

Mme Patricia L. de Forges  
président depuis mars 2006



M. Jean-Pierre Camoin  
membre depuis novembre 2005



M. Guy Puech  
membre depuis mars 2006



Mme Dominique Dalmas  
membre depuis mars 2009

M. Jacques Roland  
membre depuis  
octobre 2009

Mme Joëlle Adrien  
membre depuis octobre 2009



Mme Aline Gaulupeau  
membre depuis octobre 2009



M. Damien Léger  
membre d'août 2003  
à août 2009



M. Jean-Pierre Musso  
membre de février 2003  
à février 2009



M. Jean Souquet  
membre depuis janvier 2008,  
décédé en septembre 2009



Mme Monique Vernet  
membre d'août 2003  
à août 2009



M. Michel Rumeau  
membre d'août 2003  
à août 2009

ACNUSA

En 2009, quatre nouveaux membres ont été nommés pour remplacer ceux nommés en 2003.

# Lettre à

Monsieur le président de la République,  
Monsieur le président du Sénat,  
Monsieur le président de l'Assemblée nationale,  
Monsieur le Premier ministre,

À l'occasion de son dixième anniversaire, l'ACNUSA a pu mesurer combien le regard porté sur l'environnement s'est profondément modifié depuis sa création. Devenu une des préoccupations majeures des professionnels du transport aérien, le développement durable est parfois présenté, par certains, comme un moteur de son développement. De leur côté, les riverains admettent être aujourd'hui plus écoutés et disposer d'une information substantielle, fiable et transparente. Cependant, il convient de rappeler la nécessité de réunions régulières des instances de concertation qui sont souvent le seul lieu d'échanges entre les différentes parties.

L'année 2009 a vu se concrétiser nombre de mesures recommandées depuis plusieurs années par l'Autorité : meilleure prise en charge financière du dispositif de l'aide à l'insonorisation des logements pour les opérations groupées, possibilité de saisie conservatoire d'un aéronef en cas de non paiement des amendes administratives prononcées par l'Autorité, réforme de la procédure des amendes assurant ainsi un meilleur respect des droits de la défense tout en étant plus rapide et donc plus pédagogique. Même si certaines recommandations sont encore ignorées ou d'une mise en œuvre trop lente, l'Autorité se félicite du lancement, tant attendu, de l'étude DEBATS, première étude épidémiologique menée en France sur les effets du bruit sur la santé.

Pour autant, diverses actions doivent être poursuivies, notamment en matière de limitation des nuisances du trafic d'hélicoptères dans les zones à forte densité de population ou de simplification du dispositif d'aide à l'insonorisation des logements ; d'autres doivent être développées telles que l'évaluation des procédures de descente continue. De nouvelles pistes de travail doivent être suivies, tout particulièrement afin d'éviter que de nouvelles populations proches des aéroports ne soient exposées au bruit des avions ou encore pour répondre aux préoccupations grandissantes des associations sur la question des vols de nuit. Sur ce dernier point, l'Autorité encourage les gestionnaires des aéroports à dialoguer avec les riverains et souhaite que les autorités françaises portent le sujet au niveau européen, seul adapté à définir des mesures de portée plus générale.

En 2010, les compétences de l'ACNUSA devraient être étendues à la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports. Si l'Autorité ne peut que se féliciter de cette évolution, elle insiste cependant sur la nécessité que lui soient garantis des moyens de fonctionnement à la hauteur de l'extension de ses missions. Sans le renforcement conséquent de ces moyens, elle ne sera pas en mesure d'assumer à la fois la procédure des amendes, les contrôles et les études à mener tant sur le bruit que sur la qualité de l'air.



Patricia L. de Forges

## Hommage à Jean Souquet

L'année 2009 a été marquée par le décès de Jean Souquet survenu le 27 septembre ; il était membre de l'Autorité depuis janvier 2008 au titre de ses compétences en matière de navigation aérienne.

L'ACNUSA et son équipe tiennent à rendre hommage à son grand professionnalisme, sa forte implication dans la réduction des nuisances aéroportuaires et sa profonde gentillesse.



# LES DIX ANS DE L'ACNUSA

Bilan de la table ronde 8

# Bilan de la table ronde

À l'occasion du dixième anniversaire de sa création, l'ACNUSA a réuni tous ses partenaires autour d'une table ronde – riverains, élus, représentants de l'aviation civile, de compagnies aériennes et d'exploitants aéroportuaires – afin de dresser le bilan des actions entreprises depuis 1999. Cette table ronde fut également l'occasion de faire le point sur les perspectives d'évolution de l'Autorité et d'évoquer les nouveaux défis qu'elle devra relever dans les années à venir. Parmi les thématiques abordées, on relève la qualité de l'information, la concertation, les trajectoires et procédures, la cartographie du bruit, l'aide à l'insonorisation et l'impact du bruit sur la santé.



Sont intervenus : Alain Biche, président du comité antibois pour la suppression des survols abusifs, Bernard Cathelain, directeur général adjoint en charge du pôle aménagement et développement d'ADP, Pierre Causade, directeur environnement et développement durable d'Air France, Charles de Courson, député de la Marne, Patrick Gandil, directeur général de l'Aviation civile, Patrick Kruissel, président de l'Union française contre les nuisances des aéronefs, et Lionel Lassagne, directeur du développement durable de l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry.

**Les paragraphes suivants se veulent le reflet des propos tenus lors de cette manifestation.**

Avant 1999, les relations entre riverains et acteurs du transport aérien se limitaient à des confrontations parfois tendues. L'extension à quatre pistes de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, décidée en 1997, a conduit au renforcement de la réglementation environnementale et a été à l'origine de la création de l'ACNUSA.

Aujourd'hui, les relations entre élus et riverains, d'une part, et exploitants aéroportuaires, compagnies aériennes, services de l'État, d'autre part, ont évolué. Ces différents acteurs ont rendu hommage au rôle déterminant joué par l'ACNUSA dans l'établissement du dialogue et la construction de relations plus confiantes.



Selon les représentants des associations, l'ACNUSA a permis aux riverains et à leurs représentants élus d'être enfin pris au sérieux et écoutés. Les intervenants considèrent qu'ils disposent désormais d'informations précises et transparentes sur les niveaux de bruit, le nombre de mouvements, l'utilisation des pistes, les trajectoires d'approche et les niveaux de survol sur les dix principales plateformes aéroportuaires françaises pour lesquelles l'Autorité dispose de compétences étendues.

Toutefois, certains riverains regrettent que le rôle de « juge de paix » de l'ACNUSA soit encore limité et que certaines de ses recommandations ne soient pas appliquées. De plus, l'absence de réunions des instances de concertation prévues par la loi – commission consultative de l'environnement et comité permanent – préoccupe les riverains de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, qui souhaitent que l'ACNUSA puisse convoquer ces instances.

Le représentant de l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry considère que l'ACNUSA apporte un regard extérieur et sécurise les relations avec les riverains. L'Autorité a permis de formaliser le dialogue avec les riverains et de surmonter la méfiance ancienne. Cette amélioration du dialogue était fortement souhaitable au vu de la complexité technique des questions de navigation aérienne.

Pour les autorités de l'aviation civile, l'ACNUSA a permis de dépasser le statu quo antérieur. Certes, des problèmes subsistent encore, mais il est aujourd'hui possible de progresser.

Le développement durable est devenu une préoccupation majeure pour l'administration de l'aviation civile. Il est clairement apparu que l'attention portée aux questions environnementales par les acteurs du secteur s'est profondément modifiée en dix ans. Aujourd'hui, l'aviation civile place l'environnement juste après la sécurité, mais avant la capacité. Selon les participants, l'ACNUSA peut se prévaloir d'avoir été un des moteurs de ce changement.



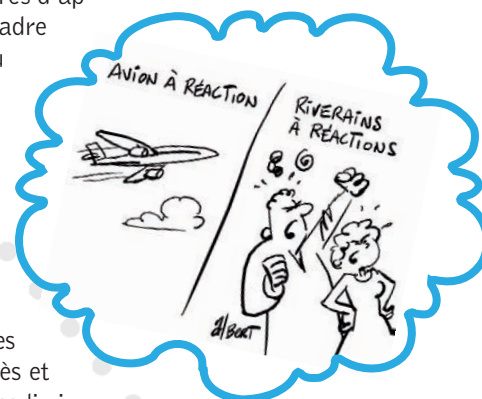
L'Autorité a également joué un rôle majeur dans la diffusion auprès du public des informations relatives aux nuisances sonores aéroportuaires : contrôle de la fiabilité des systèmes de mesure de bruit, transparence des méthodes et accessibilité des données.

Les compétences techniques de l'ACNUSA en matière de mesure de bruit sont reconnues. Cependant, selon le directeur du développement durable de Lyon – Saint-Exupéry, les systèmes de mesure et les résultats communiqués au public ne sont pas identiques sur les dix principales plateformes. Il estime que l'Autorité gagnerait à être plus directive et à définir une méthodologie commune et un cahier des charges unique de la mesure de bruit.

Selon le directeur général de l'Aviation civile, le travail de l'ACNUSA a permis d'améliorer la gestion des trajectoires d'approche des appareils et de progresser dans la maîtrise des nuisances sonores. Le relèvement des seuils de survol ou la procédure de descente continue permettront de réelles avancées.

Cependant, l'introduction de la descente continue ne saurait à elle seule suffire à la résolution des problèmes de nuisances sonores puisque la diminution du bruit est effective seulement en amont de l'interception de l'ILS. Cette procédure emporte néanmoins l'adhésion des riverains qui souhaitent son application systématique. En outre, le directeur général de l'aviation civile rappelle qu'une modification généralisée des procédures d'approche et des altitudes de transition ne peut se faire dans le simple cadre national. Elle ne saurait résulter que d'une action concertée au niveau européen qui serait nécessairement encore plus complexe à mettre en œuvre.

La descente continue présente toutefois un réel intérêt pour les vols de nuit. Les associations ont souligné l'impact sanitaire de ces vols sur les populations. Les acteurs du transport aérien reconnaissent la sensibilité de ce sujet mais souhaitent le considérer dans sa globalité, en tenant compte des nombreux facteurs socio-économiques en jeu.



Le président de l'Autorité a souligné que, depuis dix ans, les actions menées par l'ACNUSA contre les nuisances sonores ont permis de réels progrès et doivent donc être poursuivies. Les domaines d'action de l'ACNUSA ne se limitent pas aux considérations techniques de navigation aérienne, à la sanction des compagnies ou à l'insonorisation des habitations. Sa forte implication dans le lancement de la première étude épidémiologique (DEBATS), qui vise à déterminer scientifiquement les effets du bruit sur la santé des riverains, en est un exemple. L'urbanisme, le partage des retombées économiques ou la gouvernance territoriale des zones aéroportuaires sont également des questions centrales pour l'Autorité. Elle reste par ailleurs très préoccupée par l'évolution de l'urbanisation dans les zones du PEB.

En 2010, l'ACNUSA aborde de nouveaux défis. Les différents acteurs ont fait état d'un consensus sur la nécessité pour l'ACNUSA de développer la coopération internationale. Afin de valoriser auprès des partenaires européens les enseignements des dix années d'existence de l'Autorité et de faire connaître ses positions sur la gestion des nuisances sonores dans son ensemble, l'ACNUSA s'engage dans un véritable programme de rencontres européennes. Enfin, l'extension de son domaine de compétences à la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports traduit la volonté du gouvernement de s'appuyer sur cet outil qu'est l'ACNUSA.

**Illustrations** d'Albert  
lors de la table ronde.







# THÉMATIQUES DE L'ANNÉE 2009

Évolution des compétences  
de l'ACNUSA 12

Urbanisation : disposer  
de règles adaptées  
aux objectifs poursuivis 15

Bruit et santé : progresser  
dans la connaissance 18

Vols de nuit 21

Groupes de travail 25



L'année 2009 a été une année charnière pour l'ACNUSA. La procédure de la réforme des sanctions a été définitivement adoptée et entrera en vigueur en avril 2010. Les discussions sur l'extension des compétences de l'Autorité à la qualité de l'air sur et autour des aéroports ont commencé dans le cadre du Grenelle II de l'environnement.

L'ACNUSA a également consacré cette année à la poursuite de ses réflexions tant dans le domaine de l'urbanisation autour des aéroports que des vols de nuit.

Sollicitée dans le cadre de la préparation de la deuxième charte de développement durable de l'aéroport de Cannes – Mandelieu, elle a finalisé avec le gestionnaire et l'État un protocole d'accord précisant son rôle dans le suivi de la charte. Elle a par ailleurs participé au groupe de travail du Conseil national du bruit, chargé de faire une proposition de réglementation pour limiter les nuisances résultant du trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population.

Enfin, l'Autorité a vu ses efforts pour concrétiser l'étude DEBATS récompensés et une convention pluriannuelle a été signée fin 2009 entre le ministère de la Santé et l'Inrets.

# Évolution des compétences de l'ACNUSA



## Modification de la procédure des sanctions

La réforme de la procédure des sanctions à l'encontre des compagnies aériennes qui ne respectent pas les réglementations environnementales a été adoptée le 8 décembre 2009 dans le cadre de la loi n° 2009-1503 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports.

Cette réforme avait été annoncée en décembre 2007 par le ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables. En effet, à la suite de l'arrêt du Conseil d'État du 31 janvier 2007, compagnie Corse Air International (Corsair), il était permis de s'interroger sur le respect des droits de la défense. Par ailleurs, l'ACNUSA avait souligné en son temps le paradoxe qu'une autorité indépendante se trouvât liée par les propositions d'une commission consultative telle que la Commission nationale de prévention des nuisances (CNPN). Enfin, l'obligation faite à la CNPN de communiquer ses propositions de sanctions aux compagnies et de leur laisser un délai pour répondre rallongeait encore la durée de la procédure.

**Avec la disparition de la CNPN, l'ensemble de la procédure a désormais lieu devant l'ACNUSA qui exercera effectivement ses nouvelles compétences au 1<sup>er</sup> avril 2010. Le nouveau dispositif est présenté dans le chapitre « Amendes administratives » du rapport. L'Autorité veillera à ce que les moyens associés à ce transfert lui soient bien affectés et fera un bilan rendu public.**

Par ailleurs, cette loi donne de manière explicite à l'ACNUSA la possibilité de requérir la saisie conservatoire d'un aéronef auprès du juge en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des amendes administratives qu'elle prononce. Il faut rappeler que les textes en vigueur préalablement n'avaient pas clairement défini l'Autorité compétente pour procéder à cette saisie (cf. page 82). Enfin, la loi susvisée intègre une définition législative du volume de protection environnementale et supprime la limite d'âge de 65 ans des membres de l'Autorité.

## Extension des compétences à la qualité de l'air

Le projet de loi portant engagement national pour l'environnement est quant à lui toujours en discussion au Parlement. Adopté en première lecture par le Sénat le 9 octobre 2009 après déclaration d'urgence, il devrait être débattu par l'Assemblée nationale au printemps et définitivement adopté avant l'automne 2010. Le texte prévoit l'extension des compétences de l'ACNUSA à la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports.

L'ACNUSA a pris sa part dans les débats sur cette nouvelle évolution de ses compétences. Elle a notamment transmis sa contribution aux rapporteurs des commissions saisies du texte. L'Autorité y rappelle que le traitement et la réduction des nuisances environnementales constituent des variables décisives du développement du transport aérien et les seules réponses possibles aux préoccupations de santé des riverains d'aéroport et des populations survolées. L'avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France (CSHPF) du 6 avril 2006 relatif à la qualité de l'air autour des plateformes aéroportuaires a confirmé qu'en l'état actuel des connaissances aucun composé n'émerge comme indicateur spécifique des émissions des aéronefs. Les niveaux de polluants atmosphériques émis à la fois par les aéronefs, les véhicules de service et le trafic routier induit par la plateforme ne diffèrent pas autour des zones aéroportuaires de ceux enregistrés dans les zones urbaines. En outre, cet avis précise que, de même qu'en milieu urbain, l'objectif de qualité de l'air de 40 microgrammes de dioxyde d'azote par mètre cube d'air risque de ne pas être atteint, notamment au voisinage immédiat des grandes plateformes aéroportuaires.

### ÉVOLUTION DES COMPÉTENCES DE L'ACNUSA suite

Lors de ses réunions sur les aéroports, l'Autorité a pu mesurer à quel point la pollution de l'air et l'impact sanitaire des émissions atmosphériques deviennent des préoccupations majeures pour les riverains d'aéroports.

On peut souligner dans ce contexte l'avancée positive que constituent les engagements ambitieux pris par les acteurs du transport aérien dans la convention signée le 28 janvier 2008 sur une réduction, à l'horizon 2020, de 80 % des émissions d'oxyde d'azote.

L'Autorité a par ailleurs pu noter au cours de ses auditions les liens étroits existant entre nuisances sonores et pollution de l'air. Les mesures relatives au trafic aérien peuvent diminuer à la fois le bruit et la pollution atmosphérique ou, au contraire, privilégier une amélioration de l'un au détriment de l'autre. Ainsi, pour faire ce choix, **seule une instance unique paraît en mesure d'avoir une approche globale et systémique des conséquences environnementales du trafic aérien pour arbitrer entre des dispositions parfois contradictoires.**

**L'ACNUSA considère donc comme positive l'évolution envisagée de la loi de 1999, tout en soulignant la nécessité de s'appuyer sur les dispositifs existants de surveillance des polluants atmosphériques et de diffusion de l'information au public. Elle a insisté sur le devoir du gouvernement de lui garantir les moyens aussi bien humains que financiers indispensables à une mise en œuvre réussie de ses nouveaux pouvoirs.**

L'Autorité, dans ce nouveau champ de compétences, aura les mêmes exigences que pour les nuisances sonores. Elle garantira la fiabilité des données, l'homogénéité des indicateurs, pour permettre les comparaisons entre plateformes, favorisera les études et recherches et encouragera les équipements, les procédures opérationnelles et les pratiques les moins polluantes.

Afin de se préparer à cette évolution, l'Autorité a participé en 2009 à deux colloques autour de cette nouvelle thématique. En mars, elle a assisté à Palm Springs, aux États-Unis, au symposium annuel de l'université de California Davis sur le bruit et la qualité de l'air dans l'aviation. En juin, elle a participé au symposium ETTAP 2009 organisé à Toulouse : 17<sup>e</sup> Symposium transports et pollution de l'air et 3<sup>e</sup> Symposium environnement et transport.

Le symposium de Palm Springs a permis de constater que les États-Unis ont les mêmes préoccupations environnementales en matière d'aviation que l'Europe. La côte californienne concentre environ 25 % de la pollution en ozone des États-Unis, essentiellement à cause de son activité cargo portuaire, avec comme conséquence un nombre très élevé de maladies respiratoires. Les intervenants ont décliné diverses solutions pour que les émissions de NOx provenant de l'aviation, qui seraient en 9<sup>e</sup> position en tant que source de pollution en 2014 ne passent pas en 4<sup>e</sup> position en 2023. Dans la perspective d'un aéroport « vert », il faut agir à la fois sur de l'opérationnel (CDA, reverses...) et sur les moteurs et carburants alternatifs. Il faut également réduire les émissions liées aux moyens de transport utilisés pour accéder à l'aéroport. La Federal Aviation Administration a pour but une réduction de 70 % des NOx. Mais tout cela passe aussi par un renouvellement des flottes qui, dans le contexte d'une crise plus forte aux États-Unis qu'en Europe, sera plus long que prévu.

Lors du symposium ETTAP 2009<sup>1</sup> (très axé sur le transport routier), l'ACNUSA a pu noter combien les particules, plus particulièrement les ultrafines, et les aérosols secondaires sont aujourd'hui au cœur des recherches. La place très importante des conditions météorologiques générales sur la pollution a également été mise en évidence. Une revue des connaissances et quelques exemples de résultats de recherche sur le lien entre la pollution atmosphérique d'origine automobile et la santé ont également été présentés. Enfin, ont été exposés les différents instruments utilisés dans le monde pour réduire les polluants du transport automobile : les normes réglementaires, les mesures opérationnelles telles que la gestion du trafic (régulation de vitesse, circulation alternée) et des parkings ainsi que la fiscalité environnementale. S'agissant de l'aviation, un point a été fait sur le programme



MOZAIC et le nouveau projet IAGOS, ainsi que sur l'étude financée par la Commission européenne pour développer une base de données sur la qualité de l'air autour des aéroports et à laquelle ont participé les aéroports de Manchester, Londres, Athènes et Budapest.

Enfin, l'Autorité s'est entretenue en novembre 2009 avec la direction de l'aviation civile suisse et la direction de l'aéroport de Zurich sur la taxation des aéronefs en fonction de leurs émissions de polluants instaurée en 1997 dans ce pays. Une présentation de cette visite est annexée en page 114 du présent rapport.

## Urbanisation : disposer de règles adaptées aux objectifs poursuivis



L'ACNUSA a toujours porté une attention particulière à la maîtrise de l'urbanisation au voisinage des aéroports. Le sujet est difficile, comme en témoignent les modifications successives depuis 2000 de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme, qui fixe les interdictions et les autorisations de construire dans les zones autour de l'aéroport. Néanmoins, **l'Autorité considère que des progrès sont encore possibles et qu'il est nécessaire de clarifier la réglementation.**

## URBANISATION suite

Dès le mois de janvier 2009, l'Autorité a été sollicitée dans le cadre de la révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de Paris – Orly. La mise en révision tardive de ce PEB datant de 1975 (PEB en indice psophique) conduisait, selon les premières hypothèses retenues, à étendre les limites de ce plan d'une manière ressentie comme inacceptable par les élus des communes concernées. Cette évolution soulevait par ailleurs un certain nombre de questions quant à la cohérence avec d'autres évolutions en cours dans cette zone : opérations d'intérêt national et programme national de requalification des quartiers anciens dégradés.

Dans ce contexte, la situation particulière de l'aéroport de Paris – Orly a conduit le législateur à adopter une nouvelle disposition dans le code de l'urbanisme à l'occasion du vote de la loi de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion et à modifier pour la septième fois l'article L. 147-5.

L'article 41 de la loi n° 2009-323 du 25 mars 2009 insère ainsi après l'article L. 147-4 du code de l'urbanisme :

- un article L. 147-4-1 qui précise « *qu'à compter du 20 février 2009, le plan d'exposition au bruit des aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture ne comprend que des zones A et B. Toutefois à l'intérieur du périmètre défini par la zone C préalablement au 20 février 2009, les 1°, 2° et 5° de l'article L. 147-5 restent applicables* ». Ainsi, les constructions à usage d'habitations dans les zones du PEB restent interdites, sauf exceptions. La rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes peuvent être admises lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances. À l'intérieur des zones C, les PEB peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.
- un alinéa après le 5° de l'article L. 147-5 qui dispose que « *pour les aérodromes dont le nombre de créneaux attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture, une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur de ces secteurs est autorisée dans une limite définie dans l'acte de création de ces secteurs ou dans une décision modificative prise dans les mêmes formes* ».

**L'Autorité a réaffirmé à cette occasion son opposition à la suppression de la zone C du plan d'exposition au bruit des aéroports faisant l'objet d'une limitation réglementaire, à savoir celui de Paris – Orly.**

Elle a poursuivi ses auditions afin de disposer du maximum d'informations sur ce sujet central d'aménagement du territoire. Les stratégies annoncées dans ce domaine dans le cadre du Grenelle de l'environnement pour lutter concrètement contre l'étalement urbain ou dans le cadre du Grand Paris et des projets urbains prévus dans les zones des aéroports préoccupent les membres de l'Autorité.

Depuis dix ans, l'ACNUSA s'emploie à réduire et à traiter les nuisances sonores subies par les populations dans les zones aéroportuaires. La lutte contre les nuisances environnementales et l'atténuation de leurs effets doivent rester des éléments déterminants des politiques mises en œuvre dans ces zones. Il ne faut pas oublier, par ailleurs, que dans la directive n° 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, la maîtrise de la pollution sonore s'articule autour d'une approche équilibrée qui ne permet des restrictions de trafic qu'à condition notamment que la gestion des sols autour des aéroports soit maîtrisée.

Néanmoins, l'Autorité a constaté, lors des différentes auditions réalisées, une demande forte et unanime des différents acteurs pour un assouplissement des règles actuelles.

Au dire de ses différents interlocuteurs, tant en région parisienne qu'en province, la réglementation actuelle ou à tout le moins l'interprétation qui en est faite est trop rigide. En effet, les notions de faible accroissement de capacité ou de non-augmentation de la population sont

pleines d'incertitudes. Les services de l'État ont fait une application stricte des textes en se limitant à de la mesure de mètres carrés. Le Conseil d'État en a fait une application étroite, appréciant la légalité du permis de construire demandé par rapport à une parcelle de terrain donnée. Quant à la cour administrative d'appel de Paris, elle a pris une position différente non validée par le Conseil d'État qui tient compte de la notion de zone et non de parcelle : ainsi, la construction d'une nouvelle maison dans une zone pavillonnaire existante a été considérée comme n'augmentant pas la population.

Les incertitudes contenues dans l'article L. 147-5 rendent peu lisible le code de l'urbanisme (l'Autorité peut en témoigner eu égard aux questions qu'elle reçoit sur ce sujet), posant inévitablement la question de la pertinence de la réglementation actuelle.

Selon les personnes auditionnées par l'Autorité, la mise en application de la réglementation a ainsi eu, à titre d'exemple, des effets très différents sur les deux communes les plus concernées par le PEB de Paris – Orly. À Villeneuve-le-Roi, ville à habitat majoritairement individuel, l'impossibilité de construire a abouti à de la vacuité urbaine, avec des maisons vides, des dents creuses, y compris en centre-ville ; à Villeneuve-Saint-Georges, ville à habitat majoritairement collectif, la même réglementation a eu pour effet un centre-ville disqualifié. L'habitat insalubre s'y est développé avec en corollaire des marchands de sommeil, des personnes en situation irrégulière et de la suroccupation de logements entraînant une forte augmentation de la population. Ainsi, alors que la population du Val-de-Marne a crû de plus de 50 % entre 1962 et 2006, la ville de Villeneuve-le-Roi a connu une érosion constante de sa population qui est passée de 23 000 à 18 500 habitants de 1968 à 2006 ; en revanche, la commune de Villeneuve-Saint-Georges a vu sa population croître de 27 000 à 30 500 habitants de 1990 à 2006.

La réglementation de 1985, qui avait pour objectif de permettre un développement maîtrisé de l'urbanisation sans exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores tout en stabilisant la population existante, n'a donc pas eu les effets escomptés. La situation est la même autour de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, où la zone C représente environ la moitié de la surface du département du Val-d'Oise. Dans cette zone résident 160 000 personnes. La ville de Gonesse, située en zone C, a vu sa population passer de 21 000 habitants en 1968 à 26 400 en 2008 ; 1 500 habitants supplémentaires ont été comptabilisés entre 1999 et 2008. La spirale de dégradation urbaine et de paupérisation sociale à l'œuvre dans ce département se traduit par neuf communes du PEB aujourd'hui concernées par la politique de la ville. On compte 10 zones et 20 quartiers urbains sensibles et 6 communes en zone de rénovation urbaine.

La responsabilité partielle mais réelle des PEB dans la paupérisation de quelques communes a été soulignée, le PEB étant présenté par certains comme un accélérateur du déclin. Pourtant, la demande de logements dans ces zones existe ; la décohabitation et le desserrement sont nécessaires pour faire face au simple flux des générations.

**L'Autorité a déjà signalé que le simple maintien de la population d'une commune suppose la construction de logements pour assurer le renouvellement du parc le plus ancien, la décohabitation et le desserrement du parc existant.**

**L'Autorité peut comprendre que, pour enrayer la dégradation urbaine et la paupérisation sociale en cours, une évolution pragmatique de la règle actuelle puisse paraître souhaitable à de nombreux acteurs. Mais l'Autorité rappelle avec vigueur que cette évolution ne doit pas avoir pour objectif une extension urbaine mais le seul renouvellement urbain.**

Dans des secteurs délimités de la zone C du PEB, des opérations de réhabilitation ou de réaménagements urbains peuvent être autorisées sans augmentation de la population. Dans le cas de Paris – Orly, il est désormais possible d'augmenter la capacité de logements et de population dans une limite définie par arrêté préfectoral. Cette dernière sera le résultat d'un accord entre l'État et les collectivités locales concernées.

Aussi, cette nouvelle règle peut être une réponse aux problèmes actuels mais à condition d'être bien encadrée afin d'éviter toute dérive.



## Recommandation 2009

**L'ACNUSA reste très préoccupée par la situation autour de l'aéroport de Paris – Orly et demande que l'objectif d'isolation acoustique applicable aux opérations de réhabilitation et réaménagement urbain soit celui de « l'ex-zone C » soit 35 dB(A).**



## URBANISATION suite

Sur les autres plateformes, l'Autorité est consciente que la réglementation applicable dans la zone C doit permettre de laisser « respirer » la ville. La réglementation ne doit cependant en aucun cas permettre l'installation de nouvelles populations sous le bruit des avions. L'Autorité insiste sur la nécessité de passer d'une approche purement quantitative à une approche plus qualitative. La ville durable doit apporter des solutions aux nuisances environnementales (pollution atmosphérique ou sonore). Il existe aujourd'hui de nombreux exemples de rénovations de quartiers réussies grâce à la collaboration de différents corps de métiers : urbanistes, architectes, aménageurs, acousticiens... Cet urbanisme de projet doit intégrer l'ensemble des politiques publiques de logement, des transports et de l'environnement. Ces politiques doivent impérativement être mises en cohérence avec les cartes de bruit. Pour la région parisienne, l'Autorité suggère que l'Atelier international du Grand Paris mis en place en décembre 2009 par le président de la République s'attache à retenir dans les principes fondateurs des nouvelles villes la maîtrise du bruit.

Il est grand temps que l'État investisse à nouveau ce sujet et affiche ses ambitions. **L'Autorité a malheureusement pu vérifier combien l'urbanisation autour des aéroports est loin des préoccupations du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer.** L'Autorité demande à ce ministère de confier au conseil général du développement durable une mission générale sur la réglementation actuelle, son application et ses résultats, ainsi que sur les propositions d'amélioration envisageables. Celles-ci devront permettre de renouveler la ville sur la ville et de favoriser le desserrement des populations en place tout en respectant le principe de non-augmentation du nombre d'habitants exposés au bruit des avions. De plus, la mission devra se prononcer sur des constructions et des formes urbaines qui prennent en compte la protection contre le bruit et la ventilation à l'intérieur des bâtiments ainsi que la conception d'espaces extérieurs mieux protégés du bruit des avions.

# Bruit et santé : progresser dans la connaissance

## Debats

### DISCUSSION SUR LES EFFETS DU BRUIT DES AÉRONEFS TOUCHANT LA SANTÉ

Le Conseil supérieur d'hygiène publique de France<sup>2</sup> (CSHPF) et l'Organisation mondiale de la santé (OMS) ont alerté l'opinion sur les risques liés au bruit des avions et ont recommandé des études épidémiologiques sur le sujet.

Il existe peu d'études de ce type en raison des difficultés méthodologiques liées à la présence de nombreux facteurs d'interaction ou de confusion potentiels. Pour autant, ce sujet fait l'objet régulièrement de colloques, d'études ou d'articles de presse plus ou moins fondés scientifiquement et de recommandations. Les inquiétudes et les interrogations se font de plus en plus pressantes, comme l'ont démontré les interventions des associations de riverains lors des rencontres de l'Autorité avec les membres des CCE des 10 aéroports « accusés » en 2009. Les travaux s'accordent sur la nécessité d'étudier, d'une part, les troubles du sommeil et, d'autre part, la qualité de vie, l'apprentissage et la santé des enfants. Les effets cardio-vasculaires

<sup>2</sup> Avis relatif à la protection de la santé des personnes exposées au bruit des avions rendu le 6 mai 2004.

et psychologiques semblent exister, mais les données épidémiologiques disponibles ne permettent pas de les quantifier de façon précise. En France, ce sujet a été longtemps négligé par la recherche.

Le ministère de la Santé s'est donc proposé dès 2006 pour lancer une vaste étude épidémiologique afin de connaître de façon scientifique les effets du bruit des aéronefs sur la santé. Un comité de pilotage réunissant la Direction générale de la santé (DGS) et l'ACNUSA a ainsi été constitué en 2006 afin de mener une étude de faisabilité. La Société française de recherche et médecine du sommeil (SFRMS) a assuré la coordination de l'audition de quinze personnalités : professeurs, médecins, épidémiologistes, directeurs de recherche, universitaires, acousticiens et spécialistes d'environnement aéroportuaire. La synthèse de ces auditions a été publiée par la DGS et soumise pour avis à un comité scientifique national ainsi qu'à trois experts internationaux qui ont validé la pertinence du projet. Des assurances sur le financement de l'étude n'ont été obtenues qu'en décembre 2008, comme l'indiquait le rapport de l'Autorité de l'an passé. En janvier 2009, les premiers contacts pour rechercher l'opérateur pouvant prendre en charge une telle étude ont débuté. Sur la base des premiers éléments disponibles, l'Inrets a proposé en mars 2009 un protocole de recherche pluriannuel et la constitution d'un consortium réunissant plusieurs équipes spécialisées dans les pathologies à étudier. La convention pluriannuelle liant le ministère de la Santé et l'Inrets a été signée le 10 novembre 2009.

L'étude se déroulera sur un total de six années : un an d'étude pilote, quatre années de suivi des cohortes de populations et un an de synthèse des travaux. L'étude pilote porte sur la définition des populations à suivre et les méthodes : échantillonnage de la population, définition des données sur l'exposition aux bruits routier et des avions, données sur la pollution de l'air,



### BRUITS ET SANTÉ *suite*

données à recueillir et manière de les recueillir. Il s'agira également de définir des périmètres d'intérêt.

La mise en place et le suivi d'une cohorte prospective<sup>3</sup> permettront de caractériser la santé des populations exposées, de mieux connaître et de mieux quantifier les effets du bruit des avions sur la santé et d'estimer le pourcentage de risque attribuable au bruit des avions pour différents critères et pathologies.

Les principaux axes de recherche sont : la gêne, la qualité de vie, les troubles du sommeil, les pathologies cardio-vasculaires, la mortalité toutes causes, et les effets sur la santé mentale (stress, anxiété, dépression). Un échantillon d'individus représentatifs exposés à différents niveaux de bruit sera suivie au niveau individuel et une sélection d'un petit nombre d'individus sera suivie au niveau clinique.

Quatre périmètres d'études ont été retenus : un périmètre autour de Paris – Charles-de-Gaulle (des liens seront établis pour bénéficier des analyses déjà effectuées dans le cadre de l'étude SURVOL), un périmètre comprenant les aéroports de Lyon – Saint-Exupéry et Toulouse – Blagnac, un périmètre sans aéroport mais avec des riverains exposés à des niveaux de bruit routier équivalents et un quatrième périmètre sans aéroport ni bruit routier et avec des niveaux sonores faibles.

Cette étude devrait combler le fossé constaté entre la demande sociale d'informations sur l'état précis de santé des populations riveraines des aéroports et l'état des connaissances empiriques disponibles aujourd'hui. Cette problématique bruit-santé pourra ainsi être mieux prise en compte dans les politiques nationales et locales.

**L'Autorité se félicite du démarrage de ce projet et en suivra attentivement le déroulement, au travers notamment de la présidence du comité de pilotage.**

## Survol

### SURVEILLANCE SANITAIRE ET ENVIRONNEMENTALE DES PLATEFORMES AÉROPORTUAIRES DE ROISSY, ORLY, LE BOURGET

À la suite du Grenelle de l'environnement et pour répondre à la demande du secrétaire d'État chargé de l'Écologie, une nouvelle dimension a été donnée à l'action 6bis du plan régional santé environnement adopté le 18 septembre 2006.

Cette action 6bis prévoit d'étudier l'impact sanitaire du trafic aérien en Île-de-France. Son objectif est ambitieux, il s'agit de :

- parvenir à un diagnostic qui fasse référence sur le sujet et qui soit partagé par les professionnels de santé, les riverains et l'ensemble des acteurs ;
- mettre en place une surveillance sanitaire et environnementale aux abords des zones aéroportuaires.

<sup>3</sup> C'est à dire un groupe de personnes suivies sans intervention sur leur environnement.

En décembre 2007, cette action, initialement proposée autour des aéroports de Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Le Bourget, a été élargie à l'aéroport de Paris – Orly. Le comité de pilotage (auquel participe l'ACNUSA) a été modifié en conséquence. Cette instance s'est réunie les 28 janvier et 8 juillet 2008 ainsi que le 9 juillet 2009.

Le comité scientifique (auquel participe également l'ACNUSA) est composé d'experts de différents horizons. Il s'est réuni les 15 avril 2008 et 25 septembre 2009.

À la suite de l'étude de faisabilité et compte tenu de différentes critiques émises principalement par l'Institut national de veille sanitaire, le volet sanitaire de l'étude SURVOL



a été abandonné. En contrepartie, le volet environnemental en matière de surveillance du bruit et de la pollution atmosphérique a été significativement renforcé.

Pour le bruit il se traduit par la production d'indicateurs événementiels (LAmax, émergence, NA...) sur les zones d'études au-delà des indicateurs énergétiques. Des indicateurs multi-exposition seront également suivis. Pour la pollution atmosphérique, une surveillance quotidienne autour des plateformes sera mise en place. De plus, la surveillance des populations exposées au bruit et à la pollution atmosphérique donnera lieu à un dénombrement et à une caractérisation des populations exposées.

Par ailleurs, d'autres études en cours se consacrent au volet sanitaire abandonné dans SURVOL. Ainsi, pour la pollution atmosphérique, l'étude POLLUNEF sur la relation entre pollution atmosphérique et santé autour des aéroports est financée par le conseil régional d'Île-de-France. Quant au volet bruit, il s'agit de l'étude DEBATS menée par l'Inrets à la demande de l'ACNUSA et de la direction générale de la Santé.

*Dans son rapport 2007, l'Autorité préconisait la constitution d'une instance scientifique garante de la déontologie des études concernant la mesure des effets du bruit sur la santé. Or, cette dernière n'a pas été créée. L'Autorité ne peut que le regretter et en prendre acte.*

## Vols de nuit

Dans son rapport 2008, l'Autorité avait présenté les premiers résultats d'une étude qu'elle avait commanditée sur les données quantitatives des vols de nuit de 1999 à 2007 sur sept aéroports (étude disponible sur [www.acnusa.fr](http://www.acnusa.fr)).

La publication de cette étude a valu à l'Autorité de nombreuses réactions révélatrices d'un certain nombre de malentendus. Les données quantitatives recueillies n'avaient d'autre ambition que de mettre à la disposition de tous les acteurs les données nécessaires aux discussions en cours ou à venir. Contrairement à ce qu'ont écrit certaines associations de riverains, cette étude n'est en rien représentative d'une volonté de l'Autorité de favoriser les vols de nuit.

Dès son premier rapport d'activité, l'Autorité avait écrit : « *Considérant que la gêne la plus forte est celle qui trouble le sommeil et empêche le repos, l'ACNUSA aurait pu recommander l'arrêt des vols de nuit. Cette préconisation n'apparaît pas plausible à l'heure actuelle de façon unique au sein de la Communauté européenne et uniforme sur tout le territoire national.* » L'Autorité rappelle que, depuis lors, elle a toujours fermement recommandé de retenir huit heures consécutives pour définir la nuit ; cette recommandation a été mise en œuvre dans certains arrêtés de restriction (par exemple à Lyon – Saint-Exupéry) ou pour calculer la taxe sur les nuisances sonores aériennes.

La position de l'Autorité n'a pas évolué, comme cela a d'ailleurs été rappelé dans les différentes réunions organisées en 2009 sur les plateformes « acnusées ». Le sujet des vols de nuit n'est pas un sujet tabou ; sur toutes les plateformes, il est aujourd'hui au cœur des préoccupations des riverains. **L'ACNUSA considère qu'il est urgent que les vols de nuit fassent l'objet d'une nouvelle discussion prenant en compte la totalité de la période de huit heures de sommeil.**

Dans l'immédiat, pour progresser dans ce domaine, chaque commission consultative de l'environnement doit travailler à la suppression progressive des mouvements « nuisants » en les examinant heure par heure, compagnie par compagnie, destination par destination. Les efforts doivent par ailleurs être poursuivis pour réduire et maîtriser les nuisances sonores, que



### Recommandation 2009

**L'ACNUSA considère qu'il est temps de franchir une nouvelle étape et demande que d'ici à la fin 2014, seuls les avions du chapitre 4 soient autorisés la nuit. En suivant l'exemple de Nice – Côte d'Azur, une première étape pourrait être franchie en 2010 avec l'interdiction des avions du chapitre 3 présentant une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB, puis en 2011 ceux présentant une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB.**

### *VOLS DE NUIT suite*

ce soit dans le cadre de la réglementation sur les avions les plus bruyants, les approches en descente continue ou le respect des trajectoires. L'accélération du renouvellement des flottes pour les compagnies faisant encore voler des avions très bruyants est impérative.

L'ACNUSA rappelle que le sujet des vols de nuit doit être traité au niveau européen et s'emploiera en 2010 à porter ses analyses tant au niveau de la Commission que du Parlement européens.

L'Autorité a poursuivi par ailleurs ses investigations dans plusieurs directions. Elle a, d'une part, approfondi la comparaison des différentes méthodologies utilisées pour les études faites à la demande d'exploitants d'aéroports ou de services de l'État sur les mouvements nocturnes



de certaines plateformes. Elle a, d'autre part, entendu Air France et Europe Airpost, parmi les compagnies les plus concernées par les vols de nuit. Sur le premier point, outre le fait que ces études ne prennent pas en compte les effets sociaux et sanitaires des vols de nuit, les différents intervenants entendus ont pointé les faiblesses méthodologiques des différentes études. Toutes les études menées sur les impacts économiques sont théoriques et reposent sur des hypothèses de travail qui ne sont pas incontestables. La méthode ACI (Airport Council International), la plus couramment utilisée, tout comme les autres méthodes, n'est pas exempte de critiques. Les résultats n'emportent donc pas l'adhésion de tous car sujets à trop d'interprétations.

Au niveau européen, les études réalisées sont également critiquables ; aucune étude européenne ne tient compte, par exemple, des effets induits sur les mouvements diurnes par la suppression des mouvements nocturnes. Certains ont souligné le manque d'un code de bonne conduite pour la réalisation de ce type d'étude. L'Autorité n'est cependant pas en mesure de procéder elle-même à la définition du référentiel commun souhaité par de nombreux opérateurs.

Sur le second point, l'étude menée pour le compte de l'Autorité montrait que c'est principalement le cœur de nuit qui pose problème. Les expressistes et La Poste représentent les contributeurs les plus importants. Air France est le premier contributeur global la nuit, mais principalement sur la période 22 heures - 24 heures.

L'Union française de l'express (UFEX) rappelle de son côté que l'utilisation des vols de nuit par les opérateurs de l'industrie express est une nécessité, notamment pour les liaisons intra-européennes et intercontinentales et pour des raisons impérieuses de respect des délais, clé de l'offre de cette l'industrie. L'utilisation de services express à l'international représente plus de 70 % du chiffre d'affaires des livraisons J + 1.

Le fret cargo, celui du cœur de nuit, représente moins de 50 % du fret transporté mais a connu un très fort développement depuis 1999. Ainsi, l'ensemble des vols opérés par les grands intégrateurs représente 86 % des mouvements nocturnes cargo à Paris – Charles-de-Gaulle en 2007 et 25 % du total des vols de nuit, contre 11 % en 1999. Si l'on reprend les chiffres des principaux expressistes, le trafic de 2007 correspond à trois fois celui enregistré en 1999.

Lors de son audition, l'UFEX a indiqué à l'Autorité vouloir être force de propositions pour trouver des solutions équilibrées. L'ACNUSA compte donc sur elle pour participer activement aux travaux à engager.

La Poste a confirmé de son côté que la question de la légitimité du transport aérien se posera à moyen terme. Aujourd'hui, 12 % du courrier à J + 1 est acheminé par les avions, ce qui représente en 2009, 16 vols quotidiens en cœur de nuit.

Le nombre de vols a diminué en 2003, mais aussi en 2007, et de nouvelles baisses sont attendues en 2010. Entre 2002 et 2008, La Poste a réduit sa demande de vols de nuit de 30 % sur Paris – Charles-de-Gaulle. Les besoins des clients évoluent et se traduisent d'une part par une diminution du volume de courrier (- 3 % en 2008, - 7 % en 2009) et d'autre part par une baisse rapide de la demande de courrier prioritaire. Selon La Poste, cette baisse va s'accélérer dans les deux années à venir ; le J + 1 resterait fortement demandé par les clients en proximité départementale, voire régionale, mais non au niveau national.

Des avions volant à moitié vide ne manqueraient pas de soulever également des questions du point de vue tant économique qu'écologique, d'autant que certains aéroports restent ouverts la nuit uniquement pour La Poste. De plus, une forte demande des clients en termes de produits et de services « verts » s'exprime.

La Poste a indiqué avoir fait clairement le choix du train. Elle met en œuvre une substitution des avions par des TGV sur longue distance, mais des contraintes existent à la fois sur les matériels, sur la disponibilité des sillons nocturnes et sur la volumétrie. Sur ce dernier point, seules les villes de Paris, Lyon et Marseille permettent de remplir un TGV à 90 % ; sur toutes les autres lignes, 15 à 25 % seulement de la capacité d'une rame sont utilisés. Néanmoins, il convient de noter que les trains sont aussi porteurs de nuisances sonores et que le développement des trains de nuit ne constitue qu'un report de nuisances vers d'autres populations riveraines, celles des voies ferroviaires.



## VOLS DE NUIT suite

Un investissement massif dans des projets de substitution du rail à l'avion pour le fret tel que le projet CAREX, dont l'horizon est de l'ordre de six à sept ans, pourrait entraîner une réduction significative du nombre de vols de nuit. Toutefois, pour La Poste certaines destinations seraient conservées telles que la Corse, Nice, Toulouse et peut-être Brest.

**La question de la légitimité de l'objectif d'acheminement du courrier en J +1, imposé dans le cadre de la mission de service public de La Poste, peut se poser, compte tenu, d'une part, du fort impact des avions postaux sur les vols de nuit, et, d'autre part, de la baisse de la demande de courriers prioritaires. Aussi l'ACNUSA invite-t-elle les partenaires à engager au plus vite des réflexions sur la révision du J + 1 au niveau national. Ce travail devra prendre en compte les effets positifs de la réduction des nuisances pour les riverains d'aéroport.**

Le seul vol en cœur de nuit pour Air France est le vol en provenance de Tokyo – Narita, qui arrive à 4 h 30 à Paris – Charles-de-Gaulle compte tenu de son créneau de départ<sup>4</sup>. De plus, comme déjà indiqué, la compagnie Air France est très présente dans la période 22 heures - 24 heures.

Ces vols ont d'ailleurs connu une croissance forte entre 1999 et 2007, comme l'a montré l'étude sur les vols de nuit. Cette croissance est liée à la stratégie de hub de Paris – Charles-de-Gaulle. Les départs, dans la tranche 23 heures - 24 heures, notamment, sont des départs long-courriers pour les hommes d'affaires en provenance de moyen-courriers. Ces avions ont le taux de remplissage le plus élevé et correspondent à une demande pour des vols vers l'Amérique du Sud et l'Asie.

Air France a fait valoir par ailleurs que les vols partant effectivement après 23 h 40 (dernier créneau d'Air France) relèvent tous d'aléas divers (dégivrage l'hiver, congestion aéroportuaire...) ou de pannes plus importantes. Statistiquement, sur les 12 vols prévus dans la tranche horaire avant minuit 3 ou 4 vols ont des retards. Selon Air France, sur 100 retards, 1/3 est lié au contrôle aérien, 1/3 au gestionnaire de l'aéroport et 1/3 à la compagnie. L'Autorité observe que que les chiffres annoncés sont différents selon ses interlocuteurs.

Elle considère que ces chiffres sont particulièrement élevés et nécessitent une analyse approfondie.

<sup>4</sup> Le vol décolle à 21 h 45 sur cette plateforme, qui ferme à 23 h 30.



## Recommandation 2009

**L'Autorité demande que dans un premier temps Aéroports de Paris, Air France et la DGAC lui fassent parvenir d'ici à l'été 2010 leurs diagnostics et leurs analyses des différentes mesures envisageables pour réduire ces retards.**

# Groupes de travail

## Survol d'hélicoptères

Lors de la création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, l'article 3 de la loi n° 99-588 du 1<sup>er</sup> juillet 1999 a complété la loi sur le bruit n° 92-144 du 31 décembre 1992 en ajoutant un premier alinéa à son article 7 :

« En vue de limiter les nuisances résultant du trafic d'hélicoptères dans les zones à forte densité de population, il est interdit d'effectuer des vols d'entraînement au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones ainsi que, au-dessus des mêmes zones, des vols touristiques circulaires sans escale ou avec escale de moins d'une heure. Un décret en Conseil d'État détermine les limitations que peut fixer le ministre chargé de l'Aviation civile au trafic d'hélicoptères au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones ou au-dessus de ces zones, en termes notamment de nombre de mouvements, de plages horaires, de répartition des survols dans le temps, de niveau sonore, de type d'appareils ou de procédures de décollage ou d'atterrissage. » Le décret en Conseil d'État déjà prévu en 1992 aurait donc dû intervenir rapidement.



Dans son rapport 2002, l'Autorité demandait que « le projet de texte lui soit transmis pour avis dans les plus brefs délais ainsi que les modalités pratiques, notamment en termes de moyens humains, pour faire respecter les limitations prévues (relevé des infractions et amendes) ». Depuis lors, l'Autorité a rappelé dans ses différents rapports, y compris celui de l'année 2008, combien ce décret était attendu.

Enfin, en 2009, après plus de dix-sept ans de vide réglementaire sous l'égide du Conseil national du bruit (CNB), saisi par la secrétaire d'Etat chargée de l'Écologie, un groupe de travail, mis en place en mai, présidé par M. Éric Diard, président du CNB, a été chargé

## GROUPES DE TRAVAIL *suite*

de proposer une rédaction de ce décret d'ici à la fin de l'année 2009. Ce groupe de travail auquel a participé l'ACNUSA réunissait l'ensemble des parties concernées : élus, associations de défense de l'environnement et de riverains de plateformes, représentants de « l'activité hélicoptères » et services de l'État. Il s'est réuni cinq fois entre mai et décembre 2009.

L'Autorité se félicite du dialogue mené en amont et de la qualité du travail effectué par ce groupe. Le projet de texte correspond à un décret cadre tel que souhaité par le législateur à l'époque et laisse à la concertation locale la mise au point d'arrêtés ministériels ou préfectoraux selon les cas et adaptés à chaque plateforme. À la suite des discussions du groupe de travail, plusieurs éléments positifs ont été pris en compte dans le futur décret tels que l'intégration des zones touristiques, la garantie d'une consultation des CCE ou, à défaut de l'existence de celle-ci, l'obligation d'une présentation publique. Les manquements relatifs aux limitations ou restrictions sont passibles d'amendes administratives prononcées par l'ACNUSA pour celles prévues par arrêtés ministériels ou de contraventions de troisième classe pour celles fixées par arrêté préfectoral.

**Le groupe n'est cependant pas parvenu à produire un texte entièrement consensuel et le président du CNB a adressé au début de 2010 deux versions du texte aux ministres. Des arbitrages seront nécessaires, notamment sur la définition des zones à forte densité de population.** L'Autorité a, par courrier en date du 18 décembre 2009, attiré l'attention du ministre sur la nécessité d'une définition intégrant bien l'ensemble des communes à forte densité de population et notamment celles particulièrement soumises au bruit des hélicoptères. S'il ne s'agit pas d'empêcher l'activité hélicoptères, cette activité doit se réaliser dans le respect de la qualité de vie des riverains.

**C'est maintenant au ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer de se prononcer sur les dispositions définitives. La publication d'un décret cadre en 2010 est un objectif réaliste.**

Pour l'ACNUSA, la publication de ces textes, conformément aux compétences qui lui ont été confiées par la loi de 1999, lui permettra de sanctionner les hélicoptères ne respectant pas les limitations ou interdictions prévues par les textes ministériels. **L'Autorité a attiré l'attention du ministre sur la nécessité d'une mise en place effective de moyens de contrôle sur les aérodromes ainsi que sur le renforcement de ses propres moyens pour que ces nouvelles dispositions ne restent pas lettre morte.**

## Appui à la charte de développement durable de l'aéroport de Cannes – Mandelieu

Dans le cadre de la préparation de la deuxième charte de développement durable de l'aéroport de Cannes – Mandelieu, l'appui de l'ACNUSA a été très vite envisagé par l'État et la société anonyme des aéroports de la Côte d'Azur (SAACA) afin de garantir aux associations de riverains une expertise objective et neutre dans le suivi de la mise en œuvre des actions de la charte.

Bien que cette demande soit nouvelle pour l'Autorité, elle entre néanmoins dans son champ d'intervention prévu par la loi de 1999 qui l'habilite à « *émettre des recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit, à l'évaluation de la gêne sonore, à la maîtrise des nuisances sonores du transport aérien et de l'activité aéroportuaire et à la limitation de leur impact sur l'environnement* ».

L'Autorité s'est donc prononcée positivement en octobre 2009 sur cette demande. Dans le cadre de la charte en cours de discussion entre les parties, il a été ainsi prévu la signature d'un protocole d'accord liant la SAACA, l'État et l'ACNUSA. Ce projet de protocole d'accord a d'ores et déjà fait l'objet de discussions entre les signataires. L'Autorité a eu l'occasion de rappeler son positionnement « *au-dessus des parties* » et son souhait de rester dans une action d'expertise sur la mesure du bruit et de contrôle de l'activité de l'aéroport.

Le secrétaire d'État chargé des Transports a écrit à l'Autorité en janvier 2010 pour lui indiquer qu'il comptait sur l'ACNUSA « *pour apporter son expertise à la réussite de ce dossier spécifique* » et lui demander de le tenir « *informé régulièrement des résultats de ses contrôles* ».

La charte de développement durable devrait être présentée en CCE en 2010 en présence de l'Autorité.

## Groupes de suivi

Comme elle le fait chaque année depuis 2002 – date de la réorganisation de l'espace aérien en région parisienne – l'ACNUSA a réuni les groupes de suivi « élus » et « représentants des associations » en avril 2009.

Les sujets abordés étaient :

- la réorganisation de la DGAC ;
- les suites du Grenelle de l'environnement : ILS 4 000 pieds soit environ 1 200 m à Paris – Orly, mise en œuvre des CDA (de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle et de jour à Paris – Orly) ;
- le prolongement du VPE à l'ouest de Paris – Orly ;
- les déviations de trajectoires ;
- le bulletin d'information de la DSNA.

Les participants – élus comme associations – ont, une fois de plus, exprimé leur attachement à la tenue de ces réunions qui comblent le vide en matière d'information que les une ou deux réunions annuelles de la commission consultative de l'environnement (CCE) ne fournissent pas.

En effet, si en 2009 la CCE de l'aéroport de Paris – Orly a siégé à deux reprises (20 février et 18 décembre), comme le préconise et s'en réjouit l'Autorité, celle de Paris – Charles-de-Gaulle ne s'est réunie qu'une seule fois (14 octobre). Cela est encore insuffisant au regard de l'information attendue par les différents collègues qui la composent.

L'Autorité note cependant avec satisfaction que d'autres instances de concertation et d'information, telles que les commissions thématiques de la mission Roissy chargées de mettre en œuvre les propositions du rapport Dermagne pour un développement durable de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, se sont constituées. Ces commissions traitent des thèmes : « Maîtrise des nuisances sonores », « Aide aux riverains », « Économie et logistique », « Déplacements, transports », « Gestion de la zone C du PEB et du territoire urbain »...



# SUIVI DES RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

## Survoler sans gêner 30

- Descente continue (CDA) 30
- Étude de la transposition du modèle espagnol sur les aéroports de Bordeaux et de Nantes 32
- OPERA 33
- Formation des pilotes 33
- Formation des contrôleurs 34
- Analyse des incidents environnementaux 34
- Groupes auxiliaires de puissance 35

## Réparer et prévenir 36

- Aide à l'insonorisation 36
- Autres modes de réparation 38
- Normes d'isolement de la zone D du PEB 38
- Number Above (NA) 40

## Connaître, communiquer et partager 42

- Densité de survols 42
- Homologation monitoring / maintenance 43
- Concertation 43

## Amendes administratives 43

L'Autorité se réjouit de la mise en œuvre de certaines de ses recommandations. Les expérimentations de la descente continue se sont développées en 2009 sur les plateformes. Le décret portant à 95 % la prise en charge des travaux d'insonorisation lors d'opérations groupées est enfin entré en vigueur. Toutefois, elle regrette que certaines propositions visant à lutter contre des nuisances sonores ne soient toujours pas suivies. Ainsi, un texte réglementaire sur l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance n'est toujours pas paru, la formation des contrôleurs à l'environnement n'est pas encore obligatoire et l'indicateur Number Above (NA) n'est toujours pas pris en considération dans la réglementation.

# Survoler sans gêner

## Descente continue (CDA)

Dans son rapport d'activité 2008, l'Autorité avait émis les recommandations suivantes à l'attention de la direction des services de la navigation aérienne :

- d'une part, lui soumettre, dès le deuxième trimestre 2009, la liste des plateformes sur lesquelles une ou des procédures de descente continue pourraient être initiées ;
- d'autre part, lui présenter, au quatrième trimestre 2009, le bilan des procédures de descente continue qui auront pu être mises en œuvre sur les plateformes de Paris – Orly et Paris – Charles-de-Gaulle.

Un état des lieux des expérimentations en cours d'exploitation en descente continue a été présenté par la mission environnement de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) et les services de la navigation aérienne (SNA) concernés lors des réunions plénières de l'ACNUSA des 14 mai et 16 décembre 2009. En outre, un point d'étape de leurs mises en œuvre a été adressé au président de l'Autorité par le directeur des services de la navigation aérienne le 10 juillet 2009.



### Recommandation 2009

L'Autorité demande aux SNA de tutelle des quatre plateformes où aucune évaluation CDA n'a encore été initiée de lui présenter, courant 2010, leurs projets de mise en œuvre.

Les mesures de bruit effectuées sous la trajectoire d'approche de l'aéroport de Paris – Orly en configuration face à l'est confirment un gain acoustique certain. On observe un gain allant jusqu'à 6-7 dB(A) à Saint-Arnoult-en-Yvelines lorsqu'une CDA remplace le palier à 3 000 pieds sur Bonnelles. Ce gain acoustique s'accompagne également d'un gain en consommation de carburant et donc en émissions gazeuses.

Chaque SNA est chargé de conduire une évaluation avec des compagnies volontaires afin de valider le nouveau contexte opérationnel. Six des dix plateformes « acusées » se sont attachées à mettre en œuvre ces expérimentations.

## SNA SUD / SUD-EST, MARSEILLE – PROVENCE

L'évaluation est appliquée depuis novembre 2007 (SUP-AIP 114/07 et SUP-AIP 155/08). Plus de 30 compagnies pratiquent la CDA de manière régulière. En revanche, certaines compagnies desservant l'aéroport ne l'exécutent que peu ou pas du tout.

Le SNA-SSE a prolongé l'évaluation des approches ILS 31R en descente continue depuis 5 000 pieds (environ 1 700 mètres) jusqu'au 21 octobre 2009 afin d'avoir un nombre plus significatif de réalisations.

Une troisième phase d'évaluation depuis le niveau 70 (environ 2 300 mètres) sera lancée à la fin du premier trimestre 2010 après publication d'un supplément de l'AIP.

## SNA NORD-EST, STRASBOURG – ENTZHEIM

L'expérimentation de l'utilisation de la descente continue a fait l'objet d'une évaluation entre le 1<sup>er</sup> novembre 2008 et le 1<sup>er</sup> novembre 2009 avec les compagnies partenaires du projet (notamment après la signature d'un protocole SNA-NE / compagnie Régional). Une nouvelle station de mesure de bruit a été installée sur la commune de Gries jusqu'au 15 décembre 2009 pour permettre de mieux évaluer les gains environnementaux. Un supplément de l'AIP permettant l'exploitation de la descente continue sur la plateforme a été publié le 17 décembre 2009 et sera en vigueur jusqu'à une date annoncée par Notam<sup>1</sup>.

**1 Notice To Air Men :** messages publiés par les agences gouvernementales de contrôle de la navigation aérienne dans le but d'informer le personnel navigant des évolutions d'infrastructure.

## SNA SUD, TOULOUSE – BLAGNAC

À compter du 24 septembre 2009 et jusqu'à une date qui sera annoncée par Notam, le SNA sud a lancé avec plusieurs compagnies une évaluation de nouvelles procédures d'approche à Toulouse – Blagnac en descente continue pour les pistes 32 L et 32 R. Cette procédure en descente continue concerne les arrivées du nord. Elle débute très haut au niveau 130 (environ 4 300 mètres) et selon 3 procédures : conventionnelle, RNAV et guidage radar. Dans un premier temps, les approches CDA sont réalisées uniquement de nuit de 20 heures à 4 heures UTC (21 heures à 5 heures l'hiver, 22 heures à 6 heures l'été).

En fonction du bilan de la phase 1 (date annoncée par Notam), les approches CDA pourront être entreprises de jour dans des conditions de faible trafic. Le résultat de cette évaluation devrait permettre d'étendre le concept CDA aux autres pistes.

## SNA CENTRE-EST, LYON – SAINT-EXUPÉRY

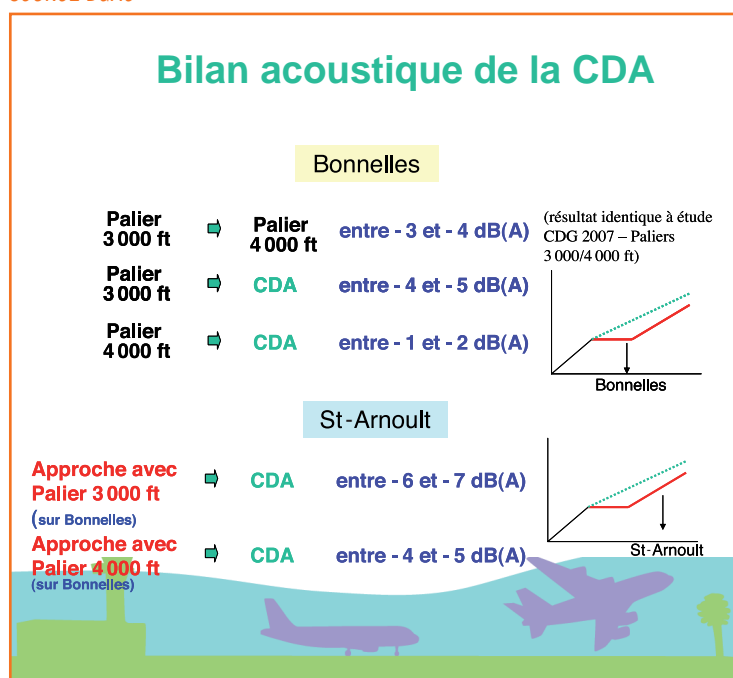
La mise en œuvre de procédures d'approche en descente continue est inscrite dans les « Nouveaux Engagements 2009 - 2013 » conclus entre les différents partenaires de la CCE. Dans un premier temps, ces approches seront évaluées de nuit.

## SNA RÉGION PARISIENNE

### Paris — Orly

L'évaluation de la procédure ODRAN 1A RWY 06 menée depuis le 4 août 2008 (date de publication du supplément de l'AIP 120/08 jusqu'à une date annoncée par Notam) s'est révélée concluante. Les mesures de bruit effectuées sous la trajectoire ont confirmé un double gain : acoustique et en émissions gazeuses.

SOURCE DGAC





## Recommandation 2009

L'Autorité regrette que l'évaluation de la procédure d'approche en descente continue sur Paris – Charles-de-Gaulle (plateforme française la plus importante et par conséquent fortement touchée par les problèmes d'environnement sonore) ait aussi peu d'ampleur.

Bien qu'ayant conscience de la difficulté à construire, dans le respect des règles de la navigation aérienne, une procédure validée en PRNAV et sur quatre pistes, elle demande à la DSNA et au SNA-RP de redoubler d'efforts pour qu'une véritable évaluation des procédures en descente continue correspondant à l'enjeu du plus important aéroport français soit mise en œuvre en 2010. Elle souhaite qu'un bilan lui soit présenté au début du quatrième trimestre 2010.

Plus généralement, l'Autorité demande à chaque SNA chargé de conduire une évaluation de procédure en descente continue de la lui présenter au début du quatrième trimestre 2010.

Cependant, tous les avions à l'arrivée ne peuvent à ce jour effectuer des approches continues si, comme c'est actuellement le cas, ils doivent tous être intégrés dans le flux par le contrôle aérien avec pour objectif un respect de 34 arrivées par heure.

Pour atteindre cet objectif, il faudrait réaliser une pré-régulation des approches en quatre dimensions. On ne dispose pas, à ce jour, des outils qui le permettent. L'Autorité espère que le projet SESAR en cours apportera un nouvel éclairage dans ce domaine.

### Paris – Charles-de-Gaulle

L'évaluation des procédures d'approche en descente continue RNAV LORTA 1N et LORTA 1S est validée sur les quatre pistes : la procédure LORTA 1N dessert les 2 pistes du doublet nord et la procédure LORTA 1S dessert les 2 pistes du doublet sud. Ces procédures n'ont débuté que le 1<sup>er</sup> décembre 2009 au lieu du 1<sup>er</sup> août initialement prévu et font l'objet d'un supplément de l'AIP du 19 décembre 2009 jusqu'à une date qui sera annoncée par Notam.

La DSNA a précisé à l'ACNUSA que cette expérimentation implique une appropriation particulière de la part du contrôle aérien compte tenu de la dimension de l'aéroport et de la gestion des doublets de pistes.

À ce jour, l'évaluation n'a lieu que la nuit, de 1 heure à 4 h 30 (heures locales), en configuration est ; moins de 80 procédures LORTA ont été réalisées sur trois vols (dont le vol Air France en provenance de Tokyo). Compte tenu du nombre peu important de CDA réalisées, la DGAC n'a pris aucun engagement sur les délais de mise en application des descentes continues sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle.

## Étude de la transposition du modèle espagnol sur les aéroports de Bordeaux et de Nantes

À la suite de la visite de l'ACNUSA sur l'aéroport de Madrid – Barajas en 2007, une étude avait été demandée à la DSNA pour vérifier les effets d'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. L'étude menée sur Paris – Charles-de-Gaulle n'ayant pas été concluante compte tenu de la taille de cet aéroport, une nouvelle étude a été réalisée sur des aéroports de taille moyenne en France et présentée à l'Autorité en décembre 2009.

Les études réalisées montrent que cette mesure n'apporte aucune plus-value évidente ni



sur Nantes ni sur Bordeaux et par conséquent que le modèle espagnol ne présente pas d'amélioration notable en France.

## OPERA

L'Autorité maintient sa recommandation de 2008.



## Recommandation 2009

L'Autorité demande qu'une analyse des améliorations environnementales liées à la mise en œuvre d'OPERA lui soit présentée par la direction des services de la navigation aérienne. L'Autorité souhaite que cette présentation qui n'a pas eu lieu en 2009 ait lieu en 2010.

## Formation des pilotes

### FORMATION INITIALE

L'instruction DCS/PN/FOR du 12 septembre 2006 a été adressée aux organismes de formation afin que les cours pour les futurs pilotes et instructeurs comprennent différents modules sur l'insertion de l'aviation dans l'environnement, la réduction des nuisances sonores, le rôle de l'ACNUSA, etc. Fin 2008, 70 % des organismes de formation avaient communiqué leur programme de cours intégrant ces modules.

Lors de l'audit d'une école de formation des pilotes, la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) vérifie que les instructions du bureau formation ont bien été intégrées. La réglementation oblige la DSAC à contrôler les écoles au minimum tous les trois ans. L'instruction étant de 2006, la totalité des écoles a été inspectée. Toutes doivent avoir intégré les modules de prise en compte de l'environnement.

### FORMATION CONTINUE

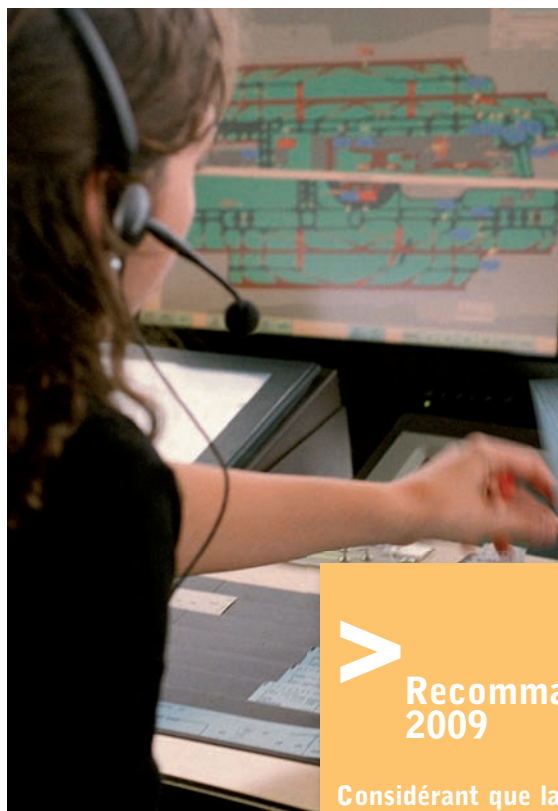
En 2008, la Direction du contrôle de la sécurité (DCS) est devenue un service à compétence nationale doté d'une organisation territoriale : la Direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC). Ses missions dans le domaine de l'environnement ont été précisées, notamment pour la formation des professionnels de l'aéronautique. La DSAC est devenue l'interlocuteur de l'ACNUSA pour la réalisation d'un support pédagogique de sensibilisation à l'environnement à destination des pilotes et souhaité par l'Autorité depuis plusieurs années.

En 2009, trois réunions de travail se sont tenues, les 15 avril, 19 mai et 11 juin, entre la direction technique des personnels navigants de la DSAC et les services de l'ACNUSA. Elles ont permis d'élaborer la trame d'un film d'une dizaine de minutes mettant en scène deux pilotes en situation de vol (simulateur). Ce film aborderait les différentes phases de vol sous l'angle de la réduction de l'impact sonore des pratiques de pilotage sur l'environnement.

Répondant à une interrogation du président de l'Autorité, la directrice de la sécurité de l'aviation civile confirmait, par courrier du 21 octobre 2009, son accord de principe pour le financement par ses services de la réalisation de ce support pédagogique. Début 2010, l'Autorité lancera la mise en œuvre de ce support.

SURVOLER SANS GÊNER *suite*

## Formation des contrôleurs



### Recommandation 2009

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

Jusqu'en 2003, deux stages intitulés « Gestion de trafic et nuisances sonores » étaient organisés par l'ENAC, chaque année, pour des contrôleurs qui y participaient sur la base du volontariat. Le stage d'été 2004 ayant été supprimé pour effectif insuffisant, l'Autorité a recommandé dans son rapport d'activité 2004 que cet enseignement soit rendu obligatoire.

Deux stages ont été organisés par l'ENAC durant l'année 2005, mais aucun en 2006. Un stage a été organisé en 2007, mais aucun en 2008. Un stage a été organisé en juin 2009, mais un autre annulé en novembre 2009.

Il semble que la tenue de ces stages au profit des contrôleurs aériens est aléatoire, en fonction du nombre de volontaires inscrits. L'Autorité s'interroge sur la réelle volonté de sensibilisation des contrôleurs à l'environnement.

Aussi l'Autorité ne peut-elle que renouveler sa recommandation auprès des directions compétentes (DSAC, DSNA).

**Elle demande à la DSAC et à la DSNA de lui présenter un plan de formation à l'été 2010.**

## Analyse des incidents environnementaux

Au-delà des entretiens réguliers au sein du service entre les contrôleurs et leurs responsables lors de la détection d'incidents environnementaux, la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) a généralisé en 2008 la mise en place des « comités locaux environnement » (CLE) appelés parfois « commission locale d'analyse des incidents environnementaux » (CLAIE) sur l'ensemble des dix principaux aéroports nationaux.

Ces instances, dont l'objet principal est le retour d'expériences, sont composées de contrôleurs aériens volontaires qui souhaitent s'entretenir entre eux des cas où, sans que la sécurité ait été mise en jeu, l'environnement aurait pu être mieux pris en compte.

Ainsi, au-delà de l'analyse proprement dite des incidents environnementaux – bilan des déviations de trajectoires – les sujets suivants ont été traités : évaluation des CDA, retour d'expériences liées aux procédures de nuit, approches à vue, arrêts de restriction d'exploitation, politique de la DSNA en matière de développement durable, suivi des chartes de l'environnement, des codes de bonne conduite et bilan des recommandations de l'ACNUSA.

En réponse à la recommandation 2008 de l'ACNUSA, la DSNA a fait parvenir en décembre 2009 le calendrier des CLE par aéroport.

Si l'aéroport de Nantes – Atlantique a tenu deux réunions de CLE en 2009, les CLE des plateformes de Bordeaux – Mérignac, Marseille – Provence, Nice – Côte d'Azur, Paris – Orly et Strasbourg – Entzheim ne se sont réunies qu'une seule fois.

L'Autorité regrette que les CLE de Bâle – Mulhouse, Lyon – Saint-Exupéry, Paris – CDG et Toulouse – Blagnac n'aient pas eu lieu en 2009. Elles sont néanmoins programmées en janvier 2010.

L'Autorité estime que la diversité des sujets traités et les actions à mettre en œuvre, en termes soit de clarification soit de suivi de certaines procédures, justifieraient la tenue d'au moins une réunion semestrielle de ces CLE.

Des représentants des collectivités territoriales ou des associations ont désiré être informés sur les sujets abordés par « leur CLE ». L'Autorité rappelle que, s'agissant de professionnels analysant leurs pratiques, il est exclu que leurs échanges soient détaillés. Néanmoins, comme l'ACNUSA l'avait déjà proposé en 2008, il serait souhaitable qu'un cadre du service local de la navigation aérienne puisse présenter lors des CCE les actions engagées à la suite de ces réunions.

## Groupes auxiliaires 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 APU), 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.

En 2009, un texte relatif aux groupes auxiliaires de puissance aurait dû être présenté à l'Autorité. Or, cela n'a pas été le cas. Elle réitère donc sa recommandation.

Par ailleurs, l'Autorité note que, dans le nouvel arrêté de restriction de la plateforme de Nice – Côte d'Azur, une limitation de l'utilisation de cet équipement est déjà prévue.



### Recommandation 2009

L'Autorité demande au directeur du transport aérien de lui communiquer pour avis, dès que possible au cours de l'année 2010, un projet de texte réglementaire pour encadrer l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance.



# Réparer et prévenir

## Aide à l'insonorisation

En matière d'aide à l'insonorisation, l'année 2009 est une année plutôt positive. En effet, le décret<sup>2</sup> portant à 95 % (contre 80 % auparavant) l'aide à l'insonorisation pour les opérations groupées annoncé en décembre 2007 est enfin paru. Il prévoit que « *Les demandes d'aides groupées peuvent être présentées par un syndicat de copropriétaires, par un organisme d'habitation à loyer modéré, ou par au moins cinq personnes physiques résidant dans la même commune dès lors que leur demande porte au minimum sur cinq maisons individuelles.* » Par ailleurs, la généralisation sur les plateformes de l'assistance à maîtrise d'ouvrage facilite les démarches et participe à la réduction des délais et des coûts.

Toutefois, des progrès restent encore à réaliser. L'Autorité est persuadée que seule l'insonorisation est à court et à moyen terme le meilleur moyen d'améliorer la qualité de vie des riverains. Aussi l'Autorité maintient-elle ses demandes : la prise en charge à 100 % du diagnostic et des travaux dans le cadre d'opérations groupées et la suppression de l'avance de la dépense. Elle rappelle par ailleurs que ce dispositif est financé par une taxe affectée, la TNSA<sup>3</sup>, versée par les compagnies et n'affectant donc pas le budget de l'État.

La DGAC a fait réaliser en 2009 une enquête sur le recours au dispositif d'aide financière à l'insonorisation des riverains d'aéroports. Le comité de pilotage de cette enquête associait l'ACNUSA, l'Union des aéroports français (UAF) et Aéroports de Paris (ADP). Il ressort de cette enquête que les principaux obstacles tiennent au manque d'information sur le dispositif et aux délais trop longs entre l'envoi du diagnostic et la réalisation des travaux. L'attente la plus forte est celle d'une information personnalisée. L'enquête permet également de vérifier que, pour les personnes gênées par le bruit des avions mais n'ayant pas réalisé de travaux d'insonorisation, l'aspect financier est le principal frein. L'avance du coût des travaux et le paiement des 5 ou 20 % restant à la charge du propriétaire peuvent décourager les riverains d'entamer les démarches. L'enquête a en revanche confirmé que la très grande majorité des personnes interrogées (96 %) sont satisfaites des travaux d'insonorisation ainsi que du confort acoustique (91 %). Elles considèrent également que les travaux effectués ont donné de la valeur au logement (83 %).

<sup>2</sup> Décret du 9 juin 2009 relatif aux demandes groupées d'aide financière à l'insonorisation mentionnées à l'article R. 571-87-1 du code de l'environnement.

<sup>3</sup> Taxe sur les nuisances sonores aériennes.



### Recommandation 2009

L'Autorité demande que les riverains remplissant 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 %.

L'Autorité demande que soient mises en œuvre d'autres modalités d'actions telles que le rachat d'habitation, le versement de compensation aux riverains ou leur relogement.

**L'Autorité insiste de nouveau sur la nécessité d'une action volontariste et planifiée dans ce domaine. Une communication ciblée pourrait accélérer le processus, comme par exemple une information directe aux adresses des logements inclus dans le PGS et n'ayant pas bénéficié de l'aide. L'Autorité maintient et renouvelle sa recommandation de 2007.**

À ce jour, en zone 3 du PGS, le plafond est de 2 896 euros par pièce habitable (chambre, salon, bureau...) pour un pavillon et de 1 540 euros pour du collectif. Dans les deux cas, pavillon ou logement collectif, le plafond est de 1 067 euros pour la cuisine.

Ce plafond semble suffisant lorsqu'il s'agit de réaliser des travaux dans une habitation standard. Toutefois, dans le cadre d'une isolation plus complexe (ex. : toiture), l'Autorité s'interroge sur l'opportunité d'attribuer une enveloppe supplémentaire en fonction de la nature des travaux. En outre, de nombreux interlocuteurs ont fait observer à l'Autorité que à prestations identiques, le coût d'une isolation phonique dans une zone PGS était d'environ 20 % plus cher que sur le reste du territoire.



Selon l'enquête précédemment évoquée, il resterait entre 30 000 et 50 000 logements à insonoriser en France. Compte tenu des montants disponibles via la TNSA et au vu du nombre de logements restant à insonoriser, ce chantier pourrait être terminé dans les cinq ans à venir.

Dans le cadre des rencontres annuelles organisées entre l'Autorité et les membres des CCE, des associations de riverains ont fait part du manque d'informations communiquées sur les montants perçus au titre de la TNSA. Plus de lisibilité est souhaitée sur les rentrées par tranche horaire. Aussi, **l'ACNUSA demande qu'une fois par an l'ensemble des données financières relatives à la perception de la TNSA soient présentées en CCE par la DGAC.**

TNSA 2009	JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOÛT	SEPT.	OCT.	NOV.	DÉC.	
Paris – CDG	2 319 007	1 975 533	2 423 452	2 170 298	2 382 430	2 243 275	2 295 144	2 261 284	2 242 277	2 100 325	1 972 101		24 385 126
Paris – ORLY	1 307 987	1 774 887	1 397 493	1 776 097	2 165 857	1 792 010	1 625 572	2 000 809	1 732 809	1 775 704	1 343 250		18 692 475
<b>ss-total ADP</b>	<b>3 626 994</b>	<b>3 750 420</b>	<b>3 820 945</b>	<b>3 946 395</b>	<b>4 548 287</b>	<b>4 035 285</b>	<b>3 920 716</b>	<b>4 262 093</b>	<b>3 975 086</b>	<b>3 876 029</b>	<b>3 315 351</b>		<b>43 077 601</b>
Toulouse	340 967	380 258	475 623	370 655	425 998	356 529	408 062	326 299	426 172	399 318	357 830		4 267 711
Bordeaux	37 464	46 647	51 416	42 212	48 020	77 051	61 752	130 147	47 590	35 673	40 942		618 914
Lyon	123 664	122 448	173 514	149 994	172 625	151 973	162 840	153 873	146 246	94 390	134 258		1 585 825
Marseille	91 917	96 619	147 179	121 875	144 726	181 926	155 415	205 898	131 532	151 373	113 372		1 541 832
Nantes	100 470	110 879	133 404	166 111	147 905	176 483	155 629	310 840	197 520	139 690	108 932		1 747 863
Nice	77 340	93 020	106 295	91 964	119 128	104 090	135 688	282 996	113 583	98 900	88 660		1 311 664
Strasbourg	1 515	1 581	1 901	1 775	1 616	1 720	1 559	1 509	1 667	1 682	1 170		17 695
<b>Total</b>	<b>4 400 331</b>	<b>4 601 872</b>	<b>4 910 276</b>	<b>4 890 981</b>	<b>5 608 305</b>	<b>5 085 057</b>	<b>5 001 661</b>	<b>5 673 655</b>	<b>5 039 396</b>	<b>4 797 055</b>	<b>4 160 515</b>		<b>54 169 104</b>
<b>Cumulé</b>	<b>4 400 331</b>	<b>9 002 203</b>	<b>13 912 479</b>	<b>18 803 460</b>	<b>24 411 765</b>	<b>29 496 822</b>	<b>34 498 483</b>	<b>40 172 138</b>	<b>45 211 534</b>	<b>50 008 589</b>	<b>54 169 104</b>		

Par ailleurs, depuis 2007, l'Autorité insiste sur la nécessité de traiter de front l'isolation acoustique et thermique pour des raisons d'économie et d'efficacité.

Le COMOP bruit, issu du Grenelle de l'environnement, concluait que le critère d'affectation des aides devrait être : « Pas d'amélioration acoustique sans réhabilitation énergétique. » Les avantages fiscaux (crédit d'impôt, prêt à taux zéro) et l'aide à l'insonorisation pourraient être combinés afin de favoriser le couplage des travaux d'isolation acoustique et thermique. Une expérimentation est actuellement en cours sur la plateforme de Lyon – Saint-Exupéry (cf. page 52).

Enfin, d'autres modes de réparation du préjudice causé par les nuisances sonores sont possibles et pratiqués dans d'autres pays, tels que le rachat d'habitations, le versement de compensations aux riverains ou leur relogement.



RÉPARER ET PRÉVENIR suite

## Autres modes de réparation

### LE RACHAT DES LOCAUX

L'acquisition de locaux affectés en tout ou partie aux logements autres que les hôtels sur les fonds de la TNSA est prévue par le troisième alinéa de l'article R. 571-85 du code de l'environnement. Sont concernés les locaux situés en tout ou partie en zone I du plan de gêne sonore, existant à la date de publication de ce plan et ne pouvant pas être techniquement insonorisés. Les conditions d'application de ce texte nécessitent la définition de critères dans des arrêtés par plateforme. Or, ces arrêtés ne sont jamais parus.

Les informations recueillies par l'Autorité montrent que cette mesure permettrait de régler des dossiers a priori peu nombreux mais emblématiques.

Dans son rapport 2008, l'Autorité recommandait que sur chaque plateforme la commission consultative de l'environnement établisse le relevé des locaux concernés, étudie et définisse ces critères. Sur cette base, le ministre pouvait prendre les arrêtés indispensables.

Aucune CCE n'a encore inscrit à l'ordre du jour ce dossier. La DGAC a, quant à elle, indiqué vouloir mettre ce sujet à son programme de travail 2010.

L'Autorité espère donc qu'en 2010 les premiers arrêtés seront pris.

### INDEMNISATION DES RIVERAINS PROPRIÉTAIRES : L'EXEMPLE SUISSE

Depuis 2001, il existe un système d'indemnisation destiné aux riverains propriétaires. L'estimation du bien repose sur un modèle de calcul de la banque cantonale de Zurich qui a pour objet d'évaluer sa dépréciation qui ne peut être supérieure à environ 20 % de la valeur du bien.

Un potentiel de 19 000 maisons pouvant prétendre à ce dispositif a été recensé. À ce jour 18 cas ont été jugés et pour 3 d'entre eux, les habitants ont reçu de la part de l'exploitant de la plateforme entre 50 000 et 200 000 francs suisses.

C'est une compensation de la valeur foncière. Elle repose sur 3 conditions cumulatives :

- la spécialité (ce qui correspond aux valeurs limites d'immissions, page 116) ;
- la gravité (diminution significative de la valeur d'un immeuble) ;
- l'imprévisibilité.

Sur ce dernier point, l'année d'achat du bien doit être inférieure à 1961, date déterminée par le tribunal fédéral et correspondant à l'introduction des premiers avions à réaction.

## Norme d'isolement de la zone D du PEB à 32 dB(A)

Depuis 2003, l'Autorité demande que :

- la norme d'isolement acoustique de la zone D du plan d'exposition au bruit (PEB) soit fixée à 32 dB(A) ;
- les 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 »<sup>4</sup>.

Malgré de nombreuses relances, la proposition de l'ACNUSA de remplacer le tableau n° 1 de l'annexe à la circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports par le tableau n° 2 n'a jamais abouti.

<sup>4</sup> Le changement proposé entre « bruit rose » et « bruit route » permet un gain d'isolation acoustique de l'ordre de 3 dB(A).

Tableau n° 1  
Valeurs en vigueur  
en **bruit rose**

	Zone de bruits			Extérieur immédiat de la zone C
	A	B	C	
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soins	47 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)

Tableau n° 2  
Valeurs recommandées  
en **bruit route**

	Zone de bruits			
	A	B	C	D
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soins	47 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)

L'Autorité a donc profité de l'occasion offerte par la révision de l'arrêté du 30 mai 1996 relatif « aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit » menée par la commission technique du Conseil national du bruit (CNB) pour faire connaître son souhait d'ajouter à cet arrêté les transports aériens, tout en précisant que l'ACNUSA avait émis le vœu que l'indice soit modifié et qu'une réflexion d'ensemble soit conduite afin d'intégrer toutes les incidences de la création de la zone D du PEB.

Plusieurs réunions de la commission technique du CNB se sont tenues sur ce sujet depuis 2006. Bien que la direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages (DHUP) n'y soit a priori pas favorable, le principe de l'extension de titre de l'arrêté pour être désormais relatif « aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit des transports terrestres et aériens » a finalement été retenu.

Il a donc été proposé de créer un article 8 (en attente d'un accord officiel de la DGAC) ainsi rédigé :

« Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit des aéroports, au sens de l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme, l'isolement acoustique standardisé pondéré  $D_{nT,A,tr}$  minimum des locaux vis-à-vis de l'espace extérieur est le suivant en :

zone A : 45 dB  
zone B : 40 dB  
zone C : 35 dB  
zone D : 32 dB.»

Les travaux de la commission technique du CNB chargée de réviser l'arrêté du 30 mai 1996 doivent s'achever lors de sa dernière réunion de travail sur le sujet programmée le 23 février 2010.

## RÉPARER ET PRÉVENIR suite

## Number Above (NA)

L'utilisation de l'indicateur NA (nombre d'événements au-dessus d'un certain niveau de bruit) est recommandée par l'ACNUSA depuis 2005. Cet indicateur possède l'avantage d'identifier les nuisances en associant simultanément bruit et survols.

L'Autorité regrette de n'avoir pu achever le travail engagé en 2007 sur la commune d'Ozoir-la-Ferrière. À la suite des mesures de bruit effectuées en novembre 2007, il restait à définir la partie de territoire de la commune touchée par des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB(A). Malheureusement, la nouvelle équipe municipale n'a jamais transmis à l'ACNUSA les données cadastrales demandées. L'estimation du coût de l'isolation acoustique des habitations concernées n'a par conséquent pas pu être réalisée.

Par ailleurs, à la demande de Madame le maire de Sucy-en-Brie et du président de l'association de riverains OYE 349, une campagne de mesurage sur cette commune a été confiée par l'Autorité à un bureau d'études.

Du 3 au 17 décembre 2008, trois points de mesures ont été placés en dehors du territoire inclus dans le plan de gêne sonore.

Les enregistrements ont été réalisés en continu suivant la méthode des « LAeq courts ». Cette méthode consiste à mesurer et stocker en continu, sur un support numérique, des échantillons de 1 seconde notés LAeq (1s), pendant un intervalle suffisamment long (une semaine analysée dans le cadre de cette étude) pour être représentatif de la situation.

Les tableaux ci-dessous présentent les principaux résultats de l'analyse des trois sites de mesure. Ils indiquent le nombre d'événements correspondant à des survols d'aéronefs dépassant 62 et 65 dB(A), ainsi que le pourcentage de dépassements par rapport à la totalité des événements codés.

### Événements dont le LAeq (1s) Max est supérieur ou égal à 62 dB(A)

		Survols					
		P1		P2		P3	
Jour	Date	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Samedi après-midi	6.12.2008	47	33	136	94	138	95
Dimanche	7.12.2008	30	11	70	25	151	55
Lundi	8.12.2008	5	2	41	13	60	19
Mardi	9.12.2008	43	13	283	91	272	90
Mercredi	10.12.2008	98	29	283	93	288	93
Jeudi	11.12.2008	61	17	324	94	317	91
Vendredi	12.12.2008	23	7	302	92	287	86
Samedi	13.12.2008	122	45	221	92	225	90
Total période		429	18	1 660	73	1 738	76
Moyenne		57	18	221	73	232	76



Événements dont le LAeq (1s) Max est supérieur ou égal à 65 dB(A)

Jour	Date	Survol					
		P1		P2		P3	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Samedi après-midi	6.12.2008	11	8	121	84	130	90
Dimanche	7.12.2008	11	4	23	8	49	18
Lundi	8.12.2008	3	1	21	7	31	10
Mardi	9.12.2008	8	3	234	75	215	71
Mercredi	10.12.2008	26	8	260	86	252	81
Jeudi	11.12.2008	8	2	255	74	218	63
Vendredi	12.12.2008	3	1	227	69	176	53
Samedi	13.12.2008	35	13	152	63	148	59
<b>Total période</b>		<b>105</b>	<b>4</b>	<b>1 293</b>	<b>57</b>	<b>1 219</b>	<b>54</b>
<b>Moyenne</b>		<b>14</b>	<b>4</b>	<b>172</b>	<b>57</b>	<b>163</b>	<b>54</b>

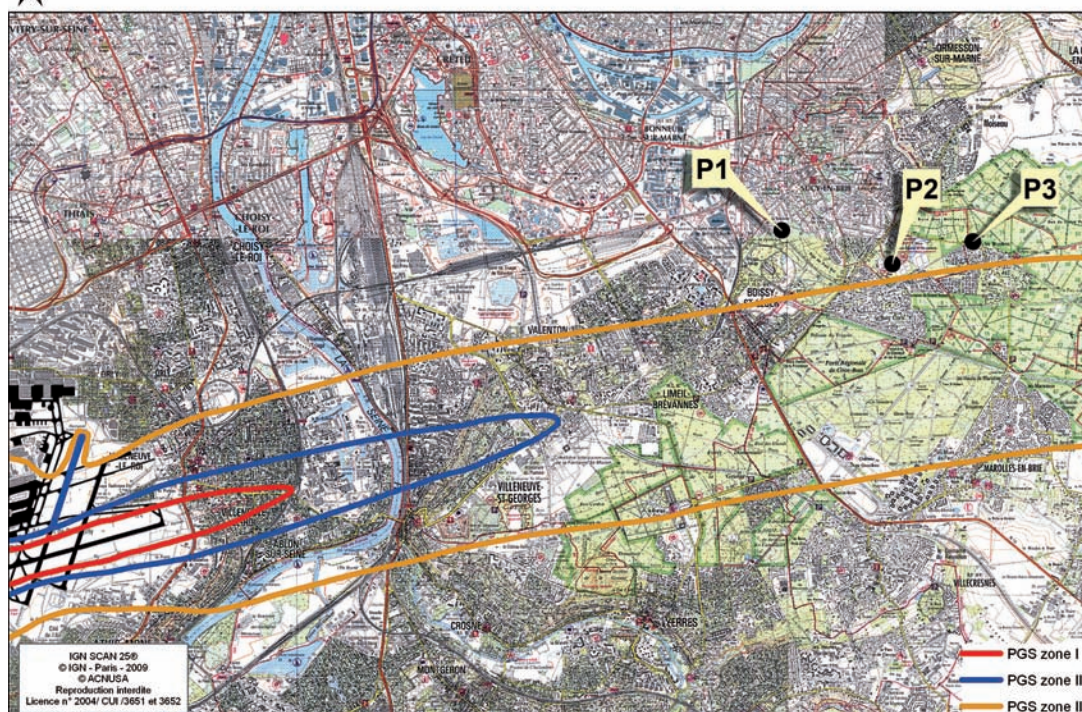
En moyenne, 172 et 163 avions par jour survolent respectivement les emplacements P2 et P3 avec un niveau de bruit instantané supérieur à 65 dB(A).

De même, 221 et 232 avions par jour survolent respectivement les emplacements P2 et P3 avec un niveau de bruit instantané supérieur à 62 dB(A).

En revanche, seuls 14 et 57 avions par jour survolent l'emplacement P1 avec des niveaux de bruit instantanés respectivement supérieurs à 65 dB(A) et 62 dB(A).



Emplacement des points de mesure P1, P2 et P3 à l'extérieur du PGS de Paris – Orly



## RÉPARER ET PRÉVENIR suite

Si la recommandation suivante de 2005 de l'Autorité était adoptée :

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

Les parties de la commune de Sucy-en-Brie situées autour des emplacements P2 et P3, très proches de la limite latérale du PGS, pourraient bénéficier de l'aide à l'insonorisation alors que la partie de commune située autour de l'emplacement P1, plus éloignée de cette limite, n'en bénéficierait pas. À condition bien entendu que les zones en question soient soumises aux règles de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme.

**Les mesures réalisées montrent toute la pertinence de la recommandation de l'Autorité. Celle-ci demande de nouveau que l'État prenne enfin en compte cet indicateur dans la réglementation.**

L'ACNUSA se félicite par ailleurs que le groupe de travail sur les indicateurs de bruit et de trafic mis en place au sein de la commission environnement et qualité de vie du pôle d'Orly appuie cette recommandation de l'Autorité.

Enfin, elle note avec satisfaction que l'étude SURVOL (cf. page 20) prévoit le suivi de l'indicateur NA sur les zones étudiées.

# Connaître, communiquer et partager

## Densité de survols

Les études de densité de survols sur les aéroports de Nantes – Atlantique et Marseille – Provence, réalisées à la demande de l'Autorité par les services de la direction de la navigation aérienne (mission environnement / analyse, méthodes, outils), lui ont été présentées en octobre 2009. Elles complétaient l'étude intitulée « Utilisation des images radar pour l'élaboration des PEB / cas du PEB de Nantes – Atlantique ». Comme demandé par l'Acnusa, cette étude est disponible sur le site Internet du STAC ([www.stac.aviation-civile.gouv.fr](http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr)).

L'utilisation de la méthode des densités de survols permet de représenter sur un support géographique une moyenne journalière des survols et d'obtenir une représentation cartographique beaucoup plus lisible qu'une carte obtenue par superposition de « chevelus ».

Seuls les vols commerciaux et certains vols d'affaires sont pris en compte ; l'aviation de plaisance est exclue (absence de transpondeurs). La méthode intègre les aéronefs jusqu'au niveau de vol 65, soit 2 000 mètres environ.

La technique utilisée consiste à créer un maillage autour de la plateforme et à compter le nombre d'avions dans chaque maille.

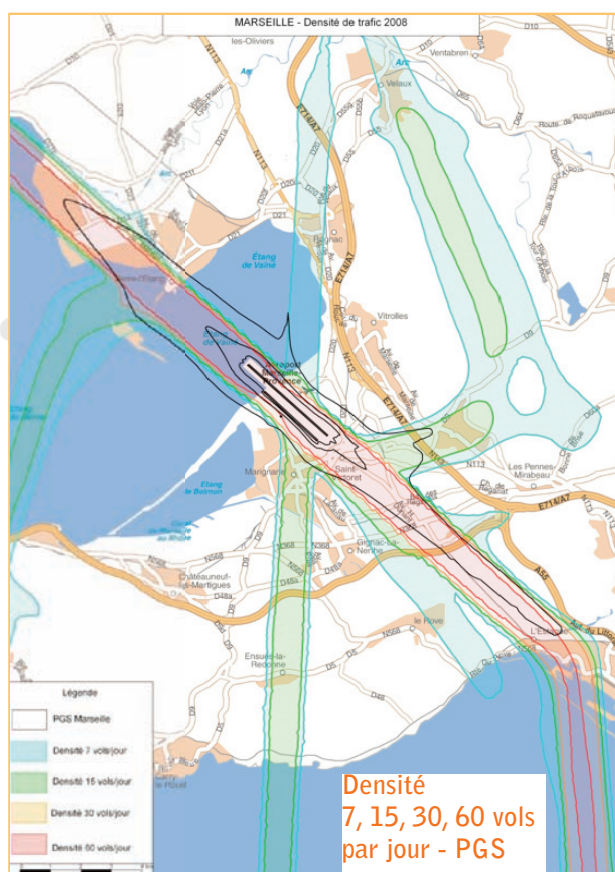
Les cartes réalisées pour les aéroports de Nantes – Atlantique et Marseille – Provence se présentent sous la forme de zones concentriques (de façon similaire aux PEB ou PGS).

SOURCE DGAC

Les limites retenues sont 7, 15 ou 30 survols / jour ; une classe supplémentaire de 60 survols / jour a été nécessaire pour l'aéroport de Marseille – Provence, compte tenu du trafic de la plateforme. Le choix de la valeur de 30 survols correspond au flux moyen journalier indiqué dans le décret n° 2004-558 du 15 juin 2004 pour qu'une procédure d'enquête publique soit initiée lors d'un projet de modification de circulation aérienne.

Au vu des résultats présentés, l'ACNUSA considère que l'utilisation de cette méthode en remplacement de celle actuellement utilisée pour l'élaboration des PGS ne paraît pas envisageable car elle aboutirait à exclure certaines zones situées de part et d'autre des trajectoires, actuellement incluses dans le plan. Elle pourrait, en revanche, être avantageusement utilisée pour définir des zones impactées par un certain nombre d'aéronefs, en prenant mieux en compte la dispersion des survols ou l'impact sous trace.

**Aussi l'Autorité demande-t-elle à la mission environnement (analyse, méthodes, outils) de la direction des services de la navigation aérienne de poursuivre ses réflexions sur la façon dont pourrait être mieux prise en compte la dispersion par cette méthode et d'envisager son intégration dans le logiciel INM.**



## Homologation monitoring / maintenance

Voir le chapitre « Plateformes » page 45.

## Concertation

L'Autorité renouvelle sa recommandation de 2007 qui lui permettrait de demander au préfet la convocation de la CCE si celle-ci n'a pas été réunie depuis plus d'un an.

Par ailleurs, en Île-de-France, au moins deux réunions par an semblent nécessaires pour favoriser la concertation et la diffusion régulière d'informations. Aussi l'Autorité s'était-elle interrogée en 2008 sur la nécessité de faire présider les CCE par le préfet de région qui, en raison de ses lourdes responsabilités, est peu disponible. Il semblerait qu'elle ait été entendue et qu'à l'avenir ce soit le préfet du département en charge de la plateforme de Paris – Orly ou de Paris – Charles-de-Gaulle qui réunisse la CCE.



### Recommandation 2009

L'ACNUSA demande 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, à celle de son comité permanent ou à la demande de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.**

# Amendes administratives

La suite donnée à la recommandation sur le recouvrement des amendes administratives est en page 82.

# PLATEFORMES

Bâle – Mulhouse	47
Bordeaux – Mérignac	49
Lyon – Saint-Exupéry	52
Marseille – Provence	53
Nantes – Atlantique	56
Nice – Côte d’Azur	57
Paris – Charles-de-Gaulle	58
Paris – Orly	62
Strasbourg – Entzheim	66
Toulouse – Blagnac	68
Autres plateformes	71



Sur les dix principales plateformes françaises, l'ACNUSA a des pouvoirs spécifiques qui vont bien au-delà de la possibilité d'émettre des recommandations. Elle doit définir les prescriptions techniques applicables aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires, les prescriptions concernant le nombre et l'emplacement des stations de mesure de bruit pour chacun des aéroports concernés et les prescriptions d'exploitation du réseau de stations. Elle doit s'assurer du respect de ces prescriptions par l'exploitant de l'aéroport et, en cas de manquement, elle peut le mettre en demeure de les respecter dans un temps défini. Si, à l'expiration de ce délai, l'exploitant ne s'est pas conformé à la mise en demeure, l'Autorité peut faire procéder elle-même aux travaux et réalisations nécessaires. Ces travaux sont effectués aux frais et sous la responsabilité de l'exploitant.

Ainsi, après avoir défini dès sa création les prescriptions techniques des systèmes de mesures de bruit, l'Autorité s'est attachée à vérifier le fonctionnement des moyens d'exploitation, de conservation et de mise à disposition du public des informations recueillies. Depuis 2006, elle a procédé activement à la vérification sur site des documents et des conditions d'exploitation sur les dix plateformes.

Si les conclusions ont été plutôt positives sur la qualité des données fournies sur les différentes plateformes, ce travail a néanmoins fait apparaître la nécessité de vérifications et de contrôles réguliers. L'ACNUSA a donc recommandé dans son rapport 2008 que l'Union des aéroports français (UAF) lui remette au cours du premier semestre 2009 un projet de liste des exigences de contrôle et une méthode de conduite des audits techniques des réseaux de mesure du bruit développés sur les dix principaux aéroports.

Certes, l'UAF a confirmé vouloir mettre à disposition des données fiables et procéder aux vérifications nécessaires au maintien de l'homologation des systèmes. Cependant, l'Autorité regrette que l'année 2009 n'ait vu aucune avancée sur le sujet.

L'Autorité considère que le questionnaire établi par ses soins pour mener ses visites au niveau local est le référentiel de base à mettre en place sur chaque plateforme.

**Si, à la fin du premier semestre 2010, l'Autorité ne constate aucune avancée sur ce dossier, elle fera procéder à partir du second semestre, comme la loi l'y autorise, à des audits aux frais de l'exploitant sur les aéroports concernés.**

Sur la question de l'harmonisation de l'information délivrée aux riverains en matière de bruit, l'année 2009 a été une année de clarification et de meilleure compréhension par les aéroports des demandes de l'ACNUSA.

En effet, l'Autorité est chargée par la loi « d'établir un programme de diffusion auprès du public des informations sur le bruit dû au transport aérien et à l'activité aéroportuaire et en particulier des enregistrements qui proviennent des réseaux de mesure de bruit ».

L'Autorité a fait paraître dans son rapport 2005 la liste des éléments que chaque plateforme doit pouvoir mettre à la disposition des riverains s'ils le demandent.

Le bilan réalisé en mars 2009 par l'UAF a montré que à l'exception des aéroports de Paris, Toulouse et Bâle – Mulhouse, les autres plateformes n'ont pas mis en place des systèmes de mesure de bruit capables de fournir l'ensemble de ces éléments. Cela nécessite de leur part soit une évolution de leur matériel, soit une modification de leur logiciel. Les exploitants concernés s'y étaient engagés avant la fin de l'année 2009. Or, cet engagement n'a pas été tenu malgré de nombreux rappels. **L'Autorité fait part de sa profonde insatisfaction et regrette qu'aucune assurance ne lui ait été donnée pour l'année 2010.**

Dans le domaine de la concertation, l'ACNUSA a organisé en 2009, comme elle le fait chaque année depuis sa création, une réunion sur les différentes plateformes avec les membres des CCE. En général, lors de ces rencontres, les associations ont souhaité un rôle plus actif de l'ACNUSA et une présence plus forte sur le terrain.

Dans ce chapitre, sont présentés la synthèse de ces échanges et un point sur la situation des plateformes. Les chiffres de l'aide à l'insonorisation sont à consulter page 109.

# Bâle – Mulhouse

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE s'est tenue le 7 décembre 2009.

### SITUATION ÉCONOMIQUE

En 2009, EuroAirport s'attend à une baisse de 10 % du nombre de passagers et de 25 % du fret ainsi que du nombre de mouvements. La reprise envisagée en 2010 devrait permettre le maintien à 80 000 mouvements annuels. Les emplois sur la zone aéroportuaire ont connu un pic de 7 113 emplois en 2002 suivi d'une chute en 2004 à 4 836 emplois. Depuis, ce chiffre augmente de façon régulière. En 2009, le nombre de 6 500 emplois devrait être atteint. Une stabilisation est prévue en 2010.

L'étude lancée en 2008 sur l'impact socio-économique de l'aéroport sur les trois territoires concernés (France, Suisse et Allemagne) indique que l'aéroport a généré un total de 27 060 emplois directs, indirects et induits, 4 milliards d'euros de chiffre d'affaires et 1,3 milliard d'euros de valeur ajoutée. Les emplois sont répartis pour 86 % dans des entreprises en Suisse et pour 14 % en France. En revanche, l'impact sur l'emploi en France est le plus important puisque 63 % des emplois sont tenus par des personnes de nationalité française.

### ILS 33

Dans le cadre de l'accord franco-suisse, le taux maximal d'utilisation de la procédure ILS 33 est fixé à 8 % du nombre total des atterrissages. Au 7 décembre 2009, le taux d'utilisation est de 7,7 %, alors qu'il était de 8,9 % en 2008 (compte tenu des conditions météorologiques particulières). Sur la période du 1<sup>er</sup> janvier 2008 au 31 octobre 2009, on relève 3 pics (autour de 14 %) de l'utilisation de la procédure de 15 heures à 16 heures, de 17 heures à 18 heures et de 20 heures à 21 heures. Les participants à la réunion ont, quant à eux, exprimé leur fort attachement au respect du taux de 8 % d'utilisation de l'ILS 33.

### MESURES DE BRUIT

Les résultats des mesures de bruit en dB(A) des stations ont été communiqués en LAeq total, LAeq avion et en Lden, depuis 2008<sup>1</sup>, ainsi que le nombre d'événements supérieurs à 85 dB(A).

<sup>1</sup> Indicateurs demandés par l'Autorité depuis 2005.

### VOLS DE NUIT

Les vols reportés après 22 heures et ceux de la tranche horaire 6 heures - 7 heures ont fait l'objet de critiques et une limitation des vols de nuit a été demandée. Sur ce point, le représentant de l'aéroport a précisé que le couvre-feu était largement respecté. Il a également indiqué que les vols fret entre 23 heures et minuit décollaient vers le nord et génèrent peu de bruit pour les riverains. Un bilan de ces vols décollant vers le nord et vers le sud sera cependant réalisé.

BÂLE — MULHOUSE suite

## QUALITÉ DE L'AIR

Une présentation détaillée des actions menées par l'aéroport dans le domaine de la qualité de l'air a été faite à la demande des participants à la réunion. Un nouvel état autour de la plateforme a été lancé (le dernier état datait de 2005) et un premier bilan carbone va être réalisé.

## AIDE À L'INSONORISATION

La CCAR a rendu 23 avis favorables et 1 avis défavorable (hors PGS).

De juillet 2004 à juillet 2009, plus de 2 millions d'euros ont été dépensés pour financer les travaux de 166 dossiers sur un potentiel de 700. Le bilan financier est toujours déficitaire et l'aéroport continue à préfinancer ce déficit.

Selon les riverains, l'insonorisation de leurs logements n'est pas une réponse suffisante aux nuisances sonores subies, particulièrement l'été (fenêtres ouvertes la nuit, etc.) Aussi l'ACNUSA a-t-elle été sollicitée pour faire progresser les mesures réduisant le bruit à la source.

## RÉCLAMATIONS

Le nombre de réclamations a continué à progresser et s'élève à plus de 30 000 pour environ 500 plaignants à la fin de 2009 ; 75 % de celles-ci proviennent de 20 personnes. L'origine des réclamations a fortement évolué ces dernières années. En 2009, les réclamations sont à 64 % suisses alors qu'en 2008 elles étaient à 43 % françaises et à 46 % suisses. En 2006-2007, plus de 80 % d'entre elles émanait du territoire français. Sur les quatre dernières années, les réclamations allemandes sont en baisse régulière et ne représentent plus que 7 % du total des plaintes en 2009.

Ont été également abordés d'autres sujets tels que le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) 2009-2014, la publication du cadastre du bruit de l'aéroport de Bâle – Mulhouse établi par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) (cf. page 116), les nuisances générées par l'aviation de loisir, la demande d'étude d'une nouvelle trajectoire est-ouest et le système de suivi de trajectoire utilisé par les plateformes allemandes.



# Bordeaux – Mérignac

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE de Bordeaux – Mérignac s'est tenue le 7 septembre 2009.

### CONCERTATION

La CCE a été réunie deux fois en 2009 : en avril et décembre. La commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) s'est tenue en janvier et juillet 2009. Le bulletin trimestriel a été réactualisé en janvier 2009 et un nouveau site Web mis en ligne en juin.

### PISTE 05

Les échanges au cours de cette réunion ont montré que les décollages en 05 constituent aujourd'hui un des problèmes majeurs dans le dialogue entre l'aéroport, la DGAC et les associations de riverains. Le choix de la piste en service étant théoriquement lié au vent, la DSAC/SO a réalisé une étude précise du vent arrière sur la plateforme et de la corrélation vent/utilisation dont les résultats ont été communiqués aux représentants associatifs. Ces résultats ne permettent pas d'expliquer les évolutions de l'utilisation de la piste 05. Néanmoins, il semblerait que l'utilisation de cette piste soit en grande partie liée aux demandes de trajectoires directes des pilotes et acceptées par les contrôleurs. La DSAC a d'ailleurs confirmé travailler sur la sensibilisation des contrôleurs aux conséquences environnementales de leurs décisions. Le SNA/SO a indiqué que le sujet de la piste 05 était un des thèmes récurrents des commissions locales d'analyse des incidents environnementaux (CLE). Le SNA a par ailleurs rejeté, pour des raisons techniques, la suggestion des associations de répartir les décollages en utilisant de façon plus intensive la piste 29. Les associations craignent une augmentation de l'utilisation de la piste 05 liée à l'augmentation de trafic tel qu'envisagée dans les hypothèses de construction du PEB. Aussi ont-elles souhaité des compléments d'analyse.

En vue de limiter ces mouvements, l'ACNUSA a demandé aux services locaux de la DGAC de définir un nombre maximal de décollages en piste 05 en concertation avec la CCE. L'ACNUSA considère que l'utilisation de la piste 23 n'a pas été totalement optimisée. Elle recommande par ailleurs que soit mentionnée dans l'AIP que la piste 23 soit la piste préférentielle jusqu'à 5Kt de composante de vent arrière et une composante de vent traversier à définir. Bien que mis à l'ordre du jour de la CCE du 9 décembre 2009, ce dossier n'a pas encore avancé. L'Autorité suivra avec attention l'évolution de ce dossier et en fera un des thèmes majeurs lors de sa prochaine réunion CCE/ACNUSA.

### DESCENTE CONTINUE (CDA)

Le SNA/SO a précisé que le gain acoustique obtenu lors de la réalisation des CDA qui ont lieu avant la prise de l'ILS ne profite pas aux populations puisqu'on survole des forêts ; en revanche, le gain en CO<sub>2</sub> est tout à fait notable.



### AIDE À L'INSONORISATION

L'aéroport, en lien avec la mairie de Mérignac, a réalisé en mars 2009 une importante opération de communication sur les aides à l'insonorisation. Des courriers ont été adressés à plus de 200 propriétaires sur les 390 logements concernés. Au 31 juillet 2009, les demandes éligibles concernaient 183 logements individuels HLM et 18 particuliers.

En 2008, l'Autorité avait suggéré à l'aéroport d'élaborer une cartographie des logements situés dans le PGS pour estimer le potentiel de logements restant à insonoriser en zones II et III du PGS. L'étude a porté sur les communes de Eysines, Le Haillan, Mérignac, Saint-Jean-d'Illac.

### RÉCLAMATIONS

Les réclamations enregistrées (97 de janvier à juillet 2009) portent sur :

- l'utilisation prolongée de la piste secondaire en mars, avril et mai 2009 à la suite des travaux de réfection des voies de circulation menant à la piste principale (32 % des plaintes) ;
- l'utilisation de la piste 05 au décollage (38 % des plaintes en provenance de la commune du Haillan) et à l'atterrissage (15 % des plaintes en provenance de la commune de Saint-Jean-d'Illac).

Enfin, au cours de cette réunion, la suppression de la zone C du PEB de Paris – Orly et la question de l'urbanisation en zone C ont été évoquées.

## Avis de l'Autorité sur la modification de procédures de départs de la piste 29 vers le nord

L'Autorité s'est prononcée lors de sa réunion plénière du 9 juillet 2009 sur la modification de procédures de départs de la piste 29 vers le nord en direction de Cognac et Royan. Ce projet vise à améliorer le tracé des trajectoires et à réduire la dispersion des flux en utilisant la navigation de surface (RNAV). Ce projet avait été approuvé par la CCE à l'unanimité le 1<sup>er</sup> avril 2009. L'Autorité a donné un avis favorable mais a demandé que avant la mise en service opérationnelle, ces modifications soient « portées à connaissance » des riverains et des personnes qui seront nouvellement ou différemment survolés jusqu'à 3 000 mètres et qui ne sont pas représentés à la CCE. Elle a par ailleurs demandé qu'un pôle d'information soit mis en place dès la mise en route de ces procédures (Numéro Vert, presse...) et que après 12 mois de mise en service de cette procédure, un compte rendu en termes de respect des trajectoires, du nombre de personnes survolées et des niveaux de bruit lui soit communiqué ainsi qu'à la CCE. Un groupe de travail réunissant le gestionnaire, le SNA/SO et la DSAC/SO a été mis en place pour répondre à ces demandes et a tenu sa première réunion le 20 août 2009 dans la perspective de publier cette nouvelle procédure en février 2010. Le point sur la mise en œuvre des recommandations de l'Autorité a été inscrit à l'ordre du jour de la CCE du 9 décembre 2009. Le porté à connaissance prévu en janvier 2010 a eu lieu.

## Arrêté de restriction

L'arrêté portant application de procédures de moindre bruit sur l'aérodrome de Bordeaux – Mérignac et pour lequel l'ACNUSA avait donné un avis favorable le 16 octobre 2008 a été publié au *Journal officiel* du 25 mars 2009 pour une entrée en vigueur le 29 mars 2009. Afin de mettre en œuvre le dispositif de relevé des manquements relatifs à cet arrêté de restriction, la DSAC/SO a donc assermenté deux de ses agents. L'Autorité a eu des premiers échanges avec la DSAC/SO sur la procédure à observer en septembre 2009.

## Homologation des systèmes de mesure de bruit

En février 2009, saisie par le préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, l'Autorité a confirmé que les résultats de l'audit qu'elle a mené sur l'aéroport de Bordeaux – Mérignac concernant ses exigences générales relatives au fonctionnement des réseaux de mesure du bruit et des trajectoires des avions sont satisfaisants.



4

# Lyon – Saint-Exupéry

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE s'est tenue le 5 novembre 2009.

### CONCERTATION

En 2009, sur la plateforme de Lyon – Saint-Exupéry, une réunion de la CCE, deux du comité permanent et trois de la CCAR ont été organisées. Par ailleurs, le groupe de travail sur la réduction des nuisances nocturnes a tenu sa dernière réunion en février 2009. Celui sur les nouveaux engagements 2009-2013, réuni tous les mois, a présenté un document regroupant 47 engagements à la dernière CCE.

Les rencontres avec les élus se sont poursuivies en 2009 sous forme d'un déjeuner par département, d'une journée européenne de débats et d'une présence de représentants de l'aéroport sur les marchés.

### AIDE À L'INSONORISATION

À la suite des CCAR, l'aéroport a engagé plus de 2 millions d'euros pour les travaux.

Les débats en séance ont porté principalement sur l'aide à l'insonorisation et notamment sur la limite des 50 mètres au-delà du PGS retenue pour admettre l'éligibilité des dossiers. Les représentants des associations et des collectivités locales ont suggéré de mettre en place une progressivité des aides afin de traiter les locaux situés entre le PEB et le PGS. Ils ont par ailleurs souligné l'incompréhension des riverains touchés par le bruit et qui pourtant ne peuvent prétendre à l'aide à l'insonorisation alors même que d'autres, dont le logement est actuellement sorti du PGS, en ont bénéficié par le passé. Pour remédier à cette situation, l'utilisation de l'indicateur NA a été évoquée. Cependant, la DSAC a indiqué que, d'une part, la traduction juridique de cet indicateur était particulièrement difficile et que, d'autre part le choix d'un tel indicateur ne réglait pas la question des limites de zones. D'ici trois à quatre ans, tous les logements autour de cette plateforme auront été insonorisés. Toutefois, la nécessité d'anticiper une éventuelle extension de l'aéroport a été mentionnée. À ce propos, la DSAC a indiqué que la construction des troisième et quatrième pistes n'était pas à l'ordre du jour, bien que celles-ci soient prévues dans les plans de masse actuels de l'aéroport. Néanmoins en raison de la saturation ponctuelle de l'aéroport, un troisième terminal sera construit en 2010.

Des précisions ont été apportées par l'aéroport sur la prise en compte des aspects thermiques et acoustiques dans l'isolation des logements. Autour de l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry, ces deux points sont traités en même temps grâce au concours d'entreprises sélectionnées et référencées pour effectuer les travaux. La plateforme réalise dans ce domaine une expérimentation à la demande du Conseil national du bruit et de l'ADEME. Il s'agit de démontrer que ce type de travaux n'engendre pas de surcoût. Un double diagnostic thermique-acoustique sera réalisé sur une trentaine de logements dont le financement est assuré par l'ADEME pour le thermique et par la TNSA pour l'acoustique.

Dans le cadre de la cartographie multisources – rail, route, avions –, une autre expérimentation est en cours sur 10 logements. Il s'agit de vérifier la faisabilité d'un financement multisources à la place des différents systèmes existants. La dimension thermique est également prise en compte.

Enfin, il a été souligné que certains riverains n'ont pas les moyens financiers pour payer le solde des travaux, déduction faite de l'aide à l'insonorisation.

## RÉCLAMATIONS ET INFORMATION

Durant les trois premiers trimestres 2009, le médiateur a reçu 272 réclamations de 54 plaignants. Environ 280 visiteurs se sont déplacés au point environnement de l'aéroport. *Dialogue*, journal des riverains, est diffusé quatre fois par an à 45 000 exemplaires dans 42 communes. Le bulletin trimestriel des indicateurs environnementaux fournit les résultats des mesures concernant le bruit, la qualité de l'air, l'eau et les déchets.

## SANCTIONS

En 2009, aucun manquement n'a été relevé. Ceci est peut-être lié à la disparition sur la plateforme des avions du chapitre 3, très bruyants, et à des vérifications permanentes des compagnies auprès des agents de l'aéroport de la réglementation en vigueur. L'évolution vers une disparition des chapitres 3 bruyants est prévue.

Ont été également discutés les points suivants :

- le code de bonne conduite acté par toutes les parties et en attente de signature officielle ;
- le positionnement de l'Autorité dans le domaine de la pollution atmosphérique ;
- les effets prévisibles du projet CAREX.

# Marseille – Provence

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE s'est tenue le 6 octobre 2009. Elle s'est déroulée en deux temps : une première séance en présence du collège des professions aéronautiques et une seconde avec les collèges des associations et des collectivités locales.

## ÉVOLUTION DU TRAFIC

L'évolution du trafic entre 2000 et 2008 se caractérise par un meilleur emport avec une croissance du nombre de passagers et une diminution des mouvements. L'évolution du trafic entre août 2008 et août 2009 est de + 3,9 % en termes de passagers, + 9 % pour les mouvements non commerciaux et - 19 % pour les autres mouvements.

La répartition des mouvements est identique chaque année. Les arrivées face au nord correspondent à 68 % du trafic et les arrivées face au sud à 32 %. Les départs se font face au nord dans 71 % des cas et face au sud dans 29 %, avec toutefois une très forte variabilité saisonnière.

## SURVOL DE VITROLLES

Le maire de Vitrolles ayant fait connaître par écrit son opposition à la trajectoire du groupe de travail retenue lors de la CCE de 2008, il a été demandé à la DGAC de surseoir à sa mise en œuvre. Le processus de concertation se poursuit sur le projet de modification des trajectoires face au sud et se dirigeant vers le nord et l'est. De nouvelles études restent nécessaires afin d'améliorer la situation. Un partage équitable des nuisances sonores a été réclamé.



MARSEILLE — PROVENCE suite

## DESCENTE CONTINUE (CDA)

Une prolongation de l'évaluation de la procédure CDA jusqu'au 7 avril 2010 est envisagée, avec le souhait d'une coopération plus importante des compagnies aériennes. La faible adhésion peut s'expliquer en partie par le fait que le gain de carburant est négligeable puisque la CDA commence tard. Les contrôleurs ont, quant à eux, indiqué accepter systématiquement toute demande de CDA quelle que soit la densité de trafic, sauf conditions météo défavorables.

## VOLS DE NUIT

De 23 heures à 6 heures, 18 mouvements sont en moyenne comptabilisés. Les arrivées face au nord, considérées comme les mouvements les plus pénalisants, représentent en moyenne 5 vols par nuit et les départs face au sud moins de 2 vols. L'arrêt de restriction du 27 novembre 2007 a entraîné la disparition des avions les plus bruyants du chapitre 3 entre 22 h 45 et 6 h 15. Les compagnies ont soit reporté ces vols sur les autres plages horaires soit changé leur flotte. Aucun mouvement d'avion dont la marge acoustique cumulée est inférieure à 5 EpndB n'a été relevé. La question du durcissement de l'arrêt a été envisagée, ainsi que l'idée d'un couvre-feu total la nuit.

## PEB

Si l'utilité des PEB pour empêcher les nouvelles populations de s'installer n'est pas contestée, un représentant de collectivité locale a considéré que les dispositions du code de l'urbanisme ne sont pas adaptées aux populations déjà installées. Une nouvelle approche a été proposée qui permettrait de fixer, sur des territoires de la zone C, un quota maximal de logements assurant une meilleure structuration de la ville. Ces quotas pourraient être contractualisés.

Ont été également abordés les points suivants :

- le projet de création d'une hélistation flottante pour remédier aux vols stationnaires d'hélicoptères l'été ;
- le non-respect des trajectoires et les approches à vue.



Trois axes de travail sont privilégiés par l'aéroport pour 2009-2010 : la nouvelle charte de l'environnement, l'actualisation du code de bonne conduite et l'étude de la gêne sonore sur les communes situées au nord de l'aéroport.

Au cours de la réunion, les associations et représentants des collectivités locales ont exprimé un fort mécontentement et regretté le manque d'actions concrètes de l'aéroport pour améliorer la situation sur les trajectoires et les approches à vue. Un rôle plus actif de l'ACNUSA a été souhaité ainsi que la tenue de réunions régulières des groupes de travail. L'Autorité a été à nouveau sollicitée sur les conditions de rachat des habitations exposées au bruit (cf. page 38).

## Avis de l'Autorité sur le projet de modification de la procédure de départ face au sud vers le nord

Lors de la réunion plénière du 17 juin 2009, les membres ont donné un avis favorable à la proposition de trajectoire élaborée par le groupe de travail. Celle-ci présente un gain environnemental et une amélioration technique de la circulation actuelle et future. Néanmoins, l'ACNUSA estime que l'amélioration de la situation des quartiers sud de Vitrolles passe aussi par le remplacement des aéronefs les plus " nuisants " par d'autres d'un niveau sonore inférieur.

Cependant, le maire de Vitrolles ayant refusé cette trajectoire (cf. page 53), aucune modification n'est intervenue.

## Bilan des approches à vue à 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 s'est prononcée dès 2007 en faveur d'une plus grande utilisation des approches à vue sur l'aéroport de Marseille – Provence et a émis la recommandation suivante : « L'ACNUSA demande qu'un suivi des approches à vue soit assuré à Marseille – Provence et qu'un bilan lui soit présenté fin 2009. »

Ce bilan a été présenté par un représentant du SNA/sud-est aux membres de l'Autorité réunis en séance plénière le 16 décembre 2009.

L'objectif recherché se décline en trois points :

- survoler les zones les moins peuplées ;
- diminuer le nombre de survols des zones urbanisées ;
- poursuivre la sensibilisation des compagnies aériennes.

L'étude 2009 porte sur 10 mois, du 1<sup>er</sup> janvier au 11 octobre. Une étude détaillée a été réalisée sur 7 journées : les 4, 18 et 25 juin, 8, 10 et 31 juillet ainsi que le 3 août.

Sur les quelque 26 400 arrivées QFU 31 pendant la période analysée de janvier à octobre, 70 % étaient des approches ILS ; 30 % des approches ont donc été réalisées à vue, dont 54 % « main droite » (à l'est de l'aéroport) et 46 % « main gauche » (au nord et à l'ouest de l'aéroport).

En 2006, seules 15 % des approches à vue survolaient au mieux les zones les moins urbanisées. En 2007, ce chiffre frôlait les 38 %. En 2009, 49 % des approches à vue survolent au mieux les zones les moins urbanisées.

Cette amélioration s'explique par une meilleure sensibilisation de tous les acteurs (SNA, gestionnaire, compagnies, pilotes), obtenue grâce à l'envoi de courriers à destination des compagnies, la tenue de plusieurs réunions et la publication d'un mémo diffusé par l'exploitant et élaboré en coopération avec la DGAC.

Les principales compagnies qui pratiquent les approches à vues sont Air France (50 %) et Régional (20 %). Ryanair, qui ne souhaitait pas pratiquer ces approches, est aujourd'hui revenu sur sa décision.

# Nantes – Atlantique

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE s'est tenue le 20 octobre 2009.

### SYSTÈME DE MESURE DE BRUIT ET DE SUIVI DES TRAJECTOIRES MAESTRO

Conformément aux recommandations de l'ACNUSA, l'outil MAESTRO permet de mesurer le Lden et le LAmax. Les mesures effectuées sur trois stations de janvier à septembre 2009 montrent que le bruit moyen aéronautique est plus faible en 2009 qu'en 2008. À la suite d'un travail initialisé en 2005 et officialisé par la CCE du 5 décembre 2007, un groupe de suivi MAESTRO a été constitué pour veiller au respect des procédures aéronautiques en vigueur à l'aéroport en détectant les trajectoires non conformes. Ce groupe, composé de la CCI, de la DSAC et du SNA, se réunit une fois par mois, analyse ces trajectoires et décide des actions à entreprendre. En cas de non-conformité avérée, des courriers de rappel peuvent être adressés à la compagnie, des rencontres organisées avec celle-ci ou parfois même des manquements relevés. Les problèmes majeurs concernent l'arrivée en 03 et le non-respect du passage à 1 500 pieds au point OBSEN, le départ en 03 et le non-respect du virage obligatoire à 400 pieds après décollage et les arrivées et départs en 21. Les services de l'aviation civile ont précisé qu'il n'y avait pas de notification de manquements à l'ACNUSA car les analyses montrent que les trajectoires standards sont correctement utilisées.

### AIDE À L'INSONORISATION

La révision du taux de la TNSA en 2008 a permis de multiplier par trois les ressources et la résorption du stock de dossiers en attente. Fin 2012, le prêt effectué par les collectivités locales, d'un montant de 1,65 million d'euros, sera remboursé. Les résultats de l'enquête de satisfaction 2009 confirment que 98 % des riverains sont satisfaits des travaux. Autour de la plateforme, les représentants de l'aéroport s'attendent à peu de demandes d'opérations groupées compte tenu du petit nombre de logements collectifs dans le PGS. Ils travaillent par ailleurs à la simplification du dispositif de l'aide pour les riverains tout en systématisant les contrôles des travaux. Les associations et les élus ont demandé plus de transparence sur les rentrées de la TNSA et particulièrement celles liées aux vols de nuit.

### GUICHET UNIQUE DES RÉCLAMATIONS

Un protocole signé en 2006 entre le gestionnaire de l'aéroport, le service de la navigation aérienne et la DSAC a permis la mise en place de ce guichet unique. Au 15 octobre 2009, 38 réclamations ont été enregistrées, soit l'équivalent du chiffre total de réclamations de l'année 2008. Ces dernières sont particulièrement liées aux survols de Bouguenais et de Rezé en départ 03 et de Nantes en arrivée 21.

Autres sujets abordés :

- le code de bonne conduite qui a fait l'objet de critiques par les riverains ne comprenant pas l'écart entre les trajectoires modélisées, présentées dans le code, et celles réellement réalisées ;
- l'interdiction des approches à vue ;
- la carte résultant de l'étude densité de survols menée à la demande de l'ACNUSA.

# Nice – Côte d'Azur

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE s'est tenue le 5 octobre 2009.

### VOLS DE NUIT

En 2009, sur la période 23 h 30 - 6 heures, la moyenne a été de 6,4 mouvements par nuit : 4,7 atterrissages et 1,7 décollage. Les mouvements des avions commerciaux programmés représentent 28 % des mouvements de nuit et ceux des avions privés programmés, 38 %. Au-delà des nuisances directes entraînées par ces vols, des nuisances indirectes sont relevées sur le parking Kilo liées aux bips sonores de recul des tracteurs et à la durée d'utilisation des APU. La société anonyme des Aéroports de la Côte d'Azur (SAACA) a commandé une consultation juridique sur les vols de nuit auprès d'un avocat spécialiste du domaine aéroportuaire. À la suite de cette consultation, la SAACA propose d'interdire les vols autres que les vols postaux et commerciaux réguliers programmés de transport de passagers. Des dérogations pourraient être accordées par le préfet « à l'occasion d'événements sportifs, culturels ou économiques de retentissement international se déroulant sur la Côte d'Azur ». Si les services de l'aviation civile rejoignent les préoccupations de l'aéroport sur la nécessité de restreindre les vols de nuit, ils souhaitent que le dispositif soit fiable et juridiquement incontestable. Le dispositif proposé induirait selon eux une inégalité de traitement entre les usagers. Le durcissement des restrictions nocturnes est en cours d'étude et pourrait porter sur le niveau de bruit des avions et les créneaux d'atterrissage et de décollage. Les associations ont souligné la multiplication des vols de nuit par deux pour les arrivées et par trois pour les départs entre avril et août 2009. Elles ont déploré que ce dossier piétine depuis trois ans. L'ACNUSA a proposé de demander au ministre de saisir le Conseil d'État pour disposer d'un avis autorisé sur la réglementation envisageable. Elle a saisi le secrétaire d'État chargé des Transports de cette demande le 12 novembre et adressé copie de ce courrier au ministre chargé de l'Industrie, maire de Nice, le 20 novembre 2009. Début 2010, le Conseil d'État n'avait toujours pas été saisi.

Les autres points abordés ont été :

- l'aide à l'insonorisation (2 500 logements sur 3 700 restent à insonoriser et 67 dossiers ont reçu un avis favorable en 2009) ;
- la concertation avec la nécessité de respecter l'obligation d'une réunion de la CCE au moins une fois par an ;
- la modification du départ en piste 04 qui a fait l'objet d'un avis de l'ACNUSA en novembre 2009 présenté ci-après ;
- la modification apportée à l'AIP à la demande de l'ACNUSA sur la procédure RIVIERA pour faciliter le traitement des dossiers de manquements.

## Avis de l'Autorité sur la modification des départs initiaux en piste 04

En décembre 2007, le dossier de concertation pour la mise en service des SID PRNAV a été présenté à la CCE de l'aéroport de Nice – Côte d'Azur puis à l'ACNUSA, qui ont chacune émis un avis favorable. Le 10 avril 2008, les procédures de départs initiaux ont été modifiées avec la mise en service de procédures P-RNAV.

En septembre 2008, à la suite de plaintes de riverains de la ville de Nice, le ministre chargé



## NICE – CÔTE D'AZUR suite

des Transports a demandé à la DGAC de mettre en œuvre des mesures correctives sur les départs initiaux en piste 04. Ces mesures ont été présentées au groupe de travail Bruit ainsi qu'au comité permanent de la CCE. Elles ont ensuite fait l'objet d'un dossier d'étude d'impact de la circulation aérienne qui a été présenté à la CCE et à l'ACNUSA à la fin de 2008. Elles ont été mises en service le 20 novembre 2008.

En mai 2009, à la suite de nouvelles plaintes de riverains, le maire de Nice a demandé le retour aux procédures initiales de départ en piste 04 telles qu'elles étaient avant le 10 avril 2008.

En juillet 2009, le ministre chargé des Transports a demandé à la DGAC de revenir aux procédures d'avant le 10 avril 2008 pour les départs en piste 04. Le dossier a été présenté aux membres de l'Autorité lors de la réunion plénière du 17 novembre 2009 par la mission environnement et le service de la navigation aérienne sud-est de la direction générale de l'aviation civile.

La commission consultative de l'environnement, réunie le 1<sup>er</sup> décembre 2009, a donné à l'unanimité un avis favorable sur ce projet. Le retour aux procédures antérieures demandé par le ministre des Transports à la DGAC a été validé à titre transitoire par l'Autorité de surveillance.

Bien qu'estimant que les trajectoires qui leur ont été présentées le 4 décembre 2007 étaient alors les meilleures possibles compte tenu des contraintes de sécurité de la plateforme des hélicoptères, les membres de l'Autorité ont donné un avis favorable à ce dispositif. Ils ont toutefois demandé que le retour d'expérience prévu après l'été 2010 leur soit communiqué, ainsi qu'un compte rendu des effets du dispositif en termes de sécurité des vols, du respect des trajectoires et d'impact acoustique.

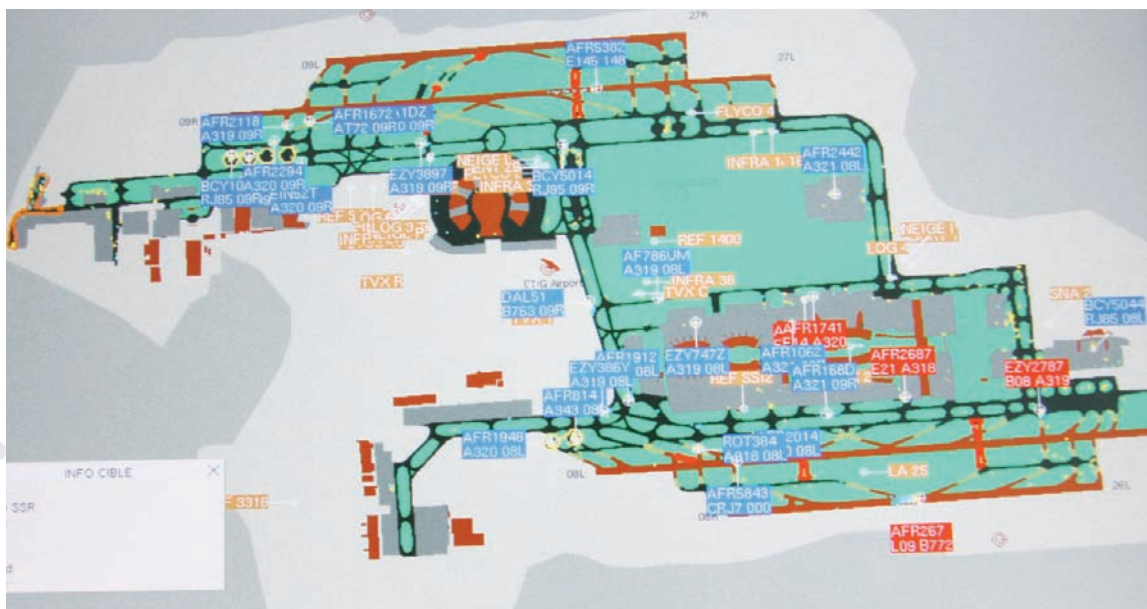
# Paris – Charles-de-Gaulle

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE s'est tenue le 15 décembre 2009.

### VPE (VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE)

Les associations se sont interrogées sur le respect des VPE. La DGAC a indiqué utiliser des outils de contrôle validés par l'ACNUSA. Elle a précisé que les déviations liées aux mauvaises conditions météorologiques n'étaient en rien imputables aux pilotes et que les ordres du contrôle pouvaient répondre à des rattrapages au décollage. Les manquements sont principalement liés aux nouvelles compagnies sur la plateforme et à des problèmes de FMS. Sur plus de 500 000 mouvements par an de 2004 à 2008, le nombre des manquements relevés liés au non-respect du VPE au départ a évolué de la manière suivante : 58, 27, 20, 21, 35. L'utilisation de l'ILS explique qu'une grande majorité des avions pénètrent correctement dans le VPE à l'arrivée. Lorsque ce n'est pas le cas, il s'agit obligatoirement d'une autorisation du contrôle. Aussi, les participants à la réunion se sont-ils interrogés sur l'utilité de l'existence même des VPE à l'arrivée.



## DESCENTE CONTINUE (CDA)

Près de 95 % des arrivées du sud-ouest au point ODRAN se font déjà en descente lisse. Une expérimentation des CDA a commencé au point LORTA le 1<sup>er</sup> décembre 2009. Cette évaluation porte sur 3 vols par nuit avec des compagnies volontaires : Air France, DHL et UPS. Aux interrogations suscitées par le faible nombre de vols concernés, en cœur de nuit uniquement, il a été répondu que, si ce nombre est effectivement faible, cette expérimentation a cependant lieu au moment où les vols sont le plus gênants pour les riverains. Le calendrier de mise en service des CDA a été précisé. En se fondant sur l'expérience de Paris – Orly, 1 an à 1 an et demi seront nécessaires pour passer de l'expérimentation à la mise en service. À Paris – Charles-de-Gaulle, l'objectif est donc le printemps 2011.

## MISSION ROISSY

La mission Roissy (chargée de la mise en œuvre du rapport Dermagne) a été présentée avec notamment les mesures envisagées par la commission thématique sur la maîtrise des nuisances sonores (cf. page 60). L'échéance de cette mission est prévue à l'été 2010. S'agissant des doublets, des participants ont rappelé que le but à atteindre est une diminution des nuisances et non leur simple déplacement. En tant qu'Autorité indépendante, l'ACNUSA a précisé ne pas souhaiter participer au groupe de travail. En revanche, la mission Roissy la tient informée des travaux menés. Associations et élus ont également évoqué les vols de nuit et indiqué que de nombreuses études sur le lien bruit et santé existent déjà. Ils ont souhaité que des décisions soient rapidement prises, d'autant plus que la suppression des vols de nuit entre minuit et 5 heures fait l'objet d'un consensus. Les participants se sont accordés sur la nécessité de faire évoluer la réglementation sur les avions bruyants afin de favoriser un renouvellement des flottes.

Autres sujets abordés :

- les aides à l'insonorisation, la concertation ;
- l'aéroport de Paris – Le Bourget, dont la CCE devrait être effective avant la fin du premier trimestre 2010 et pour lequel une solution innovante en termes, de PGS devrait être mise en œuvre ;
- les effets négatifs sur l'urbanisation de la réglementation relative au PEB ;
- la situation de l'aéroport de Beauvais – Tillé et plus particulièrement l'absence de commission économique.

### Avis sur le rapport de présentation de l'indicateur global mesuré pondéré (IGMP) de l'année 2008

L'arrêté du 28 janvier 2003 institue un indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, appelé indicateur global mesuré pondéré (IGMP). Cet arrêté tend à limiter l'énergie sonore engendrée annuellement par l'ensemble du trafic aérien réalisé sur la plateforme à son niveau moyen des années 1999, 2000 et 2001.

Lors de la réunion plénière du 29 septembre 2009, le sous-directeur de la prospective, du développement et de l'environnement de la direction du transport aérien et le service technique de l'aviation civile ont soumis pour avis le rapport de présentation des conditions d'obtention de la valeur de l'indicateur représentatif de l'énergie sonore de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle pour l'année 2008.

Les membres de l'Autorité ont pris acte de la valeur 92,8 de l'indicateur pour l'année 2008 mais ont noté que, si cette valeur a baissé par rapport à 2007 (- 0,3 %), l'énergie totale émise quant à elle a augmenté de 0,7 %.

En effet, si l'énergie due aux décollages diminue (- 3,8 %), l'énergie due aux atterrissages continue d'augmenter (+ 2,8 %) ainsi que le trafic (+ 1,3 %). Elle devient même pour la première fois supérieure à l'énergie de référence, la modernisation de la flotte (augmentation de la taille des modules) expliquant pour partie cette évolution.

Par ailleurs, l'Autorité constate que le taux d'indisponibilité des mesures reste trop élevé (28,6 %). Alors que le pourcentage des vols mesurés était de 75,8 % en 2006, il n'est que de 71,4 % en 2008.

L'Autorité atteste que la valeur de l'indice global mesuré pondéré pour l'année 2008 a bien été calculée selon les règles établies. Elle constate néanmoins que le mode de calcul de cet indicateur ne permet plus de répondre à l'objectif poursuivi. Aussi, les services de l'Autorité ont souhaité participer au groupe de travail qui doit notamment réfléchir à l'intérêt d'un indicateur de ce type.

À la suite de cet avis, le groupe de travail évoqué ci-dessus s'est réuni les 16 décembre 2009 et 9 février 2010. Divers points d'amélioration ont d'ores et déjà été étudiés : le déplacement du point W4 (situé actuellement à 8 800 mètres à l'ouest du seuil de piste sud) pour le rapprocher à 5 600 mètres (la position théorique étant à 5 000 mètres), l'automatisation de l'invalidation des valeurs aberrantes par la méthode des 6 sigmas (méthode statistique développée par Automotive Electronics Council), la sélection des événements par une méthode adaptée à la norme NFS 31-190 (caractérisation des bruits d'aéronefs perçus dans l'environnement) et la détection des bruits d'avion à partir d'un signal audio.

**Ayant constaté, comme indiqué ci-dessus, que le mode de calcul actuel de l'IGMP ne permet plus de répondre à l'objectif poursuivi, l'Autorité regrette que le groupe de travail n'ait pas mandat pour proposer un calcul différent.**

### Mission Roissy

À la suite des propositions du rapport de M. Dermagne, une mission concernant l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle et pilotée par M. Rebuffel, composée d'élus, d'associations et d'acteurs socio-économiques, a été créée. Huit commissions thématiques ont été constituées.

Parmi celles-ci, la commission Maîtrise des nuisances sonores a proposé de combiner cinq mesures :

- un relèvement de l'interception de l'ILS et donc des altitudes d'arrivée sur Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Le Bourget ;
- la poursuite de l'évaluation des procédures de descente continue ;
- des procédures d'atterrissage ou de décollage vent arrière afin de préserver les secteurs les plus urbanisés ;
- des décollages en seuil de piste à une distance la plus éloignée possible des habitations ;
- une plus grande utilisation du doublet nord en période nocturne couplée avec des approches courbes sur le nord.

L'ensemble de ces mesures, à l'exception de celle concernant les ILS, qui nécessite une enquête publique, fera l'objet d'une expérimentation de mi-mai à mi-novembre 2010.

L'Autorité se félicite des quatre premières mesures qui rejoignent ses propres recommandations. Quant à celle concernant l'utilisation plus intensive du doublet nord la nuit, l'Autorité souhaite disposer d'informations complémentaires avant de se prononcer (cf. ci-dessous).

## Doublets à Paris – Charles-de-Gaulle

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 à l'ACNUSA en juin 2006 puis en décembre 2007 par la mission environnement de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA).

En 2005, la répartition était de 60/40 entre le doublet sud et le doublet nord. En 2007, cette répartition était proche de 50/50. Cet équilibre a conduit à une réduction significative du nombre de personnes survolées par jour dans la configuration de vent face à l'ouest, objet de l'étude (52 000 personnes en 2007 contre 127 700 en 2005). L'Autorité s'est félicitée de cette amélioration environnementale. Elle s'est alors engagée à veiller à ce que ce partage des flux reste équilibré et avait par conséquent demandé à la DSNA de procéder à un nouvel examen. Les conclusions de ce travail ont été présentées aux membres de l'Autorité réunis en séance plénière le 17 novembre 2009. L'étude a porté sur les années 2006 à 2008. Les résultats sont les suivants :

- le jour, le taux est de 45 (doublet nord) / 55 (doublet sud) sur les trois années ;
- la nuit, entre 22 heures et 6 heures, la répartition est de l'ordre de 42/58. Elle est de 40/60 pour les arrivées et de 45/55 pour les départs.

À la suite de cette présentation, l'Autorité a envisagé de recommander un rééquilibrage de l'utilisation des doublets à 50/50 la nuit. Compte tenu de la proposition de la mission Roissy d'utiliser davantage le doublet nord en période nocturne, l'Autorité fait la recommandation ci-contre.



### Recommandation 2009

**L'Autorité demande à la DSNA de lui présenter à l'été 2010 un premier état de la mise en place d'une plus grande utilisation nocturne du doublet nord couplée avec des approches courbes sur le nord telle que proposée par la mission Roissy. Elle souhaite également qu'un bilan de cette expérimentation lui soit présenté fin novembre 2010.**



# Paris – Orly

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE s'est tenue le 9 novembre 2009. Cette réunion a eu lieu en l'absence de représentants de la direction des services de la navigation aérienne et de la direction du transport aérien, qui n'avaient pas souhaité y participer au motif que l'enquête publique relative au relèvement de l'ILS allait débiter. **L'Autorité a vivement regretté cette absence qui n'a pas permis le dialogue souhaité par les participants.**

### ATTERRISSAGES À MOINDRE BRUIT

Les associations ont demandé à l'ACNUSA de poursuivre son action en faveur d'une généralisation des procédures favorisant un gain acoustique significatif à l'atterrissage. Ces procédures peuvent être réalisées au moyen de la CDA et de la sortie tardive des traînées. De plus, une surveillance particulière au niveau d'ODRAN a été demandée.

### ENQUÊTE PUBLIQUE (cf. page 64)

Plusieurs participants se sont déclarés surpris d'apprendre l'existence d'une enquête publique à la suite du relèvement du seuil d'interception de l'ILS. En effet, ils n'imaginaient pas que cette mesure puisse conduire à un changement de trajectoire et ont regretté de ne pas avoir été mieux informés. Ce dossier a suscité de vives réactions dans le département de l'Essonne, où 41 des 96 communes seraient concernées. La DSAC locale a précisé qu'une enquête publique était obligatoire et que la CCE aurait à donner son avis sur les conclusions de l'enquête. L'ACNUSA a rappelé que l'annonce en décembre 2007 du relèvement d'interception de l'ILS est une mesure du Grenelle de l'environnement et que le dossier avait bien fait l'objet d'une présentation lors de la CCE du 20 février 2009. L'Autorité a précisé qu'elle lançait une campagne de mesure de bruit sur 15 points touchés en positif ou en négatif par cette nouvelle trajectoire de façon à disposer de mesures avant la modification envisagée. Une deuxième campagne sera réalisée si le relèvement de l'interception de l'ILS est décidé. Certains participants ont demandé que l'avis de la CCE soit demandé avant le lancement de l'enquête publique. Par ailleurs, le principe même d'une enquête publique sur de tels sujets a été longuement discuté.

Enfin, les associations ont demandé l'appui de l'ACNUSA pour assurer une plus grande cohérence et transparence sur tous les grands dossiers en cours tels que le Grand Paris, la révision du schéma directeur de la région Île-de-France et l'étude Pollunef sur la pollution de l'air lancée par le conseil régional.

### AIDE À L'INSONORISATION

Les associations ont mis l'accent sur les difficultés à faire admettre des dossiers en limite de PGS ainsi que sur le refus de dossiers dans les zones I, II et III du PGS lié à la date d'antériorité. Elles ont indiqué que, malgré le recours à l'assistance à maîtrise d'ouvrage, cette procédure reste compliquée. Elles ont souhaité qu'ADP fasse des campagnes de publicité et que l'ACNUSA se saisisse du dossier de l'insonorisation des équipements publics situés dans le PEB mais hors PGS. Si la suppression de la zone C du PEB de Paris – Orly est approuvée par la plupart des élus, en revanche les associations se demandent quelles sont ses possibles répercussions en matière d'aide à l'insonorisation. De même, la question du plafonnement de l'aide a été évoquée. S'agissant des contours du PGS, les associations s'interrogent sur une nouvelle méthode d'élaboration qui ferait appel non pas à des courbes de bruit calculées par modélisation mais à des courbes mesurées en niveau de bruit.

## Descente continue (CDA)

L'Autorité avait demandé, dans son rapport d'activité 2008, que au quatrième trimestre 2009, la DSNA lui présente le bilan des procédures de descente continue mises en œuvre sur la plateforme de Paris – Orly. Ce bilan a été présenté aux membres de l'Autorité réunis en séance plénière le 16 décembre 2009.

La CDA ODRAN 1A est évaluée depuis le 4 août 2008 par AIP SUP 115/08 du 10 juillet 2008. C'est la première procédure de ce type mise en service en France qui débute à une altitude de l'ordre de 3 000 mètres.

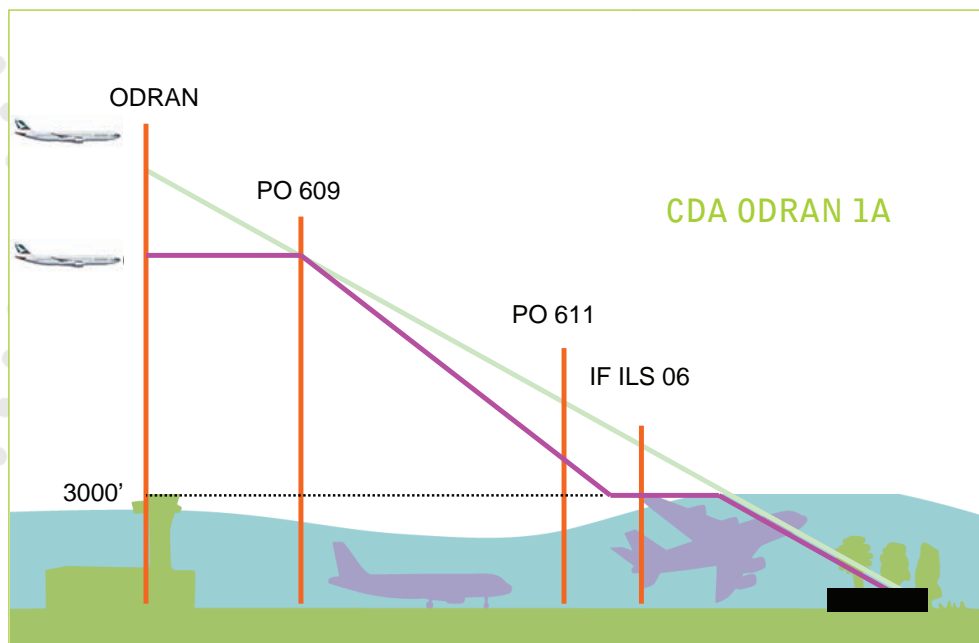
Elle permet d'effectuer une procédure d'arrivée en descente continue vers la piste 06, en évitant les paliers à basse altitude, sources de bruit. Elle combine une amélioration des impacts environnementaux en termes acoustiques et d'émissions gazeuses.

Bien que la densité de trafic de l'aéroport permette de tester cette nouvelle procédure sur des échantillons de trafic significatifs, la CDA reste néanmoins délicate à mettre en œuvre lors de séquences d'arrivées chargées.

La phase d'expérimentation a impliqué une douzaine de compagnies aériennes. Le nombre de procédures CDA réalisées a suivi un rythme sensiblement croissant. Cette procédure est aujourd'hui à disposition de tous les équipages par voie de publication provisoire. Sa mise en œuvre permanente pourrait intervenir après mai 2010. D'ici là, son utilisation dans sa forme expérimentale actuelle reste toutefois possible.

L'Autorité se réjouit que la CDA ODRAN 1A puisse être rapidement mise en œuvre de façon permanente. **Elle demande néanmoins à la DSNA de redoubler d'efforts pour aboutir, dans un délai raisonnable, à la mise en place de procédures d'arrivée en descente continue vers les pistes 24, 08 et 26 de la plateforme de Paris – Orly.**

SOURCE DGAC



PARIS — ORLY suite

## Avis de l'Autorité sur le prolongement du VPE de Paris – Orly

Le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 18 février 2003 modifié par l'arrêté du 19 janvier 2005 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris – Orly pour prolonger le VPE pour les décollages face à l'ouest a été présenté en CCE le 20 février 2009. Il a recueilli l'adhésion de la majorité des membres de la CCE présents.

L'objectif consiste à prolonger le VPE qui permet de contenir les avions dans un volume d'espace afin de minimiser la nuisance pour les communes proches de l'aéroport lors des départs et des atterrissages. En effet, pour les départs face à l'ouest, un certain nombre d'avions performants peuvent virer serré au sortir du cône et survoler des communes qui auraient dû être épargnées. Cette mesure s'inscrit dans le cadre du Grenelle de l'environnement et a été annoncée par les secrétaires d'État chargés de l'Écologie et des Transports le 4 décembre 2007.

**L'Autorité a donné un avis favorable à ce projet de modification.**

## Enquête publique de Paris – Orly

Du 16 novembre au 17 décembre 2009, le projet de relèvement des altitudes d'arrivée des avions en provenance du sud-est à destination de l'aéroport de Paris – Orly en configuration de vent d'est a fait l'objet d'une enquête publique dans les conditions prévues par l'article L. 227-10 du code de l'aviation civile.



Inscrit dans le cadre des travaux du Grenelle de l'environnement, ce projet de relèvement des altitudes d'interception de l'ILS a pour objectif le survol des populations à une altitude supérieure ou égale au dispositif actuel.

Jusqu'à la parution de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 créant l'article L. 227-10 du code de l'aviation civile complété par le décret d'application n°2004-558 du 15 juin 2004, il n'était pas nécessaire de recourir à une enquête publique dans le domaine aérien. C'est donc la première application de ces textes en France.

Aux termes de l'article L. 123-1 du code de l'environnement : « *L'enquête (...) a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions (...) afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.* »

En l'espèce, le lancement de l'enquête publique a fait l'objet de nombreuses contestations, principalement sur le manque de concertation en amont. En effet, seules les communes faisant partie de la CCE ont été préalablement informées (cf. page 62 CCE). C'est donc seulement le 16 novembre 2009, jour de l'ouverture de l'enquête publique, que les municipalités qui allaient être concernées par la nouvelle procédure en ont pris connaissance.

Cela aurait dû être évité si, tel qu'annoncé, par les deux secrétaires d'État aux Transports et à l'Écologie lors de la conférence de presse<sup>2</sup> du 4 décembre 2007, un comité de pilotage avait été constitué en février 2008. Dans son rapport 2008 (cf. page 10), l'Autorité regrette déjà « sa non-crédation » et faisait part de son incompréhension. Ce comité devrait enfin voir le jour en 2010.

Par ailleurs, il est regrettable que les services concernés n'aient pas mentionné le fait que le relèvement de l'altitude d'interception de l'ILS engendrerait inévitablement, par la modification des trajectoires, le déplacement des nuisances.

L'Autorité, prônant depuis sa création une meilleure concertation entre les riverains, les élus, les professionnels et les services de l'État, ne peut que déplorer une telle situation.

Au-delà du fait que l'information sur ce dispositif n'ait pas été diffusée comme elle aurait dû l'être, cette première procédure d'enquête publique soulève quelques interrogations. Comme le prévoit le décret en Conseil d'État susvisé, « *l'enquête publique a lieu dans les communes dont le territoire est situé dans les zones nouvellement survolées de " l'enveloppe des trajectoires " correspondant au projet de modification de la circulation aérienne* ». Ainsi, seules les populations nouvellement touchées sont interrogées alors que celles qui bénéficieront d'une amélioration de leur situation ne le sont pas. L'ensemble des populations concernées devraient être consultées, tant celles qui se verront soumises à une nuisance jusqu'alors inconnue que celles qui se verraient « débarrassées » de tous survols.

L'enquête publique telle que menée autour de l'aéroport de Paris — Orly ne répond pas au besoin d'information et de participation des communes et des riverains concernés par des modifications de trajectoires aériennes. Définir les communes soumises à enquête publique seulement en fonction du critère « *zones nouvellement survolées* » ne semble pas adapté.

**L'Autorité suggère que des réflexions soient rapidement engagées et que soient notamment étudiés les apports d'un processus tel que le débat public dans le domaine aéronautique.**

Calendrier électoral oblige, la procédure normale de concertation devrait reprendre son cours (présentation en CCE, puis avis de l'ACNUSA) à partir du deuxième trimestre 2010.

<sup>2</sup> Conférence pendant laquelle le relèvement de 300 mètres des trajectoires d'approche sur les trois plateformes a été signifié.



# Strasbourg – Entzheim

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE s'est tenue le 13 octobre 2009.

### CONCERTATION

Les représentants des associations ont regretté qu'il n'y ait pas eu de réunion de la CCE depuis un an et réitéré leur demande d'une réunion semestrielle.

### SITUATION ÉCONOMIQUE

La DSAC a pointé « l'effet TGV » qui a conduit sur la plateforme de Strasbourg, au-delà de la baisse enregistrée en 2008, à une nouvelle diminution du trafic de 20 % en 2009, contre 8 % en moyenne sur les autres aéroports. La stratégie définie vise à développer l'implantation des compagnies *low cost* et à attirer les compagnies charters et l'aviation d'affaire dont les aéronefs, souvent récents, présentent de bonnes performances acoustiques. Les associations se sont félicitées de la réduction de la pollution locale grâce au transfert du trafic aérien vers le trafic ferroviaire. Elles ont souhaité l'accompagnement social du personnel du secteur aérien et la recherche d'une complémentarité entre aéroports.

### DESCENTE CONTINUE (CDA)

La qualité des CDA en cours d'évaluation sur la plateforme a été relevée. Ces CDA, les plus hautes de France, commencent à 6 000 mètres et favorisent des gains en CO<sub>2</sub> significatifs.



## CLE

Les associations ont souhaité avoir un retour sur le bilan de la prochaine CLE. La DSAC a précisé qu'il n'y avait ni CLE ni arrêté de restriction sur la plateforme. C'est un protocole d'accord, bien respecté, qui organise les relations entre les différentes parties. Les associations ont fait part de leur inquiétude sur le devenir de ce protocole dans le cadre de la création de la nouvelle société d'exploitation de la gestion de l'aéroport annoncée pour 2011. Des assurances ont été fournies sur la non-remise en cause de la politique environnementale de l'aéroport.

## PGS

Toutes les parties ont souhaité que sa révision ne soit pas lancée afin de poursuivre l'insonorisation des logements ; néanmoins, aucune demande d'aide à l'insonorisation n'a été déposée en 2009.

Le devenir de la taxe sur les nuisances sonores aériennes a été débattu. Les associations ont souhaité son maintien ainsi que l'insonorisation des bâtiments publics hors PGS. Les services de l'aéroport recensent actuellement les habitations ou locaux éligibles dans le PGS actuel, conformément à la demande de l'Autorité de 2008.

Autres sujets abordés :

- l'utilisation des stations mobiles de mesure de bruit (depuis leur achat, 45 communes ont fait l'objet de mesures) ;
- les émissions polluantes de l'aéroport.

Les associations se sont félicitées du rôle futur de l'Autorité dans le domaine de la qualité de l'air.

## Descente continue (CDA)

Lors de sa réunion plénière du 17 juin 2009, une analyse des CDA sur l'aéroport de Strasbourg – Entzheim a été présentée aux membres de l'Autorité.

Un protocole d'accord pour la mise en œuvre de la descente continue en procédure d'approche pour l'aérodrome a été signé entre le SNA/NE et la compagnie Régional en octobre 2008. Pour une meilleure précision des résultats, une nouvelle station de mesure doit être installée sur la commune de Gries.

Une carte d'approche, dédiée à la CDA sur la base de flux existants, a été installée dans les cockpits de la compagnie. L'expérimentation a débuté le 20 décembre 2008 et s'est terminée en octobre 2009. Il a été précisé que le niveau de flux sur la plateforme permettait d'intégrer facilement des CDA et que les 3 types d'approches (à vue, CDA, conventionnelle) étaient toujours possibles. L'interception ILS, quant à elle, se fait toujours à 3 500 pieds, soit environ 1 060 mètres.

Entre le 20 décembre 2008 et le 28 avril 2009, sur 3 469 arrivées en piste 23 : 56 CDA ont été réalisées, 7 interrompues et 2 refusées. Sur les 56 CDA pratiquées, 37 ont débuté à un niveau de vol supérieur ou égal à 150, soit 4 600 mètres environ. De plus, toutes les arrivées CDA débutent au-dessus du niveau de vol 65 en amont du point CD 18, soit à un niveau plus élevé que le dispositif actuel.

Au vu des premiers résultats, la CDA permettrait un gain de consommation en carburant évalué entre 30 et 35 % en TMA (TerMinal control Aera). Les impacts sur les niveaux de pollution et de bruit sont en cours d'analyse. La descente continue favorise également une plus grande régularité de la trajectoire.

L'expérimentation se poursuit. En décembre 2009, le supplément à l'AIP a été publié.

Les membres de l'Autorité ont demandé des résultats chiffrés tant sur la consommation de carburant que sur le bruit.

# Toulouse – Blagnac

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE de Toulouse – Blagnac s'est tenue le 7 septembre 2009.

### AIDE À L'INSONORISATION

Malgré l'augmentation importante des ressources financières pour l'aide à l'insonorisation grâce à l'abondement des collectivités territoriales, peu de travaux ont été engagés en 2008. En effet, les demandeurs ont attendu la parution du décret sur les opérations groupées.



### VOLS DE NUIT

Le représentant de l'aéroport a présenté les résultats de l'étude sur les impacts socio-économiques liés à une restriction des vols de nuit. Les associations les ont contestés dans la mesure où les conséquences sanitaires de ces vols n'ont pas été prises en compte. L'ACNUSA a réaffirmé que la seule façon immédiate d'avancer sur ce dossier est d'analyser sur chaque plateforme les mesures possibles et d'intégrer la dimension européenne. Le président de l'Autorité a approuvé les démarches engagées en ce sens sur la plateforme, telles que la réglementation sur les avions les plus bruyants, l'expérimentation des CDA, le respect des trajectoires, le refus des charters au cœur de nuit, les décollages avec vent arrière et la mise en place au 1<sup>er</sup> avril 2010 d'une modulation du montant de la taxe d'atterrissage en fonction du classement acoustique de l'aéronef.

### NAVIGATION AÉRIENNE

À la suite de la présentation des expérimentations concernant la procédure FISTO et les CDA, les associations ont fait part de leurs interrogations sur les conséquences pour les riverains situés dans les cinq derniers kilomètres. Les résultats sur les gains acoustiques et la liste des communes nouvellement survolées seront communiqués aux associations. Les services de la DGAC ont souligné que les descentes continues devraient conduire sur les zones les plus proches de l'aéroport à moins de régulation moteur et à des approches plus stabilisées se traduisant par un gain acoustique. La demande

de certaines associations d'un meilleur équilibre des décollages sur les pistes 1 et 2 pour les départs en QFU 32 reste un sujet de débat.

Les sujets suivants ont été également abordés :

- le guichet unique des plaintes ;
- la présentation lors de la CCE de 2009 du Lden 2008 mesuré ;
- l'avenir de la base de Franczal.

Enfin, l'ACNUSA a proposé d'organiser une réunion technique sur les indicateurs Lden et LAeq avec les services de l'Autorité, le gestionnaire et les associations (cf. ci-dessous).

## Augmentation du LAeq aéronautique et calcul du Lden

À la demande de plusieurs associations de riverains toulousains et tout particulièrement du Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine, l'Autorité a organisé le 10 décembre 2009 une réunion ACNUSA - Aéroport Toulouse – Blagnac (ATB) - associations de riverains afin qu'ATB réponde aux questions relatives à l'augmentation du LAeq aéronautique et au calcul du Lden. Aussi ATB s'est-il retourné vers son prestataire afin que celui-ci apporte les informations nécessaires. Les services locaux et un expert acousticien de la DGAC assistaient également à cette réunion.

Deux sujets principaux ont été évoqués.

1. L'augmentation du LAeq aéronautique moyen par capteur fixe depuis 2005. Cinq hypothèses ont été étudiées par ATB et son prestataire, dont deux techniques et trois liées à l'activité de l'aéroport.

### Hypothèses techniques

**Première hypothèse :** la mise en œuvre d'un nouveau système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires des avions depuis janvier 2007. On constate effectivement à partir de cette date une augmentation du LAeq aéronautique moyen dû à l'utilisation d'un algorithme de détection automatique des avions plus performants. Ce nouvel algorithme détecte plus « d'événements avions », ce qui a pour conséquence inéluctable d'augmenter l'énergie sonore totale attribuée aux aéronefs (mais pas obligatoirement le LAeq moyen).

Une réinsertion dans le nouvel algorithme des données de 2005 montre une augmentation moyenne du niveau sonore de l'ordre de 2 dB. Cette meilleure évaluation du bruit permet de mieux appréhender les nuisances réellement occasionnées par les avions.

**Seconde hypothèse :** des écarts constatés lors des calibrations périodiques du système. Cela peut expliquer une augmentation complémentaire du niveau sonore de l'ordre de 1 dB.

### Hypothèses liées à l'activité de l'aéroport

**Première hypothèse :** une éventuelle augmentation du trafic. L'étude porte sur l'augmentation du LAeq aéronautique moyen par capteur fixe depuis 2005. S'agissant d'un LAeq moyen, son niveau peut rester stable même en cas de forte variation du trafic. En revanche, une augmentation du trafic dans chaque période de jour, soirée et nuit entraînerait systématiquement une augmentation du niveau Lden.

**Deuxième hypothèse :** une modification de la flotte fréquentant la plateforme. Pour que le LAeq aéronautique moyen par capteur fixe augmente, il faudrait que des petits modules d'avion aient été remplacés par des modules plus gros. Il semble que cela ne soit pas le cas entre 2005 et 2009.

**Troisième hypothèse :** l'altitude de survol des avions. Compte tenu de la proximité des stations de mesure par rapport aux pistes, au décollage, les aéronefs survolent les stations plus ou moins haut en fonction des performances machines. Quant à l'atterrissage, l'altitude est fonction de la pente réglementaire de l'ILS. Depuis 2005, aucune modification significative n'a été constatée.

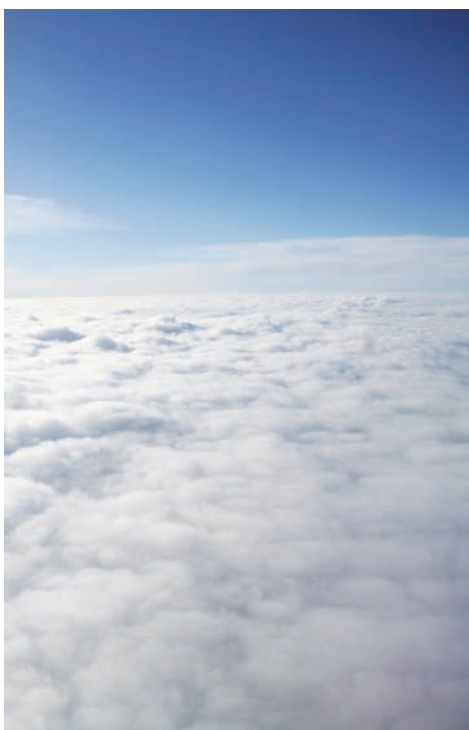


TOULOUSE — BLAGNAC suite

2. L'analyse du calcul du Lden 2008 par le gestionnaire de l'aéroport.  
L'Autorité a bien noté l'engagement d'ATB de rédiger une note de calcul du Lden qu'il soumettra à l'ACNUSA pour validation. Celle-ci sera diffusée aux autres aéroports équipés de systèmes identiques de surveillance du bruit et des trajectoires des avions.

## Départ FISTO

L'ACNUSA avait demandé, dans son rapport d'activité 2008, un bilan technique et les résultats des campagnes de mesure de bruit de la procédure mise en place depuis la fin de 2008. Il s'agit de modifier la procédure départ FISTO actuelle pour les vols de nuit équipés de P-RNAV afin de limiter les nuisances sonores sur les communes situées au nord de Toulouse (Merville et Grenade).



Le dossier a été présenté aux membres de l'Autorité réunis en séance plénière le 15 octobre 2009 par un représentant du service de la navigation aérienne SNA/sud. Cette nouvelle procédure a fait l'objet d'une publication aéronautique AIP.

La phase 1 a été mise en vigueur le 18 décembre 2008 uniquement pour les vols de nuit (publication SUP AIP du 6 novembre 2008). Cette phase 1 a été concluante, aussi la phase 2 a-t-elle été initiée dans un planning validé avec les riverains et la DSAC/sud. Le basculement en phase 2 a été effectué le 30 juillet 2009 ; elle inclut le week-end, ce qui permet de disposer d'un échantillon d'avions plus important. Depuis sa mise en œuvre en juillet 2009, la phase 2 n'a pas soulevé de problème notable. Il n'y a eu aucun retour négatif ni des compagnies, ni des contrôleurs. Aucun incident de sécurité n'est apparu.

L'évaluation finale permettra de disposer d'une empreinte réelle au sol et non d'une empreinte théorique comme celle présentée à l'Autorité en 2007. L'amélioration environnementale pour la commune d'Aussonne sera probablement moindre par rapport à celle constatée pour la commune de Merville. La ville de Grenade ne devrait, par ailleurs, plus du tout être survolée.

Une station de mesure de bruit mobile a été déployée en 2007, permettant de réaliser une étude acoustique de la phase 1. En 2007, les bruits diurnes et nocturnes sur Merville étaient identiques. Un gain de l'ordre de 2 à 3 dB a été constaté en 2009 par rapport à 2007, lié à l'évolution de la flotte. L'évaluation réalisée en 2009 montre que 50 % des vols de nuit empruntent la procédure FISTO PAPA. Une étude acoustique avec un échantillon de mesures plus important sera disponible au début de 2010. Les premiers résultats constatés sont encourageants.

Une enquête publique sera obligatoire pour pérenniser la procédure si les deux conditions suivantes sont réunies : changement significatif de l'enveloppe de survols et du nombre de vols. Les communes de la zone nouvellement survolée devront alors être consultées (cf. page 64).

# Autres plateformes

## Beauvais – Tillé : monitoring

L'aéroport de Beauvais – Tillé constitue un ensemble aéronautique de plus de 200 hectares dont l'exploitation a été confiée en juin 2008, pour une durée de quinze ans, à la société Sageb. L'aéroport accueille principalement trois compagnies à bas coûts (Ryanair, Wizzair et Blue Air) et deux aéroclubs.

L'activité annuelle de l'aéroport dépasse les 18 000 mouvements commerciaux. Selon les estimations, à l'horizon 2012, l'aéroport de Beauvais devrait comptabiliser 21 000 mouvements. Il deviendrait ainsi un aéroport « acné »<sup>3</sup>.

**L'Autorité approuve la démarche volontaire de la Sageb de s'être dotée d'un système de monitoring comprenant cinq stations fixes et une station mobile qui permettront de suivre l'évolution du bruit dans l'environnement de l'aéroport.** La Sageb a notamment demandé à l'ACNUSA de réaliser un suivi de sa démarche concernant le choix des systèmes et de leur implantation. Les « exigences générales relatives au fonctionnement des réseaux de mesure du bruit » préconisées par l'ACNUSA aux 10 principales plateformes ont également été prises en considération.

Les stations de mesure sont placées sur les communes les plus proches ou les plus concernées par les nuisances sonores de l'aéroport, à savoir Laversines, Plouy-Saint-Vincent, Tillé, Troiseux et Beauvais – Cité des Fleurs. Lorsque la station mobile ne sera pas utilisée pour des mesures ponctuelles demandées par des élus du Beauvaisis, celle-ci sera installée à Nivillers.

Malgré un protocole d'accord signé par la Sageb et la DGAC le 12 février 2009 concernant la distribution et l'exploitation des données radar, le projet de monitoring de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs de l'aéroport est resté plusieurs mois au point mort, faute d'accès aux données radar.

À la suite d'un courrier du président de la Sageb au directeur du SNA/nord, la situation évolue favorablement. Le système de surveillance du bruit et des trajectoires des avions de l'aéroport de Beauvais – Tillé devrait être opérationnel au premier trimestre 2010. Une procédure d'information des riverains via le système monitoring sera mise en place dès le printemps 2010.

<sup>3</sup> Le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes doit dépasser vingt mille mouvements lors de l'une des cinq années civiles précédentes.

## Paris – Le Bourget

Malgré l'insistance de l'ACNUSA pour la création d'une commission consultative de l'environnement, d'un plan d'exposition au bruit et d'un plan de gêne sonore sur la plateforme de Paris – Le Bourget, ses demandes n'ont jamais été entendues.

Dans le cadre de la mission Roissy, l'Autorité a noté que ces lacunes devraient être enfin comblées. Elle suivra avec attention ces évolutions et plus particulièrement l'impact des vols de nuit autour de la plateforme.



# AMENDES ADMINISTRATIVES

Bilan chiffré	74
Contentieux en cours	83
La réforme de la procédure des sanctions	87

# Bilan chiffré

## Décisions prises

Après examen des propositions de la Commission nationale de prévention des nuisances (CNPN), l'Autorité a pris 387 décisions :

- 331 décisions d'amendes (pour un montant de 2 921 750 euros) ;
- 46 décisions sans amende ;
- 10 décisions de prescription pour cause de dépassement du délai de deux ans.

Ces décisions correspondent pour 17,31 % au solde des manquements commis en 2007, pour 78,81 % à des manquements de 2008 et pour 3,88 % à des manquements commis en 2009.

En 2009, le montant moyen des sanctions prononcées par l'ACNUSA s'élève à 8 830 euros. Sur 331 décisions d'amendes, 31, soit 9,37 %, ont un montant égal ou supérieur à 13 000 euros. L'amende maximale infligée à une compagnie se monte à 18 000 euros et concerne un décollage non programmé entre 0 heure et 4 h 59 à Paris — Charles-de-Gaulle.

### A - Répartition des décisions prises par plateforme :

PLATEFORME	NOMBRE	%
Bâle – Mulhouse	3	0,8
Beauvais – Tillé	0	0
Lyon – Saint-Exupéry	9	2,3
Nantes – Atlantique	0	0
Nice – Côte d'Azur	18	4,7
Paris – Charles-de-Gaulle	310	80,1
Paris – Le Bourget	8	2,1
Paris – Orly	38	9,8
Toulouse – Blagnac	1	0,3
<b>TOTAL</b>	<b>387</b>	<b>100 %</b>

Les 56 dossiers qui n'ont pas fait l'objet d'une décision d'amende l'ont été pour les raisons suivantes :

- prescrit : 10
- erreur PV (dont 6 relevés horaires) : 15
- erreur acoustique aéronef : 10
- créneau COHOR attribué : 3
- dérogation / vol d'état / **vol humanitaire : 1**
- la compagnie était en droit de croire qu'elle avait une dérogation : 3
- changement de parking et non décollage : 1
- inverseurs à Lyon (relevés juridiquement contestables) : 7
- procédure d'approche à Nice intervenue avant modification de l'AIP : 1
- double sanction (nuit et bruit, cf. page 83) : 5



## DOSSIERS SANS SUITE

À la suite de la communication par les compagnies des documents justificatifs, l'Autorité n'a pas transmis à la CNPN :

- 2 dossiers de manquements commis en 2008 sur la plateforme de Lyon – Saint-Exupéry pour utilisation des inverseurs : l'aéronef ne possédait pas d'inverseurs ;
- 3 dossiers de manquements commis en 2009 (1 pour un manquement relevé 2 fois et 2 créneaux décollage non programmé entre 0 heure et 4 h 59 à Paris – Charles-de-Gaulle) dont les vols faisaient également l'objet d'une procédure « bruit » (cf. page 83).

### B - Répartition des décisions prises par type de manquement :

DOSSIERS	NOMBRE	%
Non-respect du créneau horaire d'arrivée <sup>1</sup>	2	0,5
Non-respect du créneau horaire de départ <sup>2</sup>	8	2,1
Arrivée Ch. 3 bruyant <sup>3</sup>	15	3,9
Arrivée Ch. 3 + bruyant <sup>4</sup>	4	1
Départ Ch. 3 bruyant <sup>5</sup>	19	4,9
Départ Ch. 3 + bruyant <sup>6</sup>	4	1
Procédure d'approche à Nice – Côte d'Azur	10	2,6
Procédure de départ <sup>7</sup>	6	1,6
VPE - départ	72	18,6
Parking Kilo à Nice – Côte d'Azur	1	0,3
Essai moteur	0	0
Inverseurs à Lyon – Saint-Exupéry <sup>8</sup>	7	1,8
Dépassement du seuil de bruit à l'arrivée (99 EPNdB)	1	0,3
Dépassement du seuil de bruit au départ (104,5 EPNdB)	10	2,6
Décollage non programmé entre 0 h et 4h59 à Paris – CDG (COHOR)	222	57,4
Quota de bruit Ch. 3 + jour <sup>9</sup>	6	1,6
<b>TOTAL</b>	<b>387</b>	<b>100 %</b>

Concernant les dossiers qui ont fait l'objet d'une décision ci-dessus :

La liste complète des décisions prises collégialement 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 ».

**1** Bâle — Mulhouse : aucun aéronef ne peut atterrir entre 0 heure et 5 heures.

**2** Paris — Le Bourget : aucun aéronef équipé de turboréacteurs ne peut décoller entre 22 h 15 et 6 h 15.

**3** Paris — Charles-de-Gaulle : entre 23 h 30 et 6 h 15 ; Toulouse — Blagnac : entre 22 heures et 6 heures.

**4** Paris — Charles-de-Gaulle : entre 23 h 30 et 6 h 15 ; Lyon : entre 22 h 15 et 6 h 15.

**5** Charles-de-Gaulle : entre 23 h 15 et 6 heures ; Toulouse — Blagnac : entre 22 heures et 6 heures.

**6** Paris — Charles-de-Gaulle : entre 23 h 15 et 6 heures ; Nice — Côte d'Azur : entre 23 h 15 et 6 heures.

**7** Nice — Côte d'Azur 5 vols et Bâle — Mulhouse 1 vol.

**8** Ces décisions concernent 29 vols.

**9** Ces décisions concernent 22 vols (9 en 2007 et 13 en 2008).

## Dossiers de manquements commis en 2009

Les agents verbalisateurs ont adressé à l'Autorité 251 dossiers de manquements. Au 31 décembre 2009, la répartition par plateforme est la suivante :

PLATEFORME	NOMBRE	%
Bâle – Mulhouse	3	1,2
Beauvais – Tillé	0	0
Lyon – Saint-Exupéry	0	0
Nantes – Atlantique	9	3,6
Nice – Côte d'Azur	10	4
Paris – Charles-de-Gaulle	201	80,1
Paris – Le Bourget	4	1,6
Paris – Orly	23	9,2
Toulouse – Blagnac	1	0,4
<b>TOTAL</b>	<b>251</b>	<b>100 %</b>

Répartition des manquements par nature :

DOSSIERS	NOMBRE	%
Non-respect du créneau horaire de départ	5	2
Arrivée Ch. 3	13	5,2
Départ Ch. 3 bruyant	14	5,6
Départ Ch. 3 + bruyant	2	0,8
Procédure d'approche	10	4
Procédure de départ	2	0,8
VPE - départ	45	17,9
Dépassement du seuil de bruit au départ à CDG (104,5 EPNdB)	3	1,2
Décollage non programmé entre 0 h et 4 h 59 à CDG (COHOR)	157	62,5
<b>TOTAL</b>	<b>251</b>	<b>100 %</b>

À ce jour, aucun manquement n'a été relevé s'agissant :

- du non-respect du créneau horaire d'arrivée,
- des arrivées Ch. 3 + bruyant,
- du dépassement du seuil de bruit à l'arrivée à Paris – Charles-de-Gaulle (104,5 EPNdB),
- des VPE arrivée,
- du parking Kilo,
- des inverseurs,
- de la procédure Omako – Mosud.

Il faut en outre rappeler que les chiffres 2009 sont provisoires.

À titre d'exemple, lors de l'établissement en janvier 2009 du rapport 2008, seuls 375 manquements avaient été relevés. Or finalement, en 2008, il y en a eu 457.

Depuis septembre 2003, les aéronefs du chapitre 3 les plus bruyants n'ont plus en théorie le droit d'atterrir entre 6 h 15 et 23 h 30 et de décoller entre 6 heures et 23 h 15 sur l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle. Mais pour ne pas pénaliser les compagnies exploitant ce type d'appareil sur cette plateforme et leur permettre de les retirer progressivement, l'arrêté du 8 septembre 2003 a prévu à titre transitoire un système de quotas de bruit jour Ch. 3 +.

Cet arrêté, en effet, prenait en compte le nombre de mouvements d'aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 réalisé par un exploitant dans une période de référence allant du 1<sup>er</sup> octobre 2002 au 30 septembre 2003. À partir de ce nombre de mouvements était calculé annuellement un pourcentage dégressif allant de 80 à 20 % à compter du 1<sup>er</sup> avril 2004 jusqu'au 30 septembre 2008, date après laquelle il est interdit à ces compagnies d'exploiter ce type d'aéronef sur l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle. À l'avenir il ne devrait plus y avoir de relevés de manquements au titre des quotas de bruit.

Le 29 mars 2009, un nouvel arrêté de restriction est entré en vigueur. Il s'agit de l'arrêté du 6 mars 2009 portant application de procédures de moindre bruit sur l'aérodrome de Bordeaux – Mérignac (Gironde). Au 31 décembre 2009, aucun manquement n'avait été relevé.

Par ailleurs, au 31 décembre 2009, aucun manquement à l'arrêté du 27 novembre 2007 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Marseille – Provence (Bouches-du-Rhône) n'avait été porté à la connaissance de l'Autorité. Cet arrêté est entré en vigueur le 28 octobre 2008.



## BILAN CHIFFRÉ *suite*

### DÉLAI D'INSTRUCTION

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 pu être ramené à 12 mois pour les dossiers 2002, puis à 11 mois pour les dossiers de 2003. En 2004, le délai est passé à 13 mois puis à 18 mois en 2005. Le délai est de nouveau descendu à 12 mois pour les dossiers de 2006 puis à 13 mois pour les manquements commis en 2007.

Néanmoins, en 2009, la durée moyenne de traitement des dossiers de manquements commis en 2008 est remontée à plus de 14 mois, l'ACNUSA n'ayant pas pu examiner de dossiers de sanctions entre les plénières du 17 juin et du 15 octobre 2009. Plusieurs facteurs expliquent ces délais :

- d'une part, entre la tenue de la séance de la CNPN et l'envoi de ses propositions à l'ACNUSA, près de deux mois peuvent s'écouler ;
- d'autre part, à la suite de l'arrêt Corsair rendu par le Conseil d'État le 31 janvier 2007 qui oblige la CNPN à communiquer désormais ses propositions aux compagnies qui elles-mêmes disposent d'un délai de 1 mois pour produire des observations écrites après réception de la proposition de la CNPN, un délai incompressible de 3 mois est à noter entre la séance de la CNPN et la séance plénière de l'ACNUSA ;
- enfin, en septembre 2009, l'Autorité n'a pu se réunir faute de quorum. En effet, les membres qui devaient être renouvelés en août 2009 ne l'ont pas été en temps utile et de surcroît un des membres est décédé.

Cependant, des dossiers de manquements commis en 2009 ont déjà été examinés en séance plénière, réduisant pour l'instant la durée de traitement par exemple d'un dossier VPE à 8 mois.

L'arrêté du 6 novembre 2003 (décollage non programmé entre 0 heure et 4 h 59 à Paris – Charles-de-Gaulle) avait entraîné à la date de son entrée en vigueur le 28 mars 2004 un grand nombre de manquements à traiter conduisant à un allongement de la durée de traitement des dossiers. Depuis, on note une baisse continue des relevés concernant ces manquements : 520 relevés en 2005, 333 en 2006, 257 en 2007 et 248 en 2008.

En 2009, à la suite de la réception de la proposition de la CNPN, les compagnies ont adressé à l'ACNUSA 41 courriers concernant 74 décisions, soit 18,86 % de la totalité des 387 décisions prises.

### DÉROGATIONS

Dérogations de nuit pour des décollages après 22 h 15, heure locale sur Paris – Le Bourget :

- 9 dérogations pour des vols diplomatiques, chefs d'État, ministres étrangers...
- 12 refus.

Dérogation à l'interdiction des appareils chapitre 2 en Europe :

- 2 dérogations à Paris – Le Bourget
- 7 dérogations à Paris – Charles-de-Gaulle
- 2 dérogations à Paris – Orly.

Il s'agissait de vols diplomatiques autorisés par le ministère des Affaires étrangères.

Sur la plateforme de Marseille – Provence, 3 dérogations ont été accordées pour des appareils transportant des hélicoptères pour Eurocopter basé sur l'aéroport.

À Nice – Côte d'Azur, 1 dérogation a été faite pour un appareil des plus bruyants du chapitre 3 de type Antonov utilisé pour le transport d'un satellite dans le cadre d'une mission spéciale.

## Recouvrement

Le respect de la tranquillité des riverains de plateformes aéroportuaires doit également se traduire par le recouvrement effectif des amendes<sup>10</sup> que l'Autorité prononce pour non-respect des arrêtés environnementaux. Il ne suffit pas de rappeler leurs obligations aux compagnies aériennes, il faut aussi être très vigilant sur l'effectivité du recouvrement des amendes infligées. Depuis l'année de gestion 2008, une nouvelle procédure de recouvrement est entrée en vigueur. D'une part, les titres de perception émis par l'Autorité sont assignés sur le Département comptable ministériel (DCM) du ministre en charge des transports<sup>11</sup>. D'autre part, l'ensemble du recouvrement n'est plus effectué par une trésorerie unique et spécialisée (la TGCST)<sup>12</sup>, mais pris en charge par différentes trésoreries en fonction de la domiciliation de la compagnie aérienne.

Aussi, consciente des répercussions possibles de cette modification, l'Autorité avait attiré « 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 une priorité<sup>13</sup> ». Cette crainte formulée dans le rapport 2007 s'est malheureusement révélée fondée.

Alors que, en 2007, la TGCST avait un taux d'apurement de plus de 60 % en volume et de plus de 57 % en valeur pour les titres émis dans l'année, en 2009, toutes trésoreries confondues, les 44 % en volume et 41 % en valeur sont difficilement atteints (cf. les tableaux ci-dessous).

### APUREMENT

Le pourcentage d'apurement, qui évalue l'encaissement des amendes en fonction de l'année de prise en charge<sup>14</sup>, doit être apprécié en gardant à l'esprit le nombre de titres auquel il se rapporte.

La TGCST reste compétente jusqu'à l'apurement intégral des titres de perception qu'elle a pris en charge.

Année de gestion — 2000 à 2007

Exercice	Demande de prise en charge		Reste à recouvrer		% d'apurement	
	Nombre	Montant	Nombre	Montant	Volume	Valeur
2000	43	314 045 €	0	0 €	100	100
2001	164	1 943 877 €	11	138 728 €	93	92
2002	246	2 285 221 €	1	12 000 €	99	99
2003	193	1 291 226 €	1	4 500 €	99	99
2004	215	1 948 790 €	21	191 500 €	90	90
2005	648	2 434 265 €	24	192 562 €	96	92
2006	582	3 068 000 €	51	364 138 €	91	88
2007	675	5 744 500 €	83	812 025 €	87	85

**10** Les sanctions administratives entrent dans la catégorie des produits divers de l'État qui comprennent toutes les créances de l'État étrangères à l'impôt visées à l'article 80 du décret n°62-1587 du 29 décembre 1962 portant règlement général sur la comptabilité publique.

**11** Ministère de l'écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat.

**12** Trésorerie générale des créances spéciales du trésor.

**13** Rapport annuel 2007, page 88.

**14** Année d'émission du titre de perception.



BILAN CHIFFRÉ *suite*À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2008

Les taux de recouvrement, qui mesurent la proportion des encaissements par rapport aux titres émis, s'établissent à un niveau très variable selon les trésoreries compétentes. Le taux brut de recouvrement sur les émissions de l'année apprécié au 31 décembre 2009 est estimé dans la colonne « % d'apurement ».

La procédure veut que les créances pour lesquelles les titres de perception n'ont pas pu être émis lors de l'année comptable en cours fassent l'objet d'une comptabilisation au titre de la gestion comptable suivante.

Trésorerie départementale	Exercice	Demande de prise en charge		Reste à recouvrer		% d'apurement	
		Nombre	Montant	Nombre	Montant	Volume	Valeur
29	2008	2	16 000 €	0	0 €	100	100
	2009	—	—	—	—	—	—
31	2008	3	41 000 €	0	0 €	100	100
	2009	—	—	—	—	—	—
44	2008	2	12 000 €	0	0 €	100	100
	2009	—	—	—	—	—	—
Paris	2008	136	1 278 000 €	5	31 390 €	96	97
	2009	59	553 000 €	22	202 000 €	62	63
92	2008	12	124 000 €	1	12 000 €	91	90
	2009	12	105 000 €	6	48 000 €	54	50
93	2008	9	82 500 €	3	30 000 €	66	63
	2009	13	94 000 €	10	80 000 €	23	14
94	2008	2	20 000 €	0	0 €	100	100
	2009	—	—	—	—	—	—
95	2008	35	228 000 €	0	0 €	100	100
	2009	31	201 500 €	10	76 500 €	67	62
Étranger	2008	211	1 789 000 €	78	695 000 €	63	61
	2009	161	1 466 100 €	104	1 003 520 €	35	31

Si l'Autorité ne remet pas en cause le contrôle du DCM, elle signale toutefois que cette étape supplémentaire ralentit le processus d'établissement et de suivi des titres de perception. Leurs modalités d'édition et de suivi sont aussi compliquées du fait de la multiplicité des interlocuteurs avec lesquels les services de l'Autorité doivent travailler et échanger des renseignements qui ne semblent pas connus des trésoreries.

L'ACNUSA a donc perdu un partenaire précieux avec la TGCST, désormais remplacée par une multitude de trésoreries qui, théoriquement, doivent faire diligence pour procéder au recouvrement. La procédure de recouvrement des titres est différente selon que les amendes prononcées par l'Autorité sont recouvrables en France ou à l'étranger. En raison de leur statut, les amendes administratives ne sont pas en elles-mêmes exécutoires à l'étranger. Aussi la trésorerie pour l'étranger rencontre-t-elle de grandes difficultés pour les recouvrer. En revanche, les trésoreries départementales peuvent désormais procéder à la saisie à tiers détenteur en remplacement de la saisie attribution.

Mais les méthodes de travail diffèrent selon les trésoreries. La plupart d'entre elles se contentent de relances automatisées ; les contacts et les relances personnalisées auprès des compagnies sont devenus quasiment inexistantes. Il est regrettable de constater l'absence de diligence de certaines trésoreries qui ne font pas du recouvrement des produits divers de l'État une priorité, loin s'en faut. Peut-être s'agit-il d'un manque de moyens en personnel ou en matériel ? Quelles que soient les raisons, l'Autorité ne peut que déplorer que le taux de recouvrement n'ait jamais été aussi bas que pour l'année de gestion en cours. Mais grâce à l'adoption de la loi du 8 décembre 2009, l'ACNUSA est désormais en mesure de mettre en demeure les compagnies qui ne paient pas leurs amendes de régulariser leur situation avant saisine du juge judiciaire aux fins d'immobilisation de leurs aéronefs (cf. page 82).

## ADMISSION EN NON-VALEUR (ANV)

L'admission en non-valeur d'une créance irrécouvrable est prononcée par l'ordonnateur concerné, dans les conditions fixées par décret.

Avec la demande d'admission en non-valeur, la trésorerie doit fournir toutes les indications nécessaires sur les diligences qu'elle a effectuées et sur les circonstances propres qui établissent l'insolvabilité du débiteur.

Elle doit être différenciée de l'annulation de créance qui fait disparaître des prises en charge les créances qui ont été reconnues indues : annulation ou modération des décisions de l'Autorité par le Conseil d'État.

- Il est rappelé que l'ACNUSA ne donne son accord que dans des cas précis : liquidation judiciaire, cessation d'activité, faillite, échec du recouvrement amiable et reliquat de frais bancaires.
- Depuis l'an 2000, les admissions en non-valeur représentent 7,5 % du total des émissions, soit 1 622 905 euros sur les 21 727 425 euros de titres émis.



## Pouvoir d'immobilisation

En 2006, l'Autorité avait étudié les modalités pratiques de la mise en œuvre du pouvoir d'immobilisation des aéronefs introduit en 2005 à l'article L. 123-4 du code de l'aviation civile. En l'absence de précisions dans la loi, 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 dans cet article.

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 2008, le secrétaire d'État aux Transports avait informé l'Autorité qu'un décret en Conseil d'État était en cours d'élaboration.

Finalement, c'est la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports qui a tranché la question de l'autorité compétente. En vertu de l'article 10 du traité instituant la Communauté européenne, tout État membre prend toutes les mesures générales ou particulières propres à assurer l'exécution des obligations découlant du traité ou résultant des actes des institutions de la Communauté. C'est la raison pour laquelle le gouvernement a jugé souhaitable de disposer de voies de droit permettant de contraindre les transporteurs aériens à reverser les aides d'État qu'ils auraient indûment perçues. Il a en conséquence modifié l'article L. 123-4 du code de l'aviation civile en vue d'en étendre les dispositions. À cette occasion, le rapporteur de l'Assemblée nationale au nom de la commission des affaires économiques a proposé un amendement précisant chacune des autorités compétentes pour requérir la saisie conservatoire d'un aéronef.

Dorénavant, «... Après mise en demeure infructueuse du redevable de régulariser sa situation, la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant peut être requise auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure par les autorités et dans les situations suivantes :...

**L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des amendes administratives prononcées par cette autorité.**

*L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef. L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant. Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.*

*Le paiement des sommes dues entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire. »*

L'Autorité se réjouit d'être enfin en mesure en 2010 d'utiliser cette possibilité qu'elle appelait de ses vœux depuis 2006. En effet, les trésoreries auprès des ambassades de France à l'étranger ne disposent d'aucun moyen de coercition à l'encontre des compagnies qui refusent de payer si la procédure amiable n'aboutit pas. Dorénavant, l'ACNUSA va mettre en demeure les compagnies qui ne paient pas leurs amendes de régulariser leur situation avant saisine du juge judiciaire.

## MAJORATION ET INTÉRÊTS DE RETARD

Par ailleurs, afin d'inciter les compagnies à régler plus rapidement les sommes dues et d'éviter d'avoir à prononcer des admissions en non-valeur, l'Autorité avait recommandé en 2008

que les amendes administratives soient assorties d'intérêts au taux légal et de pénalités de retard. Elle renouvelle cette recommandation en la simplifiant. En effet, on pourrait s'inspirer utilement de l'article R. 134-6 du code de l'aviation civile sur le recouvrement de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne. Le paiement doit être effectué avant la date indiquée sur le titre de perception. Une majoration de 10 % de la somme à payer et des intérêts de retard sont appliqués en cas de non-paiement à la date précitée.

## > Recommandation 2009

Afin de faciliter le recouvrement des amendes administratives qu'elle prononce, l'ACNUSA demande qu'une majoration de 10 % de la somme à payer et que des intérêts de retard soient appliqués en cas de non-paiement à la date indiquée sur le titre de perception.

# Contentieux en cours

En 2009, le Conseil d'État a examiné 43 requêtes de compagnies.

Durant l'année 2009, à l'occasion des nombreuses requêtes introduites par la compagnie Air France, le Conseil d'État a été amené à trancher deux points juridiques importants : celui du cumul des sanctions où il a censuré l'interprétation de l'ACNUSA et celui des certificats acoustiques où au contraire il l'a validée.

## Cumul des sanctions

Dans un arrêt du 29 octobre 2009 compagnie Air France<sup>15</sup>, le Conseil d'État tranche la question du cumul des sanctions.

En effet, sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle, il existe 2 arrêtés :

- **Arrêté dit « nuit »** du 6 novembre 2003 portant interdiction entre 0 heure et 4 heures 59 des décollages d'aéronefs non programmés pendant la dite période horaire sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle.
- **Arrêté dit « bruit »** du 6 novembre 2003 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle.

Sur la base de ces deux arrêtés, la CNPN avait proposé à l'Autorité de sanctionner deux fois le même mouvement, d'une part parce qu'il avait décollé entre 0 h et 4 h 59, et d'autre part parce qu'il dépassait le niveau de bruit certifié en survol de 99 EPNdB. L'Autorité a suivi la proposition de la CNPN en estimant en effet que la rédaction de l'article L. 227-4 du code de l'aviation civile permettait de cumuler les sanctions lors d'un cumul de manquements sur un même vol dès lors que le texte faisait usage du pluriel<sup>16</sup>.

Toutefois, il avait été tenu compte du fait qu'il s'agissait de la même rotation. Aussi le montant des amendes cumulées des deux décisions ne dépassait pas le plafond de 20 000 euros.

Le Conseil d'État n'a pas suivi le raisonnement de l'Autorité et a jugé « qu'un même manquement ne peut donner lieu qu'à une seule sanction administrative, sauf si la loi en dispose autrement ; qu'il ne résulte pas des dispositions de l'article L. 227-4 du code de l'aviation civile que le législateur ait entendu habiliter l'Autorité à prononcer deux sanctions pour un même fait, dans l'hypothèse où il constituerait un manquement simultané à deux arrêtés distincts pris sur le fondement de cette unique disposition législative ; qu'en l'absence de volonté

<sup>15</sup> CE n° 310.604 et 310.610 société Air France 29 octobre 2009.

<sup>16</sup> « Les manquements à ces mesures sont constatés par les fonctionnaires et agents visés à l'article L. 150-13. Ces manquements font l'objet de procès verbaux qui, ainsi que le montant de l'amende encourue, sont notifiés à la personne concernée et communiqués à l'Autorité ».



### CONTENTIEUX EN COURS suite

*expresse du législateur d'instituer un cumul de sanctions, il appartenait à l'ACNUSA de qualifier les faits au regard de celui des deux arrêtés instituant une réglementation spéciale ; qu'en l'espèce, l'arrêté "bruit", applicable aux seuls aéronefs dépassant un certain niveau acoustique comporte des règles spéciales, y compris, au III de l'article 1<sup>er</sup>, des modalités spécifiques d'autorisation d'opérer des mouvements de ces aéronefs entre 0 heure et 4 h 59, alors que l'arrêté nuit est général ».*

En conséquence, le Conseil d'État a annulé toutes les décisions prises sur le fondement de l'arrêté « nuit » mais a confirmé le montant des amendes prononcées sur la base de l'arrêté « bruit ».

À la suite de ces arrêts, dans les cas similaires de cumul de manquements, l'Autorité a demandé à la CNPN de ne plus sanctionner les manquements sur la base de l'arrêté « nuit » mais uniquement sur celui de l'arrêté « bruit ».

## Certificats acoustiques

En 2008, l'ACNUSA avait infligé à la compagnie Air France cinq amendes de 3 000 à 4 000 euros. Il s'agissait du décollage après minuit en violation de l'arrêté « bruit » de cinq aéronefs de type Boeing 747-400 avec un niveau de bruit certifié en survol supérieur à 99

EPNdB. Air France ne contestait pas la réalité des dépassements horaires constatés, mais soutenait que les aéronefs à l'origine des faits constitutifs des manquements n'entraient pas dans le champ de l'arrêté « bruit » dès lors que leur niveau de bruit certifié au point dit de survol était, depuis les modifications techniques qu'elle avait fait réaliser sur ces appareils en octobre 2006, égal et non pas supérieur à 99 EPNdB. Mais la compagnie reconnaissait qu'elle avait omis de déclarer les changements de masses opérationnelles aux services de la direction générale de l'aviation civile, ce qui lui aurait permis d'obtenir un certificat acoustique à jour.

L'Autorité considérait donc que dès lors que les certificats acoustiques détenus par la compagnie Air France au moment des faits ne prouvaient pas que ses aéronefs n'excédaient pas les valeurs réglementaires il y avait lieu de la sanctionner pour non-respect des dispositions de l'arrêté « bruit » sans avoir à tenir compte de documents internes produits par la compagnie.

Le Conseil d'État, après avoir rappelé que « le niveau de bruit au point de survol pris en compte par l'ACNUSA pour l'application de l'arrêté "bruit" est le niveau de bruit certifié par l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation soit, en France, la direction générale de l'aviation civile », a confirmé l'analyse de l'Autorité et rejeté les requêtes. Il a estimé que « s'il n'est pas contesté que des modifications techniques ont bien été réalisées depuis octobre 2006 par la société Air France sur les aéronefs incriminés, il résulte en revanche de l'ensemble des dispositions précitées que faute pour cette société d'avoir, à la date des faits incriminés, demandé à la direction générale de l'aviation civile une modification de ses certificats acoustiques, elle ne pouvait pas se prévaloir à cette date d'un niveau de bruit certifié au point de survol inférieur ou égal à la valeur de 99 EPNdB ; que,





par suite, l'ACNUSA n'a pas commis d'erreur de droit en estimant que la société n'apportait pas la preuve, en l'absence de production de tels certificats, de ce que ses aéronefs n'excédaient pas les valeurs réglementaires<sup>17</sup> ».

**Le Conseil d'État a donc validé le raisonnement de l'Autorité.**

## Montant des amendes

Jusqu'à présent, le moyen tiré de ce que l'Autorité aurait pris une sanction disproportionnée a toujours été écarté par le Conseil d'État. En 2009, le Conseil d'État a pour la première fois utilisé son pouvoir de réformation dans deux espèces.

Dans le premier cas, il s'agissait d'un « *dépassement de seize minutes qui trouvait son origine dans les mauvaises conditions météorologiques ayant conduit le contrôle aérien à retarder 170 vols* ». Le Conseil d'État a considéré qu'en infligeant une amende de 8 000 euros à la compagnie Air France, l'ACNUSA a pris à son encontre une sanction disproportionnée et il l'a fixée à un montant de 5 000 euros<sup>18</sup>.

Dans le second cas, il s'agissait d'un dépassement de vingt-trois minutes qui trouvait son origine dans la nécessité de débarquer un passager en état d'ébriété. Le Conseil d'État a jugé que, dans ces conditions, en infligeant une amende de 10 000 euros à la compagnie Air France pour tenir compte de sa responsabilité de ne s'être pas assuré que les passagers embarqués n'étaient pas ivres, l'ACNUSA a pris une sanction disproportionnée à l'encontre de la requérante, alors qu'il ne résulte pas de l'instruction que l'état d'ivresse du passager en cause était perceptible avant l'embarquement. Le montant de l'amende a été ramené à 5 000 euros<sup>19</sup>.

Le Conseil d'État ne semble donc pas partager l'analyse de la Cour des comptes, qui, dans son dernier rapport<sup>20</sup>, se préoccupait de la faiblesse du montant moyen des amendes infligées par l'Autorité.

**17** CE n° 323.501 à 505  
Société Air France  
4 décembre 2009.

**18** CE n° 310.613  
Société Air France  
29 octobre 2009.

**19** CE n° 312.824  
Société Air France  
23 avril 2009.

**20** « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien », 8 juillet 2008.

**21** CE n° 310.605  
Société Air France  
29 octobre 2009.

**22** CE n° 312.827  
Société Air France  
18 décembre 2008.

## Force majeure

Selon la définition traditionnelle, est constitutif d'un cas de force majeure l'évènement présentant les trois caractères suivants : extériorité (par rapport au défendeur), imprévisibilité (dans sa survenance) et irrésistibilité (dans ses effets). Si la force majeure est reconnue par le juge, elle exonère l'auteur du manquement de sa responsabilité.

La compagnie Air France continue à invoquer le moyen tiré de la force majeure chaque fois que le retard au décollage d'un aéronef est consécutif à un évènement extérieur à la compagnie. Le Conseil d'État a ainsi écarté ce moyen, comme il l'avait fait en 2008, en considérant que si les faits à l'origine du retard, dus pour partie à une opération de décontamination menée par la police de l'air et des frontières, étaient extérieurs à la compagnie et imprévisibles, ils n'en étaient pas pour autant irrésistibles dès lors qu'ils n'ont pas par eux-mêmes imposé le décollage de l'appareil<sup>21</sup>. De même, une compagnie ne peut invoquer les éventuelles conséquences sur la sécurité du vol et des personnes de l'incident à l'origine du retard pour échapper à toute sanction<sup>22</sup>.

## Respect des droits de la défense

Le Conseil d'État a à nouveau écarté le moyen tiré du non-respect des droits de la défense. Les dispositions de l'article L. 227-4 du code de l'aviation civile ne sont pas incompatibles avec les articles 6§1 et §3 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales : « *La personne intéressée peut demander à être entendue devant la Com-*

## CONTENTIEUX EN COURS suite

*mission nationale de prévention des nuisances chargée d'établir la proposition de sanction et a, en outre, la possibilité de formuler devant l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires des observations écrites sur cette proposition<sup>23</sup> ».*

Néanmoins, le Conseil d'État a été amené à préciser que, dès lors que l'ACNUSA avait informé les compagnies qu'elle examinerait les propositions de la CNPN à une date donnée, elle n'avait pas le droit d'avancer la date d'examen des dossiers même dans le souci louable de raccourcir les délais de la procédure. En effet, les dispositions de l'article L. 227-4 du code de l'aviation civile impliquent qu'afin de garantir le respect des droits de la défense, la personne intéressée ait connaissance de la proposition de sanction de la CNPN et puisse être en mesure de présenter, le cas échéant, des observations à l'ACNUSA sur ces propositions. En l'espèce, l'Autorité avait statué dès le 13 mars 2008 sur la sanction contestée sans que la compagnie Air France ait été informée de ce changement de date dans un délai utile pour lui permettre de présenter ses observations. Elle a donc été privée de la possibilité de présenter utilement ses observations avant la réunion de l'ACNUSA<sup>24</sup>.

Toujours à propos des observations écrites que les compagnies peuvent formuler devant l'ACNUSA après avoir eu communication des propositions de la CNPN, le Conseil d'État a précisé que « ces observations doivent être présentées en temps utile pour permettre à l'Autorité, qui délibère sur le siège, d'en connaître et de les prendre en compte lors de sa séance ; (...) ; qu'elle (la compagnie) a ainsi été en mesure de présenter des observations pour la réunion de l'ACNUSA (...) ; que toutefois, l'ACNUSA n'a pas été en mesure, avant de prendre sa décision, de prendre en considération les observations produites par la requérante par télécopie (...), soit le jour même de la réunion de l'Autorité, ... ». En l'espèce, la compagnie Blue Line avait eu communication, le 8 novembre 2007, de la proposition de sanction formulée par la CNPN et de la date fixée pour la réunion de l'ACNUSA, à savoir le 7 février 2008. Or elle n'a produit ses observations par télécopie que le matin même de la réunion<sup>25</sup>.

**23** CE n° 313.430 & n°323.460 et 461  
Compagnie Blue Line.

**24** CE n° 315.886 à 888  
Compagnie Air France  
19 janvier 2009.

**25** CE n° 314.918 à 921  
Compagnie Blue Line 23  
avril 2009.

**26** Dépassements de seuil  
de bruit au départ.

**27** 5 dépassements de  
seuil de bruit au départ  
et 3 absences de  
créneaux.

**28** Absences de  
créneaux.

**29** Absence de  
créneaux.

## Requêtes en cours

Actuellement restent à juger des requêtes de deux compagnies.

La compagnie Air France a attaqué 19 décisions concernant des manquements relevés sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle.

- 4 décisions<sup>26</sup> du 10 juillet 2008 pour un montant de 13 000 euros ;
- 8 décisions<sup>27</sup> du 12 février 2009 pour un montant de 44 000 euros ;
- 7 décisions<sup>28</sup> du 9 mars 2009 pour un montant de 42 000 euros.

La compagnie Majestic Aviation a attaqué 1 décision concernant un manquement relevé sur la plateforme de Nice – Côte d'Azur.

- 1 décision<sup>29</sup> du 12 février 2007 pour un montant de 6 000 euros.

# La réforme de la procédure des sanctions

À la suite de l'arrêt Corsair du 31 janvier 2007, il était nécessaire de repenser la procédure des sanctions imaginée par le législateur de 1999 et de la remplacer par une autre, garantissant le caractère contradictoire de la procédure et la qualité des décisions.

La nouvelle procédure devait en premier lieu respecter les droits de la défense et plus particulièrement les exigences de l'article 6 de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, relatif au « procès équitable ». Elle ne doit pas se traduire par des surcoûts administratifs et financiers, mais, bien au contraire, être plus simple et plus claire que la précédente et éviter les allers-retours de dossiers.

Le nouveau système mis en place ne remet pas 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 dans le processus d'édiction des sanctions.

Cette réforme, primitivement insérée dans le projet de loi Grenelle II déposé au Sénat en janvier 2009, a finalement été adoptée sous forme d'un amendement gouvernemental dans le cadre de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, modifiant ainsi les articles L. 227-1 à 227-9 du code de l'aviation civile.

La principale modification tient à la suppression de la Commission nationale de prévention des nuisances. Dorénavant, l'ensemble de la procédure est entre les mains de l'Autorité. Mais pour l'exercice de son pouvoir de sanction, l'Autorité bénéficie du concours de sept membres associés : « *deux représentants des professions aéronautiques ; deux représentants d'associations de riverains d'aérodromes ; un représentant d'associations de protection de l'environnement agréées au niveau national ; un représentant d'activités riveraines des aérodromes impactées par l'activité aéroportuaire ; un représentant du ministre chargé de l'aviation civile. Ces membres associés et leurs deux suppléants respectifs sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile pour une période de trois ans renouvelable. Les membres associés participent à la séance mais ne participent pas aux délibérations et ne prennent pas part au vote.* »

C'est l'Autorité qui a inventé ce système original de membres associés, avalisé par le Conseil d'État et le gouvernement. Dans ce nouveau système, les membres associés participeront à l'ensemble de la procédure. Ils seront convoqués en même temps que les membres de l'Autorité pour auditionner la compagnie et lui poser des questions comme ils le faisaient lors des séances de la CNPN. Ils pourront ainsi faire part de leur expérience lors des discussions pour le plus grand profit de l'Autorité.

En 2010, l'instruction et la procédure devant l'Autorité seront précisées par un décret d'application en Conseil d'État ainsi que dans le règlement intérieur de l'ACNUSA qui sera désormais publié au *Journal officiel*. La nouvelle procédure introduit la possibilité d'un classement sans suite à l'issue de l'instruction dès lors que les circonstances particulières à la commission des faits le justifient ou que ceux-ci ne sont pas constitutifs d'un manquement pouvant donner lieu à sanction.

Par ailleurs, la loi crée un rapporteur permanent chargé de notifier le dossier complet d'instruction à la personne concernée et de présenter ce dossier lors de la réunion plénière de l'Autorité. Enfin, cette réforme entrera en vigueur le premier jour du quatrième mois suivant la date de publication de la loi du 8 décembre 2009, soit le 1<sup>er</sup> avril 2010. Pour les manquements ayant fait l'objet d'une proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances avant cette date, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires se prononcera au vu de ces propositions.

# VIE DES SERVICES

Personnel et budget 96

Évaluation de l'ACNUSA 97

Communication 97

Auditions, réunions  
techniques et colloques 98

# Personnel et budget

## Effectif

En 2009, l'effectif de l'ACNUSA a atteint un total de 10 personnes y compris le président. En effet, dans la perspective du départ à la retraite de la secrétaire générale, qui était en fonction depuis la création de l'Autorité, et pour permettre une bonne transition, il avait été créé en 2008 un poste de secrétaire générale adjointe à la place du poste de juriste. En octobre 2009, Madame Janine Le Floch-Fournier a quitté ses fonctions de secrétaire générale et Madame Ghislaine Esquiague est devenue secrétaire générale en titre. Par ailleurs, le plafond d'emploi est passé à 12 agents dans la perspective de l'extension des compétences de l'Autorité à la pollution atmosphérique.

## Formation

Depuis la création de l'Autorité, la majorité des agents suivent à l'année des cours de langues via le programme du ministère des Affaires étrangères. Deux agents ont assisté aux journées « défi climat » organisées par l'Institut de la gestion publique et du développement économique parmi lesquelles : « effet de serre et énergie », « les transports durables » et « tourisme et réchauffement climatique ». Enfin, la personne en charge du budget a suivi une formation sur le logiciel budgétaire et comptable de l'État.

## Moyens financiers

### DÉPENSES DE PERSONNEL

La loi de finances initiale pour 2009 a accordé 939 724 euros à l'ACNUSA, soit 144 700 euros supplémentaires par rapport à 2008 (+ 18 %). Cette augmentation correspondait en particulier à la possibilité de recruter 2 agents supplémentaires.

Mais l'élargissement des compétences de l'Autorité n'ayant pas été voté dans l'année, le recrutement des agents indispensables pour assurer ces tâches nouvelles n'a pas été nécessaire. De plus, la secrétaire générale est partie en retraite au cours du quatrième trimestre et sa remplaçante était déjà rémunérée par l'ACNUSA en tant que secrétaire générale adjointe. L'enveloppe s'est donc révélée suffisante et 143 000 euros ont été remis à disposition du programme « contrôle et pilotage des politiques du ministère ».

À la fin de l'année, le taux de consommation du disponible atteignait 97,83 %.

### DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

La dotation 2009, gel de précaution déduit, était de 361 175 euros, soit une diminution de 5 700 euros par rapport à celle de 2008, à la suite du vote d'un amendement présenté par M. Warsmann, dans le cadre d'un ensemble d'économies sur les budgets de fonctionnement d'un certain nombre d'organismes d'État et d'autorités indépendantes.

Toutefois, comme pour les dépenses de personnel, l'enveloppe s'est révélée trop importante en l'absence de mise en œuvre des nouvelles compétences de l'Autorité : 28 000 euros en autorisation d'engagement et 45 000 euros en crédit de paiement ont donc été remis à la disposition du ministère. Le taux de consommation du disponible a atteint 99,14 % en autorisation d'engagement (contre 99,54 % en 2008) et 99,99 % en crédit de paiement (contre 99,71 % en 2008).

Le poste total des frais de mission (déplacements, hébergement et frais divers) s'élève à 28 500 euros, dont 17 500 euros environ pour les agents de l'ACNUSA.

Les études ont représenté cette année un volume d'engagement de 32 292 euros (contre 53 700 euros en 2008), soit 9,7 % des dépenses de fonctionnement 2009. Un bureau d'études a réalisé une série de mesures de bruit sur 1 point avant et après la mise en service du radial 120 sur la plateforme de Nice – Côte d'Azur. De plus, dans le cadre du relèvement de l'altitude d'interception de l'ILS soumis à enquête publique, une autre série de mesures de bruit sur 15 points autour de la plateforme Paris – Orly a été effectuée.



Quant à l'aspect juridique et contentieux, la convention de conseil et d'assistance juridique a de nouveau été signée avec maître Bernard de Froment, qui assiste l'Autorité dans la préparation des dossiers que l'ACNUSA défend elle-même devant le Conseil d'État. Enfin, à la suite de la vente du bâtiment du boulevard du Montparnasse, dans lequel l'Autorité était gracieusement hébergée, elle a été installée au 3, place de Fontenoy dans le 7<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Les frais d'emménagement ont été majoritairement pris en charge par le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer. L'ACNUSA a financé à hauteur de 7 600 euros l'installation informatique et téléphonique ainsi que le transport du mobilier national mis à sa disposition.

## Évaluation de l'ACNUSA

Dans le cadre de sa mission d'évaluation sur les autorités administratives indépendantes, le comité d'évaluation et de contrôle des politiques publiques de l'Assemblée nationale a contacté en novembre dernier l'Autorité. L'ACNUSA a répondu au premier questionnaire général sur les origines, les principales caractéristiques, l'activité, les ressources publiques mobilisées, le personnel et les dépenses.

La présidente de l'Autorité sera ensuite auditionnée courant 2010.

## Communication

### Rapport d'activité

L'Autorité a rendu public son rapport d'activité 2008 en avril 2009. Comme le prévoit la loi du 12 juillet 1999, elle l'a diffusé au Gouvernement et au Parlement. Consultable sur son site Internet ([www.acnusa.fr](http://www.acnusa.fr)), il a également été transmis aux différents partenaires tels que les commissions consultatives de l'environnement, les professionnels de l'aéronautique, les services de l'État, les associations, etc.

Publié à 2 150 exemplaires, le coût de production global du rapport annuel s'est élevé à 23 188 euros TTC.

### Le Salon de l'aéronautique et de l'espace – Le Bourget

En partenariat avec le centre d'information et de documentation sur le bruit, l'ACNUSA a organisé le 18 juin 2009 un colloque intitulé « Bruit autour des aéroports : de nouvelles pratiques ? ». Il a réuni près de 120 inscrits et la participation de l'Autorité s'est montée à 10 000 euros.

### Les dix ans de l'Autorité

Le 15 septembre 2009 l'Autorité a célébré ses dix ans d'existence autour d'une table ronde regroupant ses différents partenaires. Organisée dans l'immeuble Jacques Chaban-Delmas, rue de l'Université à Paris 7<sup>e</sup>, cette manifestation a réuni plus de 200 personnes.

Le budget global s'est élevé à 37 577 euros TTC. Il comprend la location de la salle et du matériel audiovisuel nécessaire, la création et l'impression des invitations et supports de communication, la captation audiovisuelle de la manifestation, la réalisation d'un film institutionnel d'ouverture, les frais d'honoraires du modérateur et du dessinateur ainsi que le cocktail déjeunatoire.

### Site Internet

Le nouveau site Internet de l'Autorité ([www.acnusa.fr](http://www.acnusa.fr)) a été mis en ligne en avril 2009.

# Auditions, réunions techniques et colloques

## Auditions en réunions plénières

### ❖ 15-16 janvier

- M. Didier Gonzalès, député-maire de Villeneuve-le-Roi, accompagné de M. Rémi Jourdan ;
- M. Dominique Bidou, président du Comop Bruit (n° 18) et président du centre d'information et de documentation sur le bruit (CIDB), accompagné de Mme Sylvie Bouin, du CIDB ;
- M. Georges Perret, Mme Claudine Colombel, M. Michel Dubromel de l'association France nature environnement (FNE) ;
- M. Jacques Sabourin, délégué général de l'Union des aéroports français, accompagné de M. Bertrand Eberhard (pôles économique, technique et sûreté), Mme Isabelle Vandrot, chef du service relations riverains et environnement de l'aéroport Nice – Côte d'Azur et Mme Anne Julia, animatrice du réseau des chargés d'environnement ALFA-ACI ;
- M. François Migraine (IENAIR), accompagné de M. Jérôme Courtois ;

### ❖ 12 février

- M. Geoffroy Ville, chef de la mission environnement à la DSNA, accompagné de MM. Claude Pinchinat et Jean-Luc Drapier, DSNA/ME/AMO ;
- M. Jean-François Dominiak, directeur général d'Europe Airpost, accompagné de M. Philippe Guittet, directeur des opérations au sol ;

### ❖ 26-27 mars

- M. Pierre Caussade, directeur de l'environnement et du développement durable d'Air France, accompagné de M. Lavernhe, adjoint chargé du pôle environnement, et de M. Bordes-Pages, directeur du développement ;
- Mme Danielle SALOMON, sociologue, fondatrice de Risques et Société, chercheur associé au centre de sociologie des organisations ;
- M. Loïc Chappoz, pilote, président de l'ADDAC ;

### ❖ 9 avril

- M. Jean-Pierre Blazy, maire de Gonesse, président de l'association Ville et Aéroport, accompagné de Mme Marie-Josée Bandecchi, vice-présidente de Ville et Aéroport, conseillère générale des Alpes-Maritimes, M. Jacques Cransac, directeur environnement au conseil général du Val-d'Oise, M. Julien Delannay, chargé de mission de Ville et Aéroport ;
- M. Raymond Redding, directeur général délégué, directeur du courrier du groupe La Poste ;

### ❖ 14 mai

- M. Pascal Luciani, sous-directeur du développement durable DGAC/DTA/SDD ;
- M. Nevache, secrétaire général de la préfecture du Val-de-Marne, accompagné de M. Brossais, DDE du Val-de-Marne, et de M. de Silans, adjoint au chef du bureau environnement et prévention des risques, préfecture du Val-de-Marne ;

### ❖ 17 juin

- MM. Alain Bourgin, adjoint au responsable de la mission environnement de la DSNA, Emmanuel Jacquemin chef du service de la navigation aérienne nord-est et Patrick Dupont du SNA/NE ;
- M. Jean Guibaud, service de la navigation aérienne sud-sud-est ;
- M. d'Abzac, sous-préfet de Sarcelles, accompagné de M. Jean Rebuffel, directeur départemental de l'équipement et de l'agriculture du Val-d'Oise et délégué territorial adjoint de l'ANRU ;

### ❖ 9 juillet

- Mme Marie-José Staes, service de la navigation aérienne sud-ouest ;

### ❖ 29 septembre

- M. Pascal Luciani, sous-directeur du développement durable DGAC/DTA/SDD ;

### ❖ 15-16 octobre

- M. Geoffroy Ville, chef de la mission environnement de la DSNA ;
- M. Vincent Malod, mission environnement de la DSNA ;
- M. Philippe Versi, SNA/sud ;
- Mme Florence Rousse, directrice DSAC, accompagnée de M. Jean-François Buffat, coordonnateur environnement, de M. Vignault, pilote contrôleur et de M. Chaffange DSAC/SE ;

### ❖ 17 novembre

- Mme Nelly Lucas, adjointe à la sous-directrice de la qualité du cadre de vie, et M. François Amiot, chef du bureau de la planification urbaine et rurale, du cadre de vie, à la direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages ;
- M. Michel Sivry, SNA/sud-est, accompagné de M. Jean-Marc Flon, chef de service exploitation (SNA/SE) ;
- M. Didier Martin, expert bruit à la mission environnement de la DSNA ;
- M. Geoffroy Ville, chef de la mission environnement de la DSNA ;

### ❖ 16-17 décembre

- M. Alain Bourgin, adjoint au chef de la mission environnement, accompagné de Mme Isabelle Daguzon, chef de la subdivision qualité de service et environnement du SNA-RP/Orly ;
- M. Jean Guibaud, SNA/sud-est ;
- M. Didier Martin, expert bruit à la mission environnement ;
- M. Serge Migayron, consultant en systèmes d'information, expert auprès de la cour d'appel de Paris et de la cour administrative d'appel de Paris ;
- Mme Françoise Crespo, assistante réglementaire, MM. Jean-Félix Barral, membre de la commission technique, et Francis Nardy, secrétaire général technique, membre du bureau exécutif du Syndicat national des pilotes de lignes ;
- MM. Vital Bride et Nicolas Vouïoux, membres du bureau national du Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien.

AUDITIONS, RÉUNIONS TECHNIQUES ET COLLOQUES suite

### Réunions techniques

#### ❖ 21 janvier

- Étude DEBATS, réunion avec l'INRETS : M. Damien Léger ;

#### ❖ 4 février

- M. Éric Diard, président du Conseil national du bruit : MM. Jean-Pierre Musso et Jean Souquet ;
- Suivi Monitoring, M. Michel Rumeau ;

#### ❖ 5 mai

- Méthodologie des études sur les vols de nuit : M. Jean Souquet ;
- Rencontre avec M. Valin, CORAC, et Mme Patricia L. de Forges ;

#### ❖ 12 mai

- Réunion avec l'INRETS sur l'étude DEBATS, M. Damien Léger ;

#### ❖ 2 juin

- PEB de Paris – Orly, M. Didier Gonzales, Mme Monique Vernet et M. Michel Rumeau ;

#### ❖ 18 juin

- Paris – Le Bourget, Mme Monique Vernet, MM. Guy Puech, Michel Rumeau et Jean Souquet ;

#### ❖ 11 décembre

- ACNAW, Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en région wallonne, Mme Dominique Dalmas et M. Jean-Pierre Camoin ;

### Auditions parlementaires

#### ❖ 25 février

- Audition de Mmes Patricia L. de Forges et Janine Le Floch-Fournier par M. Louis Nègre, sénateur des Alpes-Maritimes ;

#### ❖ 31 mars

- Auditions de Mmes Patricia L. de Forges et Ghislaine Esquiague par M. Louis Nègre, sénateur des Alpes-Maritimes ;

### ❖ 28 avril

- Audition de Mme Patricia L. de Forges par M. Yanick Paternotte, député du Val-d'Oise ;

### ❖ 9 juin

- Audition de Mmes Patricia L. de Forges et Ghislaine Esquiague par M. Jean-Jacques Mirassou, sénateur de la Haute-Garonne ;

### ❖ 22 septembre

- Audition de Mmes Patricia L. de Forges et Janine Le Floch-Fournier par M. Charles de Courson, député de la Marne ;

### ❖ 12 octobre

- Audition de Mmes Patricia L. de Forges et Ghislaine Esquiague par M. Jean-Claude Fruteau, député de la Réunion, et M. Philippe de Capter, administrateur ;

### ❖ 10 décembre

- Audition de Mme Patricia L. de Forges par M. Bertrand Pancher, député de la Meuse ;

## Délégations étrangères

### ❖ 10 juillet

- **Corée du Sud** : Choonbae Park, président d'Inha Technical College ;
- **Taiwan** : Dr Cherie Lu, professeur associé à l'université de Chang Jung Christian, département gestion du transport aérien et maritime ;

### ❖ 23 octobre

- **Japon** : MM. Otobe Tatsuo et Sakamoto Ryuuichi, avocats au ministère de la Justice ;

### ❖ 11 décembre

- **Belgique** : ACNAW, Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en région wallonne ;  
MM. Raymond Loop, président, Jean-Pierre Coyette, vice-président, Mme Naïma Deggouj, membre, MM. Michel Audrit, Jean-Jacques Embrechts, Pierre Taillard, membres, M. Christian Bodart, secrétaire, et Mme Laurence Fagot, attachée ;



AUDITIONS, RÉUNIONS TECHNIQUES ET COLLOQUES suite

### Colloques

#### ❖❖❖ 16 janvier

- Conférence développement durable pôle d'Orly, participation de M. Philippe Lepoutre ;

#### ❖❖❖ 28 janvier

- FNAM, conférence de presse : « 1 an après : les engagements concrets des acteurs du transport aérien », participation de Mme Patricia L. de Forges ;

#### ❖❖❖ 3-4 mars

- The annual UC Symposium on Aviation Noise & Air Quality à Palm Springs (États-Unis) : « Revolution in Aviation: The Magical Mystery Flight of Environmental Sustainability », participation de Mmes Patricia L. de Forges et Janine Le Foch-Fournier ;

#### ❖❖❖ 10 mars

- Ville et Aéroport : table ronde sur le rapport Dermagne, participation de Mme Ghislaine Esquiague ;

#### ❖❖❖ 31 mars

- Club transport aérien : « La gestion des aéroports et leur privatisation peut-elle déboucher sur de nouvelles logiques de marché ? Le modèle économique actuel des aéroports est-il pérenne ? », participation de Mme Patricia L. de Forges ;

#### ❖❖❖ 9 avril

- Conférence développement durable pôle d'Orly, participation de M. Philippe Lepoutre ;

#### ❖❖❖ 4 mai

- Journée technique du STAC, participation de M. Philippe Lepoutre ;

#### ❖❖❖ 27 mai

- Conférence pollutions et nuisances, Grande Arche, participation de M. Philippe Lepoutre ;

#### ❖❖❖ 2-4 juin

- ETTAP : 17<sup>e</sup> symposium transport et pollution de l'air, 3<sup>e</sup> symposium environnement et transports à Toulouse, participation de Mme Ghislaine Esquiague ;

#### ❖❖❖ 18 juin

- Salon du Bourget-CIDB/ACNUSA : « Bruit autour des aéroports : de nouvelles pratiques ? », intervention de Mme Patricia L. de Forges et participation des services de l'ACNUSA ;

### ❖ 23 juin

- Colloque Bruitparif (conseil régional de l'Île-de-France), participation de M. Philippe Lepoutre ;

### ❖ 21 septembre

- Confédération française pour l'habitation, l'urbanisme, l'aménagement du territoire et l'environnement : « Grand Paris », participation de Mme Ghislaine Esquiague ;

### ❖ 8 octobre

- DGAC : « Les aéroports face à leurs défis », participation de Mmes Patricia L. de Forges et Ghislaine Esquiague ;
- ODESSA : « Se protéger du bruit mais aussi du froid et du chaud », participation de Mme Ghislaine Esquiague ;

### ❖ 19 octobre

- IFURTA (Institut de formation universitaire et de recherche du transport aérien) : « L'environnement et le développement durable dans le transport aérien », intervention de Mme Ghislaine Esquiague ;

### ❖ 5 novembre

- INRETS, présentation des recherches concernant : le trafic aérien, l'optimisation des trajectoires de vols minimisant le bruit et les effets du bruit sur la santé, visite du laboratoire de simulation et d'évaluation de l'environnement du LTE, participation de Mmes Patricia L. de Forges et Mme Ghislaine Esquiague, MM. Jacques Roland, Philippe Lepoutre et Sylvain Depalle ;

### ❖ 3-4 décembre

- Amsterdam : ARC Biennial Conference « Quality of Life in Airport Regions », participation de Mmes Patricia L. de Forges et Ghislaine Esquiague ;

## Rencontres à l'étranger

### ❖ 23-24 novembre

- **Zurich et Bern** : Mme Patricia L. de Forges, Mme Ghislaine Esquiague, Mlle Nadia Dadouche et M. Philippe Lepoutre ;
- **Personnes rencontrées** : société Unique, Emanuel Fleuti, directeur de l'environnement, et Martin Bissegger, responsable du pôle bruit ; Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Urs Ziegler, chef de section environnement, et Serge Collaud, avocat.



# ANNEXES

Liste des avis rendus	106
Ordre du jour des réunions des commissions consultatives de l'environnement (CCE)	107
Aide à l'insonorisation	109
Déroptions prévues par arrêtés	112
Voyage en Suisse	114
Glossaire	117

# Liste des avis rendus

## 15 janvier

Par lettre en date du 16 décembre 2008, M. Jacques Dermagne a transmis à l'ACNUSA son rapport remis à M. le président de la République : « Pour un développement durable de l'aéroport Paris – Charles-de-Gaulle ».

Les membres de l'Autorité ont examiné les différentes propositions et ont apprécié certaines des pistes de réflexion ouvertes par ce rapport.

Toutefois, et dans le domaine de ses compétences, l'Autorité a fait part de ses commentaires, précisions ou interrogations sur les sujets suivants :

- le rétablissement de la confiance ;
- la maîtrise des nuisances sonores ;
- l'achèvement des travaux d'insonorisation ;
- la protection de la santé des riverains.

## 14 mai

Avis de l'Autorité sur le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 18 février 2003 modifié par l'arrêté du 19 janvier 2005 pour prolonger le volume de protection environnementale (VPE) des décollages face à l'ouest de l'aérodrome de Paris — Orly (cf. page 64).

## 17 juin

Avis de l'Autorité sur le projet de modification de la procédure de départ face au sud vers le nord sur l'aérodrome de Marseille – Provence (cf. page 55).

## 9 juillet

Avis sur la modification de procédures de départs de Bordeaux – Mérignac de la piste 29 vers le nord en direction de Cognac et Royan (cf. page 50).

## 29 septembre

Avis sur le rapport de présentation des conditions d'obtention de la valeur de l'indicateur global mesuré pondéré (IGMP) 2008 de Paris – Charles-de-Gaulle (cf. page 60).

## 17 novembre

Avis de l'Autorité sur la modification des départs initiaux en piste 04 sur l'aérodrome de Nice – Côte d'Azur (cf. page 57).

Les avis sont disponibles dans leur intégralité sur le site Internet [www.acnusa.fr](http://www.acnusa.fr).



# Commissions consultatives de l'environnement (CCE)



AÉROPORT	DATE	ORDRE DU JOUR
Bâle – Mulhouse	5 octobre	Informations générales sur la situation économique, les dérogations et les infractions (Euro 2008) ; information sur la procédure d'atterrissage de précision ILS 33 ; PGS : bilan des aides à l'insonorisation pour les riverains ; présentation du projet de plan de prévention du bruit ; divers : rapport annuel 2008 et autres.
Bordeaux – Mérignac	1 <sup>er</sup> avril	Étude des départs PR NAV pistes 23 et 29 ; sommet européen de l'aviation à Bordeaux ; point sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement et arrêté d'exploitation ; observation des permis de construire ; travaux d'infrastructure prévus en 2009 ; état d'avancement du terminal C ; renouvellement de l'autorisation du rejet des eaux pluviales d'un bassin versant de l'aéroport, les ailes de Pégase et plan de déplacement des entreprises.
	9 décembre	Bilan de la charte du développement durable 2007/2009 ; renouvellement de la charte 2010/2013 ; présentation des procédures PRNAV 23 ; mise en place des recommandations de l'ACNUSA ; travaux infrastructures aéronautiques ; libre pour associations et questions diverses.
Lyon – Saint-Exupéry	2 octobre	Point sur l'actualité de l'aéroport ; les nouveaux engagements pour l'environnement ; plan de prévention du bruit ; dépollution Galys et des anciennes décharges de l'aéroport ; bilan de l'aide à l'insonorisation et questions diverses.
Marseille – Provence		NÉANT
Nantes – Atlantique	26 mars	Aide à l'insonorisation des logements ; mesures de bruit et suivi des trajectoires ; gestion environnementale de la plateforme ; questions diverses et signature du code de bonne conduite.
Nice – Côte d'Azur	1 <sup>er</sup> décembre	Modification des procédures de départ initial en piste 04 ; examen d'un projet d'arrêté réglementaire renforçant les restrictions concernant les vols de nuit, parking kilo / zone Est ; examen de l'étude de gêne sonore sur le trafic 2008, opportunité de révision du PGS et comité de suivi de la charte.

## COMMISSIONS CONSULTATIVES DE L'ENVIRONNEMENT suite

AÉROPORT	DATE	ORDRE DU JOUR
Paris – Charles-de-Gaulle	14 octobre	Réélection du comité permanent de la CCE ; point sur le trafic ; présentation des modalités induites par le décret de juin 2009 sur l'aide à l'insonorisation ; information sur le rapport Dermagne et questions diverses.
Paris – Orly	20 février	Approbation du règlement intérieur ; élection du comité permanent de la commission consultative de l'environnement ; point sur le trafic par M. Hardel, directeur de l'aérodrome de Paris – Orly ; bilan des aides à l'insonorisation (présentation par Aéroports de Paris) ; présentation de l'avant projet de plan d'exposition au bruit et consultation de la CCE sur les valeurs d'indice à retenir pour les limites extérieures des zones B et C du projet de PEB (présentation par la DGAC/DTA) ; consultation de la CCE sur l'extension du volume de protection environnementale pour les décollages face à l'ouest (présentation par la DGAC/DTA) ; consultation de la CCE sur le déplacement du point de virage en départ face à l'est (présentation par la DGAC/DSNA) ; information sur le relèvement des altitudes d'interception ILS en atterrissage face à l'est (présentation par la DGAC/DSNA) ; travaux sur la plateforme d'Orly de mi-mai à mi-juillet 2009 (présentation par Aéroports de Paris et questions diverses.
	18 décembre	Avis sur la modification du règlement intérieur ; avis sur la procédure d'atterrissage par moyens satellitaires ; avis sur la mise en service des descentes continues ; avis sur la valeur de l'indice délimitant la zone B de l'avant-projet de PEB ; consultation de la CCE sur le déplacement du point de virage en départ face à l'est et questions diverses.
Strasbourg – Entzheim		NÉANT
Toulouse – Blagnac	9 décembre	Bilan de la charte sur le développement durable ; renouvellement de la charte sur le développement durable 2010-2013 ; présentation des procédures P-RNAV 23 ; mise en place des recommandations de l'ACNUSA ; bassin versant n° 3 ; travaux infrastructures aéronautiques ; libre pour association et questions diverses

# Aide à l'insonorisation en 2009

Demandes reçues éligibles	Nombre de logements / locaux	
	demandes individuelles	demandes groupées
Bâle – Mulhouse	21	5
Bordeaux – Mérignac	35	183
Lyon – Saint-Exupéry	19	258
Marseille – Provence	157	0
Nantes – Atlantique	62	0
Nice – Côte d'Azur	82	0
Paris – CDG	1 580 dossiers	
Paris – Orly	1 041 dossiers	
Toulouse – Blagnac	181	1 414

## Montant des frais de gestion en euros


Bâle – Mulhouse	27 467 €
Bordeaux – Mérignac	69 050 €
Lyon – Saint-Exupéry	132 797 €
Marseille – Provence	166 030 €
Nantes – Atlantique	128 750 €
Nice – Côte d'Azur	142 438 €
Paris – CDG	Non disponible
Paris – Orly	Non disponible
Toulouse – Blagnac	270 440 €

AIDE À L'INSONORISATION suite



## Dossiers ayant fait l'objet d'un avis favorable des CCAR en 2009

### Demandes individuelles



	Pavillons		Appartements	
	Nbre	Montant engagé	Nbre	Montant engagé
Bâle – Mulhouse	22	335 957 €	0	
Bordeaux – Mérignac	20	149 813 €	0	
Lyon – Saint-Exupéry	17	212 938 €	0	
Marseille – Provence	143	1 461 289 €	123	640 867 €
Nantes – Atlantique	149	1 541 248 €	0	
Nice – Côte d'Azur	2	15 856 €	57	211 798 €
Paris – CDG	1448	17 810 000 €	279	1 250 000 €
Paris – Orly	581	7 100 000 €	295	1 290 000 €
Toulouse – Blagnac	176	2 088 868 €	17	86 559 €

### Demandes groupées

	Pavillons		HLM		Copropriété		Etablissements d'enseignement où à caractère sanitaire et social	
	Nbre	Montant engagé	Nbre	Montant engagé	Nbre	Montant engagé	Nbre	Montant engagé
Bâle – Mulhouse	0		0		3	21 897 €	0	
Bordeaux – Mérignac	0		0		0		0	
Lyon – Saint-Exupéry	219	2 648 938 €	0		19	78 788 €	1	393 500 €
Marseille – Provence	0		0		0		0	
Nantes – Atlantique	0		0		0		0	
Nice – Côte d'Azur	0		0		0		0	
Paris – CDG	0		556	3 540 000 €	703	3 540 000 €	2	450 000 €
Paris – Orly	0		460	3 120 000 €	42	300 000 €	1	5 230 000 €
Toulouse – Blagnac	0		469	3 279 921 €	86	229 792 €		



# Dérogations prévues par arrêtés

	Arrêtés du	Dérogations à titre exceptionnel aux règles définies aux différents articles de l'arrêté	Autorisations d'atterrissage et de décollage à titre exceptionnel	Respect des procédures
<b>Paris — Le Bourget</b>	17 décembre 1997 modifié	le ministre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• missions à caractère sanitaire ou humanitaire</li> <li>• aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol</li> </ul>	
<b>Paris — CDG</b>	2 août 2001	le ministre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• missions à caractère sanitaire ou humanitaire, de protection des personnes et des biens, des missions d'État et militaires, des missions de service public</li> <li>• aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol</li> </ul>	
	18 février 2003 (VPE)			<ul style="list-style-type: none"> <li>• décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité</li> <li>• instruction du contrôle</li> </ul>
	20 juin 2003 (Omako - Mosud)			<ul style="list-style-type: none"> <li>• décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité</li> <li>• instruction du contrôle</li> </ul>
	8 septembre 2003	le ministre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• missions à caractère sanitaire ou humanitaires</li> <li>• aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol</li> <li>• mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile</li> <li>• vols gouvernementaux</li> </ul>	
	6 novembre 2003 (seuil de bruit)	le ministre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• missions à caractère sanitaire ou humanitaire</li> <li>• aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol et des personnes</li> <li>• mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile</li> <li>• vols gouvernementaux</li> </ul>	
	6 novembre 2003 (créneaux)		<ul style="list-style-type: none"> <li>• missions à caractère sanitaire ou humanitaire</li> <li>• aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol et des personnes</li> <li>• mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile</li> <li>• vols gouvernementaux</li> </ul>	



<b>Toulouse — Blagnac</b>	21 mars 2003		<ul style="list-style-type: none"> <li>• missions à caractère sanitaire ou humanitaire</li> <li>• aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol</li> <li>• mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile</li> <li>• vols gouvernementaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité</li> </ul>
<b>Bâle — Mulhouse</b>	10 septembre 2003	le directeur et le commandant de l'aéroport	<ul style="list-style-type: none"> <li>• missions à caractère sanitaire ou humanitaire</li> <li>• aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol</li> <li>• mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile</li> <li>• vols gouvernementaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité du vol ou de sûreté</li> </ul>
<b>Nice — Côte-d'Azur</b>	7 juin 2004	le ministre le préfet (essais moteur)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• missions à caractère sanitaire ou humanitaire</li> <li>• aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol</li> <li>• mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile</li> <li>• vols gouvernementaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité du vol</li> </ul>
<b>Paris — Orly</b>	18 février 2003 (VPE)			<ul style="list-style-type: none"> <li>• décision du commandant pour des motifs de sécurité</li> <li>• instruction du contrôle</li> </ul>
<b>Beauvais — Tillé</b>	25 avril 2002		<ul style="list-style-type: none"> <li>• missions à caractère sanitaire ou humanitaire</li> <li>• aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol</li> <li>• mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile</li> <li>• vols gouvernementaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité du vol</li> </ul>
<b>Nantes — Atlantique</b>	24 avril 2006		<ul style="list-style-type: none"> <li>• missions à caractère sanitaire ou humanitaire</li> <li>• aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol</li> <li>• mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile</li> <li>• vols gouvernementaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité du vol</li> </ul>
<b>Lyon — Saint-Exupéry</b>	10 septembre 2003	le ministre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• missions à caractère sanitaire ou humanitaire</li> <li>• aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol</li> <li>• mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile</li> <li>• vols gouvernementaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité du vol</li> </ul>
<b>Bordeaux — Mérignac</b>	6 mars 2009			<ul style="list-style-type: none"> <li>• décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité du vol</li> </ul>
<b>Marseille — Provence</b>	27 novembre 2007	le ministre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• missions à caractère sanitaire ou humanitaire</li> <li>• aéronef en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol</li> <li>• mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile</li> <li>• vols gouvernementaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• décision du commandant de bord pour des motifs de sécurité du vol</li> </ul>

# Voyage en Suisse

**La Suisse compte 3 aéroports nationaux (Bâle, Genève et Zurich) et 8 régionaux**

## **Aéroport de Zurich :**

- **21,9 millions de passagers passagers**
- **3 terminaux**
- **60 % des passagers viennent en transport public**
- **68 mouvements au maximum par heure (1/2 décollage - 1/2 atterrissage)**
- **733 mouvements en moyenne par jour**

L'aéroport de Zurich est géré par la société Unique, exploitant de la plateforme. Avec une superficie de 8,8 km<sup>2</sup>, l'aéroport est composé de trois pistes : deux orientées nord-sud et une est-ouest. Les pistes des départs étant sécantes à celles des arrivées, cela ne permet pas une gestion indépendante des flux. Malgré une baisse du trafic en 2009 de 2 %, soit 262 121 mouvements, la capacité maximale de la plateforme, 325 000 mouvements, devrait être atteinte en 2017. À ce jour, des négociations sont en cours entre les différents acteurs concernés.

Une évaluation de la population autour de la plateforme de 1990 à 2000 a révélé une augmentation de cette fréquentation pouvant atteindre jusqu'à 50 personnes de plus par hectare. Actuellement, la population est plus urbanisée et dense au sud. En termes d'aménagement du territoire, la souveraineté est cantonale. Toutefois, dans le cadre des infrastructures aéronautiques, toute demande de modification d'équipement est soumise à procédure fédérale conduite par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et doit s'intégrer dans le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Ce dernier consiste en un instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile.

Depuis 1972, l'aéroport est fermé de 24 heures à 6 heures pour les vols commerciaux et fret et dès 22 heures pour les vols privés. Seuls quelques vols d'État ou sanitaires sont autorisés. Ils représentent environ 5 vols par mois. C'est l'article 39 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA) de 1994 qui définit le principe des vols de nuit.

Suite à un conflit entre la Suisse et l'Allemagne, le survol du Baden-Württemberg est interdit entre 21 heures et 7 heures du lundi au vendredi et de 20 heures à 9 heures les autres jours. Les trajectoires d'envol ont donc dû être rectifiées, entraînant ainsi une augmentation du survol du territoire suisse et une diminution de la capacité de l'aéroport.

## Pollution atmosphérique

Soixante des plus grandes entreprises de Suisse se situent dans un périmètre de 50 km de Zurich. Les premiers calculs<sup>1</sup> sur les émissions de CO<sub>2</sub> ont été lancés en 1991 en suivant les recommandations du « Airport Air Quality Guidance Manual », Doc. 9889 de l'OACI. Alors que cette méthode permet de quantifier la contribution de chaque source (aéro-nefs, maintenance, infrastructure de l'aéroport, trafic routier), le système de monitoring sur et autour de la plateforme permet lui de mesurer la concentration et le développement des particules de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), d'ozone (O<sub>3</sub>), de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) et les particules dont le diamètre est inférieur à dix millièmes de millimètre (PM10). Dans un rayon de un à deux kilomètres aux alentours, la contribution de l'aéroport a été évaluée à moins de 10 % dans les émissions de NO<sub>2</sub>. En 2008, la plateforme s'avérait moins polluée que le centre de Zurich.

Les premières mesures prises pour diminuer l'empreinte de l'aéroport datent de 1985 et se sont étoffées au fur et à mesure (limitation des taxiways et des déplacements de véhicules, bus électriques...). L'utilisation de l'APU ne peut excéder plus de cinq minutes. Équipés en 400 Hz et en climatisation, les GPU sont disponibles dans plus de 90 % du temps.

En 1997, Zurich a été le premier aéroport mondial à instaurer une taxe en rapport avec les émissions d'oxyde d'azote (NOx). Selon la classification des aéronefs (certification OACI), la taxe peut atteindre 2 500 francs suisses. Néanmoins, si l'appareil appartient à la dernière génération d'avion, celui-ci peut en être exempté. Alors que, en 1997, cette taxe d'atterrissage représentait 5 % des recettes, aujourd'hui elle ne représente plus que 3,7 %. Aussi, dès avril 2010, un nouveau mode de calcul prendra effet avec le paiement de 1,6 € par kg de NOx émis. Ce système a déjà cours dans nombre de pays nordiques. À Francfort et Munich, la taxe s'élève à 3 € le kg de NOx.

Cette taxe se veut à caractère incitatif pour les compagnies aériennes dans le choix des équipements les plus modernes : moins consommateurs de kérosène et moins bruyants. Néanmoins, l'enjeu ne repose pas uniquement sur les opérateurs mais bien sur les industriels. En effet, dans l'éventualité d'une extension à l'ensemble de la communauté internationale de ce type de taxe, ces derniers devraient mieux prendre en compte ce paramètre.

## Taxes

Une taxe bruit au décollage, allouée au budget de l'aide à l'insonorisation, a été instaurée en 1980. Pour évaluer cette taxe, la moyenne énergétique des émissions de bruit est calculée à partir de valeurs mesurées. Cinq classes sont ainsi définies. Le montant de la taxe varie de 1 000 francs suisses pour des avions de type B-707, B-727... à 0 franc pour des A-320, B-737/300-900... Or, les compagnies ayant depuis largement renouvelé leur flotte, 95 % des avions appartiennent désormais à la classe 5, non redevable de cette charge. Les services de l'aéroport et de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) sont en train d'élaborer une nouvelle tarification incluant une pondération horaire qui devrait être effective dans les deux à trois ans à venir.

De plus, en 2003, une taxe supplémentaire a été instaurée. Le passager au départ de la plateforme doit s'acquitter de la somme de 5 francs.

## SID – procédure de départ aux instruments

Afin d'éviter le survol de la banlieue de Zurich, les avions doivent emprunter un parcours imposé. En moyenne, sur 350 mouvements par jour, 2 à 3 manquements sont relevés. Dans le cas du non-respect de cette procédure, le pilote doit s'expliquer dans les deux semaines auprès des services de l'aéroport. Toutefois, il n'existe aucune sanction financière.

**1** Le logiciel utilisé est le *Lasport pour le transport aérien*.

**2** Rapport bruit/énergie mesuré au sol.

## Stations de mesure de bruit

L'aéroport est équipé de 11 stations permanentes et de quatre stations mobiles employées à la demande des mairies. Prochainement, 5 autres stations vont être récupérées auprès de l'ancienne base militaire.

## Cartographie

En fonction du bruit produit, trois courbes ont été définies autour de l'aéroport appelées valeur de planification, valeur limite d'immissions<sup>2</sup> et valeur d'alarme. Elles sont publiées dans le cadastre du bruit de l'installation aéroportuaire. L'indice de mesure retenu pour ces zones est le Leq en dB(A). Ce cadastre de bruit est comparable au « PEB », au sens où il est un instrument de planification régionale, et au « PGS », puisqu'il indique les zones éligibles à l'aide à l'insonorisation.

Sur ce plan :

- en zone rouge (valeur d'alarme), aucune construction d'habitation n'est autorisée ;
- en zone jaune (valeur d'immission), il existe de fortes restrictions de construction semblables aux règles en vigueur en zone B du PEB ;
- seule en zone verte (valeur de planification) de nouvelles constructions sont permises.

Types de zones	Valeur — Leq in dB(A)					
	Planification		Limite		Alarme	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
Loisirs	53	43	55	45	60	55
Résidentielle	57 50/41 <sup>1</sup>		60	55/50 <sup>1</sup>	65	65/60 <sup>1</sup>
Résidentielle et industrielle	60	50	65	55	70	65
Industrielle	65	55	70	60	75	70

La nuit se divise en 3 intervalles de temps : 22 heures - 23 heures, 23 heures - 24 heures et 5 heures - 6 heures

1. La première valeur correspond à l'intervalle 22 heures - 23 heures et la seconde aux deux autres intervalles.

Seuls les aéroports de Zurich et de Genève présentent un dépassement des valeurs limites d'immission qui concerne environ 50 000 personnes.

## Aide à l'insonorisation

La première planification pour lutter contre le bruit en termes d'insonorisation remonte à 1980. Suivra ensuite le programme « Zurich 2010 » (2000-2010), dont l'objectif est d'insonoriser en masse les zones définies comme éligibles. Les mesures d'insonorisation portent sur les locaux à usage sensible soumis à une charge sonore supérieure aux valeurs d'alarme. Elles concernent les constructions antérieures à 1979 et les habitations pour lesquelles une autorisation de construire a été délivrée entre le 15 janvier 1979 et le 2 septembre 1987 sans obligation d'insonorisation. L'intégralité des travaux d'insonorisation (fenêtres, portes, ventilation) est prise en charge, à l'exception de l'enveloppe du bâtiment. De plus, en fonction de certains critères, l'exploitant peut rembourser les frais engagés par le propriétaire lors de travaux d'insonorisation réalisés antérieurement au programme de planification.

Depuis 1999, 2 310 logements ont été insonorisés pour un montant de 80 millions de francs suisses. Le budget total est estimé entre 200 et 240 millions.

Après acceptation du dossier, le délai pour la réalisation des travaux se situe entre 1 an et 1 an et demi.



# Glossaire



<b>ACI</b>	Airport Council International	<b>Lden</b>	Niveau de bruit (Level) pondéré jour(day), soirée (evening), nuit (night)
<b>ADEME</b>	Agence de l'environnement et la maîtrise de l'énergie	<b>NA</b>	Number Above / nombre d'événements au-dessus d'un certain niveau de bruit
<b>ADP</b>	Aéroports de Paris	<b>NM</b>	Mile Nautique 1 Nm = 1 852 mètres
<b>AIP</b>	Aeronotic information publication/ Publications d'information aéronautique	<b>MVI</b>	Manœuvre à vue imposée
<b>AIRE</b>	Atlantic Initiative to Reduce Emissions	<b>OACI</b>	Organisation de l'aviation civile internationale
<b>APU</b>	Auxiliaire Power Unit / groupe auxiliaire de puissance qui alimente l'avion en électricité 400 Hz	<b>OMS</b>	Organisation mondiale de la santé
<b>ATC</b>	Air Trafic Control	<b>PEB</b>	Plan d'exposition au bruit
<b>CBS</b>	Carte de bruit stratégique	<b>PGS</b>	Plan de gêne sonore
<b>CCE</b>	Commission consultative de l'environnement	<b>PLU</b>	Plan local d'urbanisme
<b>CCI</b>	Chambre de commerce et d'industrie	<b>PRNAV</b>	Precision aRea NAVigation / navigation précise de surface
<b>CSHPF</b>	Conseil supérieur d'hygiène publique de France	<b>QFU</b>	Orientation magnétique d'une piste
<b>CNB</b>	Conseil national du bruit	<b>RNAV</b>	aRea NAVigation / navigation de surface
<b>CNPN</b>	Commission nationale de prévention des nuisances	<b>SID</b>	Standard Instrument Departure / procédure de départ aux instruments d'un aéroport
<b>COHOR</b>	Association pour la COordination des HORaires	<b>SONATE</b>	Suivi opérationnel des nuisances aéronautiques et des trajectoires pour l'environnement
<b>dB(A)</b>	DéciBel A : unité retenue pour représenter les sensibilités en intensité et en fréquence de l'oreille humaine	<b>SURVOL</b>	Étude relative à la mise en place d'un système de surveillance sanitaire et environnemental autour des plateformes aéroportuaires d'Île-de-France.
<b>DCS</b>	Direction du contrôle et de la sécurité	<b>TNSA</b>	Taxe sur les nuisances sonores aériennes
<b>DEBATS</b>	Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé	<b>VHF</b>	Very High Frequency / très haute fréquence
<b>DGAC</b>	Direction générale de l'aviation civile	<b>VISTA</b>	Visualisation des trajectoires d'avions
<b>DSNA</b>	Direction des services de la navigation aérienne	<b>VOR</b>	VHF Omnidirectional Range (système de positionnement radioélectrique)
<b>EA0</b>	Enseignement assisté par ordinateur	<b>VOR-DME</b>	Moyen de navigation
<b>ELVIRA</b>	Enregistrement Lecture Visualisation Information RAdar	<b>VPE</b>	Volume de protection environnementale
<b>ENAC</b>	École nationale de l'aviation civile		
<b>EPNdB</b>	Effective Perceived Noise deciBel / unité de mesure du niveau effectif du bruit perçu		
<b>GAP</b>	Groupe auxiliaire de puissance		
<b>IAC</b>	Ingénieur de l'aviation civile / Cartes IAC « Environnement – Approche à vue »		
<b>IFR/VFR</b>	Instrument Flight Rules / Visual Flight Rules / Règles de vol aux instruments / Règles de vol à vue		
<b>IGMP</b>	Indicateur global mesuré pondéré		
<b>ILS</b>	Instrument Landing System / système de guidage radioélectrique		
<b>LAeq</b>	Niveau continu équivalent de pression acoustique pondéré A		
<b>LAmx</b>	Valeur maximale de bruit émise par l'avion lors de son passage		

## 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.