de 2006 et demande que, avant toute mise en service du système ELVIRA pour le contrôle des déviations sur une plateforme, une étude comparative avec ses propres données lui soit présentée.



SURVOLER SANS GÊNER

UTILISATION DE L'ESPACE AÉRIEN

Exemple espagnol

Du 15 au 18 octobre 2007, une délégation de l'ACNUSA s'est rendue sur les plateformes espagnoles de Madrid – Barajas et Barcelone – El Prat³.

Au départ de l'aéroport de Madrid – Barajas, le contrôle de la trajectoire des avions en phase de décollage est réalisé jusqu'à ce qu'ils atteignent le niveau de vol FL 100 (environ 3 000 mètres). Au-dessous de cette altitude, les avions équipés PRNAV⁴ ne doivent pas s'écarter latéralement de plus d'un nautique (1 900 mètres) de leur trajectoire nominale, sous peine d'amende administrative. Une tolérance plus importante est accordée aux avions non équipés PRNAV. Les couloirs dans lesquels doivent circuler les avions sont définis en accord avec les réglementations OACI document 8168 et circulaire 205.

L'Autorité a donc constaté que les avions au décollage étaient maintenus – jusqu'à une altitude de 3 000 mètres – dans des volumes similaires aux Volumes de Protection Environnementale (VPE) des plateformes parisiennes.

Or dès 2002, l'Autorité précisait que "pour être efficaces, les VPE doivent être définis

AENA

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea : créée en 1991, l'entité publique AENA (annexe page 104) est chargée à la fois de la gestion des aéroports et de la navigation aérienne. Elle administre 47 aéroports, 1 héliport et 5 centres de contrôle. Les aéroports espagnols ont accueilli en 2007 plus de 210 millions de passagers et comptabilisé plus de 2,4 millions de mouvements.

jusqu'à une altitude de 3000 mètres" et avait donc émis un avis défavorable aux projets d'arrêtés portant création des VPE, "considérant que les propositions présentées ne correspondent pas à la demande de l'ACNUSA".



RECOMMANDATION 2007

L'Autorité demande à la direction des services de la navigation aérienne d'étudier, dans un premier temps sur les aéroports parisiens, une transposition du modèle espagnol afin de contenir les avions au décollage et en phase de montée dans des volumes définis jusqu'à une altitude de 3 000 mètres.

Un premier état du dossier devra lui être présenté au troisième trimestre 2008.

MADRID – BARAJAS

L'aéroport de Madrid – Barajas se situe à 12 km de la capitale. En 2006, un nouveau terminal (T4) et deux nouvelles pistes (en plus des deux existantes) ont été mis en service. Cela permet d'envisager une capacité de 120 mouvements par heure et de 70 millions de passagers par an.

Cette plateforme se situe au treizième rang international et au quatrième européen en nombre de passagers avec 52,14 millions, soit une progression de 13,8 % de 2006 à 2007.

Marseille – Provence

Le 8 mars 2006 et à la demande de la municipalité de Vitrolles, l'ACNUSA a organisé une première réunion pour améliorer la procédure des départs de l'aéroport de Marseille – Provence face au sud et se dirigeant vers le nord et l'est. Étaient représentés la ville de Vitrolles, l'Association pour la Défense de l'Environnement des Vitrollais (ADEV), le Service de la Navigation Aérienne Sud Sud-Est (SNA-SSE) et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille – Provence (CCIMP).

À la demande de l'Autorité, un groupe de travail s'est constitué et réuni à cinq reprises :

- 27 juin 2006 : présentation des départs (SID) par le SNA-SSE à la demande de l'ADEV. Sur un total d'environ 90 000 mouvements en 2006, comprenant les arrivées et les départs, la procédure concerne 17 % des départs, soit environ 7 600 vols tout au long de l'année, soit encore un nombre moyen de départs journaliers de 21 ;
- 15 novembre 2006 : présentation d'une étude SNA-SSE et CCIMP (contraintes des trajectoires et statistiques) et demande du groupe de travail de réaliser une proposition de trajectoires ;
- 19 juin 2007 : présentation de cette étude réalisée par la DSNA et nouvelle demande du groupe de travail pour mettre à l'étude de nouvelles trajectoires ;
- 25 juin 2007 : définition des nouvelles trajectoires à étudier ;
- 12 novembre 2007 : présentation de l'étude DSNA sur deux scénarios possibles. L'étude caractérise la nuisance aéronautique due aux trajectoires de départ actuelles sur les communes de

Marignane (1 750 personnes concernées), Les Pennes-Mirabeau (600 personnes concernées), Saint-Victoret (5 950 personnes concernées) et Vitrolles (9 000 personnes concernées).

Le 30 novembre 2007, le président et une délégation de l'ACNUSA ont rencontré les membres de l'association ADEV, qui ont clairement fait part de leur rejet de l'ensemble des trajectoires étudiées et proposées. Lors de la CCE de Marseille – Provence du 24 janvier 2008, un compte rendu du groupe de travail "départs sud" a été présenté. Par ailleurs, il a été demandé à l'ADEV d'exposer par écrit ses revendications. À la suite de ces présentations, la CCE devrait donner son avis et prendre position⁵.

Afin de répondre à certaines interrogations et de lever toute suspicion, l'ACNUSA a demandé à la DGAC au cours du premier semestre 2008 de :

- vérifier à partir des traces radar si les pratiques n'ont pas évolué (performances des aéronefs, progrès technologiques, etc.) alors même que les trajectoires officielles n'ont pas été modifiées,
- lui communiquer les données utilisées par le service de la navigation aérienne ainsi que les contraintes actuelles et futures d'occupation de l'espace aérien pour bâtir les différents scénarios de départs.

3• Voir également partie 2 : "Réparer et Prévenir", page 43.

4• Navigation précise de surface.
Voir encart page 24.

5• Lors de cette réunion, l'ADEV a proposé 3 scénarios de trajectoires qui vont être étudiés par le SNA-SSE du point de vue environnemental.



SURVOLER SANS GÊNER

UTILISATION DE L'ESPACE AÉRIEN



SURVOL D'HÉLICOPTÈRE

Toujours pas de réglementation

Tout au long de l'année, l'Autorité s'est enquis de l'état d'avancement du décret en Conseil d'Etat prévu par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 qui doit notamment déterminer :

- "les zones à forte densité de population" (article 7 de ladite loi),
- au-dessus desquelles le ministre chargé de l'aviation civile peut fixer des limitations "... en termes notamment de nombre de mouvements, de plages horaires, de répartition de survols dans le temps, de niveau sonore, de type d'appareils ou de procédures de décollage ou d'atterrissage" (article 3 de la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999).

Une fois de plus, les directions concernées se sont renvoyé le dossier alors que les relations entre professionnels et riverains ou personnes survolées ne s'améliorent pas, voire se détériorent. Sont ainsi contestés les vols réalisés par Eurocopter à Marseille – Provence ainsi que le nombre de survols de la presqu'île de Saint-Tropez (5 000 en période estivale).

Les professionnels font état de l'impact économique et social de la filière hélicoptère qui représente aujourd'hui en France :

- 900 machines dont 450 en exploitation commerciale ;
- 50 000 vols de SAMU dont plus de 40 % en sauvetage ;

- 8 900 M€ de chiffre d'affaires ;
- 33 100 emplois directs ;
- 36 900 emplois indirects.

Ils souhaitent donc que ce secteur important, avec un tissu dense – mais fragile – de PMI/PME, continue son activité. Constructeurs et exploitants travaillent à une meilleure intégration environnementale et à de bonnes pratiques pour le respect du voisinage. Ils souhaitent également contribuer à l'élaboration d'une réglementation adaptée et applicable au maintien d'un standard élevé de sécurité des vols.

D'une manière générale, les riverains estiment que les pilotes ne respectent rien ni personne. Ils veulent un renforcement des contrôles et des sanctions contre les pilotes indisciplinés. Or, le support réglementaire pour définir les manquements d'hélicoptères n'existe toujours pas.

Enfin, un certain nombre de riverains considèrent que seuls les vols sanitaires avec justification devraient être autorisés...





Héliport de Paris Issy-les-Moulineaux

La révision du plan d'exposition au bruit (PEB) a été approuvée par arrêté interpréfectoral du 18 avril 2007. La limite de la zone B a été fixée à Lden 62, celle de la zone C à Lden 56 et une zone D – non obligatoire – a également été définie. La CCE avait donné un avis favorable le 22 novembre 2006 (7 voix pour, 6 voix contre, 3 abstentions).

Dans son rapport remis le 5 mars 2007, le commissaire enquêteur émet également un avis favorable sous réserve que :

"... l'autorité compétente aura par courrier fait part à toutes les communes et associations concernées de son intention de mettre en place dans un délai raisonnable un système de mesures permettant de relever le niveau réel des nuisances sonores et de suivre son évolution dans le temps..."

Cette réserve a été levée le 21 mars 2007 en réunion de la CCE. Le directeur général de l'aviation civile s'est engagé à mettre en place un réseau de stations de mesure du bruit à l'intérieur et autour de l'héliport.

Lors de cette même réunion et après un an de travail, la Charte de l'environnement a été adoptée (11 voix pour, 6 abstentions). Signée le 30 octobre 2007, la charte définit six moyens de maîtrise de l'impact

environnemental du trafic des hélicoptères. Afin de maîtriser et de réduire l'activité, le trafic sera maintenu dans l'enveloppe de 12 000 mouvements. Les vols de transit devraient diminuer puis disparaître. Les vols durant les week-ends et jours fériés sont limités à 50 sauf exception dûment justifiée. Les autres moyens concernent l'impact environnemental de chaque machine, la maîtrise des cheminements (altitude et trajectoire), la connaissance, la transparence et l'information du public, la sécurité des vols ainsi que la mise en œuvre, la validité et la durée de la charte. Les cinq partenaires concernés⁶ se sont ainsi engagés sur cinq ans.

Par ailleurs, les résultats de l'étude sur la faisabilité d'un relèvement des trajectoires des hélicoptères en Île-de-France se font attendre. En l'état actuel, les atterrissages sur Paris – Orly et Paris – Charles-de-Gaulle ne permettent pas de relever certaines trajectoires. Compte tenu des annonces du 4 décembre 2007 sur le relèvement de 300 mètres des trajectoires d'approche sur les trois plateformes parisiennes (cf. page 12), il n'est pas exclu qu'apparaissent de nouvelles hypothèses.

6•

État et ses services, collectivités territoriales, collectifs d'associations de riverains des communes concernées, usagers de l'héliport, exploitant/gestionnaire.



AMÉLIORATIONS EN 2007

Les progrès réalisés cette année ont concerné la méthode de calcul de l'indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne de Paris – Charles-de-Gaulle, des modifications de procédures à Bordeaux – Mérignac, Marseille – Provence, Nice – Côte d'Azur et Toulouse – Blagnac et des restrictions d'exploitation à Marseille – Provence.



INDICATEUR GLOBAL MESURÉ PONDÉRÉ (IGMP)

Dans son avis du 17 novembre 2006, l'Autorité a demandé que le groupe de travail⁷ créé lors de la publication de l'arrêté du 28 janvier 2003 soit relancé afin d'identifier les modalités de réduction du taux d'indisponibilité des mesures et de procéder à un bilan de la méthode d'estimation utilisée.

Après analyse, ce groupe a proposé de corriger les biais statistiques et d'améliorer les corrections de distances par les dispositions suivantes :

- se mettre en conformité avec l'arrêté du 28 janvier 2003 et avoir 100 mesures sur au moins 4 stations pour déterminer une droite de régression ;
- recalculer les valeurs "distances station de mesures/seuils de piste" en fonction du seuil opérationnel (toucher des roues à l'atterrissage, lâcher des freins au décollage) ;
- ne plus prendre en compte les 2 stations excentrées par rapport à la distance de référence (5 000 mètres) pour le calcul des droites de régression à l'atterrissage.

Le 9 octobre 2007, les membres de l'Autorité ont examiné les modalités adoptées pour le calcul de l'indicateur de l'année 2006 ainsi que leur application aux années précédentes.

	NOMBRE DE MOUVEMENTS	% DE VOLS MESURÉS	INDICATEUR ANCIENNE MÉTHODE	INDICATEUR
RÉFÉRENCE	504 147		100	100
2003	515 026	31,1 %	89,4 ¹	88,3
2004	525 661	58,4 %	91,9	90
2005	522 619	66,7 %	93,7	91,1
2006	541 566	75,8 %	97,1	92,0

(1) la valeur corrigée après ajustement de la méthode en 2004 est de 88,4

Le nouveau mode de calcul tient compte des corrections évoquées précédemment ci-dessus, de l'augmentation des mouvements et de la modernisation de la flotte par des appareils moins bruyants. Pour l'année 2006, la valeur de l'indicateur s'élève à 92.

Les différences de niveau entre l'ancienne et la nouvelle méthode sont notamment dues :

- au recalcul des droites de régression ;
- à l'impact des vols bruyants de nuit ;
- à la modification des seuils de toucher des roues et de lâcher des freins ;
- au recalcul des corrections de distance⁸.

L'Autorité approuve l'évolution de la méthode de calcul vers une intégration plus grande des bruits mesurés et a émis un avis favorable sur le rapport de présentation des conditions d'obtention de la valeur de l'IGMP pour l'année 2006.



RECOMMANDATION 2007

Considérant que ce calcul est à présent fiable et robuste, l'ACNUSA demande à la direction générale de l'aviation civile de figer définitivement la méthode d'élaboration afin de permettre d'apprécier l'évolution de l'IGMP dans la durée. Elle demande également que les rapports qui lui ont été présentés : *"Présentation des conditions d'obtention de la valeur de l'indicateur représentatif de l'énergie sonore pour l'année 2006"* et *"Analyse de l'évolution de l'indicateur représentatif de l'énergie sonore de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle"* soient accessibles au public dans leur intégralité.



Cet avis a été transmis à la direction générale de l'aviation civile afin d'être communiqué à la commission consultative de l'environnement de Paris – Charles-de-Gaulle avant la fin de l'année 2007.

Cependant, à la date prévue du 13 juillet 2007, cette commission n'a pas été renouvelée par arrêté du préfet de la région Île-de-France. Compte tenu du temps nécessaire pour désigner les représentants des collectivités territoriales dont le mandat expire aux prochaines élections municipales et cantonales, l'Autorité craint que cette communication n'intervienne qu'après la parution du présent rapport.

7•

Composition : représentants de la direction des affaires stratégiques et techniques de la DGAC, de la direction de la prévention des pollutions et des risques (mission bruit), des Aéroports de Paris, du service technique de l'aviation civile et de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.

8•

Voir le rapport DGAC *"Analyse de l'évolution de l'indicateur représentatif de l'énergie sonore de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle"*.



SURVOLER SANS GÊNER

AMÉLIORATIONS EN 2007



UTILISATION DES DOUBLETS À CDG

La mise en service du doublet nord de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle est effective depuis le 3 novembre 2005. Une étude d'impact et un bilan de son utilisation ont été présentés le 12 juin 2006 à l'ACNUSA par la mission environnement à la direction des services de la navigation aérienne.

L'Autorité a exprimé le souhait que soit réalisée une étude complémentaire portant sur l'analyse de l'impact de la mise en service du doublet nord sur les populations survolées et l'évaluation de leur nombre. Elle a également demandé qu'il soit procédé à une analyse des données acoustiques enregistrées par les stations de mesure de bruit du réseau d'Aéroports de Paris.

Recommandation 2006

"Les services de la navigation aérienne réaliseront avec les professionnels

concernés un examen précis et exhaustif de l'utilisation actuelle des doublets qui sera communiqué à l'ACNUSA en septembre 2007. À l'issue de cette phase technique, l'impact environnemental en termes de personnes survolées sera calculé pour l'ensemble des hypothèses."

En raison de l'absence d'évolution des conditions de survol de la région concernée en configuration de vent face à l'est, il avait été décidé en juin 2006 que l'étude ne porterait que sur les décollages en configuration de vent face à l'ouest. Cette étude, transmise en décembre 2007, montre que la mise en service du doublet nord permet globalement d'équilibrer⁹ le nombre de départs sur chacune des pistes grâce au transfert du doublet sud vers le doublet nord des avions à destination de l'est¹⁰.

Sans aggraver l'impact acoustique enregistré par les stations du réseau de mesure de bruit de l'aéroport, cet équilibre des flux au départ entre les deux doublets conduit à une réduction significative du nombre de personnes survolées par jour dans la configuration étudiée (127 700 personnes en 2005 contre 52 000 en 2007).

L'Autorité constate avec satisfaction l'amélioration environnementale due à une utilisation optimisée des deux doublets de pistes. Elle veillera à ce que le partage des flux entre doublet nord et doublet sud reste équilibré afin de ne pas entraîner une aggravation des nuisances sonores sur telle ou telle zone proche de l'aéroport.



MODIFICATIONS DE PROCÉDURE

Bordeaux – Mérignac

Avant janvier 2007, les atterrissages sur l'aéroport de Bordeaux – Mérignac en configuration piste 11 n'étaient possibles en vol aux instruments (IFR) que par la réalisation d'une Manœuvre à Vue Imposée (MVI).

Le projet de remplacement de la MVI par une procédure VOR-DME permettant de contourner l'agglomération bordelaise a été présenté à l'Autorité qui a émis un avis favorable le 15 septembre 2006. En raison du très faible taux d'utilisation de la piste 11 (moins de 1 % du temps), le service de la navigation aérienne sud-ouest n'a pu identifier les ajustements nécessaires qu'après une année de recul. De fait, dans cette nouvelle configuration, les départs sont pénalisés car maintenus à 4 000 pieds (1 200 mètres) sous les arrivées.

L'étude d'une seconde modification du dispositif a été présentée le 4 décembre 2007 à l'Autorité. Le nouveau dispositif prévoit de :

- faire passer les départs au-dessus des arrivées ;
- modifier légèrement le tracé des départs.

Concrètement, le tracé des arrivées en piste 11 ne change pas mais le profil de descente des avions est modifié. À l'altitude d'interception de l'arc VOR-DME, les avions



sont désormais à 4 000 pieds au maximum (1 200 mètres) au lieu des actuels 5 000 pieds (1 500 mètres).

Compte tenu des taux de montée pratiqués (pente > 8 %) et des rayons de virage des appareils, le tracé de départ modifié reste très proche du tracé de départ initial. L'agglomération bordelaise demeure épargnée et la séparation verticale avec le trafic arrivée est assurée.

Après avoir pris connaissance de l'avis favorable à l'unanimité des voix, émis le 12 décembre 2007, par la commission consultative de l'environnement, l'Autorité a donné un avis favorable à la modification du dispositif arrivées/départs piste 11 de l'aérodrome de Bordeaux – Mérignac.

9.

En 2005, la répartition était de 60/40 entre le doublet sud et le doublet nord. En 2007, cette répartition est proche de 50/50.

10.

En configuration face à l'ouest, 68 vols à destination de l'est sont partis du doublet sud en 2005, 6 vols seulement en 2007.



SURVOLER SANS GÊNER

AMÉLIORATIONS EN 2007

Nice – Côte d'Azur

Historique

Depuis la création de l'hélistation en zone sud (fin 1990), le problème de la séparation stratégique entre le trafic hélicoptères et les départs avions IFR s'est posé. Il a été résolu, à l'époque, grâce à une double contrainte qui :

- impose aux hélicoptères une hauteur maximale de vol de 300 pieds (1 000 mètres) ;
- oblige les avions à ne pas virer au large avant d'avoir atteint la hauteur minimale de 300 pieds.

En 1992, pour des raisons de sécurité, la réglementation a relevé à 500 pieds (1 500 mètres) la hauteur minimale de survol des hélicoptères (hors agglomération). Le relevé de l'ensemble des trajectoires à cette altitude posait alors le problème de la séparation des flux. Ce problème a été résolu en ne relevant qu'une partie des segments de trajectoires à 500 pieds. Les segments de raccordements

Une SID (Standard Instrument Departure) est une procédure de départ aux instruments d'un aéroport, publiée dans la documentation aéronautique. Cette publication se fait sous forme d'une carte, accompagnée d'un descriptif de chaque SID.

qui longent la côte entre l'hélistation et la trajectoire hélicoptère ont bénéficié d'une dérogation et ont été maintenus à 300 pieds.

Modification proposée

Au début de l'année 2006, la Direction du Contrôle de la Sécurité (DCS) a annoncé qu'elle supprimait la dérogation de vol à 300 pieds dont bénéficiaient les hélicoptères. Les départs IFR et le trafic hélicoptères n'étant plus stratégiquement séparés, un cadencement des mouvements est devenu obligatoire.

En d'autres termes, le trafic hélicoptères est inséré dans le trafic avions. Cela entraîne une réduction de la capacité de l'aéroport et crée des retards pour les avions au départ et pour les vols d'hélicoptères.

La PRNAV (Precision aRea NAVigation = navigation précise de surface) est un principe de navigation qui s'affranchit de l'obligation de survoler les balises radioélectriques installées au sol utilisées en navigation conventionnelle. La PRNAV permet d'aller en ligne droite d'un point A à un point B en s'affranchissant du survol des balises. Ce système offre une précision approximative de plus ou moins 1 mile nautique de la trajectoire nominale. Actuellement, 90 % des aéronefs commerciaux sont équipés PRNAV.

TRAJECTOIRES HÉLICOPTÈRES ET DÉPARTS AVION QFU 04 ET 22

- Départs des avions
- Trajectoires des hélicoptères
- Croisements dangereux



SOURCE DGAC

La solution proposée par le service de la navigation aérienne sud-est permet, grâce à la PRNAV, de rétablir la capacité de l'aéroport : les trajectoires de départ des hélicoptères sont modifiées afin de réaliser une séparation stratégique avec le flux des avions aux départs IFR.

Avis

Le 4 décembre 2007, le dossier a été présenté à l'Autorité qui a estimé que la trajectoire présentée était la meilleure possible compte tenu des contraintes de sécurité de la plateforme pour les hélicoptères.

Après avoir recueilli l'avis favorable de la commission consultative de l'environnement lors de sa réunion du 14 décembre 2007, l'Autorité a donné un avis favorable le 20 décembre 2007 à la mise en service des procédures SID PRNAV sur l'aérodrome de Nice – Côte d'Azur.

Par ailleurs, l'Autorité a demandé à ce que, un an après la mise en service de la procédure, un compte rendu en termes de respect des trajectoires et d'impact acoustique sur les populations riveraines lui soit communiqué.



SURVOLER SANS GÊNER

AMÉLIORATIONS EN 2007

Toulouse – Blagnac

Décollages vers le nord et le nord-est

Depuis 2003, les élus et les associations de riverains des communes de Merville et de Grenade protestent contre la modification de procédure adoptée fin 2002 pour les départs FISTO en configuration QFU 32 (départs vers le nord).

Les divers projets successivement proposés n'ont pas permis d'aboutir à un consensus suffisant. L'arrivée de la PRNAV a été l'occasion d'étudier une nouvelle procédure tout en prenant en compte les exigences et les contraintes réglementaires, techniques et environnementales.

Lors d'une réunion organisée par la direction de l'aviation civile sud le 23 août 2007, le projet de procédure "départ 32 FISTO PRNAV" a été proposé par le service de la navigation aérienne sud avec les caractéristiques suivantes :

- un meilleur respect des procédures et une réduction des dispersions de trajectoire grâce à l'utilisation de la PRNAV ;
- les départs "LACOU" restent inchangés ;
- la procédure "FISTO 2" créée en remplacement de la procédure "FISTO" actuelle prévoit :
 - le maintien de la route sur "LACOU" jusqu'à un point situé à 6 NM (11 km) du VOR¹¹ d'Aussonne ;
 - arrivés à ce point, les avions prennent un cap direct sur "FISTO".

Ce projet a été relativement bien accueilli par les associations, qui ont néanmoins

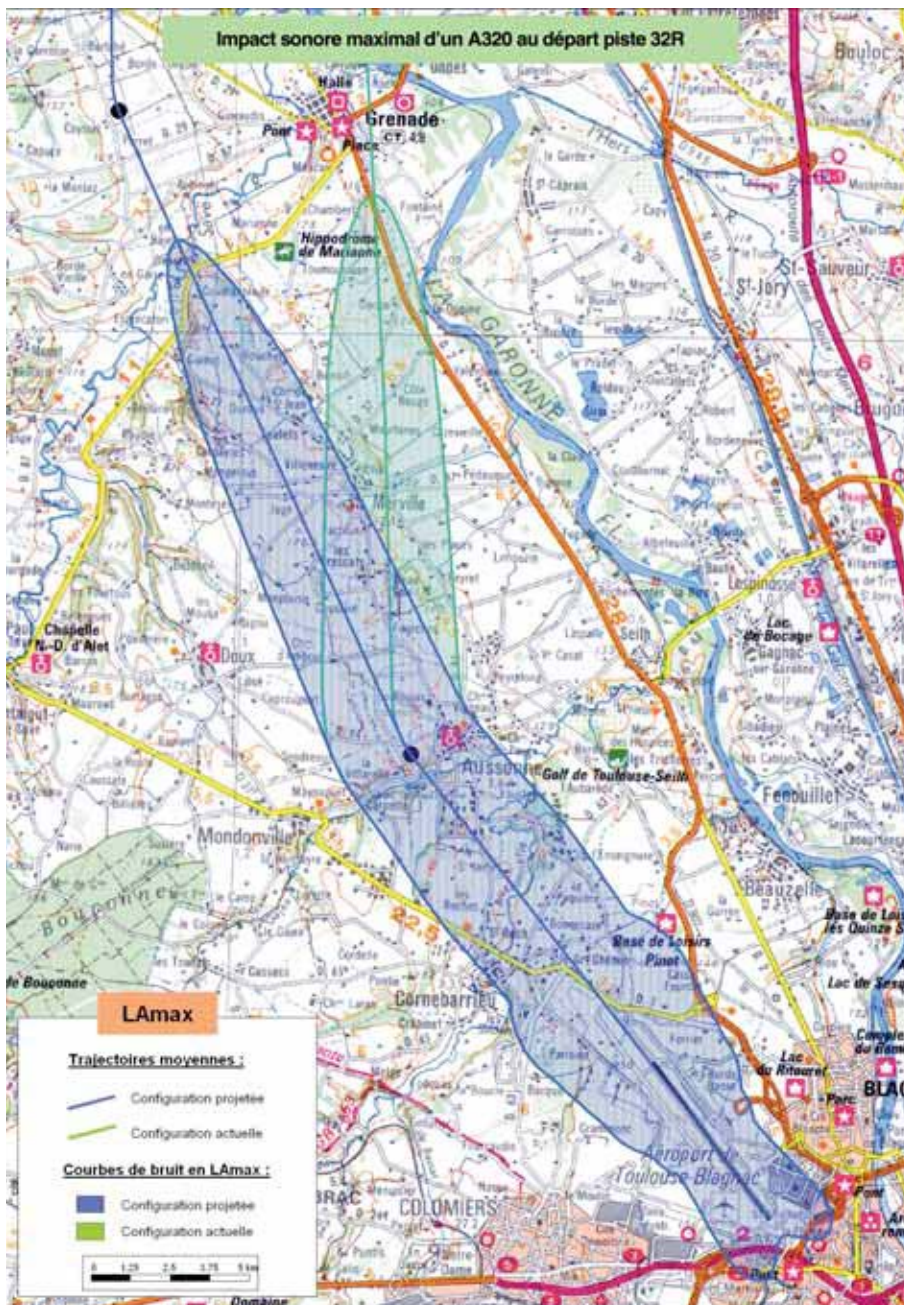


estimé que les délais étaient trop longs et qu'elles auraient beaucoup de difficultés à contenir les revendications des riverains.

L'état d'avancement du projet a été présenté à l'ACNUSA le 4 décembre 2007. L'Autorité a estimé que la procédure proposée représentait le meilleur compromis possible. Le nouveau dispositif doit :

- diminuer de façon significative les nuisances sonores et le nombre des survols pour les habitants de Grenade ;
- concentrer la majorité des trajectoires sur un seul flux – déjà existant – situé à l'ouest du centre-ville de Merville ;
- limiter les anticipations de virage à droite sur le VOR de TOU. Les survols du centre-ville d'Aussonne devraient selon toute vraisemblance diminuer sensiblement.

Compte tenu de son impact sur les méthodes de travail des contrôleurs aériens (anticipation de clairance, gestion de conflits entre départs successifs), sa mise en œuvre sera progressive et par phases : d'abord de nuit, puis le week-end, enfin dans les créneaux peu chargés en semaine. Par ailleurs, tant que cette modification de



SOURCE DGAC

procédure de circulation aérienne reste à l'état de projet, aucune enquête publique¹² n'est nécessaire.

Avant de lancer l'expérimentation, le directeur de l'aviation civile sud, sous couvert du préfet de région Midi-Pyrénées, préfet de Haute-Garonne, a sollicité l'avis de l'Autorité qui s'est prononcée favorablement.

La procédure PRNAV sera proposée automatiquement aux pilotes lors de leur demande de mise en route.

11. VOR : "VHF Omnidirectionnal Radio balise", moyen de navigation donnant une route à suivre.

12. Décret du 15 juin 2004 relatif à l'enquête publique prévue à l'article L. 227-10 du code de l'aviation civile.



SURVOLER SANS GÊNER

AMÉLIORATIONS EN 2007

Le pilote devra informer le service du contrôle s'il est dans l'impossibilité de la suivre (avion non équipé PRNAV ou/et pilote non qualifié). Dans ce cas, le départ s'effectuera sur la procédure FISTO actuelle.

L'exploitant aéroportuaire a installé une station de mesure de bruit dans Merville afin de connaître le niveau de bruit actuel. Pour suivre l'évolution de ce niveau, cette station sera réinstallée à chaque phase de l'expérimentation.



RECOMMANDATION 2007

L'Autorité demande que :

- le suivi de la mise en place de la procédure "départ 32 FISTO PRNAV" soit communiqué à chaque étape à l'ACNUSA, à la commission consultative de l'environnement et aux habitants des deux communes concernées ;
- les résultats des campagnes ponctuelles de mesure de bruit lui soient communiqués pour permettre d'évaluer le gain progressif obtenu au cours des phases successives de l'expérimentation ;
- chaque phase s'inscrive dans une durée la plus réduite possible tout en étant suffisante pour en tirer les enseignements escomptés.

Procédure adaptée

Dans son rapport d'activité 2005, l'ACNUSA demandait l'étude d'une procédure de départ adaptée évitant – notamment la nuit – le survol de l'agglomération toulousaine à basse altitude par les avions à faible taux de montée

décollant face au nord et se dirigeant ensuite vers le sud.

L'Autorité a émis, dans son rapport d'activité 2006, la recommandation suivante :

"Les résultats de l'étude sur une procédure adaptée – notamment la nuit – pour les aéronefs qui montent selon une pente inférieure à 8° seront présentés à l'ACNUSA au 4^e trimestre 2007."

Afin de s'assurer d'une altitude minimale lors du survol de Toulouse, des contraintes ATS (Air Traffic System) ont été publiées dans la documentation aéronautique AIP (AD2 LFB0 SID 2b) en mars 2007. Les avions doivent poursuivre leur montée vers le nord jusqu'à la balise TOU. Ils sont alors autorisés à tourner à droite pour intercepter et suivre le radial 144° (vers le sud). Leur altitude à 9 nautiques de TOU doit impérativement être supérieure à 6 000 pieds (1 800 mètres). Toutefois, en pratique, la majorité des survols de Toulouse qui empruntent cette procédure se situent à une altitude supérieure à 3 000 mètres.



RESTRICTIONS D'EXPLOITATION SUR MARSEILLE – PROVENCE

Lors de la réunion du 25 janvier 2007, les membres de commission consultative de l'environnement ont débattu sur un projet d'arrêté de restriction d'exploitation. Ils ont notamment regretté que la nuit ne soit pas définie de 22 heures à 6 heures (recommandation de l'OMS) et ont décidé de créer un groupe de travail pour faire évoluer le texte une fois publié.

"L'avis favorable de la commission consultative de l'environnement sur le projet d'arrêté est réputé rendu"¹³ et transmis à l'Autorité le 20 mars 2007.

Le 24 avril 2007, l'ACNUSA a examiné ce projet d'arrêté qui vise à restreindre l'exploitation des avions les plus bruyants cités au chapitre 3, entre 23 h 15 et 6 h 15 pour les arrivées et entre 22 h 45 et 6 heures pour les départs. Il

rappelle l'interdiction totale d'exploitation des avions cités au chapitre 2 et interdit les essais de moteurs entre 23 h et 6 h. Enfin, il impose le respect de diverses obligations ou procédures en vue de réduire les nuisances sonores. L'application de cet arrêté était prévue à compter de la saison aéronautique d'hiver 2007-2008.

L'Autorité a donc donné un avis favorable. Or, contrairement aux engagements pris en CCE et annoncés à l'Autorité, le texte de l'arrêté signé le 27 novembre 2007¹⁴ prévoit dans son article 6 une entrée en vigueur *"... à compter du premier jour de la saison de planification aéronautique d'hiver 2008/2009..."* sans qu'aucune explication n'ait été fournie à la CCE et à l'Autorité.

¹³ • _____
Compte rendu de la CCE du 25 janvier 2007.

¹⁴ • _____
www.acnusa.fr/juridiques/aeroports.asp



PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

L'Autorité reste très attentive à la prise en compte de l'environnement dans la formation des pilotes et des contrôleurs. Elle est favorable à ce que les incidents environnementaux soient régulièrement analysés sur les plateformes. Enfin, l'alimentation non bruyante des avions en stationnement doit être développée.



FORMATION DES PILOTES

Contrôle des écoles

Recommandation 2006

"L'ACNUSA demande qu'un bilan de l'application de l'instruction DCS/PN/FOR n° 05/2006 dans tous les centres et les organismes dispensant les cours au bénéfice des pilotes d'avion et d'hélicoptère lui soit présenté à la fin du 2^e trimestre 2006."

Le 10 septembre 2007, la Direction du Contrôle de la Sécurité (DCS) en charge de ce dossier a présenté à l'Autorité le bilan demandé. Le plan triennal de surveillance des écoles sera terminé en 2008. Toutefois, en l'absence de "directive" de la part de la sous-direction chargée de la formation des personnels navigants, *"chacun a fait comme il pouvait"*. Ainsi ne sont connus ni le volume d'enseignement, ni les moyens de contrôle des élèves, etc.

Pour la dizaine d'écoles restant à contrôler, l'ACNUSA a demandé la communication des rapports d'inspection avec les renseignements suivants : programmes de formation, volume horaire par élève, moyens de contrôle de l'acquisition des connaissances, etc.

Actions des exploitants et des compagnies

Dans le programme de maintien des

compétences, déposé annuellement par les exploitants, ces derniers ont l'obligation de donner des informations sur l'environnement. Les directions de l'aviation civile doivent assurer localement le contrôle du respect de cette obligation. Un guide serait en cours de rédaction pour aider ces directions au contrôle sur les *"bonnes pratiques"*. Cependant, il semble que la DCS n'ait pas vérifié la partie environnement dudit guide !

En 2003, la direction générale de l'aviation civile a diffusé aux exploitants un DVD destiné aux pilotes. Trop général, il n'était pas adapté. Le travail commun DCS/Air France/Europe airport/ACNUSA réalisé en 2005 n'a pas abouti.

Une reprise des travaux ayant été décidée, l'Autorité a demandé à la DCS qu'elle commence par faire le repérage des outils déjà existants dans les compagnies ainsi que leur mode de diffusion. Après avoir été sollicitée maintes fois par l'Autorité, la DCS s'était engagée à répondre. Or, fin janvier 2008, rien n'avait été communiqué à l'ACNUSA.

L'Autorité regrette que la direction du contrôle de la sécurité reste la seule direction de la DGAC qui affiche une totale indifférence quant à la prise en compte de l'environnement. Cette situation est d'autant plus regrettable que les pilotes sont, dans leur grande majorité, prêts à fournir tous les efforts nécessaires pour adopter une conduite environnementale.



RECOMMANDATION 2007

L'Autorité demande au directeur du contrôle de la sécurité de lui présenter le bilan du contrôle des écoles avant la fin du premier semestre 2008 et celui des actions des exploitants et des compagnies à la fin du troisième trimestre 2008.



FORMATION DES CONTRÔLEURS

Par courrier en date du 29 novembre 2006, le directeur général de l'aviation civile a écrit au président de l'Autorité : *"... L'ensemble des contrôleurs d'aérodrome et d'approche seront concernés par une formation à l'environnement dispensée dans leur centre de rattachement. Cette dernière formation portera sur les aspects environnementaux abordés de manière générale mais comprendra également un volet adapté aux particularités locales."*

Aussi l'Autorité recommandait-elle dans son rapport d'activité 2006 : *"L'ACNUSA demande que le bilan de la formation à l'environnement, dispensée aux ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne dans leur centre de rattachement, lui soit présenté à la fin de l'été 2007."*

Une réponse du sous-directeur des ressources humaines de la DSNA a été transmise le 10 janvier 2008. Le programme des différentes actions entreprises sur les plateformes est disponible en annexe page 107.

L'Autorité apprécie à sa juste valeur l'avancée notable faite au cours de l'année 2007 quant à la formation environnementale dispensée aux contrôleurs.



RECOMMANDATION 2007

L'ACNUSA souhaite que le bilan des actions engagées dans le domaine de la formation à l'environnement des contrôleurs lui soit communiqué en novembre chaque année.

Dans son rapport d'activité 2006 l'Autorité notait également : *"Il existe cependant une avancée positive. La conception et la réalisation de logiciels EAO (enseignement assisté par ordinateur) que les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne pourront utiliser sur leur lieu de travail, tant en formation continue qu'en autoévaluation, sont à l'étude."*

"L'Autorité souhaite que ces outils soient élaborés en étroite collaboration avec elle." L'ACNUSA regrette fortement que sa collaboration n'ait pas été sollicitée en 2007. Elle renouvelle donc sa proposition au directeur de l'École nationale de l'aviation civile :



RECOMMANDATION 2007

L'Autorité demande au directeur de l'école nationale de l'aviation civile de lui présenter, lors de la réunion plénière d'avril 2008, une proposition et un calendrier de collaboration pour la conception et la réalisation de logiciels EAO. Ces logiciels pourront être utilisés par les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne sur leur lieu de travail, tant en formation continue qu'en autoévaluation.



ANALYSE DES INCIDENTS ENVIRONNEMENTAUX

Dans son rapport d'activité 2006, l'Autorité s'est félicitée de la mise en place par la direction des services de la navigation aérienne de "Commissions Locales Environnement" (CLE) sur cinq plateformes : Marseille – Provence, Nice – Côte d'Azur, Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Orly et Montpellier – Méditerranée.

L'ACNUSA a demandé *"qu'un rythme régulier de réunions (au moins trimestriel) soit établi et qu'un compte rendu lui soit systématiquement transmis"*.

Sur les autres principales plateformes, ces réunions d'analyse devraient être progressivement organisées. Cependant, le nombre de réunions annuelles prévisibles ne serait que de 2 pour les plateformes de province et de 1 pour les plateformes parisiennes. Cette prévision tient compte du nombre modeste d'incidents environnementaux à étudier et du souhait de la direction des services de la navigation aérienne de ne pas en traiter un nombre supérieur à celui traité par les commissions locales "sécurité".

La commission locale environnement permanente de Marseille s'est réunie deux fois, les 25 avril et 28 septembre 2007. La commission locale environnement de Nice s'est réunie deux fois, les 3 avril et 16 octobre 2007. Une réunion de

la commission locale d'analyse des incidents environnementaux s'est tenue à Orly le 12 décembre ; celle de Charles-de-Gaulle s'est réunie le 11 décembre. Enfin, le comité local environnement permanent de Montpellier s'est réuni trois fois, les 4 mars, 3 mai et 27 septembre.

Selon les plateformes, ont été examinés :

- les bilans des arrêtés de restriction d'exploitation et des manquements relevés en 2007 ;
- les approches à vue et les projets ou bilans d'approches continues ;
- les procédures de départs RNAV et les vols de nuit ;
- les indicateurs environnementaux ;
- l'identification des causes des évènements environnementaux (déviations, trajectoires anormales, etc.) et la recherche de solutions ;
- le respect du code de bonne conduite.



RECOMMANDATION 2007

L'Autorité recommande la généralisation des commissions locales environnement (CLE) sur les dix principales plateformes aéroportuaires.



GROUPE AUXILIAIRE DE PUISSANCE

Les avions en stationnement nécessitent l'utilisation de courant électrique afin d'assurer le fonctionnement de certains de leurs équipements. Cet apport peut être fourni soit par un moteur auxiliaire autonome – couramment appelé APU¹⁵ –, soit par un groupe électrogène (GPU) constitué d'une unité mobile installée à proximité de l'avion. Ces deux moyens sont bruyants et deviennent très gênants lorsqu'ils sont utilisés sur de longues périodes.

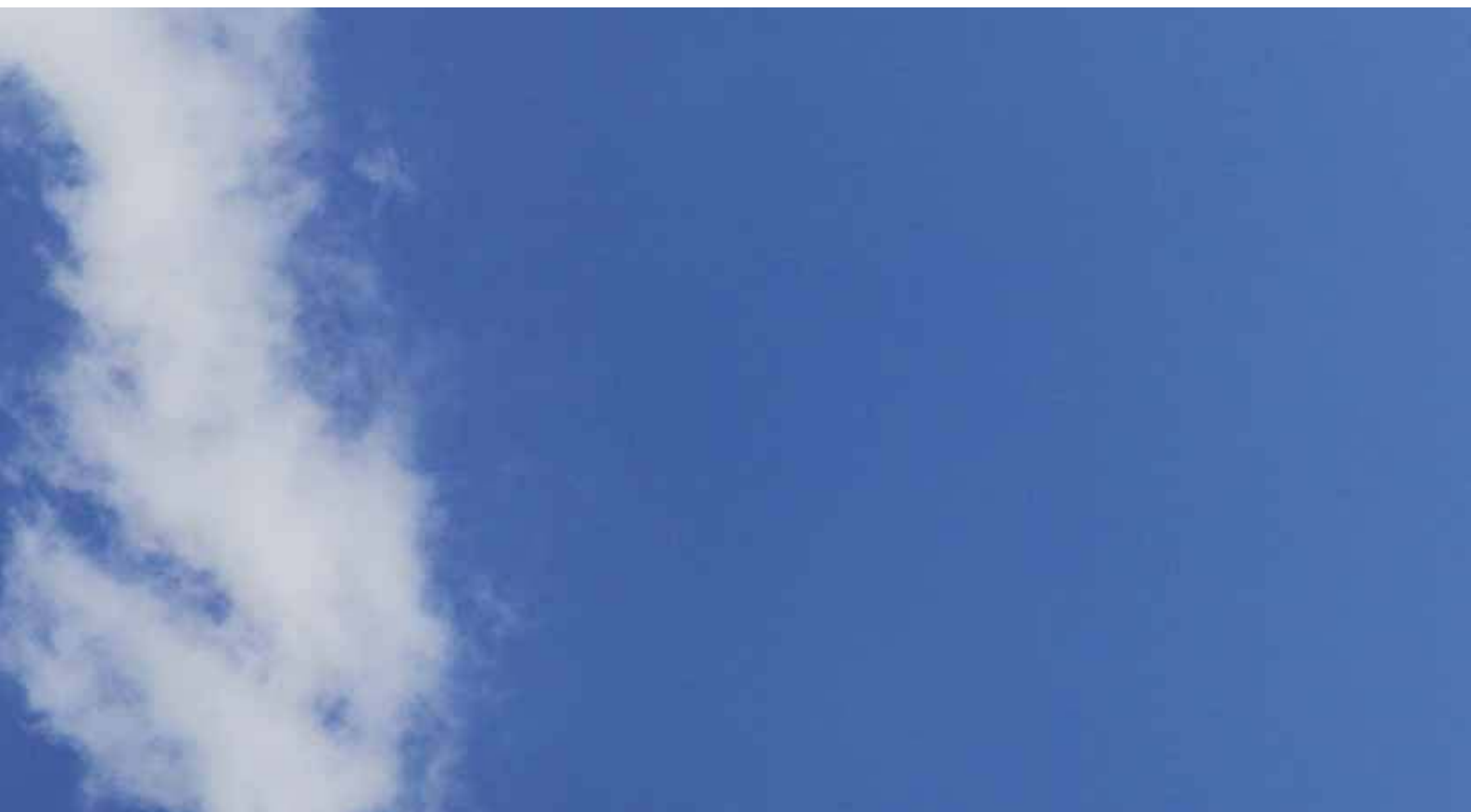
Sur certaines plateformes, l'utilisation des APU fait déjà l'objet de limitations d'usage inscrites dans leur charte de qualité de l'environnement ou dans des protocoles. D'autre part, certains aéroports ont

remplacé l'utilisation des groupes de puissance par un réseau d'alimentation électrique fixe. De tels systèmes existent couramment en Europe du Nord ou sur des plateformes comme celle de Madrid – Barajas.

L'Autorité souhaite que ce type d'alimentation non bruyante soit mis en place sur les principales plateformes françaises. Afin d'avoir une vue globale des pratiques actuelles, une enquête auprès des gestionnaires a été lancée le 27 décembre 2007.

15•

APU : Auxiliary Power Unit.



RÉPARER ET PRÉVENIR



37 Propositions pour le Grenelle
de l'environnement

40 2007: quelques progrès

47 Chantiers à venir



RÉPARER ET PRÉVENIR

En introduction à cette partie, l'Autorité aurait pu être tentée de reprendre les constats et les recommandations de 2002 et réitérés en 2006 tant sur l'aide à l'insonorisation que sur l'immobilisme des services en charge des règles d'urbanisme.

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, l'ACNUSA a tenu à apporter sa contribution sous forme de propositions simples et rapides à mettre en œuvre dès lors que les actions de réparation et les contraintes de prévention sont réellement portées par une volonté politique (chapitre 1).

Certes, les annonces gouvernementales du 4 décembre 2007 sur l'aide à l'insonorisation sont porteuses d'espoir. Il semblerait que les pouvoirs publics se soient enfin décidés à

traiter sérieusement la question afin de *"résorber le stock de dossiers dans un délai de deux ans"*. Néanmoins, ces mesures ne seront pas suffisantes si elles ne s'intègrent pas dans une démarche volontariste et planifiée. Il ne faut pas oublier que la nuisance sonore aérienne est une réalité et une souffrance quotidienne pour les personnes qui y sont exposées. Ainsi, les procédures utilisées dans d'autres pays – notamment en Espagne – prouvent que d'autres voies et moyens sont possibles et efficaces (chapitre 2).

Enfin, des progrès sont encore attendus sur trois principaux chantiers : règles et normes d'urbanisme, indicateur/nouvelle carte, partage des retombées économiques (chapitre 3).



PROPOSITIONS POUR LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

À partir des principales mesures retenues par le Grenelle de l'environnement, l'Autorité a fait les propositions suivantes pour améliorer la vie de milliers de riverains d'aéroport.

Les progrès attendus passent par de meilleures connaissances scientifiques, notamment sur les effets du bruit des avions sur la santé, par un traitement d'ensemble volontariste et approprié des "points noirs" liés aux infrastructures aéroportuaires, et enfin par une mise en cohérence des contraintes d'urbanisme avec les retombées économiques de ces infrastructures.

les risques liés au bruit des avions et ont également recommandé la réalisation d'études épidémiologiques sur le sujet.

Étude "Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé" (DEBATS)

Suivant ces recommandations, le ministère de la santé et l'ACNUSA ont travaillé depuis deux ans à la faisabilité d'une vaste étude épidémiologique.

Il s'agit de connaître de façon scientifiquement incontestable les effets du bruit des aéronefs sur la santé. Le type d'étude envisagé est une cohorte prospective qui caractérisera la santé des populations exposées. La variable expliquée est la différence des caractéristiques de santé entre les différentes populations et la variable explicative est le niveau d'exposition au bruit des avions. La population cible sera constituée par les riverains des grands aéroports français. L'étude se déroulera de 2008 à 2013 et fera l'objet d'un rapport annuel de conformité aux objectifs et de deux rapports scientifiques (à mi-étape et final). Un comité de pilotage sera mis en place et se réunira annuellement pour examiner le déroulement de l'étude.

Le cahier des charges de cette étude était prêt dès le printemps 2007. On pouvait donc espérer que le ministère de la santé lancerait cette étude avant la fin de l'année. Pour des raisons budgétaires, cela ne s'est pas fait.

L'Autorité demande que les crédits nécessaires (1 M€ dont 250 000 pour 2008) soient affectés à l'étude DEBATS dès le 1^{er} janvier 2008.



AMÉLIORER LES CONNAISSANCES

État actuel des connaissances

Depuis des années, les effets du bruit sur la santé ont été étudiés par des chercheurs travaillant essentiellement en laboratoire. Ils ont démontré que le bruit avait des conséquences sur :

- le sommeil : difficultés d'endormissement, réveils nocturnes, diminution de la qualité du sommeil ;
- le système cardiovasculaire : augmentation de la fréquence cardiaque, de la tension artérielle ;
- les fonctions cognitives : difficultés d'attention, de concentration, risque d'erreurs.

Sur la base de ces études, les autorités de santé tant nationale (Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France – CSHPF) qu'internationale (Organisation Mondiale de la Santé – OMS) ont alerté l'opinion sur



RÉPARER ET PRÉVENIR

PROPOSITIONS POUR LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

De la déontologie

Actuellement, pour des raisons essentiellement méthodologiques, il existe peu – ou pas – d'études contrôlées dans des groupes très exposés comme les riverains des aéroports. D'une part, il est difficile de caractériser l'exposition au bruit, d'autre part, il est malaisé de trouver des indicateurs pertinents de santé. Enfin, il n'est pas facile d'étudier des personnes exposées en situation de vie réelle qui soient susceptibles de se prêter à des études sur les effets du bruit sur leur santé.

Cela n'empêche pas ce sujet d'avoir pris un tour plus conflictuel autour de la plupart des aéroports des pays industrialisés et de faire régulièrement l'objet de colloques, de communiqués de presse, d'articles plus ou moins scientifiques aboutissant souvent à des conclusions péremptoires.

La création d'une instance scientifique garante de la déontologie des études sur les effets du bruit sur la santé devient de plus en plus urgente. Cette instance devra fixer les règles à respecter, susciter et valider les sujets d'études et donner un avis scientifique sur les résultats.



TRAITER LES "POINTS NOIRS"

Depuis 2002, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires demande qu'une action volontariste et planifiée soit menée pour compenser l'impact du transport aérien sur les populations riveraines des dix principaux aéroports.

Principales mesures à prendre

- Augmenter la TNSA¹ : les 55 millions d'euros prévus à l'origine, et qui finiront peut-être par être atteints, sont insuffisants si on veut avoir une politique dynamique et régler rapidement le problème de l'insonorisation.
- Affecter à l'aide à l'insonorisation le produit des amendes administratives prononcées par l'ACNUSA à l'encontre des compagnies aériennes qui ne respectent pas les restrictions environnementales (en 2007, plus de 5,7 M€).
- Planifier sur 10 ans les opérations d'insonorisation ainsi que de rachat des logements les plus exposés (5 ans semblent irréalistes du point de vue des entreprises et des professionnels concernés).
- Commencer par les zones les plus bruyantes, intervenir par quartiers ou ensembles de bâtiments de façon à bénéficier d'une économie d'échelle au stade du diagnostic comme à celui des travaux.
- Financer à 100 % le diagnostic acoustique et les travaux lorsque le logement est inclus dans un programme d'opérations groupées. Définir les objectifs d'insonorisation et contrôler leur réalisation.
- Créer un fonds de garantie pour racheter au prix d'acquisition actualisé des logements situés dans le plan de gêne sonore.

Opérations mixtes

L'ACNUSA attire l'attention du gouvernement sur la nécessité de mener de front le plan de rénovation thermique (concernant en priorité 800 000 logements HLM) avec les opérations d'insonorisation dans les zones des plans de gêne sonore. Il s'agit d'optimiser au maximum les crédits disponibles et d'éviter des interventions successives dans un même bâtiment.

L'ACNUSA demande qu'un groupe de travail soit réuni dès janvier 2008 sur ce sujet.



RÉPARTIR DE FAÇON PLUS ÉQUITABLE LES CONTRAINTES D'URBANISME ET LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Un environnement respectueux de la santé des riverains d'aéroport doit d'une part définir des zones exposées de façon à empêcher l'implantation de nouvelles populations, d'autre part assurer aux populations en place un cadre de vie attrayant avec des services collectifs de qualité et un minimum de nuisances.

Clarification des règles d'urbanisme

Depuis 2000, l'article L.147-5 du code de l'urbanisme qui fixe les interdictions et les autorisations de construire dans les zones aéroportuaires a été modifié six fois. Il est

temps de donner aux élus et aux habitants des règles simples et claires sur les possibilités et les modalités de construction autour des plateformes aéroportuaires.

Parallèlement, la volonté de "geler" des territoires de façon à ne pas accroître le nombre de personnes soumises au bruit doit aussi assurer aux communes concernées le maintien d'un cadre de vie attrayant.

Retombées de l'activité du transport aérien

Il n'est pas acceptable que certaines communes subissent des nuisances sonores et des contraintes d'urbanisme qui entraînent leur paupérisation alors que leurs voisines bénéficient des retombées économiques et fiscales de l'aéroport sans en avoir les inconvénients.

L'Autorité demande que soient établis entre l'État et le niveau intercommunal des plans pluriannuels d'aménagement. Ces plans devront assurer un partage équilibré des avantages et des inconvénients du transport aérien entre les communes concernées.

Avec la définition claire des règles d'inconstructibilité, ces plans devront mettre en place des logiques de complémentarité et de solidarité intercommunales : répartition des zones d'activité et de commerce, soutien aux transports pour faciliter l'accès ou le maintien de l'emploi sur la plateforme, achat des logements et/ou relogement des populations, fonds de compensation pour amélioration du cadre de vie, etc.

1. — Taxe sur les nuisances sonores aériennes.



2007 : QUELQUES PROGRÈS



AIDE À L'INSONORISATION

Collecte de l'aide

En 2002, l'Autorité consacrait déjà plusieurs pages de son rapport annuel à l'amélioration du dispositif d'aide à l'insonorisation. Elle recommandait une simplification des procédures, la réalisation d'opérations groupées d'aide à l'insonorisation et insistait sur la nécessité d'un effort financier important². Réitérées en 2006, ses recommandations n'ont guère été suivies d'effets.

Annoncés en 2003, les 55 M€ que devait rapporter la taxe sur les nuisances sonores aériennes n'ont jamais été atteints malgré deux révisions de taux intervenues en 2006 et en 2007. Ces dernières ont néanmoins permis de doubler les recettes de la taxe entre 2005 et 2007 (44,9 M€ en 2006 contre 22,9 M€ en 2005) et plus de 50 M€ de recettes sont escomptés en 2007.

Lors de leur conférence de presse du 4 décembre 2007³, les deux secrétaires d'État aux transports et à l'écologie ont présenté "les premiers travaux pratiques du Grenelle de l'environnement appliqués à la réduction des nuisances sonores aéroportuaires". "Des moyens financiers supplémentaires pour l'aide à l'insonorisation" ont été annoncés.

Par ailleurs, afin de faciliter les démarches des riverains, le gouvernement propose que les opérations groupées d'insonorisation des logements puissent bénéficier d'un taux d'aide préférentiel. *"Il appartiendra ainsi aux demandeurs après désignation d'un mandataire de déposer un dossier commun auprès du service d'aide aux riverains de l'aéroport concerné. Cette mesure permettra de subventionner les travaux d'insonorisation à hauteur de 95 % au lieu de 80 % actuellement pour les particuliers."*

L'Autorité ne peut que se réjouir de ce que le gouvernement ait enfin pris conscience que sa politique en matière d'aide à l'insonorisation n'était pas en adéquation avec les attentes légitimes des riverains.

Selon le ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, *"en 2006 les recettes de la taxe ont permis de traiter 4 800 dossiers de demande d'aide à l'insonorisation contre 2 580 en 2005. L'objectif du gouvernement est d'insonoriser près de 7 000 logements par an"*.

Pour atteindre cet objectif, 3 nouveaux textes entrent en vigueur au 1^{er} janvier 2008⁴:

- la revalorisation de la TNSA⁵ sur Paris – Orly et Nantes – Atlantique ;
- la fixation des taux de base⁶ plateforme par plateforme prévu pour 2008⁷: "Ce qui conduirait la recette globale à environ 64 M€ sur l'ensemble des ces plateformes au titre des tarifs prévus pour l'année 2008 ;"
- l'instauration d'une nouvelle tranche "soirée" de la TNSA.

Sur ce point, l'Autorité se réjouit de constater que sa proposition de création d'une tranche de "soirée" a été enfin entendue. Elle avait en effet constaté que la plupart des plateformes de province et celle de Paris - Orly avaient des rentrées de TNSA insuffisantes dans la mesure où la tranche horaire "nuit", qui rapporte le plus en termes de recettes, ne s'appliquait pas ou peu. Il paraissait donc logique d'instaurer une troisième modulation pour la soirée. Celle-ci permet également de rendre homogène le mode de calcul de la TNSA avec celui des indices utilisés pour élaborer les plans d'exposition au bruit et les plans de gêne sonore⁸. De plus, l'étude sur la fréquence de passage des avions⁹ a révélé que c'est en soirée que les riverains sont le plus touchés par les nuisances sonores.



Toutefois, pour atteindre l'objectif de près de 7 000 logements par an, le gouvernement compte sur "*plus de 64 M€ de recettes de TNSA et le financement complémentaire des collectivités locales*". En effet, les collectivités territoriales et leurs établissements publics peuvent consentir des avances aux gestionnaires d'aéroports qui les remboursent ensuite sur le produit de la TNSA (article 1609 *quater* vices A du code général des impôts).

2. Dans le rapport d'activité de 2003, l'ACNUSA estimait à 110 M€ / an sur dix ans le montant de la taxe nécessaire pour régler définitivement la question de l'insonorisation des logements.

3. Voir page 12.

4. Voir annexes page 109.

5. La loi n° 2007-1824 du 25 décembre 2007 de finances rectificative pour 2007 (art. 96) a modifié l'art. 1609 *quater* vices A du code général des impôts.

6. L'arrêté du 26 décembre 2007 fixant le tarif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes applicable sur chaque aéroport mentionné au IV de l'article 1609 *quater* vices A du code général des impôts.

7. D'avril 2008 à avril 2009, compte tenu du décalage de 3 mois entre le fait générateur (décollages) et le paiement de la taxe.

8. Quant au choix du facteur 3 de modulation, il se justifie de la façon suivante : l'indice Lden utilisé pour exprimer le ressenti d'un trafic aérien est calculé notamment en fonction des horaires d'apparition (jour, soirée, nuit). La contribution acoustique de soirée est pondérée de + 5 dB, ce qui correspond à majorer d'un facteur 3 les niveaux sonores émis dans la période 18h – 22h ($10 \log(3) = 5$).

9. Étude réalisée par l'organisme TNS SOFRES en 2004-2005 à la demande de l'ACNUSA.



RÉPARER ET PRÉVENIR

2007 : QUELQUES PROGRÈS

Ce dispositif entré en vigueur en 2007 devait permettre d'accélérer l'insonorisation des logements. Ainsi, après Nantes en 2006, les collectivités territoriales autour de Toulouse ont décidé fin décembre 2007 d'abonder un fonds complémentaire¹⁰ pour une durée de 4 ans à hauteur de 2,4 M€ annuels.

Néanmoins, il est à craindre que le produit de la taxe soit encore insuffisant pour traiter rapidement les quelque 110 000 logements encore concernés.

Il faut rappeler que, dès 2002, l'ACNUSA avait proposé de taxer les compagnies de 1 euro par passager et par tonne de fret. Ce système, plus simple, aurait permis de régler beaucoup plus rapidement la question du financement de l'aide à l'insonorisation et de raccourcir très sensiblement les délais d'attente¹¹.

Conditions d'attribution

La procédure – longue et complexe – a pour effet d'entraîner une grande disproportion entre le nombre de logements éligibles et le nombre de dossiers déposés. À titre d'exemple, sur la plateforme de Paris – Orly, seuls 1 500 dossiers sont en attente de financement alors que 32 950 logements sont qualifiés d'éligibles.

En outre, cette procédure impose que les riverains fassent l'avance de la dépense (environ 10 000 € par habitation) et supportent une quote-part, même dans le cadre des opérations groupées d'insonorisation des logements.



RECOMMANDATION 2007

L'Autorité demande que les riverains qui remplissent les conditions réglementaires pour bénéficier de l'aide à l'insonorisation n'aient pas à faire l'avance de la dépense. Par ailleurs, lorsque le logement est inclus dans une opération groupée, l'Autorité demande que le diagnostic et les travaux soient financés à 100 %.

Il faut bien garder à l'esprit qu'il ne s'agit pas d'une subvention versée par le budget de l'État mais d'une aide – financée par une taxe payée par les compagnies aériennes – en compensation d'une réelle nuisance subie par les riverains de plateformes aéroportuaires.

Gestion de l'aide

Très attendue, la circulaire relative à la mise en œuvre du dispositif de cette aide a été enfin établie le 29 août 2007 dans un objectif de réduction des délais d'instruction des dossiers et de diminution des coûts. Elle a pour objet de recueillir auprès des gestionnaires les données de gestion sous forme de bilan annuel. Elle rappelle aussi l'obligation pour les exploitants de définir un programme pluriannuel d'aide aux riverains soumis pour avis conforme à la Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR)¹². Ce programme doit fixer des priorités dans l'examen des demandes d'aides. Enfin, la circulaire doit définir les crédits de fonctionnement des exploitants d'aéroports.

Si certains gestionnaires se sont particulièrement investis dans l'aide à l'insonorisation, d'autres peuvent à juste titre



souhaiter confier cette mission à des organismes plus à même de gérer des opérations groupées d'aide à l'insonorisation, telle l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat (ANAH).

Par ailleurs, le dispositif de l'aide à l'insonorisation ne sera réellement efficace que si les professionnels concernés sont capables de répondre à la demande, d'autant plus qu'il conviendra de recourir à une maîtrise d'œuvre pluridisciplinaire combinant à la fois acoustique, thermique et qualité de l'air.

Impacto Ambiental – DIA) et nomme une commission de suivi composée de membres de la direction générale de l'aviation civile, du ministère de l'environnement, des communautés autonomes et des collectivités locales concernées.

La DIA permet d'engager le processus de création du plan d'isolation acoustique (*plan de aislamiento acústico*) dont font partie les "*ISOFONAS – huellas acústicas*", équivalent des cartes de bruit françaises. Les valeurs acoustiques prises en compte pour son élaboration sont Leq jour 65 dB(A) et Leq nuit 55dB(A).



EXEMPLE ESPAGNOL

Plan d'isolation acoustique

Pour tout projet d'extension, piste ou terminal, le secrétariat général de l'environnement effectue une évaluation d'impact environnemental (*evaluación de impacto ambiental*), établit une déclaration d'impact environnemental (*Declaración de*

10. Sous forme d'une avance remboursable ou d'une subvention pour la communauté d'agglomération.

11. Cette idée a été reprise sous forme d'un amendement à la loi de finances rectificative pour 2007 présenté le 4 décembre 2007 par Monsieur le député Didier Gonzalès, mais n'a pas été adopté.

12. Article 5 du décret n° 99-457 du 1^{er} juin 1999.



RÉPARER ET PRÉVENIR

2007 : QUELQUES PROGRÈS

Une fois défini le nombre de logements dans la zone affectée, le programme d'aide à l'insonorisation doit être exécuté en 3 ans et les riverains ont 2 ans pour demander à en bénéficier. Sont éligibles les logements ou les bâtiments publics (écoles, hôpitaux, maisons de retraite...) pour lesquels la date de délivrance du permis de construire est antérieure à celle de la déclaration d'impact (DIA).

Si, à ce jour, aucune loi espagnole n'impose la réalisation de zones de bruit autour des aéroports, le gouvernement espagnol s'est néanmoins lancé dans l'élaboration de cartes de bruit stratégiques au sens de la directive européenne 2002/49.

Programmes en cours

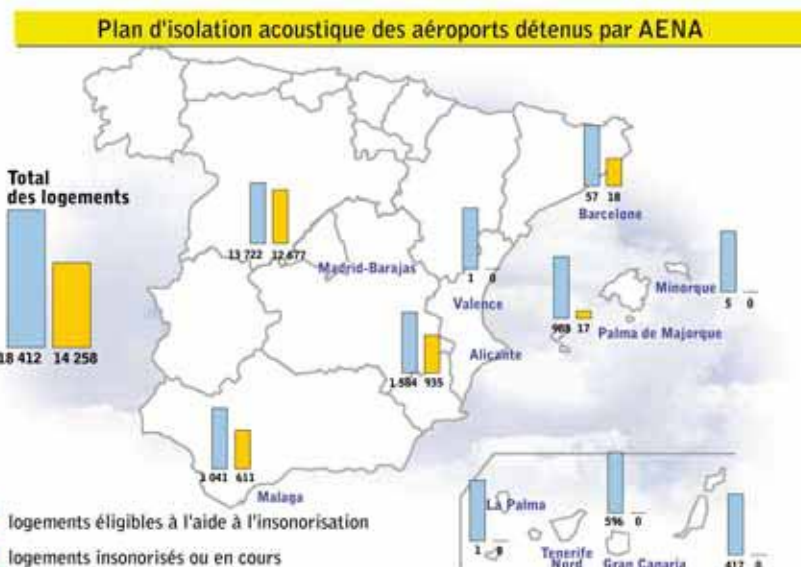
Les aéroports d'Alicante, de Barcelone, Bilbao, Gran Canaria, Madrid – Barajas, Malaga, Palma de Majorque, Tenerife Nord, Tenerife Sud et Valence bénéficient de plans d'isolation acoustique.

Sur les 18 412 logements répondant aux critères d'attribution pour l'aide à l'insonorisation, 14 258 ont déjà été insonorisés ou sont en voie de l'être, soit 77 % (chiffres d'octobre 2007). L'AENA a estimé que le coût total avoisinerait 247,5 millions d'euros.

L'intégralité des dépenses engagées est prise en charge par l'AENA sans plafond maximal ni avance des frais, facilitant ainsi les opérations groupées. Deux possibilités s'offrent aux riverains : laisser AENA se charger des travaux ou choisir un prestataire (AENA effectue un suivi et vérifie la bonne exécution de ces travaux).

Dix-huit personnes travaillent à temps plein au service affecté à l'aide à l'insonorisation, *Oficina de Gestion de los Planes de Aislamiento Acústica* (OGPAA). Un délai de 12 à 14 mois est à prévoir entre le dépôt de la demande et la réalisation des travaux.

SOURCE AENA



Las Castellanas : cas exemplaire

C'est autour de la plateforme de Madrid – Barajas – 500 000 habitants survolés dont 50 000 dans la zone de bruit – que l'on trouve le plus grand nombre de logements à insonoriser (13 722). En moyenne, le coût de l'insonorisation par foyer s'élève à 12 000 € et 146 millions d'euros ont déjà été dépensés.

L'Autorité a rencontré deux membres de l'association des Castellanas, quartier de la commune de San Fernando de Henares situé en bout de piste de Madrid – Barajas. Cette association demandait que les 70 logements des Castellanas ne soient pas insonorisés mais plutôt déplacés en raison de la proximité de l'aéroport.

En décembre 2005, un accord a été signé entre AENA, la commune et les résidents du quartier. La mairie a proposé un terrain de 1 800 m² épargné par le survol des avions et mieux desservi par les transports en commun en échange des 5 000 m² de la résidence les Castellanas qui ont été transformés en zone industrielle. Le programme de construction de la nouvelle résidence a alors été engagé et s'est achevé en octobre 2007.

L'attribution des logements s'est faite par tirage au sort entre propriétaires. Ces derniers sont libres de revendre leur logement. Toutefois, la mairie peut exercer son droit de préemption pendant cinq ans. Aujourd'hui, leur nouveau bien immobilier a doublé de valeur par rapport au logement précédent. Le coût de l'opération, qui s'est monté à 6,6 millions d'euros, a été entièrement pris en charge par AENA (y compris le déménagement).



Barcelone – El Prat

Prévue pour le premier trimestre 2009, l'ouverture du nouveau terminal sud permettra d'atteindre une capacité de 55 millions de passagers au lieu des 30 millions actuels. En 2007, cette plateforme a reçu 32,8 M de passagers, soit une progression annuelle de 9,3 %, et compté plus de 352 000 mouvements.

Tous les riverains éligibles à l'insonorisation de leur habitat ont été informés personnellement parce que, en raison de la proximité de la mer et des réserves naturelles inconstructibles, peu de logements sont concernés (57). Si cela a favorisé l'approche au cas par cas, la nature des logements à insonoriser (grandes villas individuelles) a renchéri les coûts. Le budget prévu pour l'insonorisation est donc de 1,7 million d'euros, soit une moyenne de 29 800 € par habitation.

Par ailleurs, l'AENA a confié à l'université polytechnique de Barcelone, pour chaque logement, la réalisation de l'étude acoustique et l'élaboration du projet d'isolation avec recommandations et préconisations.



L'Autorité souligne la rapidité avec laquelle le programme d'isolation acoustique est exécuté et les moyens financiers et humains mis en œuvre pour régler définitivement la question de l'insonorisation.

AENA effectue depuis 2000 de lourds investissements sur les plateformes phares afin de développer la capacité heure. Sur les 18,4 milliards d'euros alloués à ces programmes d'expansion qui s'étendent jusque 2010, plus de la moitié sont consacrés aux seuls aéroports de Madrid et de Barcelone.



ARTICULATION DES CARTOGRAPHIES : COHÉRENCE AVEC LA DIRECTIVE

La directive 2002/49/CE *"vise à établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement"*. Afin de *"garantir l'information du public en ce qui concerne le bruit dans l'environnement et ses effets"* et d'adopter des plans d'action, chaque État membre doit procéder à *"la détermination de l'exposition au bruit dans l'environnement grâce à la cartographie du bruit, selon des méthodes d'évaluation communes aux États membres"*.

Par lettre du 21 février 2007, l'ACNUSA a appelé l'attention des maîtres d'ouvrage sur les choix stratégiques et méthodologiques ainsi que sur les conditions matérielles de réalisation afin de :

- préserver l'indépendance et l'absence de conflit entre les Plans d'Exposition au Bruit (PEB), Plans de Gêne Sonore (PGS) et les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) ;
- veiller à ce que les cartes de bruit stratégiques préconisées par la directive soient réalisées d'une façon conforme aux dispositifs actuels de gestion sonore et ne compromettent pas la poursuite, selon la méthode actuelle, de la gestion de l'environnement sonore autour des aéroports.

Pour confronter son expérience avec l'état de développement des recensements ou des cartographies engagés localement, l'Autorité a demandé à être destinataire des projets de cartographie conduits sur les territoires concernés par l'un des dix aéroports "acrusés". Cette information peut se faire au moment où le cahier des charges est sur le point d'être validé par le maître d'ouvrage ou au cours d'une des réunions destinées à valider les choix de réalisation.

En outre, le document "Élaboration des cartes de bruit stratégiques dans l'environnement – Précautions à respecter selon l'ACNUSA" joint au courrier précédemment mentionné a été adressé à certains services techniques de collectivités territoriales¹³. Y figurent une liste des points sensibles à prendre en compte ainsi qu'un tableau énumérant les thèmes recensés par l'Autorité avec les mentions de la nature du risque induit en cas de maîtrise insuffisante du risque et la nature des réflexions à engager.

À ce jour, aucune incompatibilité majeure entre les PEB ou PGS existants et les CBS nouvellement établies n'a été constatée par l'Autorité.

CHANTIERS À VENIR



NORMES D'URBANISME

Normes d'isolement

Depuis le 20 décembre 2006, la majorité des membres de la commission technique du Conseil National du Bruit est favorable à :

- l'intégration des transports aériens dans le texte modifié de l'arrêté du 6 octobre 1978 ;
- la fixation de la norme d'isolement acoustique de la zone D des plans d'exposition au bruit à 32 dB(A) au lieu de 30 dB(A) actuellement ;
- la définition des normes d'isolement acoustique du bruit des avions par rapport à un "bruit route" et non par rapport à un "bruit rose".

L'Autorité rappelle l'importance du changement proposé entre "bruit rose" et "bruit route" qui permet un gain d'isolation acoustique de l'ordre de 3 dB(A).

En 2007, la commission technique s'est réunie en mars, juin, septembre et décembre sans que le représentant de la direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction fasse connaître l'expertise de son service juridique sur lesdites propositions.

L'Autorité s'est fortement étonnée auprès du directeur, adjoint au directeur général de l'urbanisme, de cette lacune incompréhensible et a attiré son attention sur les bénéfices escomptés de ces mesures. Malgré ce rappel lors de l'audition plénière du 2 juillet 2007, aucun écho, aucun signe d'un quelconque intérêt des

responsables de cette direction ne sont parvenus à l'Autorité qui reprend donc intégralement sa recommandation de 2003 et renouvelée en 2006 :



RECOMMANDATION 2007

L'Autorité demande que l'article 2 de l'arrêté du 6 octobre 1978 soit modifié pour que :

- l'isolement acoustique de toute construction ou local admis dans les zones A, B, C, et si nécessaire D du plan d'exposition au bruit soit fixé de façon réglementaire ;
- la norme d'isolement acoustique de la zone D soit fixée à 32 dB (A) ;
- ces normes d'isolement acoustique du bruit des avions soient fixées par rapport à un "bruit route" (normes ISO 717-1 et 717-2) et non par rapport à un "bruit rose".

13•

Agglomérations de Bordeaux, Lyon, Marseille, Mulhouse, Nantes, Nice, Paris, Strasbourg et Toulouse, aux services techniques des conseils généraux de l'Essonne, des Hauts-de-Seine, de Seine-et-Marne, de Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, du Val-d'Oise et des Yvelines, à la communauté d'agglomération du Val-de-Seine, à l'association Bruitparif et à l'observatoire départemental de l'environnement sonore du Val-de-Marne.



RÉPARER ET PRÉVENIR

CHANTIERS À VENIR



NOUVEL INDICATEUR/ NOUVELLE CARTE

Vérification du NA à Ozoir-la-Ferrière

L'utilisation d'un indicateur complémentaire, dit NA (nombre d'évènements au-dessus), a été recommandée en 2005 afin de mieux identifier les nuisances associant un niveau de bruit à un nombre de survols.

"À l'extérieur d'un plan de gêne sonore, les communes – fortement ou très fortement exposées au bruit des avions et/ou aux survols – peuvent être rattachées à ce plan, sous réserve de respecter les deux conditions suivantes :

1) les valeurs ouvrant droit au rattachement sont :

- NA 65 / 100, soit plus de 100 survols à un niveau de bruit LA_{max} supérieur ou égal à 65 dB(A) ;
- NA 62 / 200, soit plus de 200 survols à un niveau de bruit LA_{max} supérieur ou égal à 62 dB(A).

2) ces communes ou parties de commune – situées hors PGS et dont les habitants bénéficieront de l'aide à l'insonorisation – seront soumises aux contraintes d'urbanisme afférentes à la zone C du PEB si elles en sont extérieures.

Des mesures, supervisées par l'Autorité, seront réalisées pour connaître précisément le nombre de survols dépassant un certain niveau en LA_{max}."

Afin de vérifier la pertinence de l'utilisation de cet indicateur, la société Gamba acoustique industrie et environnement a relevé le bruit des avions en deux points de mesures durant 7 jours dans la commune d'Ozoir-la-Ferrière, en Seine-et-Marne.

Cette commune a été choisie en raison de sa situation géographique. Mais le choix se justifiait aussi par les leçons tirées de la comparaison entre la modélisation faite autour de Paris – Orly et les résultats des campagnes de mesures réalisées précédemment par Aéroports de Paris ou par l'ACNUSA¹⁴.

La finalité de l'étude en cours est quadruple :

- vérifier le nombre d'évènements sonores aéronautiques qui dépassent le seuil de 65 dB(A) ou de 62 dB(A) ;
- définir la partie de territoire de la commune impactée par ces dépassements de seuil ;
- dénombrer les habitations concernées ;
- estimer le coût d'isolation de ces habitations.

Fin 2007, seule la première partie de l'étude est achevée :

- Point de mesure n° 1 (2 543 mesures sur 7 jours) : 21 % des évènements sonores ont un LA_{max} inférieur à 62 dB(A) ; 18 % ont un LA_{max} compris entre 62 dB(A) (inclus) et 65 dB(A) (exclu) ; 61 % ont un LA_{max} supérieur ou égal à 65 dB(A) ;

- Point de mesure n° 2 (2 275 mesures sur 7 jours) : 12 % des événements sonores ont un LAmax inférieur à 62 dB(A) ; 17 % ont un LAmax compris entre 62 dB(A)(inclus) et 65dB(A) (exclu) ; 71 % ont un LAmax supérieur ou égal à 65 dB(A).

Dans la mesure où ces résultats confortent la recommandation de l'Autorité de 2005, la seconde partie de l'étude sera réalisée au cours du premier semestre 2008. Elle quantifiera le nombre d'habitations concernées par la recommandation de l'Autorité et le coût de leur isolation. Les résultats complets prévus courant 2008 seront disponibles sur le site <http://www.acnusa.fr>.

Densité de survol

En 2005, la division Analyse, Méthodes et Outils (AMO) de la mission environnement à la direction des services de la navigation aérienne a élaboré un nouveau modèle de comptage des populations fondé sur les enregistrements radar de tous les vols d'une année, appelé "zones de densité de survol". À partir de l'enregistrement des trajectoires réelles, il est possible de calculer puis de visualiser des zones de survol correspondant au nombre moyen d'avions journaliers sur chaque trajectoire du modèle. Cette méthode a le double intérêt d'être objective et reproductible.

L'ACNUSA a donc recommandé dans son rapport d'activité 2005 :

...l'application de la méthode des "zones de densité de survols" – développée par la direction des services de la navigation aérienne – pour tracer les dispersions autour des trajectoires servant au calcul des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore.

Après différents échanges durant l'automne 2006, les premiers résultats des travaux ont été présentés à l'Autorité le 16 janvier 2007. La méthode nécessitant encore quelques améliorations en termes de représentation cartographique des résultats, une seconde présentation a eu lieu le 24 avril 2007.



RECOMMANDATION 2007

L'ACNUSA demande à la direction des affaires stratégiques et techniques de la DGAC d'utiliser l'outil "zones de densité de survols" développé par la direction des services de la navigation aérienne pour réaliser, avant la fin du premier semestre 2008, un test de tracé des plans d'exposition au bruit des plateformes de Nantes – Atlantique et Marseille – Provence. Une analyse comparative avec les plans en vigueur (comparaison analytique et superposition cartographique des tracés) sera également effectuée.

14•

Ces campagnes ont été présentées dans le rapport d'activité 2005 de l'Autorité ("De la nécessité d'un indicateur complémentaire", pages 16 à 18).



RÉPARER ET PRÉVENIR

CHANTIERS À VENIR



PARTAGE DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Interview de Lionel Lassagne, directeur du développement durable de l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry par Gil Roy, journaliste indépendant.

Gil Roy

Satoemplois a fêté ses 11 ans d'existence en 2007. Ce service créé à l'initiative de l'aéroport lyonnais en 1996 est destiné à favoriser l'emploi des riverains à Lyon – Saint-Exupéry. Qu'est-ce qui a motivé cette initiative ?

Lionel Lassagne

Lyon – Saint-Exupéry n'a pas voulu limiter ses relations avec les élus locaux et les riverains aux seules problématiques environnementales. Nous avons voulu tisser un schéma partenarial sur l'économie et le social. Sur le plan économique, nous sommes identifiés par les investisseurs et les utilisateurs de zones d'activité comme une porte d'entrée économique sur le territoire des communes riveraines. Nous centralisons les demandes. Sur l'aspect social, nous

favorisons l'emploi des riverains sur la plateforme, d'où notre partenariat avec l'ANPE au sein de Satoemplois.

G.R.

Comment s'articule cette collaboration avec l'ANPE et plus précisément, quel est le rôle de chacun ?

L.L.

Satoemplois est un service qui comprend un salarié aéroport et un salarié et demi ANPE. Schématiquement, l'ANPE s'occupe des relations avec les entreprises et de la collecte des offres d'emploi. L'aéroport a en charge la diffusion de ces offres dans les communes riveraines. Il mène des actions de placement pour les riverains et d'information sur les métiers que l'on retrouve sur l'aéroport.

Quelle est la proportion d'offres d'emploi pourvues par les riverains ?

Sur les offres collectées par Satoemplois, nous sommes actuellement à 40 % environ.

Comment assurez-vous la promotion de Satoemplois auprès des demandeurs d'emploi des communes riveraines auxquels ce service s'adresse en priorité ?

Les offres d'emploi sont affichées en mairie. Il existe un site Internet spécifique à Satoemplois¹⁵. Depuis 2002, une fois par an, nous organisons également un Carrefour des métiers.

Quels sont les objectifs de ce rendez-vous annuel ?





Avec les entreprises de la plateforme et en particulier avec celles du secteur du fret, Satoemplois a mis sur pied le Carrefour des métiers pour tenter de faire face à un problème de recrutement. L'objectif initial était d'inciter les riverains à s'orienter vers les métiers présents sur l'aéroport. Le public est composé à la fois de scolaires et de demandeurs d'emploi qui peuvent rencontrer des professionnels et des organismes de formation. Cette manifestation réunit entre 5 000 et 6 000 personnes chaque année, en octobre.

En 2007, Satoemplois a aussi animé des ateliers dans les mairies de plusieurs communes riveraines. Plus de 120 demandeurs d'emploi y ont participé. Quel objectif poursuivez-vous à travers ces ateliers ?

Ces rencontres sont faites pour présenter les métiers et les spécificités des emplois proposés sur l'aéroport. En général, elles regroupent 4 à 8 personnes, pas plus, de manière à être efficace. L'animateur de Satoemplois aide les participants à exprimer leur projet professionnel et à réfléchir aux types de métier pour lesquels ils seraient le plus aptes. Ils peuvent ainsi répondre aux offres d'emploi de manière plus ciblée.

En 2007 également, Satoemplois a travaillé sur une refonte en profondeur de son site Internet. La nouvelle version sera opérationnelle courant 2008. Vous la présentez comme un véritable outil de recherche d'emploi. Qu'est-ce que cela signifie ?

A partir de mars 2008, en effet, le site Internet de Satoemplois fonctionnera sur le principe des sites de recherche d'emploi, c'est-à-dire qu'il sera possible, pour les personnes à la recherche d'un emploi, d'y déposer un CV ou de répondre à une offre. Les CV constitueront une base de données, ce qui permettra aux demandeurs d'emploi d'être contactés automatiquement lorsqu'une entreprise diffusera une offre correspondant au profil recherché. Plus le CV est ciblé, plus la possibilité de trouver rapidement un emploi augmente. D'où l'intérêt de nos ateliers...

Satoemplois assure visiblement une forte présence auprès des demandeurs d'emploi. Quelles relations entretenez-vous avec les entreprises de la plateforme ?

Nous avons noué une relation partenariale gagnant-gagnant. Le service Satoemplois connaissant parfaitement les attentes des entreprises du site, il est en mesure de proposer à celles qui recrutent, une présélection de candidatures. C'est un moyen, pour elles, de gagner du temps. Elles ont compris aussi que le fait de recruter des riverains faisait baisser leur turnover. Actuellement, 40 % des emplois du site sont occupés par des riverains. Nous avons constaté, pour notre part, que c'était également un moyen de réduire les déplacements et donc de limiter les émissions de CO₂. C'est pour cela que nous pouvons véritablement parler de partenariat gagnant-gagnant.

15•

<http://www.satoemplois.com>



CONNAÎTRE COMMUNIQUER ET PARTAGER



54 De quelques études

56 Information du public

60 Concertation



Outre l'étude DEBATS qu'elle a initiée, l'Autorité est associée au suivi de plusieurs études portant sur des problématiques à la fois techniques, sociologiques et économiques liées au transport aérien (chapitre 1). Par ailleurs, des progrès sont encore attendus tant sur la qualité de l'information donnée au public que sur ses modes de communication et son accessibilité (chapitre 2). Enfin, les réunions avec les membres des commissions consultatives de l'environnement ont permis de faire à nouveau l'état des lieux de la concertation. De plus, l'Autorité s'est engagée dans une démarche d'information auprès du grand public à travers "les Rencontres" (chapitre 3).



ÉTUDE DÉBATS¹

L'objectif de l'étude épidémiologique DEBATS est de mieux connaître les effets du bruit des aéronefs sur la santé (voir page 37).

RECOMMANDATION 2007

L'ACNUSA rappelle son entière adhésion à la proposition du ministère de la santé de faire réaliser une vaste étude épidémiologique afin de connaître de façon scientifiquement incontestable les effets du bruit des aéronefs sur la santé. L'Autorité demande à la direction générale de la santé – dès lors que le cahier des charges de l'étude DEBATS est maintenant constitué – de lancer un appel d'offres au cours du premier trimestre 2008.

ÉTUDES EN COURS

Le ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables (MEDAD) a lancé en 2007 plusieurs études. Les services de l'ACNUSA ont participé au comité de suivi des études ci-dessous répertoriées.

Observatoires

Le MEDAD a mandaté la société BIPE afin d'étudier la faisabilité d'un observatoire

DE QUELQUES ÉTUDES

des constructions de logements en zone soumise au bruit des transports principalement aériens. Celle-ci a procédé à un recensement des connaissances et des statistiques sur l'urbanisation résidentielle dans les PEB. Une série d'entretiens a ensuite permis de définir les enjeux et les conditions de création de ces observatoires.

Coûts externes

La directive 2002/30 impose, avant de restreindre l'exploitation d'un aéroport, de procéder à une analyse coût/avantages des différentes solutions permettant de réduire le bruit.

Aussi, la société BIPE a été mandatée par le MEDAD afin d'étudier et de proposer une démarche méthodologique sur la façon de prendre en compte les coûts externes dans ces évaluations.

Pics de bruit

Le MEDAD a confié à la société Egis structures et environnement la réalisation d'une étude portant sur les pics de bruit et leurs effets sur la santé. Une enquête de gêne ainsi qu'une campagne de mesures de bruit ont été réalisées sur un site exposé au bruit du transport ferroviaire.

La gêne a été notamment étudiée en recherchant les corrélations avec différents indicateurs représentatifs de l'exposition aux pics de bruit.

Multi exposition

Le bureau d'étude Acouplus a étudié les effets de la multiexposition à des sources de bruit différentes sur la santé et leur corrélation avec la gêne. Des campagnes de mesure de bruit et des enquêtes de gêne ont été réalisées sur deux sites de biexposition (route et aérien/fer et aérien) et sur un site de triexposition (route, fer et aérien).

Zones calmes

Afin de faciliter la mise en œuvre de la directive 2002/49, l'université Paris-XII réalise, pour le compte du MEDAD, un guide méthodologique sur l'identification des zones calmes à destination des agglomérations. Le guide, prévu pour début 2008, s'appuie sur les bibliographies française et internationale, les résultats d'entretiens réalisés auprès de professionnels de l'environnement sonore et une expérimentation sur 6 sites urbains répartis sur le territoire national.

Les résultats de ces études seront disponibles sur le site du MEDAD courant 2008.

1•

"Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé", étude commandée par le ministère de la santé.



INFORMATION DU PUBLIC



HARMONISATION DE L'INFORMATION

En 2006, l'ACNUSA a maintenu sa recommandation 2005 préconisant l'utilisation simultanée du L_{Amax}², des L_{Aeq} (jour), L_{Aeq} (soirée) et L_{Aeq} (nuit)³, du L_{den}⁴ et du L_{Aeq} (avions/durée)⁵. Ces informations devront être disponibles à la demande des riverains et faire l'objet de commentaires explicatifs lors de leur diffusion par les gestionnaires des plateformes.

Afin de contribuer à l'effort de pédagogie demandé, l'Autorité précisait que ses services étaient prêts à participer à toute réunion de la commission consultative de l'environnement ou d'un groupe de travail sur ces thèmes.

En juin 2007, le bilan de mise en œuvre de cette recommandation devait lui être présenté par chaque gestionnaire.

L'ACNUSA regrette que, compte tenu des difficultés à nouveau évoquées pour mettre en place le dit système d'information au public, ces présentations n'aient pas eu lieu.



RECOMMANDATION 2007

Quelles que soient les réelles difficultés de mise en œuvre de sa recommandation, l'ACNUSA demande qu'un bilan, même partiel, de l'état d'avancement des mesures prises pour parvenir à l'harmonisation de l'information lui soit présenté par chaque gestionnaire au premier semestre 2008.





HOMOLOGATION MONITORAGE/ MAINTENANCE

Après avoir approuvé les dispositifs de mesure du bruit, l'Autorité estime nécessaire de surveiller leur mise en œuvre et leur entretien.

Dans son rapport d'activité 2006, l'Autorité recommandait :

"Avant juillet 2007, chaque gestionnaire transmettra à l'ACNUSA un premier dossier d'étape. Ce dossier doit permettre d'examiner tout ce qui – à un titre ou à un autre – peut entraîner une cessation du service au riverain ou un manquement à la qualité de service. Dans le cas où il s'agirait d'un risque connu, les précautions prises pour assurer la continuité du service et le cadre dans lequel elle s'organise seront exposés."

Par courrier du 19 janvier 2007 adressé à chaque gestionnaire des dix principaux aéroports, le président de l'Autorité a indiqué avoir missionné un membre de l'Autorité et le responsable du pôle technique pour procéder à l'examen du fonctionnement des moyens d'exploitation, de conservation et de mise à disposition du public des informations provenant du système de mesure du bruit et de surveillance des trajectoires installé sur sa plateforme.

Huit dossiers d'étape concernant neuf des dix plateformes concernées⁶ sont parvenus avant la fin de l'été 2007. Les questions



posées ont reçu des réponses précises et le plus souvent satisfaisantes. Néanmoins, un certain nombre de justifications restent nécessaires. Aussi a-t-il été demandé aux gestionnaires de fournir les explications et les données manquantes pour le 2^e trimestre 2008. Chaque dossier actualisé donnera lieu à un avis de l'ACNUSA.

- 2. L_{Amax} : ici, L_{Amax} indique la valeur maximale de bruit émise par l'avion lors de son passage. Une indication du nombre d'événements dépassant des valeurs seuils doit être fournie.
- 3. L_{Aeq} (jour), L_{Aeq} (soirée) et L_{Aeq} (nuit) : représentent l'exposition due à l'ensemble des composantes du bruit ambiant pendant chaque période considérée.
- 4. L_{den} : représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions. Les niveaux L_{Aeq} (avions/jour), L_{Aeq} (avions/soirée) et L_{Aeq} (avions/nuit), nécessaires au calcul du L_{den}, doivent être tenus à la disposition du public.
- 5. L_{Aeq} (avions/durée) : moyenne des L_{Aeq} (avion) pendant la durée totale de passage des avions.
- 6. Un seul dossier pour les deux plateformes parisiennes est exigé. L'aéroport de Bâle – Mulhouse, qui procédait à un changement de son système de surveillance du bruit et des trajectoires des avions, établira son dossier sur la base du nouveau système.



OUTIL VITRAIL

Sur les deux principales plateformes parisiennes, le système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires VITRAIL fonctionne depuis juillet 2005. Le déploiement de VITRAIL dans les mairies ou autres lieux publics est possible après la signature d'un protocole de déploiement entre ADP, la DGAC et les collectivités locales demanderesse.

Dans son rapport 2006, l'Autorité a émis la recommandation suivante :

"Au 4^e trimestre 2007, les services concernés présenteront à l'ACNUSA :

- le bilan des consultations de VITRAIL en mairies ;*
- les propositions d'installation dans d'autres sites."*

Le 8 janvier 2008, la mission environnement à la direction des services de la navigation aérienne a transmis l'état d'avancement du déploiement du système.

"À ce jour, 11 collectivités disposent de VITRAIL :

Sannois (95) le 6 décembre 2006

Gonesse (95) le 10 janvier 2007

Savigny-sur-Orge (91) le 29 janvier 2007

Saint-Maur-des-Fossés (94) le 20 février 2007

Lésigny (77) le 22 février 2007

Communauté d'agglomération du Val d'Yerres (94) le 28 février 2007

L'Isle-Adam (95) le 4 mai 2007

Drancy (93) le 28 juin 2007

Épinay-sur-Orge (91) le 8 octobre 2007

Sucy-en-Brie (94) le 12 novembre 2007

Gif-sur-Yvette (91) le 12 novembre 2007

"15 autres demandes sont parvenues à la mission environnement :

- Département 77 : Combs-la-Ville, Mitry-Mory, Villeparisis, communauté de communes l'Orée de la Brie ;*
- Département 78 : Bonnelles ;*
- Département 91 : Linas, Nozay ;*
- Département 92 : Levallois, Sèvres, Colombes ;*
- Département 94 : Limeil-Brévannes, Le Plessis-Tréville, Villeneuve-le-Roi, Ormesson-sur-Marne ;*
- Ainsi que l'organisme Bruitparif.*

"Parmi ces demandes, 2 collectivités ont signé le protocole avec ADP et la DGAC : il s'agit de la commune de Bonnelles et de la communauté de communes l'Orée de la Brie. De leur côté, Combs-la-Ville et Colombes ne donneront pas suite à leur demande initiale."

Pour apprécier concrètement l'utilisation du système VITRAIL, le président et/ou les services de l'Autorité se sont rendus dans

SOURCE ADP



les locaux municipaux de Gonesse et de Sannois (15 mai 2007) et de Brunoy (communauté de communes du Val d'Yerres, 28 septembre 2007). Il ressort de ces visites que le système est très rarement utilisé par la population riveraine. En revanche, les élus locaux (Gonesse) ou les associations (Brunoy, où la gestion du système a été confiée à l'association AVEVY) se servent volontiers et régulièrement de VITRIL pour obtenir des informations afin de détecter d'éventuels manquements aux règles environnementales.



- bilan et perspectives de l'action de l'ACNUSA ;
- guide pour l'élaboration des cartes de bruit aérien (STAC) ;
- outils de communication développés par la DGAC, à l'initiative de l'ACNUSA, et diffusés aux aéroports (DSNA/AMO) ;
- information, communication et concertation avec les riverains (CCI Nice – Côte d'Azur) ;
- aide à l'insonorisation : recouvrement de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, conditions d'attribution et perspectives (DAST) ;
- ancrage territorial des aéroports, retour d'expériences étrangères (université Paris-XII) ;
- circulation aérienne, les contraintes et pistes de progrès techniques (DSNA).

Quel que soit le sujet, les échanges avec la salle ont très souvent porté sur les termes "informer", "communiquer" et "dialoguer". Une nouvelle fois, il apparaît clairement que la gêne ressentie ne peut se résumer à la seule composante "bruit".

7. Diaporamas disponibles sur http://www.infobruit.com/diaporamas_reims.htm

ASSISES DE L'ENVIRONNEMENT SONORE

Du 11 au 13 décembre 2007, le Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit (CIDB) a organisé les 5^{es} Assises nationales de la qualité de l'environnement sonore ("Sonore") au Palais des congrès de Reims.

Les sujets abordés en séances plénières peuvent être regroupés en trois principaux thèmes :

- préserver l'homme : objectif des politiques de lutte contre le bruit ;
- mettre en œuvre la directive 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant dans l'environnement ;
- améliorer l'environnement sonore : perspectives.

En parallèle aux séances plénières, divers ateliers débats étaient organisés. Celui sur "Les nuisances sonores aéroportuaires" organisé par l'Autorité et animé par son président a traité des sujets suivants⁷ :



CONCERTATION

Lieux institutionnels de la concertation, les Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE) ne remplissent pas toujours ce rôle. La présidence préfectorale, les difficultés à mobiliser les représentants des collectivités territoriales et les ordres du jour pléthoriques – car les occasions sont rares – entravent un fonctionnement régulier et programmé de ces commissions⁸. Le comité permanent (avec moins de participants) devait permettre de préparer les débats de la CCE mais aussi d'échanger des informations entre deux réunions de cette dernière.

Or, il ne se réunit vraiment que sous forme de commission consultative d'aide aux riverains.

Pour combler ce vide, de nombreux gestionnaires d'aéroport organisent des réunions informelles, des groupes thématiques ou des comités de suivi, etc. Quelle que soit la forme ou le degré institutionnel de ces assemblées, elles permettent aux différents partenaires d'avoir des échanges réguliers et témoignent de leur volonté commune de travailler ensemble.

Cependant, et même si les réunions citées ci-dessus sont appréciées, de très nombreux représentants d'associations ressentent comme une forme de mépris l'absence de réunion réellement présidée par le préfet et le désintérêt – hors période électorale – de nombreux représentants de collectivités territoriales, notamment départementales et régionales.

Par ailleurs, le préfet de la région Île-de-France n'a pas réuni en 2007 les commissions consultatives de l'environnement, ne serait-ce qu'une fois par an comme le prévoient les textes. L'Autorité s'est émue à plusieurs reprises de cette situation et souhaiterait pouvoir

demander au préfet la convocation de la CCE si celle-ci ne s'est pas réunie depuis plus d'un an.

Depuis le décret n° 2000-127 du 16 février 2000, les modalités de convocation des CCE ne relèvent plus de la loi mais du décret que l'Autorité propose donc de modifier.



RECOMMANDATION 2007

L'ACNUSA propose de modifier comme suit l'article 6 du décret n°87-341 du 21 mai 1987 modifié par le décret n° 2000-127 du 16 février 2000 :

Art. 6. - La commission se réunit au moins une fois par an en séance plénière, sur convocation de son président qui fixe l'ordre du jour de chaque séance. Celui-ci est tenu de la réunir à la demande du tiers au moins de ses membres ou à celle du comité permanent ou à la demande de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.

Les traditionnelles réunions organisées par l'Autorité avec les membres des CCE des principaux aéroports⁹ ont permis de faire l'état des lieux de la concertation. En outre, l'ACNUSA a souhaité mettre en œuvre une des propositions du comité d'évaluation de son activité¹⁰ en organisant localement des premières Rencontres sous forme d'une demi-journée d'échanges entre les professionnels du transport aérien, les acteurs économiques et le grand public. Enfin, à la demande des responsables environnement des aéroports, une journée de travail avec les services de l'Autorité a été organisée le 17 septembre 2007.



RÉUNIONS CCE/ACNUSA

L'ordre du jour de ces réunions a porté principalement sur la situation locale (bilan 2007 et perspectives), sur la mise en œuvre des recommandations de l'Autorité ainsi que sur ses travaux ou études en cours. Il convient de noter que, sur la plupart des plateformes, les membres des trois collèges ont été réunis ensemble sans que ressurgissent les tensions ou les défiances passées.

Strasbourg – Entzheim

Étaient représentés à la réunion du 24 septembre 2007 :

- collectivités territoriales de Duppigheim et d'Entzheim (excusée communauté urbaine de Strasbourg) ;
- Alsace Nature Association pour la protection de l'environnement de Lingolsheim et de ses environs ; Union fédérale contre les nuisances de l'aéroport de Strasbourg – Entzheim ;
- Air France ; syndicat FO des personnels ; Chambre de commerce et d'industrie ;
- direction de l'aviation civile nord-est ; service de la navigation aérienne nord-est.

Le bilan a notamment porté sur les effets de l'arrivée du TGV, l'évolution du trafic passagers, le respect du protocole d'accord de 1998 et l'évolution des demandes d'information/plaintes (24 en 2006, 25 en 2007 ; délai moyen de réponse de 3,6 jours). Les résultats de la deuxième phase de l'étude sur l'utilisation des inverseurs de poussée ont été présentés. La station d'Entzheim s'avère un bon observatoire de leur utilisation. Celle-ci semble varier en fonction de la masse des aéronefs et des vents : petits porteurs sensibles aux vents faibles et/ou traversiers,

moyens porteurs plus impactés par les vents forts et/ou proches de l'axe. D'autres paramètres comme la longueur de la piste, la fluidité du trafic ou la préoccupation du confort du passager restent des points à éclaircir.

Les représentants d'associations avaient préalablement demandé par écrit que soient évoqués les contacts de l'ACNUSA avec la Commission européenne (vols de nuit et refus d'un couvre-feu européen), la définition de la descente continue, le relèvement de l'altitude de transition, la contribution de l'Autorité au Grenelle de l'environnement et enfin une éventuelle extension de ses compétences.

Les discussions ont également porté sur l'utilisation des retombées économiques pour l'aide à l'insonorisation, la création d'un fonds de garantie, l'absence de résultats scientifiquement robustes sur les effets bruit/fréquence, le code de bonne conduite dont l'élaboration relève des professionnels concernés (ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne et pilotes), ainsi que des problèmes locaux de trajectoires.

En conclusion, le représentant d'une collectivité locale a souligné les efforts faits pour progresser dans le dialogue et relevé l'absence de "remontée" de la population riveraine. Il semblerait que peu de plaintes émanent directement de citoyens.

8• Voir en annexe page 105 le tableau des réunions des CCE.

9• Compte tenu de la date tardive de la mise en service de l'ILS 34 (20 décembre 2007), la réunion avec la CCE de Bâle – Mulhouse n'a pu se tenir que le 21 février 2008.

10• Voir http://www.acnusa.fr/rapports/bilan2000_2005.asp



CONCERTATION

Lyon – Saint-Exupéry

Étaient représentés à la réunion du 2 octobre 2007 :

- Communauté de communes de l'Est Lyonnais ; communes de Bonnefamille, Dièmoz, Satolas et Bonce , Saint-Quentin-Fallavier et Beauvoir-de-Marc ; communes de Balan, La Boisse, Niévoz, Bressolles, Dagneux, Montluel, Pizay et Sainte-Croix ;
- Association de défense de la propriété foncière et de la protection de l'environnement de Jons ; Association contre l'extension et les nuisances de Satolas ; Comité des riverains de l'aéroport de Satolas ; Naturellement Vilette ; Pusignan CRIE ; Sauvegarde Grenay ;
- Syndicat national des pilotes de ligne ; chambre de commerce et d'industrie de Lyon ;
- direction de l'aviation civile centre-est ; service de la navigation aérienne centre-est ; Direction départementale de l'équipement (bases aériennes) ; direction régionale de l'environnement Rhône-Alpes ; police de l'air et des frontières.

Avant la réunion avec les représentants de la CCE, les membres de l'Autorité ont souhaité une réunion de travail avec le gestionnaire sur les effets actuels et futurs du changement de statut intervenu en mars 2007¹¹, la problématique de développement durable et l'aide à l'insonorisation.

Ce changement entraîne en particulier les révisions du plan stratégique 2007/2020 et

du schéma directeur aéroportuaire.

Cependant les engagements environnementaux – tels que prévus dans la directive territoriale d'aménagement¹² – ne sont en aucun cas remis en cause. Ainsi, le développement de l'intermodalité est le levier clairement programmé pour stimuler et élargir l'attractivité de la plateforme. Les actions pour le train (Leslys, TGV, desserte régionale, etc.) et pour le bus visent à obtenir 25 % de part modale en transport collectif en 2020 (12 % en 2006).

Concernant la problématique de développement durable, ont été notamment discutés :

- le partage des retombées économiques, (*voir interview page 50*) ;
- la pratique de la concertation avec les réunions informelles qui permettent "de bâtir un socle de compréhension commune" ;
- la communication et les attentes ou demandes des riverains.

Enfin, un dossier comparant pour l'année 2006 et par aéroport le montant de la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires a été présenté. Il en ressort que la contribution moyenne par passager varie de 0,47 € pour Paris – Charles-de-Gaulle à 0,015€ pour Strasbourg – Entzheim (0,18 € pour Lyon – Saint-Exupéry)¹³.

La rédaction d'une charte pour les entreprises a permis de baisser le coût moyen d'un chantier de 14 400 € à 9 380 € et d'augmenter ainsi le nombre de logements insonorisés par an.

(www.lesrencontres.acnusa.fr/marseille/html/programme.html)

Les engagements environnementaux des acteurs locaux ont été examinés avec les membres de la CCE. Au sujet des travaux sur la réduction des nuisances la nuit, l'ACNUSA a rappelé qu'il n'y a pas de politique commune européenne d'interdiction des vols de nuit (couvre-feu), même sur des plages horaires limitées. Plus généralement, les plateformes qui souhaitent réduire les nuisances nocturnes travaillent dans le cadre d'une approche équilibrée et avec tous les leviers possibles : compagnies et appareils concernés, utilisation des pistes, procédure à moindre bruit (descente continue, descente lisse), relèvement de l'altitude, etc.

S'agissant des déviations au décollage, les avions qui se trouvent dans une des "fenêtres de protection environnementale" créées au nord-est et nord-ouest sont maintenant détectés. Les causes de ces déviations sont analysées : erreur de pilotage, mauvaise performance de l'appareil, sécurité, météo, accélération du trafic... De plus, des bilans par commune et par année sont demandés.

Il a été rappelé que le code de bonne conduite est en cours d'élaboration depuis 1999. Par ailleurs, l'expérimentation de fenêtres antibruit dans les logements, la cartographie du cumul des nuisances, le bilan des engagements et les nouveaux engagements pour 2009-2012 ont également fait l'objet de discussions.

Enfin, un projet de révision du Plan de Gêne Sonore a été préparé. Il vise à mettre en conformité l'actuel PGS avec le décret n°2002-626 du 26 avril 2002¹⁴. Le choix de l'indice Lden 62 pour la zone II ainsi que les



nouvelles hypothèses de trafic augmenteraient le nombre de logements susceptibles de bénéficier de l'aide à l'insonorisation. L'arrêté de mise en révision aurait dû être signé par les trois préfets concernés au début de l'année 2008 mais, en raison des élections municipales, la signature sera probablement repoussée au mois de juin. Le projet doit être ensuite soumis à l'approbation des collectivités territoriales concernées, à celle de la commission consultative d'aide aux riverains et à l'ACNUSA.

11. SA de droit privé à 100 % de capitaux publics (60 % État, 25 % CCIL, 5 % Grand Lyon, 5 % conseil régional, 5 % conseil général).

12. Décret n°2007-45 du 9 janvier 2007 portant approbation de la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise.

13. Elle dépend du type d'appareil, de son emport, de la répartition jour/nuit du trafic et du tarif de l'aéroport.

14. Article 4 : ... "une zone II comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 65. Toutefois, dans le cas où la courbe extérieure de la zone B du plan d'exposition au bruit approuvé de l'aérodrome est fixée à une valeur d'indice Lden inférieure à 65, cette valeur est retenue pour le plan de gêne sonore ; ... "



CONCERTATION

Toulouse – Blagnac

Étaient représentés à la réunion du 10 octobre 2007 :

- Blagnac ; Cornebarrieu ; Merville ; Ramonville ; Toulouse ;
- Association de Défense de l'Environnement d'Aussonne ; Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes ; Association de Défense du Quartier de Lardenne ; Association des Habitants des Côteaux de Ramonville ; Collectif Contre les Nuisances Aériennes de l'Aéroport de Toulouse (CCNAAT) ; Stop aux Nuisances Aériennes sur Merville ;
- Airbus ; Syndicat des personnels APT-CFDT ; SA Aéroport Toulouse – Blagnac ;
- Préfecture ; Direction de l'aviation civile sud ; Service de la navigation aérienne sud ; Direction régionale de l'environnement Midi-Pyrénées ; Direction départementale de l'équipement de Haute-Garonne.

La réunion avec les représentants des professions aéronautiques et des services de l'État a porté sur l'étude d'une réduction des vols de nuit (actions dissuasives sur les charters), la rédaction du code de bonne conduite, la diminution des manquements (de 30 à 2 en 2007), le trafic des hélicoptères (en 2006 : 340 mouvements dont plus de la moitié réalisés par le SAMU de Toulouse, Airbus et deux sociétés privées), l'accélération de l'aide à l'insonorisation et les modifications de procédure sur Merville¹⁵.

La réunion avec les représentants des collectivités territoriales et des associations a débuté par la lecture d'une synthèse d'un document du CCNAAT sur "Bruit des avions et santé : analyse des faits et recommandations". Ce fut l'occasion pour l'Autorité de faire le point sur un certain nombre de questions. Ainsi les niveaux de bruit mesurés en dB(A) et ceux en EPNdB ne sont pas comparables (environ 7dB de différence).

Par ailleurs, la construction d'un 2^e aéroport ne relève pas d'un avis de l'Autorité. Enfin, à ce jour, il n'existe aucune enquête épidémiologique scientifiquement reconnue ; celle évoquée dans le document du CCNAAT et réalisée lors de la préparation du schéma directeur d'Île-de-France est une compilation de diverses études sur bruit/santé.

Sur le respect du PEB¹⁶, les avis étaient partagés. Les associations dénonçaient de nouvelles populations soumises au bruit tandis que les collectivités locales rappelaient l'inscription du PEB par anticipation dans le Plan Local d'Urbanisme et défendaient le Grand Projet de Ville (démolitions puis reconstructions aux normes d'isolement).

Ont également fait l'objet de discussions l'arrêt des vols de nuit, les vols d'essai, les vols privés non contraints et la position de l'AFSSET sur les infrasons selon laquelle aucun impact sanitaire des infrasons sur l'homme, même à des niveaux d'exposition élevés supérieurs à ceux produits par les aéronefs, n'a été démontré.

Cette année, 111 demandes d'information ont été comptabilisées parmi lesquelles 74 plaintes.



Bordeaux – Mérignac

Étaient représentés à la réunion du 11 octobre 2007 :

- Eysines ; Saint-Jean-d'Illac ;
- Association Consommation, Logement et Cadre de Vie ; Fédération des syndicats de quartiers de Pessac ; SEPANSO ;
- AIR France ; Dassault Aviation ; Syndicat CGT des personnels ; Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien ; Chambre de commerce et d'industrie ;
- Préfecture de la Gironde ; Direction de l'aviation civile sud-ouest ; Service de la navigation aérienne sud-ouest ; Service spécial des bases aériennes sud-ouest ; Direction Régionale de l'Environnement Aquitaine.

Lors des discussions, les points suivants ont été abordés :

- une nouvelle étude d'impact du VOR DME (Voir avis de l'Autorité page 106) ;
- les cartes stratégiques "bruit" terminées dès le 30 juin 2007 ;
- la tension foncière en zones C et D qui s'accroît (790 logements construits en 2006, 1 500 en 2007) ;

- le jugement du Tribunal administratif de Bordeaux¹⁷ qui annule le permis de construire délivré par le maire d'Eysines en vue de la création d'une résidence de tourisme sur un terrain situé en zone C du PEB.

Comme souvent, un très petit nombre de plaignants (3) est à l'origine des 56 % des 93 plaintes déposées (44 plaignants au total) ; 92 demandes d'information ont été également enregistrées. Le délai moyen de réponse pour les plaintes ou les demandes d'information est de 2,2 jours lorsqu'elles ne concernent pas les trajectoires. Dans ce dernier cas, le délai moyen de réponse est de 10,3 jours.

¹⁵ Voir 1^{re} partie, modification de procédure : page 26.

¹⁶ Arrêté préfectoral du 12 avril 2007.

¹⁷ Jugement du 31 juillet 2007.



CONCERTATION

Nantes – Atlantique

Étaient représentés à la réunion du 12 novembre 2007 :

- Nantes Métropole ; La Chevrolière ; Pont Saint-Martin ; Conseil régional des Pays de Loire (Conseil général : excusé) ;
- Association Grain de sable de Bouguenais ; Association nantaise de lutte contre le bruit ; Union Départementale de Protection de la Nature (UDPN44) ; (excusée : Association Confluence Loire et Sèvres) ;
- Compagnie Régional ; Société d'assistance Atlantica ; Aéroclub de Nantes ; Contrôleur de la navigation aérienne syndicat CGT ; Représentant CFDT des personnels ; CCI de Nantes ;
- Préfecture ; Direction de l'aviation civile ouest ; Service de la navigation aérienne ouest ; Direction départementale des affaires sociales et de la santé ; Direction départementale de l'équipement ; (excusée : Direction régionale de l'équipement).

La responsable du département environnement de la CCI et son assistante en charge du système de surveillance du bruit et des trajectoires des avions ont fait une présentation sur les nuisances sonores qui abordait les sujets suivants :

- réalisations 2007 : dossiers d'aide aux riverains et TNSA, point sur les réclamations et demandes d'information, système Maestro et campagnes de mesure de bruit à l'aide de la station mobile, charte de l'environnement, animation de l'espace environnement ;
- projets en cours : étude et politique vols de nuit, code de bonne conduite.

Les vols nocturnes sont peu nombreux : un ou deux vols de fret et un vol charter chaque nuit. Toutefois, il peut arriver qu'un ou deux vols soient retardés. Par ailleurs, prochainement, un des deux vols de fret (TNT) va être délocalisé sur Rennes.

11 demandes d'information et 18 réclamations (émanant de 13 plaignants) ont été enregistrées parmi lesquelles 6 concernaient des vols de nuit.

L'association UDPN a exposé son point de vue sur les sujets suivants : la nouvelle charte de l'environnement et son devenir, le code de bonne conduite (demande de participation des associations), la réduction de la dispersion des trajectoires de départ vers le nord, les restrictions de nuit et le montant de la TNSA.

Le président de l'Autorité a rappelé que le code de bonne conduite est d'abord et essentiellement un outil pour les pilotes et les contrôleurs qui définissent ensemble et s'engagent sur des pratiques professionnelles sûres et respectueuses de l'environnement. Les autres acteurs de la plateforme (gestionnaire, compagnies, administrations) sont également sollicités pour s'engager à améliorer certaines de leurs pratiques. Les associations n'ont pas vocation à participer aux discussions mais sont tenues informées des propositions faites au fur et à mesure des débats. Les engagements du code de bonne conduite peuvent ensuite être partie intégrante de la charte de l'environnement.

L'association Grain de sable a abordé les questions du montant de la TNSA, des vols de nuit, du nombre de stations mobiles, de l'étude épidémiologique DEBATS et du PGS qui, selon elle, ne correspond pas à la réalité des trajectoires.

L'Autorité a rappelé que les PEB et les PGS sont des outils destinés, d'une part à limiter l'urbanisation, d'autre part à organiser l'aide à l'insonorisation. Ils ne sont pas la représentation graphique des "chevelus" des trajectoires de décollage et d'atterrissage des avions autour de la plateforme.

La zone D du PEB est limitée à l'indice Lden 50 et la zone III du PGS à l'indice Lden 55. Une courbe qui engloberait l'ensemble des trajectoires jusqu'à une altitude de 2 000 mètres, voire 3 000 mètres, aurait une superficie bien supérieure à celles du PGS ou du PEB. Elle correspondrait, en outre, à un indice acoustique beaucoup plus faible, se situant bien au-delà des niveaux pouvant être représentés avec une précision physique suffisante.

Paris – Charles-de-Gaulle

Étaient représentés à la réunion du 15 novembre 2007 :

- Saint-Prix ; Villeparisis ; Conseil général du Val-d'Oise ; (excusée : Enghien-les-Bains) ;
- Association de défense contre les nuisances aériennes ADVOCNAR ; Association pour le respect de l'environnement et cadre de vie AREC Plaine de France ; Vivre à Thieux ; (excusé : Collectif Santé Nuisances Aériennes CSNA) ;
- Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien SNCTA ; Compagnie Federal Express FEDEX ; Fédération Nationale de l'Aviation Marchande FNAM ; Aéroports de Paris ;

- Préfecture de la région Île-de-France ; Sous-préfecture de Sarcelles ; Direction de l'aviation civile nord ; Direction des services de la navigation aérienne / mission environnement.

Le délégué à l'environnement et au développement durable nord d'ADP a fait :

- une présentation des évolutions générales d'ADP et Paris – Charles-de-Gaulle ;
- des rappels sur les missions du gestionnaire, sur l'arrêté préfectoral adoptant le nouveau PEB¹⁸ et sur le souhait du Président de la République d'engager une réflexion sur une charte de développement durable de cette plateforme ;
- un point sur la réorganisation de la direction de l'environnement et du développement durable d'ADP qui a pour objectif de renforcer sa proximité avec les acteurs territoriaux, d'améliorer l'information et la transparence ainsi que d'accroître les moyens d'écoute, de dialogue, d'échanges et d'ouverture. La mesure du bruit autour de la plateforme et la publication des résultats, l'accueil et l'information des riverains, la gestion des demandes d'information et les réclamations relatives aux nuisances aériennes ainsi que l'aide à l'insonorisation ont été exposées.

77 plaintes ont été déposées et 11 demandes de renseignements recensées.

Aéroports de Paris affiche une stratégie axée sur le développement durable et son

18•

Arrêté interpréfectoral du 3 avril 2007.



CONCERTATION

désir de travailler dans cette voie en étroite collaboration avec les élus. L'Autorité prend acte de ces engagements et souligne l'impérieuse nécessité d'impliquer dans ce processus toutes les parties prenantes sans oublier les riverains.

Pour conclure, le futur bulletin environnemental trimestriel réalisé par la DSNA a été présenté. Il s'intitule *Bulletin d'information sur le trafic aérien en Île-de-France* et donnera, chaque trimestre, différentes informations sur l'activité et les conditions d'exploitation. (http://www.aviation-civile.gouv.fr/html/envir/riverains/Bulletin_n1.pdf).

Paris – Orly

Étaient représentés à la réunion du 19 novembre 2007 :

- Orly ; Valenton ; Communauté d'agglomération du Haut-Val-de-Marne ; Conseil général de l'Essonne ; (Chevilly-Larue et Conseil général des Hauts-de-Seine : excusés) ;
- Association Choisyenne de lutte contre les nuisances aériennes EOLE ; Association pour la défense de l'environnement et de la nature d'Athis-Mons ; Association de défense de l'environnement et de la qualité de la vie du plateau briard et de la vallée d'Yerres ; Comité de défense de Champlan contre les nuisances collectives et pour la protection de l'environnement ; Comité intercommunal

pour l'environnement ; Ile-de-France Environnement ; OYE 349 ; Union française contre les nuisances aériennes ; ainsi que Collectif Orly et Forges sans nuisances ;

- Représentant CFE CGC des personnels ; Aéroports de Paris ; (Syndicat des compagnies aériennes autonomes : excusé) ;
- Préfecture de la région Île-de-France ; Préfecture du Val-de-Marne ; Direction de l'aviation civile nord ; Direction des services de la navigation aérienne.

Le délégué à l'environnement et au développement durable sud d'ADP et le responsable du pôle relations territoriales sud ont présenté :

- l'activité 2006-2007 d'Aéroports de Paris en termes de répartition du nombre de mouvements et du trafic passagers ;
- le trafic par terminal de la plateforme d'Orly ;
- le protocole DGAC/ADP qui stipule que le prestataire (DGAC) "exerce une compétence exclusive en matière de définition, d'élaboration et d'exploitation du dispositif de circulation aérienne en région parisienne". Le protocole reconnaît à ADP "la faculté de fournir aux intéressés les informations factuelles". Cependant, "tout élément explicatif ou prospectif sera fourni par le prestataire" ;
- le déport de l'outil VITRAIL (Voir paragraphe 2.3, page 58) dans les mairies proches de l'aéroport et les permanences assurées¹⁹ par des contrôleurs de la navigation aérienne dans la maison de l'environnement.



Les débats ont principalement porté sur les difficultés rencontrées pour accéder aux informations environnementales sur le site Internet d'ADP et sur le dépôt de nouvelles stations VITRAIL.

Une demande de création d'un VPE pour les décollages face à l'est en piste 4 a été évoquée. Un point a été fait sur l'évaluation de la descente continue à Marseille – Provence et l'étude de l'environnement de la ville de Champlan. Une rencontre avec COHOR²⁰ est aussi souhaitée. Une fois de plus, la question de l'aide à l'insonorisation, particulièrement sensible sur cette plateforme, a fait l'objet de discussions sur le nombre de dossiers prêts à être présentés en CCAR et leur délai de traitement.

Si les échanges ont été animés et intenses, ils ont toujours été empreints d'une courtoisie qui n'était pas forcément de mise les années précédentes. Comme le rappelle constamment l'Autorité, l'information et la concertation permettent de déboucher sur un dialogue constructif. Les rencontres

annuelles CCE/ACNUSA contribuent à instaurer ce dialogue mais ne sont pas suffisantes. Seule la tenue de réunions en petits groupes, courtes mais fréquentes, traitant de sujets précis choisis par les membres de la CCE, permettra de réelles avancées dans la sérénité.

Ont été enregistrées 199 plaintes et 81 demandes d'information.

Enfin, comme pour la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle, le *Bulletin d'information sur le trafic aérien en Île-de-France* trimestriel réalisé par la DSNA a été présenté.

19• —————
Depuis octobre 2006.

20• —————
Association pour la coordination des horaires.



CONCERTATION



PREMIÈRE RENCONTRE À MARSEILLE (www.lesrencontres.acnusa.fr)

Renforcement du dialogue

Une des missions de l'ACNUSA est de renforcer les conditions du dialogue entre les parties concernées sur les 10 principales plateformes aéroportuaires françaises. Or, l'évaluation de l'activité de l'ACNUSA réalisée en 2005 avait mis en évidence que ce dialogue restait fragile dès lors qu'il reposait plus sur des individus que sur des institutions. Le rapport d'évaluation suggérait alors que l'ACNUSA renforce son rôle de prévention des conflits, d'une part en favorisant les échanges multilatéraux entre acteurs, et, d'autre part, en formant et sensibilisant les différents acteurs impliqués dans la problématique des nuisances sonores aéroportuaires.



Aussi, l'Autorité s'est engagée dans cette démarche d'information destinée au grand public sous la forme de Rencontres de l'ACNUSA. Organisées sur le thème du "Développement du transport aérien et la gestion de son environnement sonore", elles regroupent les différents acteurs concernés par l'activité aéroportuaire : gestionnaires, élus, riverains, industriels, etc.

Choix de Marseille – Provence

La création de l'aérogare dédiée exclusivement aux compagnies low-cost et le développement du fret express sont – parmi d'autres – des facteurs majeurs d'évolution de cette plateforme. La révision en 2006 du PEB avec le choix de l'indice le plus protecteur pour la zone C et l'arrêté d'exploitation du 27 novembre 2007 (cf. page 29) témoignent d'une attention grandissante portée à l'environnement. Ainsi, cette plateforme aux futurs enjeux relativement forts a semblé le lieu le plus approprié pour débiter ce cycle de Rencontres.

Organisée sur la demi-journée du 1^{er} décembre 2007, la Première Rencontre de l'ACNUSA a eu lieu au World Trade Center dans le 1^{er} arrondissement de Marseille.

Acteurs locaux

L'Autorité souhaitait que les acteurs locaux soient véritablement impliqués dans cette démarche d'information et de concertation, ce qui fut le cas. Par ailleurs, elle tient à souligner la disponibilité et l'engagement de l'ensemble des intervenants qui ont adhéré au projet.

Toutefois, l'ACNUSA déplore l'absence de la société Eurocopter et également le manque de coopération ou même d'intérêt de celle-ci. Ainsi que mentionné à l'Autorité, les Rencontres ne faisaient pas partie du "*champ de stratégie de communication*" de cette entreprise. Il est regrettable que la concertation et l'information ne constituent pas une des priorités d'Eurocopter alors qu'il s'agit d'un acteur majeur de la plateforme marseillaise.

Synthèse des échanges

Trois tables rondes ont traité des thèmes suivants :

Circulation aérienne : quelles sont ses contraintes, qui l'organise et quelles évolutions ?

Activités aéroportuaires : quelles retombées pour la région ?

Environnement sonore : quels outils pour le mesurer, quelles solutions pour l'améliorer ?

Les principaux points des tables rondes et du débat ont porté sur :

- la gestion flexible de l'espace aérien au-dessous de 6 000 mètres entre militaires et civils, qui doit se poursuivre compte tenu du nombre de bases militaires ou d'autres plateformes cernant Marseille – Provence, bien que les discussions soient longues et difficiles ;
- les pratiques et cultures professionnelles des contrôleurs aériens et des pilotes de ligne qui partagent désormais la même préoccupation quant à la prise en compte des contraintes environnementales ;
- les évolutions techniques et réglementaires pour mieux protéger les

riverains (approche à vue, descente continue, restrictions d'exploitation, etc.) ;

- l'impact économique de l'activité aéroportuaire se mesure à deux niveaux : directement par le développement des low-cost, du fret et indirectement par la capacité de rayonnement qu'elle offre au secteur industriel ;
- les outils en faveur de la protection des riverains qui pourraient être optimisés (gestion de l'aide à l'insonorisation, mise en cohérence des PEB et PGS, meilleure prise en compte des vols des hélicoptères...) ;
- les perspectives de progrès techniques (ex. Galileo).

Rencontres futures

Les Rencontres de Marseille se sont déroulées dans une atmosphère détendue avec des intervenants concis et précis et des participants à l'écoute. Cependant, le nombre de participants escompté n'a pas été atteint. Le public visé, à savoir des personnes non impliquées professionnellement ou à titre associatif, s'est peu déplacé. Aussi, l'Autorité étudie les voies et moyens pour obtenir une audience plus large lors de ses Rencontres futures.

L'ACNUSA s'est par ailleurs engagée à revenir sur la plateforme marseillaise dans les 18 mois afin de faire le point sur les progrès réalisés et les dossiers en cours.



ÉCHANGES GESTIONNAIRES/ ACNUSA

Les responsables environnement des principaux aéroports²¹ ont demandé à reprendre les réunions régulières avec les services de l'Autorité.

Alors que, ces trois dernières années, les échanges avaient surtout porté sur la gestion de l'aide à l'insonorisation, cette année ont été abordées les problématiques relatives aux différentes nuisances aéroportuaires ainsi que l'évolution des compétences de l'Autorité.



Ont également été discutés les points suivants:

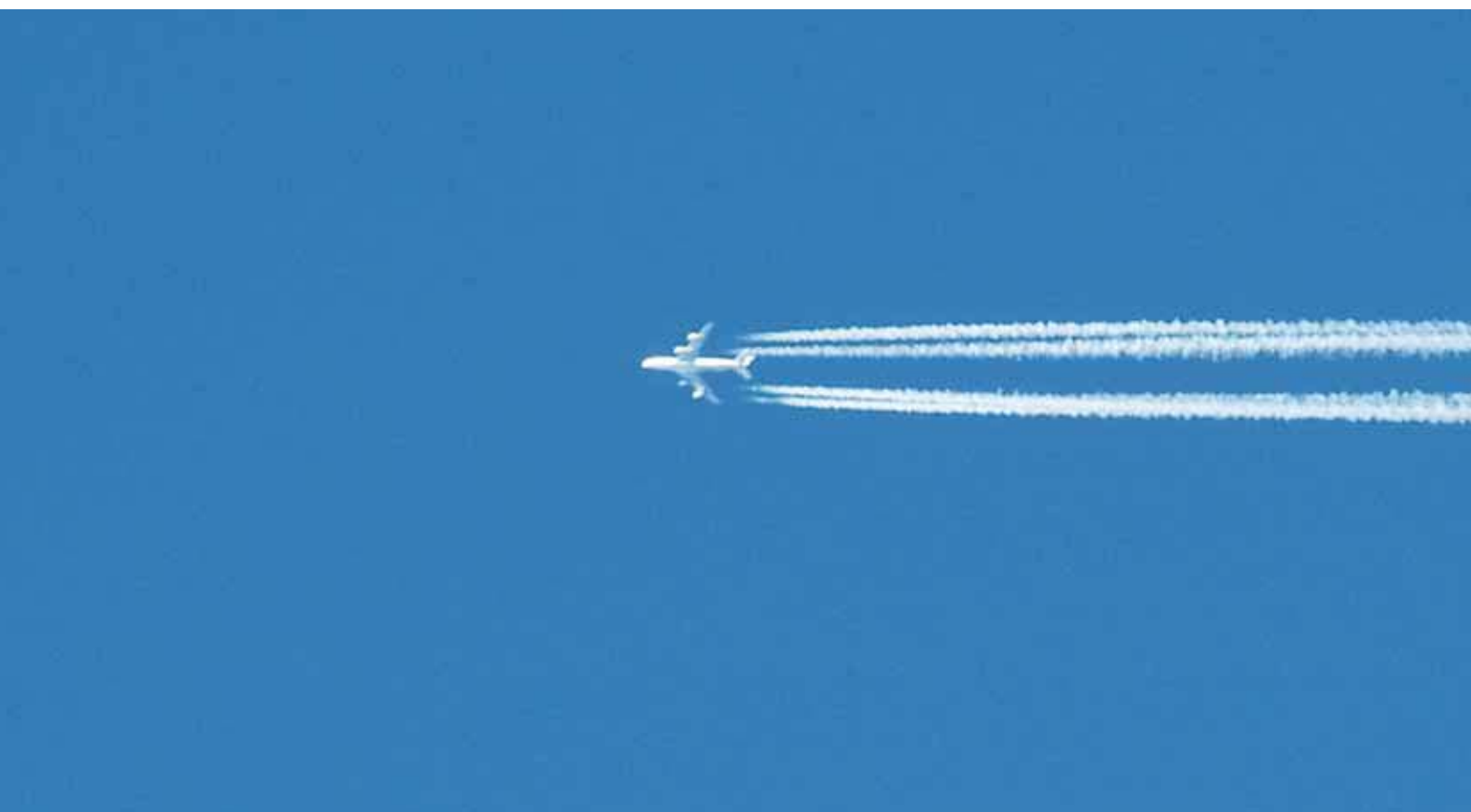
- le suivi de la maintenance des systèmes de monitoring qui sera assuré environ tous les deux ans par l'Autorité et se fera plateforme par plateforme ;
- l'harmonisation des différents indicateurs. Ces derniers doivent être publiés avec quelques explications dans un souci pédagogique. A contrario, toute réticence à communiquer – *"on ne peut pas..."* – est devenue inacceptable ;
- la mise en œuvre des directives 2002/30 et 2002/49 avec les cartographies du bruit pour préparer la phase "actions" en juillet 2008 ;
- l'aide à l'insonorisation, les suites du Grenelle de l'environnement et les normes d'isolement acoustiques (passage de "bruit rose" à "bruit route").

Une réunion semblable sera organisée en septembre 2008.

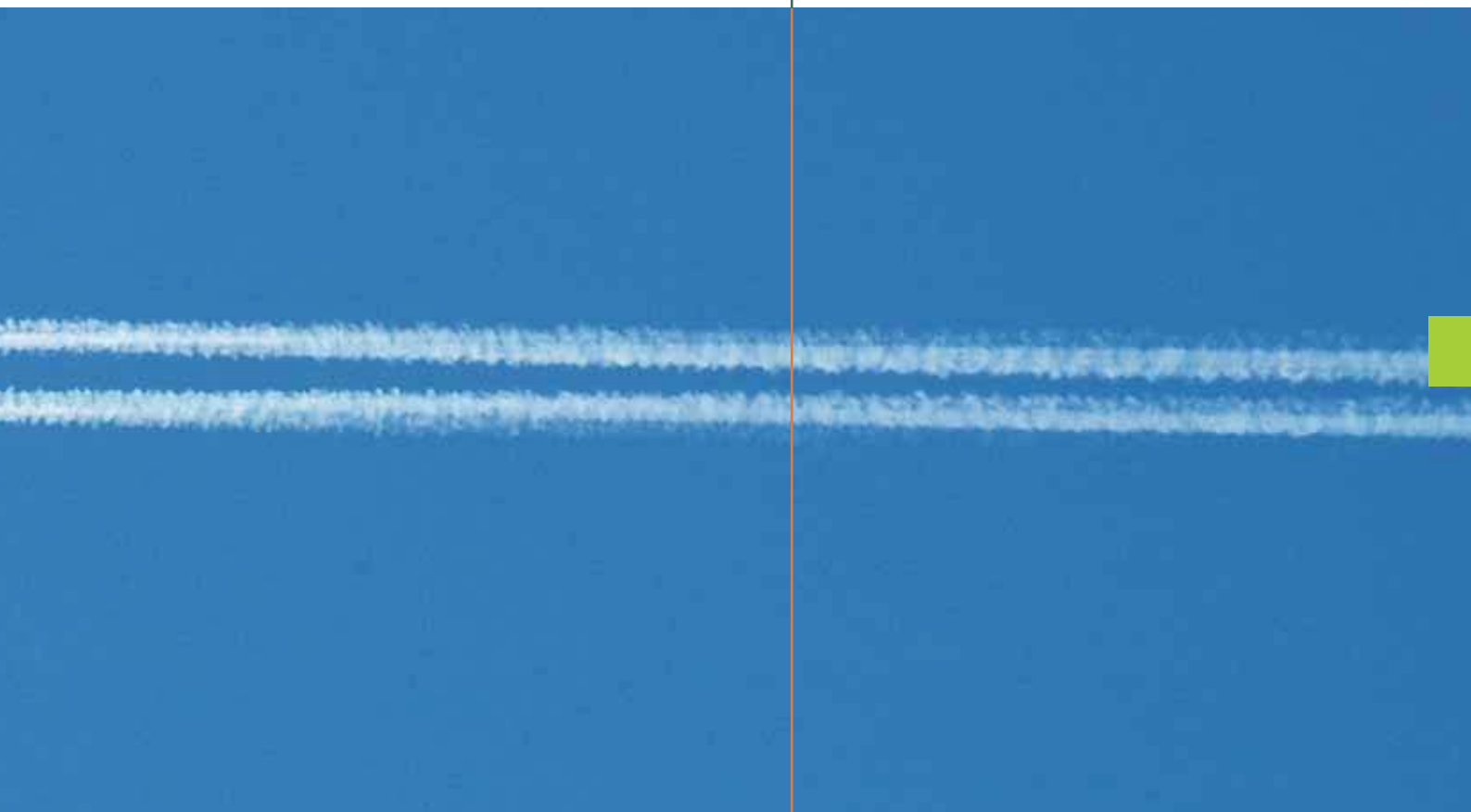
21•

Ont participé à la journée du 17 septembre, les chargés d'environnement des Aéroports de Paris, Bâle – Mulhouse, Bordeaux – Mérignac, Nantes – Atlantique, Nice – Côte d'Azur, Toulouse – Blagnac ainsi qu'un représentant de l'Union des aéroports français.





RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS ET PROPOSITIONS





SURVOLER SANS GÊNER



UTILISATION DE L'ESPACE AÉRIEN

Descente lisse et continue

L'Autorité demande qu'à l'automne 2008 la direction des services de la navigation aérienne lui présente les procédures de descente continue sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle et le calendrier de mise en œuvre.

L'Autorité demande qu'un bilan de l'ensemble des procédures de descente continue pouvant être mises en œuvre sur la plateforme de Paris – Orly lui soit présenté au quatrième trimestre 2008.

Approches à vue

L'ACNUSA demande qu'un suivi des approches à vue soit assuré sur Marseille – Provence et qu'un bilan lui soit présenté fin 2009.

Procédure de départ

L'Autorité maintient sa recommandation de 2006 et demande que avant toute mise en service du système ELVIRA pour le contrôle des déviations sur une plateforme,

une étude comparative avec ses propres données lui soit présentée.

L'Autorité demande à la direction des services de la navigation aérienne d'étudier, dans un premier temps sur les aéroports parisiens, une transposition du modèle espagnol afin de contenir les avions au décollage et en phase de montée dans des volumes définis jusqu'à une altitude de 3 000 mètres. Un premier état du dossier devra lui être présenté au troisième trimestre 2008.



AMÉLIORATIONS EN 2007

Indicateur Global Mesuré Pondéré (IGMP)

Considérant que ce calcul est à présent fiable et robuste, l'ACNUSA demande à la direction générale de l'aviation civile de figer définitivement la méthode d'élaboration afin de permettre d'apprécier l'évolution de l'IGMP dans la durée. Elle demande également que les rapports qui lui ont été présentés : "Présentation des conditions d'obtention de la valeur de l'indicateur représentatif de l'énergie sonore pour l'année 2006" et "Analyse de l'évolution de l'indicateur représentatif de

l'énergie sonore de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle" soient accessibles au public dans leur intégralité.

Modifications de procédure Toulouse – Blagnac

L'Autorité demande que :

- le suivi de la mise en place de la procédure "départ 32 FISTO PRNAV" soit communiqué à chaque étape, à l'ACNUSA, à la commission consultative de l'environnement et aux habitants des deux communes concernées ;
- les résultats des campagnes ponctuelles de mesure de bruit lui soient communiqués pour permettre d'évaluer le gain progressif obtenu au cours des phases successives de l'expérimentation ;
- chaque phase s'inscrive dans une durée la plus réduite possible tout en étant suffisante pour en tirer les enseignements escomptés.

premier semestre 2008 et celui des actions des exploitants et des compagnies à la fin du troisième trimestre 2008.

Formation des contrôleurs

L'ACNUSA demande que le bilan des actions engagées dans le domaine de la formation à l'environnement des contrôleurs lui soit communiqué en novembre de chaque année.

L'Autorité demande au directeur de l'École nationale de l'aviation civile de lui présenter, lors de la réunion plénière d'avril 2008, une proposition et un calendrier de collaboration pour la conception et la réalisation de logiciels EAO. Ces logiciels pourront être utilisés par les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne sur leur lieu de travail, tant en formation continue qu'en autoévaluation.



PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

Formation des pilotes

L'Autorité demande au directeur du contrôle de la sécurité de lui présenter le bilan du contrôle des écoles avant la fin du

Analyse des incidents environnementaux

L'Autorité recommande la généralisation des commissions locales environnement (CLE) sur les dix principales plateformes aéroportuaires.



RÉPARER ET PRÉVENIR



PROPOSITIONS POUR LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Améliorer les connaissances

L'Autorité demande que les crédits nécessaires (1M€ dont 250 000 pour 2008) soient affectés à l'étude DEBATS dès le 1^{er} janvier 2008.

La création d'une instance scientifique garante de la déontologie des études sur les effets du bruit sur la santé devient de plus en plus urgente.

Traiter les "points noirs"

L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires demande qu'une action volontariste et planifiée soit menée pour compenser l'impact du transport aérien sur les populations riveraines des dix principaux aéroports.

L'ACNUSA demande qu'un groupe de travail soit réuni dès janvier 2008 sur la question des opérations mixtes : rénovation thermique et insonorisation.

L'Autorité demande que soient établis entre l'État et le niveau intercommunal des plans pluriannuels d'aménagement. Ces plans devront assurer un partage équilibré des avantages et des inconvénients du transport aérien entre les communes concernées.



2007 : QUELQUES PROGRÈS

Aide à l'insonorisation

L'Autorité demande que les riverains qui

remplissent les conditions réglementaires pour bénéficier de l'aide à l'insonorisation n'aient pas à faire l'avance de la dépense. Par ailleurs, lorsque le logement est inclus dans une opération groupée, l'Autorité demande que le diagnostic et les travaux soient financés à 100 %.



CHANTIERS À VENIR

Normes d'urbanisme

L'Autorité demande que l'article 2 de l'arrêté du 6 octobre 1978 soit modifié pour que :

- l'isolement acoustique de toute construction ou local admis dans les zones A, B, C, et si nécessaire D du plan d'exposition au bruit soit fixé de façon réglementaire ;
- la norme d'isolement acoustique de la zone D soit fixée à 32 dB(A) ;
- ces normes d'isolement acoustique du bruit des avions soient fixées par rapport à un "bruit route" (normes ISO 717-1 et 717-2) et non par rapport à un "bruit rose".

Nouvel indicateur nouvelle carte

L'ACNUSA demande à la direction des affaires stratégiques et techniques de la DGAC d'utiliser l'outil "zones de densité de survols" développé par la direction des services de la navigation aérienne pour réaliser, avant la fin du premier semestre 2008, un test de tracé des plans d'exposition au bruit des plateformes de Nantes – Atlantique et Marseille – Provence. Une analyse comparative avec les plans en vigueur (comparaison analytique et superposition cartographique des tracés) sera également effectuée.

CONNAÎTRE, COMMUNIQUER ET PARTAGER

DE QUELQUES ÉTUDES

Étude DEBATS

L'ACNUSA rappelle son entière adhésion à la proposition du ministère de la santé de faire réaliser une vaste étude épidémiologique afin de connaître de façon scientifiquement incontestable les effets du bruit des aéronefs sur la santé. L'Autorité demande à la direction générale de la santé – dès lors que le cahier des charges de l'étude DEBATS est maintenant constitué – de lancer un appel d'offres au cours du premier trimestre 2008.

convocation de son président, qui fixe l'ordre du jour de chaque séance. Celui-ci est tenu de la réunir à la demande du tiers au moins de ses membres ou à celle du comité permanent ou à la demande de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.



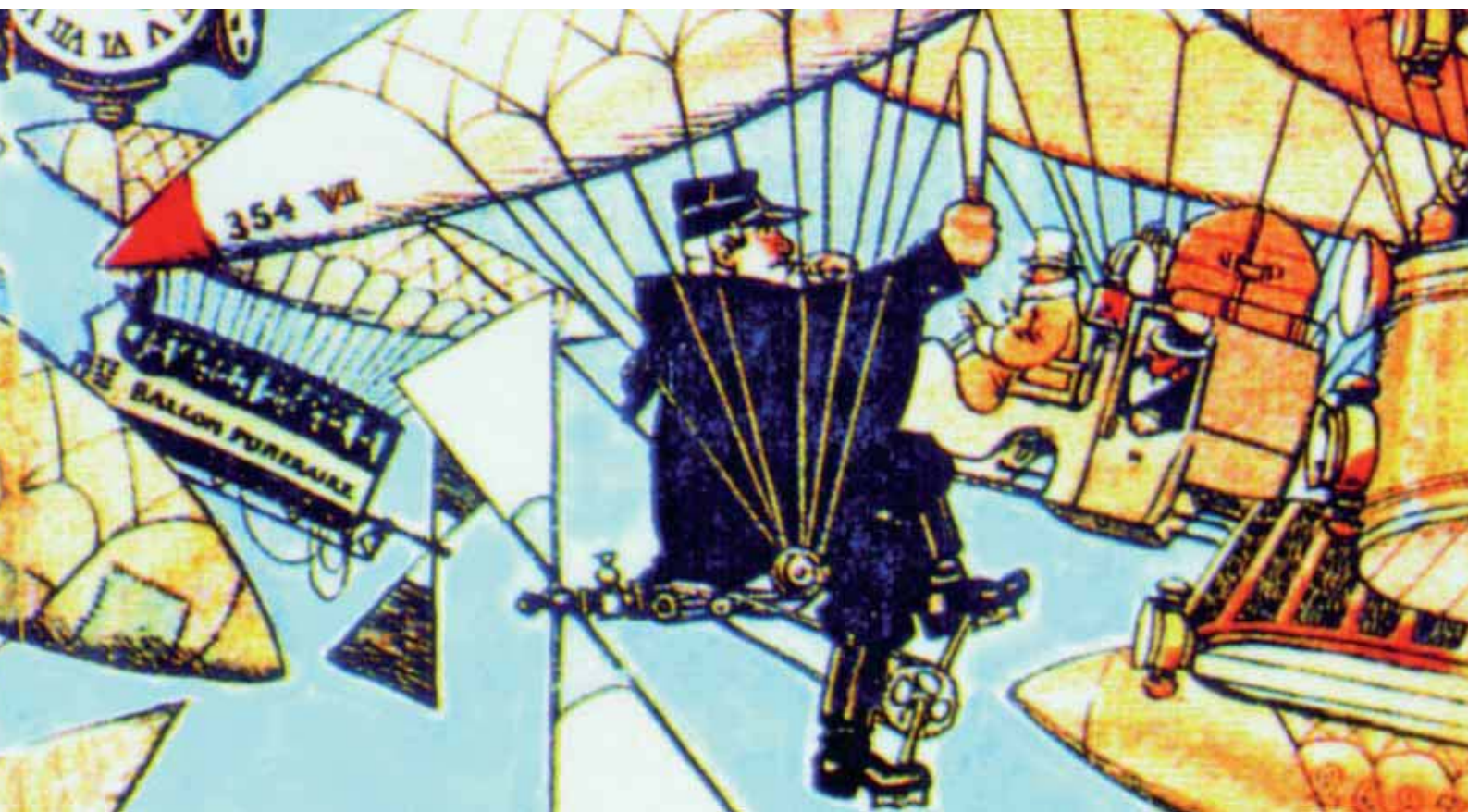
INFORMATION DU PUBLIC

Harmonisation de l'information

Quelles que soient les réelles difficultés de mise en œuvre de sa recommandation, l'ACNUSA demande qu'un bilan, même partiel, de l'état d'avancement des mesures prises pour parvenir à l'harmonisation de l'information lui soit présenté par chaque gestionnaire au premier semestre 2008.

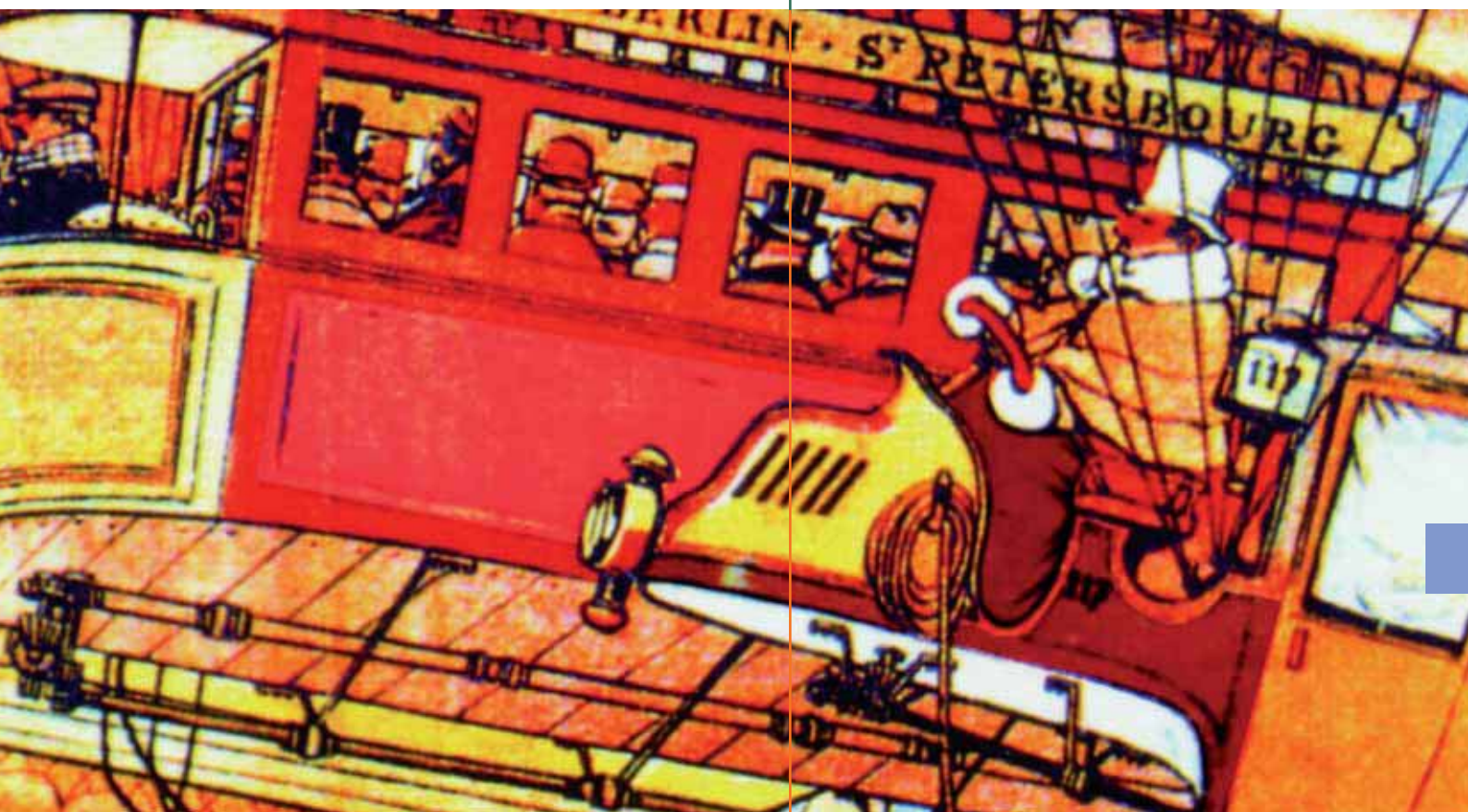
CONCERTATION

L'ACNUSA propose de modifier comme suit l'article 6 du décret n°87-341 du 21 mai 1987 modifié par le décret n° 2000-127 du 16 février 2000 :
Art. 6. - La commission se réunit au moins une fois par an en séance plénière, sur



*Avec nos remerciements à MM. Olivier Chansou (CRNA sud-est)
et Daniel Jousse (Association La Mémoire de Bordeaux-Contrôle)
pour ce dessin extrait de l'Assiette au beurre de 1901.*

AMENDES ADMINISTRATIVES



82 Bilan chiffré

90 Contentieux en cours

93 Animation du réseau



BILAN CHIFFRÉ¹



DÉCISIONS PRISES EN 2007

En 2007, l'Autorité a examiné 852 dossiers qui ont donné lieu à :

- 676 décisions d'amendes (pour un montant de 5 745 500 €) ;
- 148 décisions qui ne prononcent pas d'amende ;
- 28 décisions de prescription².

Les dossiers transmis par la Commission Nationale de Prévention des Nuisances (CNPN) sont relatifs à 2 manquements commis en décembre 2004 et examinés en plénière en décembre 2006 (mais comptabilisés au titre de l'année 2007), 529 manquements (dont les 28 dossiers prescrits) commis en 2005 et 321 manquements commis en 2006.

A - Répartition des décisions prises par plateforme :

PLATEFORME	NOMBRE
Bâle - Mulhouse	8
Beauvais - Tillé	6
Lyon - Saint-Exupéry	0
Nice - Côte d'Azur	14
Paris - Charles-de-Gaulle	734
Paris - Le Bourget	4
Paris - Orly	31
Toulouse - Blagnac	55
TOTAL	852





B - Répartition des décisions prises par type de manquement :

Non respect du créneau horaire d'arrivée	1
Arrivée Ch. 3 (entre 23 h 30 et 6 h 15)	30
Arrivée Ch. 3 + (idem + entre 6 h 15 et 23 h 30 à CDG)	42
Non respect du créneau horaire de départ	9
Départ Ch. 3 bruyant (entre 23 h 15 et 6 h)	49
Départ Ch. 3 + bruyant (idem + entre 6 h et 23 h 15 à CDG)	59
Déviations	10
VPE - départ	53
Parking Kilo	1
Essai moteur	1
Dépassement du seuil de bruit à l'arrivée (99 EPNdB)	16
Dépassement du seuil de bruit au départ (104,5 EPNdB)	29
Décollage non programmé entre 0 h et 5 h à CDG (COHOR)	530
Procédure de départ	7
Quota de bruit Ch. 3 (nuit et jour)	15
TOTAL	852

148 dossiers n'ont pas fait l'objet d'une amende pour les raisons suivantes :

- erreur dans le PV (dont 10 relevés horaires) : 26
- urgence médicale : 2
- incident technique / raison météo / sécurité : 6
- taux zéro avions par heure³ (1 jour en juin 2005 et 1 en juillet 2006) : 32
- ordre du contrôle aérien : 1
- erreur sur le chapitre acoustique de l'aéronef : 35
- créneau COHOR non attribué: 17
- dérogation / vol d'État / vol humanitaire : 12
- erreur sur le respect de la limite horaire : 3

- aéronef du chapitre 3 bruyant et plus bruyant autorisé⁴ : 14

Il convient de noter que :

249 dossiers de manquements commis en 2006 ont été annulés avant saisine de la CNPN pour les raisons suivantes :

- 43 erreurs sur le chapitre acoustique de l'appareil ;

1. _____
Chiffres à la date du 27 décembre 2007.

2. _____
Aucune amende ne peut être prononcée plus de deux ans après la date de commission du manquement.

3. _____
Fermeture provisoire des pistes en raison de conditions météorologiques exceptionnelles.

4. _____
Car exploité 5 ans avant la parution de l'arrêté d'exploitation.



AMENDES ADMINISTRATIVES

BILAN CHIFFRÉ

- 1 erreur horaire sur le PV d'infraction ;
- 198 erreurs, l'appareil ayant été exploité 5 ans avant la date de l'arrêté (Ch. 3 et Ch. 3 +) ;
- 3 vols humanitaires ;
- 4 pour erreur d'attribution de la compagnie.

5 dossiers de manquements commis en 2007 ont été annulés avant saisine de la CNPN :

- 2 pour erreur d'attribution de la compagnie ;
- 1 erreur sur le chapitre acoustique de l'appareil ;
- 1 vol gouvernemental ;
- 1 manquement relevé 2 fois.

1 dossier de la compagnie Greece Airways n'a pas donné lieu à décision, la compagnie ayant cessé son activité en novembre 2006.

La liste complète des décisions prises collégalement par les membres de l'Autorité depuis sa création est disponible sur le site Internet <http://www.acnusa.fr> à la rubrique "Sanctions/sanctions prononcées".



DOSSIERS DE MANQUEMENTS COMMIS EN 2007

Les agents verbalisateurs ont adressé en 2007 à l'ACNUSA 332 dossiers de manquements. Au 27 décembre 2007, la répartition par plateforme est la suivante :

Plateforme	Nombre
Bâle – Mulhouse	6
Beauvais – Tillé	3
Lyon – Saint-Exupéry	0
Nantes – Atlantique	2
Nice – Côte d'Azur	6
Paris – Charles-de-Gaulle	251
Paris – Le Bourget	27
Paris – Orly	33
Toulouse – Blagnac	4
TOTAL	332

Répartition des manquements par nature

Non respect du créneau horaire d'arrivée	2
Arrivée Ch. 3 (entre 23 h 30 et 6 h 15)	12
Arrivée Ch. 3 + (idem + entre 6 h 15 et 23 h 30 à CDG)	1
Non respect du créneau horaire de départ	31
Départ Ch. 3 bruyant (entre 23 h 15 et 6 h)	15
Départ Ch. 3 + bruyant (idem + entre 6 h et 23 h 15 à CDG)	3
Procédure d'approche	3
VPE - départ	47
Parking kilo	1
Dépassement du seuil de bruit à l'arrivée (99 EPNdB)	2
Dépassement du seuil de bruit au départ (104,5 EPNdB)	10
Décollage non programmé entre 0 et 5 heures à CDG (COHOR)	195
Quotas de bruit Jour Ch. 3+ (à CDG)	4
Procédure de départ	6

TOTAL 332



À ce jour, aucun manquement n'a été relevé concernant le non-respect des mesures suivantes : utilisation nocturne non justifiée des inverseurs de poussée, VPE à l'arrivée, interdiction de la procédure d'arrivée en provenance du sud-est OMAKO-MOSUD entre 22 h 20 et 7 heures au passage du point MOSUD⁵.

Il faut en outre rappeler que les **chiffres 2007 sont provisoires**. Ainsi, les compagnies et l'ACNUSA n'ont reçu qu'en novembre 2007 :

- les procès verbaux de manquements au quota de bruit chapitre 3 plus bruyant sur Paris – Charles-de-Gaulle pour l'année 2006 (les premiers manquements concernent des vols d'avril 2006) ;
- les procès-verbaux pour des manquements départ et arrivée des aéronefs chapitre 3 survenus en juin 2007 ;
- les procès verbaux relatifs à des décollages non programmés entre 0 et 5 heures à Paris – Charles-de-Gaulle et les dépassements de seuil de bruit concernant des manquements commis en octobre 2007.

Le délai d'instruction des dossiers, de la date du manquement au prononcé de la décision par l'ACNUSA, a été de 15 mois en moyenne pour les manquements commis en 2000. Ce délai a ensuite été ramené à

12 mois pour les dossiers 2002, à 11 mois pour les dossiers de 2003 et à 13 mois pour les dossiers 2004. Le délai s'est à nouveau allongé à 18 mois pour les dossiers 2005. Pour l'instant, il est de 11 mois pour les manquements commis en 2006.

L'allongement de la durée de traitement pour les manquements commis en 2004 et 2005 s'explique par la parution de l'arrêt du 6 novembre 2003 (décollage non programmé entre 0 et 5 heures à Paris – Charles-de-Gaulle), qui a considérablement augmenté le nombre de manquements à traiter. En 2003, 279 manquements ont été relevés, 934 en 2004, 982 en 2005 et 812 en 2006.

Il faut également prendre en considération l'arrêt du Conseil d'Etat Corsair du 31 janvier 2007 (cf. page 89) qui a eu pour effet d'obliger la CNPN à communiquer ses propositions de sanctions aux compagnies parallèlement à leur transmission à l'ACNUSA. La compagnie ayant un mois pour produire des observations écrites à l'Autorité, le délai d'instruction du dossier s'en trouve rallongé d'autant.

⁵ Arrêté du 20 juin 2003.



AMENDES ADMINISTRATIVES

BILAN CHIFFRÉ

Et en Espagne ?

La loi de sécurité aérienne (LSA) 21/2003 permet d'établir des procédures disciplinaires en matière de bruit (article 47) et pour non-respect de la sécurité aérienne (article 44).

L'instruction du dossier dure en moyenne de 6 à 9 mois. Le service environnement de l'aéroport concerné constate, par le biais du monitoring SIRMA, et dans un délai de 3 jours, l'infraction (déviation, non respect de l'altitude...). Il demande ensuite aux services de la navigation aérienne d'effectuer une enquête.

La compagnie informée a 15 jours pour répondre. Les services d'AENA transmettent alors le dossier à la direction générale de l'aviation civile. Deux fonctionnaires instructeurs de cette direction assistés de sept personnes de la société SENASA (2 en 2006), société commerciale de l'État, sont chargés du suivi des dossiers.

Bien que l'article 55 de la LSA prévoit des amendes pouvant aller théoriquement jusqu'à 135 000 € pour ce type de manquement, en pratique elles s'échelonnent de 4 500 à 18 000 €. Si les compagnies veulent contester la sanction infligée, elles doivent saisir en premier lieu le ministère de l'équipement d'un recours hiérarchique obligatoire avant de saisir la justice administrative.

En 2007, 230 manquements ont été relevés par les services environnement de l'aéroport concerné. Sur ces 230, les services de l'AENA en ont traité 94 en 2007 ; les autres seront traités en 2008.

Mais sur les 94 dossiers traités, seules 18 décisions de sanctions (concernant 7 reverses et 11 trajectoires) ont pu être prises. En effet, le dossier doit être traité dans les 9 mois sous peine de prescription. Or, à la suite d'un dysfonctionnement administratif, les autres dossiers n'ont pu être traités en temps utile.

Actuellement, ce système est en vigueur uniquement sur les plateformes de Madrid – Barajas et Barcelone – El Prat et devrait être étendu à celle de Majorque.



RECOUVREMENT ET POUVOIR D'IMMOBILISATION

Situation du recouvrement

Il est rappelé que la Trésorerie générale des créances spéciales du Trésor (TGCST), service en charge du recouvrement effectif des amendes, évalue l'encaissement des amendes en fonction de l'année à laquelle ses services prennent en charge le titre de recette, sans faire référence à la date du manquement.

La situation communiquée au 31 décembre 2007 par la Trésorerie se trouve dans le tableau ci-contre.

Le pourcentage d'apurement doit être apprécié en gardant à l'esprit le nombre de dossiers auquel il se rapporte. Il convient cependant de noter qu'ont été recouvrés cette année : 2 titres émis en 2000, 1 en 2001, 2 en 2002, 8 en 2003, 4 en 2004, 44 en 2005 et 123 en 2006.

Exercice	Prises en charge (émissions)		Restes à recouvrer		% d'apurement	
	<i>Nombre</i>	<i>Montant</i>	<i>Nombre</i>	<i>Montant</i>	<i>En volume</i>	<i>En valeur</i>
2000	43	314 044,98 €	0	0,00	100,00	100,00
2001	164	1 943 877,42 €	13	158 546,97	92,07	91,84
2002	246	2 285 221,02 €	2	20 663,92	99,19	99,10
2003	193	1 291 226,08 €	32	183 750,00	83,42	85,77
2004	215	1 948 790,00 €	41	363 000,00	80,93	81,37
2005	648	2 434 265,70 €	52	320 500,00	91,98	86,83
2006	582	3 068 000,00 €	91	601 638,58	84,36	80,39
2007	675	5 744 500,00 €	268	2 428 585,00	60,30	57,72

Cependant, 228 679 € ne seront jamais recouverts en raison de la cessation d'activité ou de la liquidation judiciaire de certaines compagnies.

L'Autorité a toujours collaboré étroitement avec les services de la Trésorerie, la direction de la régulation économique et la Commission nationale de prévention des nuisances pour des échanges d'information ainsi que des rappels fermes de leurs obligations aux compagnies aériennes. L'ACNUSA ne peut que se féliciter des diligences exercées par la TGCST pour poursuivre le recouvrement des amendes prononcées par l'Autorité à l'encontre de compagnies étrangères.

Néanmoins, l'Autorité se demande pourquoi ces amendes administratives ne sont pas assorties d'intérêts au taux légal et de pénalités de retard. Une telle mesure serait de nature à inciter les compagnies à régler plus rapidement les sommes dues.

Changement d'assignataires

À compter du 1^{er} janvier 2008, le recouvrement des titres de l'ACNUSA ne sera plus effectué par ladite trésorerie compte tenu de l'assignation des titres de perception sur le département comptable ministériel.

Deux étapes seront maintenant nécessaires. Les titres seront pris en charge par le département comptable ministériel du MEDAD puis transmis au comptable chargé du recouvrement, le trésorier-payeur général du département du siège social de la compagnie aérienne. Dorénavant, toutes les trésoreries en France et à l'étranger sont susceptibles de recouvrer les titres de perception. La multiplication des interlocuteurs et la dispersion des dossiers risquent d'accroître la charge de travail (émission, suivi des titres et des bordereaux journaliers) et les délais.



AMENDES ADMINISTRATIVES

BILAN CHIFFRÉ

L'ACNUSA attire l'attention du gouvernement et du Parlement sur le remplacement d'une trésorerie unique, spécialisée et efficace, par une multitude de trésoreries pour lesquelles le recouvrement des amendes à l'encontre des compagnies aériennes ne sera sans doute pas la priorité. Il est donc à craindre que le taux de recouvrement baisse en 2008.

Pouvoir d'immobilisation

En 2006, l'Autorité avait étudié les modalités pratiques de mise en œuvre du pouvoir d'immobilisation d'aéronefs, introduit en 2005 à l'article L. 123-4 du code de l'aviation civile. En l'absence de précisions dans la loi (à qui il n'appartient pas de trancher cette question de nature réglementaire), l'Autorité avait demandé que soit précisée par un texte réglementaire l'interprétation qui doit être faite de l'expression "autorité administrative de l'État compétente" mentionnée à l'article L. 123-4 susvisé.

S'agit-il de l'ACNUSA (par son président), qui semble a priori constituer tout naturellement l'autorité compétente pour requérir du juge judiciaire l'immobilisation d'un aéronef ou, comme on ne peut l'exclure, du ministre chargé de l'aviation civile qui a vocation à représenter l'État dès lors qu'il s'agit de questions relatives à l'aviation civile ?

L'Autorité avait donc recommandé dans son rapport 2006 qu'un texte de niveau réglementaire soit adopté pour apporter les précisions nécessaires.

En 2007, l'Autorité a à nouveau saisi le Premier ministre et le secrétaire d'État aux transports de cette question et a réitéré sa demande le 26 novembre. Par courrier en date du 22 janvier 2008, le secrétaire d'État aux transports a informé l'Autorité qu'un décret en Conseil d'État était en cours d'élaboration. Il doit préciser *"d'une part la compétence du ministre pour procéder à l'immobilisation d'un aéronef, notamment pour non-paiement des amendes administratives prononcées par l'Autorité, et, d'autre part, les conditions de mise sous séquestre des aéronefs pour défaut d'autorisation en transport public"*.

Il est à souhaiter que ce texte, attendu depuis longtemps par les services du Trésor public chargés du recouvrement, intervienne rapidement.



CONTENTIEUX EN COURS

RECOURS GRACIEUX

Certaines compagnies aériennes saisissent l'ACNUSA d'un "recours gracieux". Or, dès lors que les décisions de sanction prises par l'Autorité peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction devant le Conseil d'État, les compagnies ne peuvent pas, dans le délai qui leur est imparti pour l'introduction d'un recours de plein contentieux, introduire de recours gracieux interrompant le cours de ce délai.

En 2007, une dizaine de demandes ont ainsi été adressées à l'ACNUSA et rejetées, les compagnies n'apportant aucun élément de nature à remettre en cause la décision prise. Il n'a été fait droit qu'à une seule demande justifiée par l'existence d'une erreur décelée a posteriori dans le procès-verbal.

De surcroît, certaines compagnies sollicitent la révision de décisions prononcées par l'Autorité six mois, voire trois à quatre ans auparavant. Ainsi une compagnie étrangère a-t-elle demandé en 2007 à l'Autorité de revenir sur une décision adoptée en 2001 ! De telles demandes ne peuvent naturellement qu'être vouées au rejet.

REQUÊTES EN COURS

Conformément à la décision du Conseil d'État Ryanair en date du 7 décembre 2005, tous les contentieux sont dorénavant introduits directement devant le Conseil d'État.

Actuellement, restent à juger des requêtes de la compagnie Air France qui a attaqué trente-deux décisions concernant des manquements relevés sur l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle :

- 13 décisions du 20 mars 2007 pour un montant de 100 500 euros ;
- 4 décisions du 12 juin 2007 pour un montant de 2 000 euros ;
- 15 décisions du 11 septembre 2007 pour un montant de 81 500 euros.

Il s'agit essentiellement de non-respect des créneaux horaires.

DÉCISIONS

Droits de la défense

L'arrêt de Section du 31 janvier 2007 Compagnie Corsair International SA vient de mettre à terre le dispositif de sanctions institué par le législateur de 1999.

En effet, le Conseil d'État a annulé la décision du 26 août 2002 par laquelle l'ACNUSA avait infligé à ladite compagnie vingt-deux amendes administratives d'un total de 33 000 € au motif qu'il résulte des dispositions de l'article L.227-4 du code de l'aviation civile, (où figure désormais la loi de 1999), *"que la personne poursuivie doit avoir connaissance de l'ensemble des éléments de son dossier durant toute la procédure qui se déroule successivement devant deux organismes collégiaux, la Commission nationale de prévention des nuisances puis l'Autorité de contrôle*



AMENDES ADMINISTRATIVES

CONTENTIEUX EN COURS

des nuisances sonores aéroportuaires ; que ces dispositions impliquent, afin de garantir les droits de la défense, que la personne intéressée ait connaissance de la proposition de la commission pour être en mesure de présenter, le cas échéant, des observations devant l'Autorité ; qu'il résulte de l'instruction que la société requérante, si elle a été entendue par la Commission nationale de prévention des nuisances le 23 janvier 2002, n'a pas eu communication de la proposition de sanction''.

À la suite de cet arrêt, l'Autorité a demandé à la CNPN de communiquer systématiquement ses propositions aux compagnies qui peuvent – et certaines le font – présenter des observations écrites avant la séance plénière au cours de laquelle l'Autorité délibère sur les dossiers. L'Autorité a reçu depuis cet arrêt 53 courriers concernant 118 décisions, soit 13,85 % de la totalité des 852 décisions.

été prises par l'Autorité pour un montant total de 456 800 euros⁶.

Il faut noter que, lorsque cela était possible, c'est-à-dire quand le délai de prescription de deux ans n'y faisait pas obstacle, l'Autorité a repris de nouvelles décisions après avoir communiqué à la compagnie les propositions de la CNPN. Parmi les 28 décisions de 2007 retirées, 23 décisions ont pu être reprises et concernent des manquements commis en 2005 pour un montant de 165 500 euros.

Finalement, environ 291 300 euros ont été remboursés aux compagnies aériennes. L'Autorité ne peut que déplorer qu'il ait fallu l'arrêt du Conseil d'État pour que la CNPN se décide enfin à communiquer aux compagnies ses propositions alors que dès 2003 l'Autorité avait soulevé cette question de procédure.

Conséquences de l'arrêt

Toutes les compagnies qui étaient encore dans les délais de recours contentieux ont attaqué les décisions de sanctions en invoquant ce moyen tiré du non respect des droits de la défense. Ainsi en a-t-il été des compagnies Enimex, WDL Aviation, Vueling et bien entendu Air France. Pour réduire au maximum la charge des frais irrépétibles, l'Autorité a préféré retirer les décisions contestées et conclure au non-lieu à statuer devant le Conseil d'État. C'est ainsi que 98 décisions de retrait ont

Rejets de requête

Par ailleurs, le Conseil d'État a rejeté les requêtes introduites initialement devant le tribunal administratif de Paris le 5 novembre 2003 par la compagnie Iberia et devant le tribunal administratif de Toulouse le 18 mai 2005 par la société Air Méditerranée et a ainsi confirmé le montant des amendes prononcées par l'Autorité.

Le Conseil d'État a validé le raisonnement de l'Autorité qui considérait qu'il y avait



lieu de tenir compte du décalage temporel entre la date d'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation et celle à laquelle les manquements ont été commis pour moduler le montant de l'amende (CE 16 novembre 2007 société Air Méditerranée requête n° 298045).

Dans les trois affaires Iberia, le Conseil d'État juge qu'une amende de 12 000 euros pour sanctionner une déviation de trajectoire lors de décollages à Paris – Orly n'est pas disproportionnée (CE 16 novembre 2007 compagnie aérienne Iberia requêtes n°289184, 289185, 289241).

Enfin, la requête introduite par la société allemande Triple Alpha contre une décision du 16 janvier 2007 par laquelle l'ACNUSA lui infligeait une amende de 9000 euros a

été rejetée par ordonnance du Conseil d'État le 7 juin 2007 au motif que la requête avait été présentée sans le ministère d'un avocat au Conseil d'État (requête n° 303621).

6•

Celles-ci concernent des décisions prises en :

- 2005 : 29 décisions pour un montant de 62 300 euros
- 2006 : 41 décisions pour un montant de 199 000 euros
- 2007 : 28 décisions pour un montant de 195 500 euros

Et concernent des manquements commis en :

- 2003 : 1 manquement
- 2004 : 44 manquements
- 2005 : 53 manquements



AMENDES ADMINISTRATIVES

CONTENTIEUX EN COURS



PERSPECTIVES DE RÉFORME

Il ressort de l'arrêt Corsair que la procédure de sanction imaginée par le législateur de 1999 a vécu et qu'il convient de la remplacer par une autre qui doit garantir le caractère contradictoire de la procédure et la qualité des décisions.

Elle doit en premier lieu respecter les droits de la défense et plus particulièrement l'article 6 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, relatif au *"procès équitable"*. Ceci implique qu'à tous les stades de la procédure, la personne susceptible d'être sanctionnée doit avoir connaissance de l'ensemble de son dossier.

La procédure à mettre en œuvre ne doit pas se traduire par des surcoûts administratifs et financiers, mais doit, au contraire, être plus simple et plus claire que la précédente et éviter les allers-retours de dossiers. Elle doit régler l'imprécision actuelle sur le contour des responsabilités entre ce qui relève des compétences de la CNPN et de celles de l'ACNUSA.

Le nouveau système ne doit pas remettre en cause deux acquis fondamentaux du dispositif actuel : l'existence d'un vrai pouvoir de l'Autorité et la représentation des associations de riverains et des professions aéronautiques au processus d'édiction des sanctions.

C'est en s'inspirant de ces principes que le secrétaire d'Etat aux transports a annoncé,

lors d'une conférence de presse le 4 décembre 2007, que *"le gouvernement a décidé de renforcer les pouvoirs de sanction de l'ACNUSA afin de lutter plus efficacement contre les infractions commises par les compagnies aériennes à l'encontre de la réglementation existante en matière d'environnement"*. Cette annonce doit se traduire par un projet de loi modifiant la loi de 1999 qui supprimerait la CNPN et associerait professionnels de l'aéronautique et associations de riverains lors de l'audition des compagnies par l'ACNUSA.



ANIMATION DU RÉSEAU



Le 17 décembre, les différentes parties prenantes⁷ dans la procédure des sanctions se sont retrouvées pour leur réunion annuelle avec pour ordre du jour :

- bilan général et bilan chiffré de l'année écoulée pour l'Autorité et la CNPN ;
- tour de table par plateforme : améliorations et difficultés, rédaction des rapports, etc. ;
- point sur différentes questions juridiques dont les dérogations ;
- utilisation de la nouvelle base de données avion ;
- contrôle des déviations : méthode et outils de relevé des infractions.

7.

Étaient représentés : la direction des affaires stratégiques et techniques, la direction de la régulation économique, le secrétariat général de la DGAC, la direction des services de la navigation aérienne, les directions de l'aviation civile nord et sud, la GTA de Beauvais, les services de navigation aérienne de la région parisienne, du sud-est, du nord-est, et du sud sud-est ainsi que l'ACNUSA et la CNPN.





VIE DES SERVICES



96 Personnel et budget

98 Communication

Auditions, réunions techniques
99 et colloques



PERSONNEL ET BUDGET



PERSONNEL

En 2004, l'ACNUSA avait atteint l'effectif total de 9 personnes (dont le président), objectif qu'elle s'était fixé pour garantir un fonctionnement optimal au vu des missions qui lui avaient été confiées.

Mais, en 2007, elle dut avoir recours à des contrats de vacation (2 mois, 5 mois et 8 mois), en raison des absences prolongées de deux agents (motifs médicaux et congé maternité) ainsi que de la mise en place de la procédure ACCORD pour l'émission et le suivi des titres de perception.

Cette nouvelle procédure est définitive et va même s'alourdir. En 2007, l'ACNUSA a donc demandé et obtenu la création d'un poste supplémentaire à compter du 1^{er} janvier 2008.



MOYENS FINANCIERS

Dépenses de personnel

La loi de finances initiale pour 2007 a accordé 734 676 euros à l'ACNUSA (gel de précaution déduit), soit 15 396 € supplémentaires par rapport à 2006 (+2,1 %).

Cette enveloppe s'est révélée insuffisante en raison du recrutement des vacataires mentionnés au paragraphe précédent et du paiement des allocations chômage de l'ancien président de l'ACNUSA. Un abondement de 105 000 euros a donc été effectué en cours d'année, en provenance du programme transports aériens sur lequel le budget de l'ACNUSA est inscrit. À la fin de l'année, le taux de consommation atteignait ainsi 100 %.

Dépenses de fonctionnement

La dotation 2007, gel de précaution déduit, était de 315 500 euros, soit un montant identique à celui de la gestion 2006. Le taux de consommation a été inférieur à celui des années précédentes : 292 500 euros (93,3 %) en engagement et 284 500 euros (90,7 %) en paiement (contre 97,1 % en fin 2006).

Les règles de gestion des crédits, instaurées par la mise en œuvre de la Loi Organique relative aux Lois de Finances (LOLF), sont moins souples et ne



permettent plus à l'Autorité d'adapter exactement le montant de ses deux enveloppes personnel et fonctionnement à ses besoins par un mouvement simple de crédits. L'ACNUSA ne peut donc pas couvrir le manque de crédits de l'enveloppe personnel avec le disponible de l'enveloppe fonctionnement.

➡ Jusqu'en octobre, l'ACNUSA a freiné ses engagements en raison de l'inflation du poste contentieux. Dans le rapport 2006, l'Autorité avait attiré l'attention sur la multiplication parallèle du nombre de sanctions prononcées et de contentieux engagés par les compagnies aériennes. Bien que l'Autorité ait décidé de défendre dorénavant elle-même les dossiers devant le Conseil d'État, les frais liés aux contentieux engagés précédemment (frais d'avocat et surtout frais irrépétibles) ont atteint un montant très important et plus particulièrement à la suite de l'arrêt Corsair¹. En revanche, les frais irrépétibles auxquels sont condamnées les compagnies n'abondent pas le budget de l'ACNUSA.

➡ En octobre 2007, la direction générale de l'aviation civile a pris en charge le paiement des frais irrépétibles (51 500 euros) auxquels l'État avait été condamné par le Conseil d'État. L'Autorité a ainsi pu utiliser une partie des crédits qu'elle conservait alors par précaution. Les Rencontres de l'ACNUSA à Marseille et un entretien avec des parlementaires ont notamment été organisés en décembre. Cependant, la date de fin de gestion

instaurée dans le cadre de la LOLF étant fixée au 10 décembre, l'intégralité des factures n'a pu être mise en paiement.

Les études ont représenté cette année un volume de 39 000 € (soit 14 % des dépenses de fonctionnement). Ainsi, l'ACNUSA a fait appel à un bureau d'études pour la réalisation des Rencontres à Marseille. Et comme elle le fait régulièrement, l'Autorité a engagé une campagne de mesures du bruit en région parisienne (Ozoir-la-Ferrière).

Une convention de conseil et d'assistance juridique a également été signée avec Maître de Froment. Elle a porté sur les suites de la décision du Conseil d'État du 31 janvier 2007 Corsair et le projet de réforme du régime des sanctions².

1• —————
En effet, les ordonnances de non-lieu prises par le Conseil d'État à la suite du retrait des décisions contestées ont condamné l'État au paiement de frais irrépétibles (cf. page 90).

2• —————
Voir page 92.



COMMUNICATION



RAPPORT D'ACTIVITÉ

Comme chaque année, l'Autorité a rendu en date du 1^{er} avril son rapport d'activité en le diffusant au gouvernement et au Parlement, comme le prévoit la loi du 12 juillet 1999. Ce rapport consultable sur le site www.acnusa.fr a également été transmis auprès des différents partenaires tels que les commissions consultatives de l'environnement, professionnels, services de l'État, etc.

Publié à 2500 exemplaires, le coût de production global du rapport annuel s'est élevé à 58 517 € TTC.



RENCONTRES

L'Autorité a organisé le 1^{er} décembre la Première Rencontre de l'ACNUSA (voir page 70) à Marseille au World Trade Center (13 oct 01). Celle-ci se s'est déroulée sur une demi-journée.

Le budget alloué à cette opération a été de 49 397 €. Il comprend l'accompagnement à la maîtrise d'œuvre, la création des différents supports de communication dont un site Internet dédié (www.lesrencontres.acnusa.fr), la location de la salle et la logistique.



INTERNET

En 2007, pour des raisons techniques, seuls 10 mois de l'année ont pu être comptabilisés. Le site a enregistré 178 965 visiteurs sur cette période.

La rubrique concernant "la cartographie du bruit" (www.acnusa.fr/zones/zones_de_bruit.asp) a été la plus consultée, suivie par la rubrique questions-réponses (www.acnusa.fr/questions/questions.asp). Par ailleurs, le fichier le plus téléchargé reste le rapport sur "L'évolution des prix de l'immobilier (1996-2005) dans 9 communes franciliennes nouvellement survolées par les avions".



AUDITIONS, RÉUNIONS TECHNIQUES ET COLLOQUES



AUDITIONS EN RÉUNION PLÉNIÈRE

➔ 16/17 janvier

MM. Pierre-Yves Huerre
(chef de la mission Environnement),
Claude Pinchinat et Jean-Luc Drapier
(ME/AMO) ;

➔ 6 février

pas d'audition

➔ 20 mars

pas d'audition

➔ 24 avril

MM. Pierre-Yves Huerre, Alain Bourgin
(DSNA/ME) et Alain Zinger (SNA-RP/
qualité de service et environnement) ;
MM. Pierre-Yves Huerre,
Claude Pinchinat et Jean-Luc Drapier
(DSNA/ME/AMO) ;
M. Yves Abbas (Air France).

➔ 24/25 mai

pas d'audition

➔ 12 juin

M. Peter Hullah, Eurocontrol,
et M. Michel Vallet, ODESA ;
M. Christian Leyrit, préfet du Val-d'Oise,
accompagné de M. Jean-Yves Le Noan,
directeur des relations territoriales ;
M. Yves Lambert, président du comité de
pilotage sur l'organisation du contrôle de
la navigation aérienne.

➔ 2/3 juillet

M. Jean-Philippe Duranthon, président de
la Commission nationale de prévention
des nuisances ;
M. Philippe Ayoun (sous-directeur de la
prospective, du développement et de
l'environnement, DAST) et
Mme Maryse de Buchy (adjointe au
sous-directeur, DAST/PDE),
MM. Jean-Pierre Camus (directeur
adjoint du service technique de l'aviation
civile), Jean-Louis Pirat et
Pierre Leclerc (STAC/ACE) ;
MM. Etienne Crépon (directeur, adjoint

au directeur général de l'urbanisme,
de l'habitat et de la construction),
Christian Curé (sous-directeur de
la planification stratégique) et Philippe
Baffert (chef du bureau législation et
réglementation).

➔ 12 juillet

pas d'audition

➔ 10/11 septembre

Mme Annick Hélias, inspecteur général
de l'environnement ;
M. Marc Mantovani, de la direction du
contrôle de la sécurité ;
MM. Yves Abbas (Air France),
Alain Chaillé (Fedex) et
Jean-Paul Millet (ADP) ;
M. Alain Bourgin, (DSNA/ME),
ainsi que MM. Alain Zinger et
Jean-Marc Gossot, du service de la
navigation aérienne région parisienne ;
MM. Jean-Pierre Blazy,
Nicolas Dupont-Aignan, Pascal Boureau,
Didier Gonzales, Louis Cercleron,
Étienne-Christian Villemagne,
Bernard Garandeau, et Julien Delannay
(Association Ville et Aéroport).

➔ 9 octobre

MM. Philippe Ayoun (sous-directeur de la
prospective, du développement et de
l'environnement, DAST), Pierre Leclerc
(DAST) et Jean-Philippe Dufour (STAC).

➔ 6 novembre

MM. Olivier Jouis, délégué général de
l'UFH (Union Française de l'Hélicoptère)
et Nicolas Messina (adjoint au délégué
général).

➔ 4/5 décembre

M. Benoît Simon, de Planète publique ;
MM. Xavier Roussel (DSNA/ME/AMO)
et M. J. Staes (SNA-SO)
MM. Xavier Roussel (DSNA/ME/AMO),
Michel Sivry et Jean-Michel Richard
(SNA sud-est) ;
MM. Xavier Roussel (DSNA/ME/AMO),
Pierre Versi et Gérard Soulié
(SNA sud-ouest).



RÉUNIONS TECHNIQUES

➔ 1^{er} février

ADP, M. Michel Rumeau

➔ 4 au 8 mars

États-Unis

Mme Patricia L. de Forges, accompagnée de Mme Janine Le Floch-Fournier, The 22nd annual UC Symposium on aviation noise and air quality : "Breaking Barriers : Airing out a sound aviation environment"

à San Francisco, participation de Mme Janine Le Floch-Fournier et intervention de

Mme Patricia L. de Forges sur le système français des amendes administratives à l'encontre des compagnies aériennes qui a suscité beaucoup d'intérêt.

Rencontre le 7 mars avec les responsables de la plateforme de Memphis. La question du bruit autour de l'aéroport est réglée de trois manières différentes en fonction du degré de bruit : le rachat de la maison, l'insonorisation et un dédommagement définitif pour les habitations les moins exposées au bruit. Visite la nuit du hub de Fedex.

Le 8 mars, rencontre à Washington de Carl Burleson, directeur de l'Office of Environment and Energy au Federal Administration Aviation (FAA), et de ses adjoints sur les questions de descente continue (CDA).

➔ 10 mai

ACNAW à Namur :

Mme Patricia L. de Forges, Mme Monique Vernet, MM. Jean-Pierre Camoin et Jean-Pierre Musso, accompagnés de M. Philippe Lepoutre.

Cette rencontre a été l'occasion

d'expliquer le cadre législatif et réglementaire de la politique environnementale aéroportuaire en France ainsi que les mesures d'accompagnement des riverains et le système des sanctions administratives et de comparer les pouvoirs respectifs de l'ACNUSA et de l'ACNAW. Cette dernière regrette qu'il n'y ait toujours pas un système efficace de sanctions. Par ailleurs, l'ACNAW souhaite collaborer avec l'Autorité au niveau européen.

➔ 15 au 18 octobre

Espagne : Mme Patricia L. de Forges, MM. Jean-Pierre Musso et Michel Rumeau, accompagnés de Mme Janine Le Floch-Fournier, M. Philippe Lepoutre et M^{elle} Nadia Dadouche.

➔ 4 octobre et 21/27/28 novembre

Monitoring : M. Michel Rumeau.



COLLOQUES

➔ 13 février

- RACAM (Rencontre Aviation Civile Aviation Militaire) : "1^{ère} Rencontre aviation civile-aviation militaire", participation de Mme Patricia L. de Forges.
- UFH : "1907-2007 : cent ans d'hélicoptère", participation de Mme Patricia L. de Forges et de Mme Janine Le Floch-Fournier.

➔ 6 mars

The 22nd Annual UC Symposium on Aviation Noise and Air Quality : "Breaking Barriers : Airing out a sound aviation environment", intervention de Mme Patricia L. de Forges et participation de Mme Janine Le Floch-Fournier.

➔ 15 mars

Odessa : "Rencontres Européenne, Dialogue et Concertation autour des Aéroports", participation de Mme Patricia L. de Forges, de Mme Monique Vernet et de Mme Janine Le Floch-Fournier.

➔ 11 mai

ARC : Table ronde des régions d'Europe "survolées" : "Recommandations des collectivités territoriales pour réduire les nuisances aéroportuaires dans le cadre de l'évaluation des directives 2002/30 et 2002/49", intervention de Mme Patricia L. de Forges, participation de Mme Monique Vernet et de MM. Jean-Pierre Camoin, Jean-Pierre Musso, Mme Janine Le Floch-Fournier et M. Philippe Lepoutre.

➔ 31 mai

BAR France : "Transport aérien et environnement ; mythes et réalité", intervention de Mme Patricia L. de Forges et participation de M. Philippe Lepoutre.

➔ 14 juin

Bruitparif : "État d'avancement des cartes de bruit en Ile-de-France à J-15 de l'échéance réglementaire", intervention de M. Philippe Lepoutre.

➔ 14 juin

PREDIT G07 - G011 : "Les coûts environnementaux des transports : quels usages dans le cadre de politiques de mobilité durable", participation de Nadia Dadouche et Florence Chanel.

➔ 25/27 juin

ANERS : Aircraft Noise and Emissions Reduction Symposium, participation de M. Philippe Lepoutre.

➔ 24 octobre

CCI Nice – Côte d'Azur : 7^e Table Ronde Environnement : "Expériences de compensation carbone dans le transport aérien", suivie de la signature de la Charte des partenaires environnement de la plateforme niçoise, participation de Mme Janine Le Floch-Fournier.

➔ 8 novembre

IFURTA (Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien): "L'environnement et le développement durable dans le transport aérien", intervention de Mme Patricia L. de Forges.

➔ 7 décembre

- Sénat : "5^e Forum mondial du développement durable", participation de Mme Patricia L. de Forges.
- CG Val de Marne et Essonne : "3^e Assises du pôle d'Orly", intervention de M. Philippe Lepoutre et participation de Mme Janine Le Floch-Fournier.

➔ 11/12/13 décembre

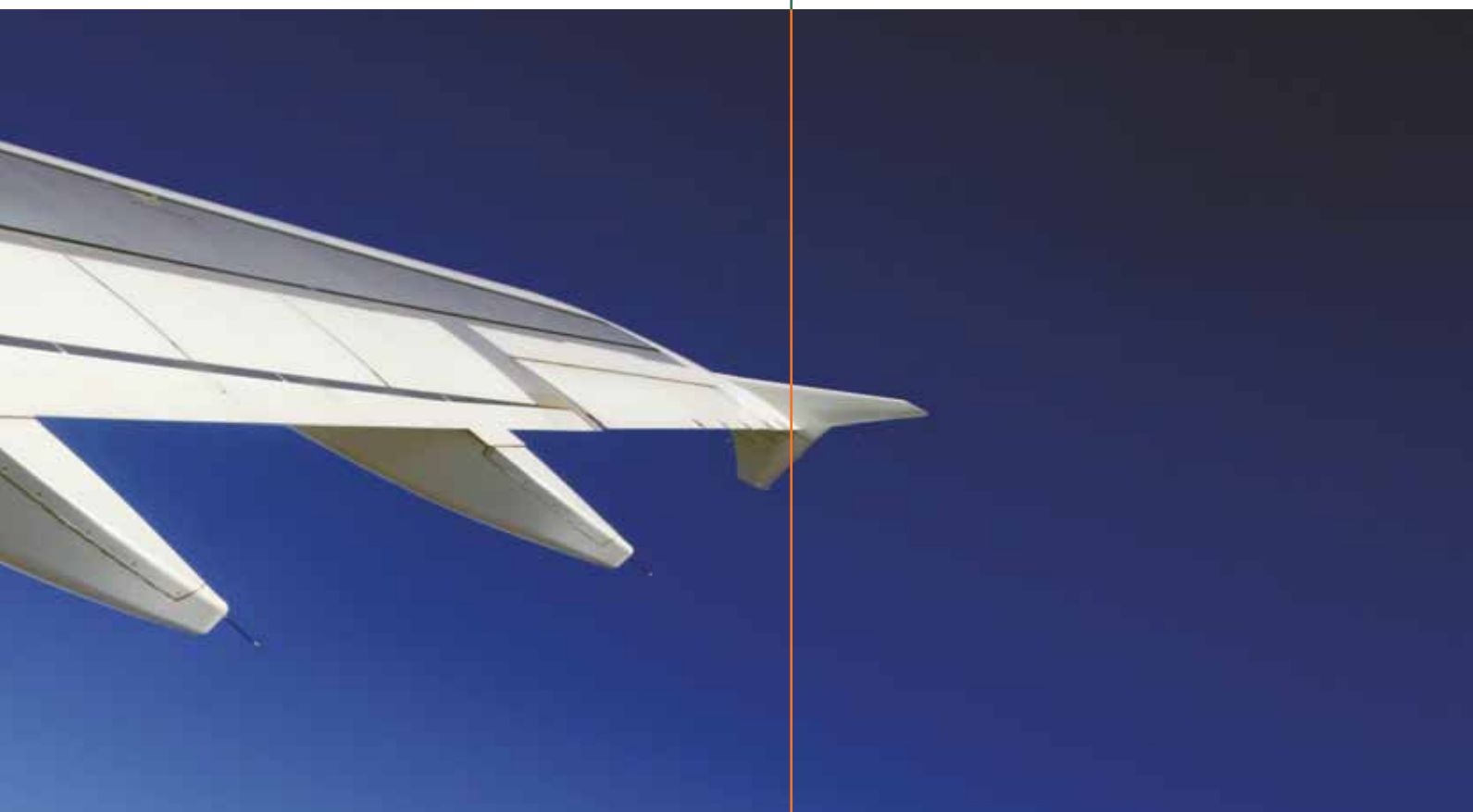
CIDB : "Les 5^e Assises nationales de la qualité de l'environnement sonore", présidence de Mme Patricia L. de Forges de l'atelier "Nuisances sonores autour des aéroports", avec la participation de M. Philippe Lepoutre et de M. Sylvain Depalle.

➔ 13 décembre

Direction Générale de l'Aviation Civile, "Quelles capacités disponibles pour un développement durable du transport aérien ?", participation de Mme Patricia L. de Forges.



ANNEXES



104 Voyage en Espagne

105 Réunions des CEE en 2007

106 Liste des avis rendus

107 Formation des ingénieurs du
contrôle de la navigation
aérienne

109 Aide à l'insonorisation

111 Glossaire



VOYAGE EN ESPAGNE

Cadre juridique de l'AENA

L'entité publique gestionnaire Aena a été créée par l'article 82 de la loi 4/1990 du 29 juin 1990 relative aux budgets généraux de l'État pour l'année 1990 et ses statuts ont été fixés par le décret royal 905/1991 du 14 juin 1991.

Aux termes de l'article 1 de ses statuts, Aena a pour mission de *"contribuer au développement du transport aérien en Espagne et de garantir le trafic aérien en toute sécurité, fluidité, efficacité et économie, ainsi que de proposer une qualité de service répondant à la demande des clients et des usagers, dans le cadre de la politique générale des transports du gouvernement"*. Elle gère les aéroports civils d'intérêt général, les installations et les réseaux d'assistance à la navigation aérienne.

L'Aena est dotée d'une personnalité morale indépendante de celle de l'État, d'une pleine capacité juridique, publique et privée et elle dispose d'un patrimoine propre. En application du mandat établi par le gouvernement, le ministère de l'équipement détermine les directives d'action de l'Aena, adopte son plan annuel d'objectifs, se charge du suivi de son activité et exerce, sans préjudice d'autres compétences, le contrôle de son efficacité, conformément à la réglementation en vigueur.

Outils pour réduire les nuisances sonores

L'AENA a mis en œuvre et étudie différentes mesures pour réduire les nuisances sonores :

- restriction de l'utilisation des pistes de 23 heures à 7 heures sur la plateforme de Madrid-Barajas. Deux pistes (une pour le

décollage, l'autre pour l'atterrissage) sur 4 sont utilisées. En moyenne, durant cette période, 150 vols – dont une majorité pour le fret – sont relevés ;

- au départ de Madrid, interdiction d'utiliser les reverses entre 23 heures et 7 heures, sauf pour des raisons de sécurité ;
- interdiction sur Madrid – Barajas de quitter les zones normalisées avant FL 100 (3 048 m) ;
- élimination totale des aéronefs du chapitre 3 les plus bruyants prévu en 2012 (à Paris – Charles-de-Gaulle en avril 2008) ;
- création en cours d'une taxe de bruit pour les aéronefs les plus anciens et les moins performants en termes d'acoustique. Le produit de la taxe abondera le budget fonctionnement de l'AENA.

Personnes rencontrées :

AENA : José Hesse Martín, directeur de la planification des infrastructures, qui comprend la division environnement ; José María Guillamón Viamonte, chef de la division environnement et réglementation ; Juan Antonio Burgos Becerra, chef de la division environnement ; Maria de los Angeles Roche Pereda, chef du département du développement de la DIA (*Declaración de Impacto Ambiental*) ; Pilar Montalvo Martínez, chef du département environnement de Barcelone-El Prat.

DGAC : Jésus Pérez Blanco, sous-directeur des systèmes de la navigation aérienne et aéroportuaires ; Juan José Pérez Altozano, chef de zone de planification aérienne.

Mairie d'El Prat : Sergi Alegre Calero, conseiller sur les questions d'urbanisme.

Association des Castellanas : Mme et M. Boulon Riuz

RÉUNIONS 2007



COMMISSIONS CONSULTATIVES DE L'ENVIRONNEMENT : RÉUNIONS 2007

AÉRODROME	CCE DU	ORDRE DU JOUR
Bâle – Mulhouse	20 mars	Bilan 2006 ; perspectives 2007 ; vols de nuit ; CIEMAS : plan de rotation des stations mobiles ; bulletin environnement ; questions diverses, dont la modification de l'arrêté d'exploitation et la mise en place de l'ILS 34.
	12 septembre	Informations trafic et développement économique ; bilan infractions et sanctions prononcées ; bilan dérogations ; stratégie fret : présentation de l'étude et orientations ; projet de modifications de l'arrêté d'exploitation ; accident du 23 juillet 2007 ; règlement intérieur de la CCE ; divers.
Bordeaux – Mérignac	27 juin	Présentation de la charte du développement durable (2007-2009), de la carte de bruit de l'aérodrome ; questions diverses.
Lyon – Saint-Exupéry	3 juillet	Actualités ; présentations du projet LESLYS et du projet de contournement ferroviaire ; engagements pour l'environnement ; décharges et pollution GALYS ; gestion de la taxe sur les nuisances sonores ; établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
Marseille – Provence	25 janvier	Approbation du relevé de décision du 29 mars 2006 ; désignation des membres du comité permanent ; état d'avancement du projet d'arrêté de restrictions d'exploitation ; étude sur les approches à vue ; récapitulatif des résultats des stations de mesures de bruit et changement d'emplacement des stations ; descente continue.
Nantes – Atlantique	6 février	Projet de charte de l'environnement ; aide à l'insonorisation ; bilan des plaintes 2006 ; groupe de travail en vue de la rédaction du code de bonne conduite ; groupe de travail sur les indicateurs de bruit (assistance technique de l'ACNUSA).
Nice – Côte d'Azur	4 septembre	Modifications des départs initiaux en pistes 04 et 22 ; étude vols de nuit ; bilan à mi-année des actions de la charte Environnement ; actions mises en place au sein d'Air France et d'EasyJet en matière d'environnement.
	14 décembre	Approbation du compte rendu de septembre ; désignation des nouveaux membres du comité permanent ; avis formel sur les modifications des départs initiaux en pistes 04 et 22 ; point d'étape pour l'étude vols de nuit ; comité de suivi de la charte environnement.
Paris – Charles-de-Gaulle		Pas de réunion
Paris – Orly		Pas de réunion
Strasbourg – Entzheim	26 juin	Effet de l'arrivée du TGV sur le trafic ; état d'avancement des actions de la charte de l'environnement.
Toulouse – Blagnac	18 décembre	Proposition de règlement intérieur et constitution du comité permanent ; fonds complémentaire d'aide aux riverains : bilan des plaintes 2006 ; programme de campagnes mobiles ; cahier des charges de l'étude sur les vols de nuit ; code de bonne conduite ; point d'étape sur le projet de modification des départs vers le nord ; informations diverses.



LISTE DES AVIS RENDUS

25 avril

L'Autorité s'est prononcée favorablement sur le projet d'arrêté de restriction d'exploitation de l'aérodrome de Marseille – Provence.

Cet arrêté vise à restreindre l'exploitation des avions les plus bruyants du chapitre 3 entre 23 h 15 et 6 h 15 pour les arrivées et entre 22 h 45 et 6 heures pour les départs.

Il rappelle l'interdiction totale d'exploitation des avions du chapitre 2 et interdit les essais de moteurs entre 23 heures et 6 heures. Enfin, il impose le respect de diverses obligations ou procédures en vue de réduire les nuisances sonores.

La mise en œuvre de cet arrêté est prévue à partir de la saison aéronautique d'hiver 2007-2008.

14 novembre

L'ACNUSA a approuvé l'évolution de la méthode de calcul de l'IGMP (Indicateur Global Mesuré Pondéré/Paris – Charles-de-Gaulle) vers une intégration plus grande des bruits mesurés et a émis un avis favorable sur le rapport de présentation des conditions d'obtention de la valeur de l'indice pour l'année 2006.

Considérant que ce calcul est à présent fiable et robuste, l'Autorité demande à la direction générale de l'aviation civile de figer définitivement la méthode d'élaboration afin de permettre d'apprécier l'évolution de cet indicateur dans la durée.

20 décembre

L'Autorité a donné un avis favorable à l'étude d'impact de la circulation aérienne (EICA) autour de Bordeaux – Mérignac, modification du dispositif arrivées / départs piste 11.

20 décembre

Les membres de l'Autorité ont donné un avis favorable à la mise en service des procédures SID PRNAV sur l'aérodrome de Nice – Côte d'Azur. Cependant, elle demande qu'un an après leur mise en service un compte rendu en termes de respect des trajectoires et d'impact acoustique lui soit communiqué.



FORMATION DES INGÉNIEURS DU CONTRÔLE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Réponse du sous-directeur des ressources humaines de la DGAC en date du 10 janvier 2008 sur le contenu de la formation des élèves-contrôleurs : *"Lors de leur formation initiale (3 ans), les élèves-contrôleurs ICNA reçoivent une formation sur l'environnement, régulièrement, dès leur entrée à l'ENAC.*

ENAC

Module 1 (8 h) : assuré par l'enseignant Environnement du département transport aérien
Cours sur les fondamentaux : milieux physiques (air, climat, pollution...) ; milieux biologiques (faune, flore) ; milieu humain (bruit, gêne sonore, politique DGAC de maîtrise des nuisances sonores).

Module 2 : le stagiaire est sensibilisé aux questions environnementales lors du stage "aérodrome" de 4 semaines où il est supervisé par un instructeur sur la position.

Module 5 (1 jour) : formation pratique mise en place par le département circulation aérienne
Études de cas (pour répondre aux attentes de l'ACNUSA) encadrées par l'enseignant Environnement de l'ENAC et des intervenants de DSNA/ME.

1) une étude de cas "Analyse de trajectoires" avec ELVIRA (étude d'une trajectoire qui a généré des nuisances ; inviter les élèves à trouver des solutions ; comparaison des résultats avec une illustration sonore).

2) une étude de cas "Analyse acoustique" avec le logiciel de modélisation acoustique Integrated Noise Model (Objectif: connaître l'évolution de la gêne acoustique).
À la demande du SNA RP, la plateforme de CDG est prise en exemple pour l'aspect Environnement dans le module 5.

Module 8 : des sujets de mémoire liés à l'environnement (notamment relatif à la région parisienne) sont régulièrement proposés.

Lors des modules effectués dans les unités opérationnelles, les élèves reçoivent une formation appropriée de leur centre d'affectation. Quelques exemples :

SNA.NE

STRASBOURG :

Module 6 : à partir de 2008, les contrôleurs-stagiaires participeront à un stage de 2 h dispensé par la CCI : expliquer les réunions avec les riverains (types de données diffusées, moyens mis en œuvre pour réduire les nuisances sonores...) ; sensibiliser les contrôleurs à la prise en compte de l'environnement dans les procédures et leurs évolutions.



ANNEXES

FORMATION DES INGÉNIEURS DU CONTRÔLE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

SNA.RP	ROISSY : Modules 4 et 6 : le contrôleur stagiaire reçoit le livret "Nuisances sonores et environnement à Paris-CDG" réalisé par la subdivision instruction de Paris-CDG (juillet 2004) qui sert de support aux formations non spécifiques environnement. Il est donc très tôt sensibilisé aux questions environnementales (bruit, riverains). Le livret expose les questions des restrictions de trafic la nuit, des avions chapitre 2, des essais moteurs, des VPE (respect des trajectoires ARR/DEP), des configurations de piste, du couvre-feu à Orly.
SNA.CE	LYON : Modules 4 et 6 : le contrôleur stagiaire se réfère au manuel d'exploitation où se trouvent toutes les consignes en matière d'environnement (respect des trajectoires, fin des approches à vue, essais moteurs, utilisation des SID jets et non SID hélices de nuit, respect de vitesses en approche...).

La prise en compte des règles de protection environnementale n'est pas la même selon les types d'organismes : les contrôleurs en-route dans les CRNA sont davantage sensibilisés aux émissions gazeuses et leur rôle sera essentiellement de proposer aux pilotes un niveau de vol optimisé, une route plus directe pour économiser du carburant tandis que les contrôleurs d'approche et d'aérodrome dans les SNA reçoivent une formation plus axée sur les questions de gêne sonore.

Actuellement, une refonte de la formation initiale au contrôle est engagée dans le cadre des évolutions des méthodes de travail du contrôleur et de la nouvelle réglementation européenne : le comité de pilotage de ce projet veillera particulièrement à ce que les questions environnementales gardent toute leur place dans cette formation."

Deux autres formations locales peuvent être relevées :

SNA.SSE	MARSEILLE : Mise en œuvre d'un plan de formation à l'environnement pour les contrôleurs inclus dans les stages ab initio et la formation continue, y compris pour les instructeurs des contrôleurs des aérodromes de Marseille, Avignon et Aix-les-Milles.
SNA.SE	NICE : Mise en œuvre de formations à l'environnement dans le cadre : des AVE (nouveaux affectés), des stages de maintien de compétence, du renouvellement de qualification et des briefings aux équipages.

AIDE A L'INSONORISATION

Au 1^{er} janvier 2008, sont entrés en vigueur les textes suivants :

- la revalorisation de la TNSA¹ sur Paris
- Orly et Nantes – Atlantique :
 - a. Paris – Orly, la borne supérieure de la fourchette du taux applicable est augmentée de 40 € à 68 € ;
 - b. Nantes – Atlantique, l'aérodrome est reclassé dans le groupe n° 2 (taux de 10 € à 22 €) avec Paris – Charles-de-Gaulle.
- la fixation des taux de base² plateforme par plateforme prévus pour 2008³ :
 - c. le taux de base de Paris – Orly est fixé à 47 € (contre 34 € en 2007).

Les recettes annuelles devraient s'élever à 23 M€.

- d. le taux de base de Nantes – Atlantique est fixé à son maximum autorisé, soit 22 € (au lieu de 8 € en 2007).

Les recettes annuelles obtenues seraient d'environ 1,6 M€.

- e. les taux de base des autres plateformes sont les suivants :

19 €	Paris – Charles-de-Gaulle
30 €	Toulouse – Blagnac
6 €	Bordeaux – Mérignac
7 €	Lyon – Saint-Exupéry
7 €	Marseille – Provence
6 €	Nice – Côte d'Azur
0,5 €	Strasbourg – Entzheim

— l'instauration d'une nouvelle tranche "soirée" de la TNSA pour taxer davantage les décollages entre 18 et 22 heures. La modulation⁴ de "soirée" (18 h-22 h) consiste à majorer d'un facteur 3 les coefficients de modulation de jour (06 h-18 h).

(Sources MEDAD)

NOMBRE DE DEMANDES RECEVABLES REÇUES EN 2007*

	Nombre de dossiers	Nombre de logements
BALE – MULHOUSE	23	23
BORDEAUX	27	29
LYON	110	246
MARSEILLE	99	-
NANTES	53	53
NICE	100	-
PARIS – CDG	1970	-
PARIS – ORLY	555	-
STRASBOURG	2	2
TOULOUSE	81	211

* Pour Bâle-Mulhouse, Marseille, Toulouse et Strasbourg, les données concernent uniquement le 1^{er} semestre 2007

En année civile (versements du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2007), le montant obtenu de la TNSA est de 50,4 M€. Sont indiqués ci-dessus et page suivante, les informations demandées par la circulaire de la DGAC (cf. page 42).

1. La loi n° 2007-1824 du 25 décembre 2007 de finances rectificative pour 2007 (art. 96) a modifié l'art. 1609 *quatervies* A du code général des impôts.

2. L'arrêté du 26 décembre 2007 fixant le tarif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes applicable sur chaque aérodrome mentionné au IV de l'article 1609 *quatervies* A du code général des impôts.

3. D'avril 2008 à avril 2009, compte tenu du décalage de 3 mois entre le fait générateur (décollages) et le paiement de la taxe.

4. Le décret n° 2007-1825 du 24 décembre 2007 modifiant le décret n° 2004-1426 du 23 décembre 2004.



ANNEXES

AIDE À L'INSONORISATION

DOSSIERS AYANT FAIT L'OBJET D'UN AVIS FAVORABLE DE LA CCAR EN 2007*

	DIAGNOSTIC		MONTANT en €	TRAVAUX		MONTANT en €	TOTAL en €
	Logements individuels	Logements collectifs		Logements individuels	Logements collectifs		
BALE – MULHOUSE	0	0	0	0	0	0	
BORDEAUX	15	0	9474	15	-	182 684	192 158
LYON	32	79	34 642	27	80 ⁽¹⁾	938 451	973 093
MARSEILLE	33	23	23 276	33	23	375 287	393 423
NANTES	0	0	0	64		610 341,17	610 341,17
NICE	0	105	20 000	0	105	290 000	310 000
PARIS – CDG	1 731 dossiers – 3 357 logements						26 620 000
PARIS – ORLY	939 dossiers – 1 335 logements						10 570 000
STRASBOURG	2	0	-	0	0	-	-
TOULOUSE	173	269	109 300	97	312	2 223 100	2 127 400 ⁽²⁾

MONTANT DES AIDES VERSÉES EN 2007*

	Nombre de logements	Montant en €
BALE – MULHOUSE	50	271 358,72
BORDEAUX	40	224 115
LYON	57	692 108
MARSEILLE	26	227 862
NANTES	153	1 383 098,77
NICE	187	395 000
PARIS – CDG	464 dossiers	8 790 000
PARIS – ORLY	142 dossiers	1 410 000
STRASBOURG	0	0
TOULOUSE	731	1 425 386

MONTANT DES FRAIS DE GESTION 2007

	Montant en €
BALE – MULHOUSE	-
BORDEAUX	60 700
LYON	
MARSEILLE	-
NANTES	92 174,13
NICE	106 000
PARIS – CDG	1 570 000
PARIS – ORLY	0 ⁽³⁾
STRASBOURG	0
TOULOUSE	255 500

(1) Dont un établissement d'enseignement.

(2) Total comprenant la récupération budget sur grands collectifs moins cher que prévu.

(3) Décision de la DGAC qui fait supporter à Paris - Charles-de-Gaulle la totalité des frais de l'année 2007 et permet ainsi d'affecter l'ensemble de la TNSA perçue sur Orly exclusivement à l'aide à l'insonorisation.

* Pour Bâle-Mulhouse, Marseille, Toulouse et Strasbourg, les données concernent uniquement le 1^{er} semestre 2007.

GLOSSAIRE

ADEME	Agence De l'Environnement et la Maîtrise de l'Energie
ADP	Aéroports De Paris
AFSSET	Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail
AIP	Aeronotic information publication/ Publications d'information aéronautique
APU	Auxiliaire Power Unit / groupe auxiliaire de puissance qui alimente l'avion en électricité 400 Hz
ATS	Air Traffic Système
BAREM	Bruit Aérien par Région Et par Mois : information diffusée par ADP aux élus et associations concernées
CBS	Carte de Bruit Stratégique
CCE	Commission Consultative de l'Environnement
CCI	Chambre de Commerce de d'Industrie
CSHPF	Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France
CNB	Conseil National du Bruit
CNPN	Commission Nationale de Prévention des Nuisances
COHOR	Association pour la COordination des HORaires
DAC	Direction de l'Aviation Civile (interrégionale)
dB(A)	DéciBel A : unité retenue pour représenter les sensibilités en intensité et en fréquence de l'oreille humaine
DCS	Direction du Contrôle et de la Sécurité
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DSNA	Direction des Services de la Navigation Aérienne
EA0	Enseignement Assisté par Ordinateur
EASA	European Aviation Safety Agency / Agence européenne de sécurité aérienne
ELVIRA	Enregistrement Lecture Visualisation Information RADar
ENAC	École Nationale de l'Aviation Civile
EPNdB	Effective Perceived Noise deciBel / unité de mesure du niveau effectif du bruit perçu
FAA	Federal Aviation Administration
GAP	Groupe Auxiliaire de Puissance
IAC	Ingénieur de l'Aviation Civile / Cartes IAC "Environnement – Approche à vue"
IAURIF	Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France
IFR/VFR	Instrument Flight Rules / Visual Flight Rules / Règles de vol aux instruments / Règles de vol à vue
IGMP	Indicateur global mesuré pondéré

ILS	Instrument Landing System / système de guidage radioélectrique
LAeq	niveau continu équivalent de pression acoustique pondéré A
LAmx	valeur maximale de bruit émise par l'avion lors de son passage
Lden	niveau de bruit (Level) pondéré jour(day), soirée (evening), nuit (night)
NM	Mile Nautique 1 Nm = 1 852 mètres
MESANGE	Méthode d'Evaluation des Survol d'Avions comme Nuisance ou Gêne Episodique
MVI	Manœuvre à Vue Imposée
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
PEB	Plan d'Exposition au Bruit
PGS	Plan de Gêne Sonore
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PRNAV	Precision aRea NAVigation / navigation précise de surface
QFU	Orientation magnétique d'une piste
RNAV	aRea NAVigation / navigation de surface
SID	Standard Instrument Departure / procédure de départ aux instruments d'un aéroport
SONATE	Suivi Opérationnel des Nuisances Aéronautiques et des Trajectoires pour l'Environnement
TNSA	Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes
VHF	Very High Frequency / très haute fréquence
VISTA	Visualisation des Trajectoires d'Avions
VITRAIL	Visualisation des TRajectoires des Avions et des Informations en Ligne version bruit
VOR	VHF Omnidirectional Range (système de positionnement radioélectrique)
VOR-DME	Moyen de navigation
VPE	Volumes de Protection Environnementale
ZAD	Zone d'Aménagement Différé

Termes aéronautiques

ODRAN MOLEK	Points d'entrée des avions à destination de Paris – Orly situés au sud de la plateforme
OMAKO-MOSUD	Procédure d'arrivée par le sud de la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle en configuration face à l'est