

**Lettre à Monsieur le Président de la République,
Monsieur le Président du Sénat,
Monsieur le Président de l'Assemblée nationale,
Monsieur le Premier ministre,**





Moins d'un an après le remplacement de la moitié de ses membres, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires peut se réjouir d'une avancée attendue depuis sept ans. En effet, le protocole social signé le 26 octobre 2006 entre le ministre chargé de l'aviation civile et l'ensemble des organisations syndicales de la direction générale de l'aviation civile stipule que « la défense de l'environnement et le développement durable sont la deuxième priorité ... après la sécurité et la sûreté du transport aérien. » Mis en œuvre pour trois ans à compter du 1^{er} janvier 2007, ce protocole fixe en particulier des objectifs pour la formation des personnels.

Il s'agit là d'un progrès d'autant plus remarquable que l'année 2006 n'a pas permis de réelles améliorations de la vie quotidienne des riverains des aéroports. Une fois de plus, l'Autorité ne peut que regretter l'inadéquation des mécanismes actuels de l'aide à l'insonorisation : insuffisance des crédits, complexité des procédures, absence de contrôle sur les travaux réalisés. Il serait temps de remplacer la logique de guichet par une logique de projet.

Dans le même temps, la prévention avance à pas très mesurés : alors que, depuis 2002, plus de 210 plans d'exposition au bruit devaient être révisés ou élaborés, seuls 26 sont achevés. En outre, sans doute par crainte d'une éventuelle contagion vers les autres modes de transport, certaines directions d'administration centrale semblent hésiter à traiter sérieusement les problèmes de l'urbanisme autour des aéroports et de l'insonorisation des riverains.

À ces questions, il serait temps d'ajouter celle de la répartition des retombées économiques du transport aérien qui doit être examinée sans tabou : qui paye, combien, qui redistribue, comment, qui reçoit, pour faire quoi ? Ainsi par exemple, le fonds de compensation des nuisances aéroportuaires institué en 2000 pour Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Orly est réparti entre les communes bénéficiaires sans condition de retombée pour les riverains : en droit et sans doute en fait, ce fonds peut être utilisé aussi bien à financer de la bordure de trottoir qu'à insonoriser les écoles ou d'autres bâtiments publics.

L'Autorité va mettre à profit les particularités du calendrier politique de l'année 2007 pour travailler avec les parties concernées sur des propositions de solutions ou de compensations aux problèmes du bruit autour des aéroports.

Enfin, poursuivant son objectif de transparence, l'Autorité fait sienne la recommandation n° 29 du rapport du sénateur Patrice Gélard : « L'Office recommande que les Autorités Administratives Indépendantes soient entendues chaque année, après publication de leur rapport annuel, par les commissions compétentes des deux assemblées. »

Nous solliciterons dès cette année les assemblées parlementaires pour leur rendre compte de nos activités consultatives et répressives et examiner l'éventualité de modifications législatives ou réglementaires de nos compétences.

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

Patricia L. de Forges

Paris, le 6 février 2007



◉ **Lettre à Monsieur
le Président de la République
à Monsieur
le Premier ministre**



Les défauts de régulation entre les différents partenaires du transport aérien, professionnels, riverains, élus et administrations, ont conduit à la création de l'ACNUSA, première autorité administrative indépendante dans le domaine de l'environnement.

Depuis février 2000, ayant côtoyé cinq ministres chargés de l'environnement, trois ministres et deux secrétaires d'Etat chargés des transports, nous avons essayé d'améliorer le système. Notre plus grande fierté aurait été de constater que, la régulation fonctionnant de façon correcte, l'ACNUSA pouvait être supprimée. Or, l'évaluation réalisée à notre demande et l'opinion de la plupart des acteurs montrent que l'existence d'un « arbitre » est encore nécessaire.

En effet, des progrès restent à accomplir :

- ▶ les révisions des PGS et PEB pour les dix principales plateformes sont enfin terminées (ou presque). Cependant, leur décalage dans le temps, l'absence des ressources promises pour l'aide à l'insonorisation, les modalités inchangées d'attribution de cette aide et la non-révision des règles de constructibilité empêchent de voir les aspects pourtant positifs de ces nouvelles cartographies ;
- ▶ le changement « culturel » des professionnels vers un triptyque « sécurité/environnement/capacité » est en cours, mais il doit se traduire par des décisions plus tangibles. À ce titre, le code de bonne conduite récemment signé à Nice – Côte d'Azur devrait servir d'exemple pour l'ensemble des plateformes ;
- ▶ le simple respect de la loi en termes de concertation ainsi que la transparence de l'information sont incontournables : la situation s'est apaisée là où réunions et discussions ont été nombreuses car facilitées par des modalités décidées localement.

À l'évidence, il faut un peu plus de volonté pour arriver à une meilleure reconnaissance mutuelle et à des compromis acceptés par tous.

En six ans, l'ACNUSA est devenue un acteur reconnu par les partenaires du transport aérien, en grande partie grâce à des recommandations réalistes et réalisables. Mais il manque à l'Autorité la possibilité de mettre en demeure les administrations centrales ou locales, notamment pour que ses recommandations deviennent opérationnelles selon un calendrier défini par elle.

En conclusion, lorsque la terre sera enfin devenue le plus bel endroit du ciel, il sera alors possible d'envisager l'avenir de l'ACNUSA.

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



Roger Léron

Paris, le 23 janvier 2006

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





RÉPARATION ET PRÉVENTION

PRÉAMBULE	8
TRAITER L'EXISTANT	10
PRÉVENIR	16
Étudier pour Mieux intervenir	20



PRÉAMBULE

► CONSTATS

Ayant travaillé durant l'année 2002 sur le dispositif d'aide aux riverains des dix principaux aéroports, l'Autorité arrivait au constat suivant :

« Nous avons constaté la complexité du dispositif existant et les aléas de son financement. Nous proposons donc une simplification des procédures, l'organisation d'opérations groupées et la quasi-gratuité de l'aide à l'insonorisation.

« L'Autorité souhaite la création d'une aide affectée, d'un montant suffisant pour réaliser un plan d'insonorisation en 10 ans : plus de 415 000 personnes et plus de 150 000 logements sont concernés¹. »

Quatre ans plus tard, en dépit de la création d'une aide affectée et d'un nombre légèrement inférieur de logements concernés², l'Autorité ne peut que faire le même constat.

La question est donc clairement posée :

- la complexité des procédures, la durée de l'opération et le solde des travaux à payer sont-ils destinés à décourager les riverains ?
- ou bien va-t-on enfin conduire une action volontariste, planifiée et contrôlée pour compenser l'impact du transport aérien sur les populations riveraines ?

À titre d'exemples et si rien ne change, il faudrait environ 30 ans pour isoler les habitations autour de Toulouse – Blagnac et plus de 50 ans autour de Paris – Orly.

► CHOIX POLITIQUE

Il s'agit maintenant de dépasser les aspects financiers et techniques de cette situation pour arbitrer entre des enjeux économiques nationaux et locaux et la préservation de la qualité de vie.

Ce choix politique qui comprendra nécessairement d'autres mesures (interdiction progressive d'avions les plus bruyants, trajectoires à moindre bruit, etc.) ne fera pas l'économie d'un double objectif : action de réparation /volonté

de prévention.

Pour l'ACNUSA, l'effort pour mieux protéger du bruit les populations riveraines doit s'accompagner d'une action comparable pour prévenir l'installation de nouveaux habitants. Il sera de plus en plus difficile d'appliquer d'un côté le principe pollueur/payeur et de l'autre de céder aux intérêts de clocher.

L'occasion de fixer dans le même temps les contraintes d'urbanisme et les droits à l'insonorisation a déjà été ratée. L'Autorité demande donc que les travaux en cours sur les cartographies existantes (Plans d'Exposition au Bruit/PEB et Plans de Gêne Sonore/PGS) soient

cohérents avec les futurs plans d'action (directive « bruit ambiant ») et donnent des règles simples pour des résultats plus rapides.

Enfin, sur chaque plateforme, un travail devrait être conduit par les services de l'Etat afin d'analyser les retombées économiques de l'activité aéroportuaire au regard des contraintes d'urbanisme et/ou des nuisances subies. L'objectif est d'aboutir à un consensus au niveau intercommunal qui assure un partage équilibré.

1 Lettre d'envoi du rapport d'activité 2002. www.acnusa.fr/rapports/rapports.asp
2 141 704 d'après les rapports de présentation des plans de gêne sonore réalisés par les services de l'aviation civile en 2003-2004.





TRAITER L'EXISTANT

Après un rappel succinct du dispositif et des recommandations toujours actuelles de l'Autorité, seront examinées la recette et la gestion de la taxe sur les nuisances sonores aériennes. Enfin, les solutions mises en œuvre sur d'autres plateformes européennes, suisses et nord américaines seront présentées.

► AIDE À L'INSONORISATION : DISPOSITIF ACTUEL

Les dispositions légales et réglementaires (article L. 571-15 du code de l'environnement et articles 1, 2 et 3 du décret n° 99-457 du 1^{er} juin 1999 modifié par le décret n° 2004-1079 du 11 octobre 2004) définissent quatre conditions d'ouverture des droits à l'insonorisation :

Condition liée à la situation des locaux

Les locaux concernés doivent être situés à proximité de l'un des aéroports visés par l'article 1609 *quater* vicies A du code des impôts et dans une zone où une gêne réelle a été constatée par un plan de gêne sonore (zones I, II et III).

Le montant des travaux d'insonorisation est plafonné selon les caractéristiques et la zone où se trouve le logement.

Condition d'antériorité

Seuls peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation les riverains dont les locaux existaient ou étaient autorisés à la date de publication du PGS. Sont exclus de l'aide les locaux qui, à la date de délivrance de leur autorisation de construire, étaient compris dans le plan d'exposition au bruit en vigueur à cette date.

Condition liée aux caractéristiques des locaux

Seuls peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation : les locaux affectés en tout ou partie au logement (autres que les hôtels), les établissements d'enseignement, les locaux à caractère sanitaire ou social.

Conditions de ressources

« Pour les locaux affectés en tout ou partie au logement, l'aide financière à l'insonorisation mentionnée à l'article 2 est de 80 % du montant des prestations réellement exécutées, comportant les travaux et les études acoustiques préalables. Ce taux est porté à 90 % quand les bénéficiaires sont des personnes dont le revenu fiscal de référence de l'année précédant celle de la date du dépôt de leur demande, défini au V de l'article 1417 du code général des impôts, n'excède pas les limites prévues au I bis dudit article. Ce taux est porté à 100 % quand les bénéficiaires sont des personnes recevant



l'allocation supplémentaire mentionnée à l'article L. 815-2 ou à l'article L. 815-3 du code de la sécurité sociale ou des formes d'aide sociale définies au titre III du code de la famille et de l'aide sociale³. »

Depuis le 1^{er} janvier 2004, les gestionnaires d'aéroports gèrent cette procédure.

► RAPPEL DES RECOMMANDATIONS DE L'AUTORITÉ

L'actuelle procédure d'aide, déclenchée sur demande individuelle, se déroule sur une durée non maîtrisée, sans véritable objectif de résultats et donc sans contrôle du bon emploi de l'aide. Ce dispositif

n'est pas à la mesure du problème à traiter.

Planifier et regrouper les opérations

L'objectif étant de s'assurer que tous les locaux éligibles situés dans un plan de gêne sonore sont insonorisés dans de bonnes conditions techniques et économiques, les recommandations faites depuis 2002⁴ sont reprises et résumées ci-contre :



RECOMMANDATION 2006

L'ACNUSA propose que les commissions consultatives d'aide aux riverains :

- planifient les opérations en établissant un programme sur dix ans,
- regroupent les demandes d'aide par quartiers ou ensemble de bâtiments pour bénéficier d'une économie d'échelle au stade des diagnostics comme des travaux.

L'ACNUSA recommande que le diagnostic et les travaux soient financés à 100 % lorsque le logement est inclus dans le programme. L'ACNUSA souhaite que chaque commission se fixe des règles sur la gestion des demandes au-delà du Lden 55 (participation financière du demandeur, etc.), sur la prise en compte des parties communes d'habitat collectif et sur les locaux éligibles.

³ Article 3 du décret n° 99-457 du 1^{er} juin 1999 modifié par le décret n° 2004-1079 du 11 octobre 2004.

⁴ Cf. pages 22 à 29 du rapport d'activité 2002, et pages 34 à 37 du rapport d'activité 2005
www.acnusa.fr/rapports/rapports.asp



TRAITER L'EXISTANT

Nouveaux textes à l'étude ?

À la suite des recommandations faites en 2002, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) a constitué trois groupes de travail qui comprenaient ses propres agents, des représentants des gestionnaires d'aéroport et de l'Autorité. En 2004, les groupes ont remis leurs conclusions qui portaient sur le financement et l'optimisation de l'aide, la définition des opérations groupées et les aspects techniques.

Les projets de textes réglementaires qui ont été ensuite discutés entre les gestionnaires et les services de l'aviation civile sont toujours en attente de consensus.

RECOMMANDATION 2006

Compte tenu du retard pris, l'ACNUSA estime que les textes réglementaires sur l'aide à l'insonorisation doivent être modifiés dans l'année 2007. Ils devront impérativement prendre en compte les conclusions des travaux sur les cartographies du bruit et les réflexions sur les retombées économiques.

Rassurer les riverains

La recommandation de 2005 est renouvelée :

RECOMMANDATION 2006

L'ACNUSA demande que soit étudiée la faisabilité d'un fonds de garantie destiné à rassurer les riverains sur le rachat au prix d'acquisition actualisé de leur logement situé dans le plan de gêne sonore.

► TAXE SUR LES NUISANCES SONORES AÉRIENNES

Bilan de la gestion

En août 2006, le directeur de cabinet du ministre chargé de l'aviation civile a demandé que soit menée une inspection sur la gestion de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA). Cette mission d'inspection s'est notamment attachée à répondre aux questions suivantes : les raisons de l'écart important constaté entre les prévisions de recettes annoncées par le gouvernement et son produit annuel, la fiabilité du système déclaratif

et de son contrôle, la pertinence des pratiques de gestion et de communication des gestionnaires et l'amélioration ou la simplification du dispositif.

Menée par deux membres du conseil général des ponts et chaussées assistés d'un directeur de projet à la DGAC, la mission a rendu ses conclusions le 11 octobre 2006⁵. S'ils jugent la situation en voie de redressement, les inspecteurs constatent que les nouveaux coefficients n'ont pas conduit au résultat attendu du fait de l'inconnue de certaines données. Ils expliquent les retards de recette par les changements intervenus dans les modalités de calcul et le mode de collecte et font des propositions d'amélioration sur le dispositif lui-même et la gestion du produit.

Modifications 2006

La mission évaluait le montant de la TNSA pour 2006 entre 45 et 48 M€ (non compris Bâle – Mulhouse). Le bilan établi à partir des chiffres transmis par les gestionnaires de l'aide (voir annexe 3, page 123) fait apparaître que la réalité est plus proche des 41 M€.

Mettant en œuvre une proposition de la mission d'inspection, un ixième replâtrage du régime va permettre de faire évoluer les recettes sur les plateformes de Paris – Orly et Toulouse – Blagnac, sans toutefois résoudre le problème ou améliorer sensiblement la situation. La loi de finances rectificative pour 2006 a réévalué les valeurs limites des fourchettes des taux unitaires applicables à ces deux plateformes.

En outre, ce texte a introduit dans le dispositif la possibilité pour les gestionnaires de rembourser sur le produit de la TNSA les avances qui ont pu leur être consenties par des collectivités territoriales et leurs établissements publics. La rédaction antérieure de l'article 1609 *quater* vicies A du code général des impôts ne prévoyait cette possibilité que pour les annuités d'emprunt. Ces dispositions constituent un progrès qui devrait permettre d'accélérer l'insonorisation de logements.

Travaux en cours

En charge de ce dispositif, la direction des affaires stratégiques et techniques assure que l'informatisation des bases de données doit permettre de passer du système déclaratif à la déclaration préremplie. Ainsi, une mise en commun des données acoustiques

des avions utilisées par les différents services de la DGAC serait en cours. Pour mémoire, la création imminente de cet outil est annoncée à l'Autorité depuis 2001...

D'autres propositions du rapport d'inspection devraient aboutir en 2007 : « circulaire » aux gestionnaires sur la

trésorerie spécifique de la taxe, sur les produits financiers générés et les frais de gestion, audit flash sur l'ensemble des déclarations fiscales au service de gestion de la taxe (résultats avril 2007), simplification de certains critères de calcul pour rapprocher la TNSA d'autres taxes (mars 2007), etc.

Avant toute velléité de remise à plat, la direction des affaires stratégiques et techniques veut stabiliser le système durant deux à trois ans. En effet, cette direction assigne à la TNSA un double objectif : faire rentrer de l'argent et pousser les compagnies à renouveler leur flotte.

► AILLEURS, D'AUTRES RÉPONSES

Durant le deuxième trimestre 2006, une avocate en stage dans les services de l'Autorité a travaillé sur le thème : « Maîtrise des nuisances sonores et parafiscalité dans des aéroports européens et internationaux ».

Sur les onze plateformes sélectionnées, un dossier a été constitué qui comprend les textes réglementaires et la jurisprudence, une fiche d'une dizaine de pages présentant le contexte et les bases législatives, le dispositif d'aide à l'insonorisation (périmètre, critères, nature des interventions, financement, planification) et celui des taxes et redevances ainsi que les contacts, les sources d'informations et une bibliographie⁶.

⁵ http://www2.equipement.gouv.fr/rapports/themes_rapports/environnement/004896-01.pdf.

⁶ Les dossiers sont consultables dans les locaux de l'Autorité.





TRAITER L'EXISTANT

Préalable

La diversité des réglementations, des intervenants et des dispositifs mis en place était prévue : il n'y a pas UNE recette à copier. Cependant, il devrait être possible d'adapter « à l'esprit français » certaines pratiques qui ont prouvé leur efficacité dans des contextes tout aussi difficiles.

Au-delà des spécificités, il existe deux points communs :

- ▶ aucune plateforme n'échappe à la prise en compte de la situation de ses riverains,
- ▶ les solutions retenues font l'objet d'évolutions constantes, soit pour accélérer le processus, soit pour ouvrir de nouveaux droits.

De plus, d'autres changements sont programmés en raison des transpositions des directives 2002/30/CE et 2002/49/CE, de l'utilisation généralisée du Lden, des travaux de la commission européenne sur les redevances environnementales, du bilan en cours de la directive 2002/30, etc.

La synthèse ci-dessous et le tableau en annexe (page 120) portent

essentiellement sur les dispositifs d'aide à l'insonorisation. Compte tenu des différentes organisations administratives, leurs informations ne sont valables que pour la plateforme concernée. Le tableau résume des informations sur les règles de zonage, les critères d'attribution et les travaux aidés, les modalités de financement et de gestion de l'aide, les possibilités de rachat et/ou de relogement ainsi qu'un bilan de l'action et les futurs objectifs.

Réglementations

À la différence des dix principaux aéroports français, les plateformes étudiées ont un premier point commun : le zonage utilisé pour interdire les constructions et contraindre l'urbanisation est également utilisé pour l'aide aux riverains.

Il existe cependant deux cas atypiques qui font de l'aide à l'insonorisation avant que les lois ou les textes d'application sur les zones à protéger ne soient adoptés (Madrid – Barajas et Milan – Malapensa).

Sauf sur Madrid – Barajas, les compagnies

payent soit une ou des taxes spécifiques (Amsterdam – Schiphol, Francfort – Main, Zurich – Airport), soit des redevances prenant en compte les caractéristiques acoustiques et les horaires (Londres – Heathrow). Il est parfois prévu que les fonds récoltés soient abondés par l'Etat et/ou la région (Bruxelles – National lorsque cela sera mis en œuvre et Milan – Malapensa dès la parution des textes).

Cependant, la plus grande hétérogénéité règne pour le calcul de ces taxes et redevances : elles se différencient sur la classification acoustique prise en compte, le mouvement déclenchant, les horaires, les montants, etc.

Ainsi, l'Autorité avait souhaité donner un ratio simple : la quote-part « aide aux riverains » imputée sur le billet d'un passager. Cette quote-part n'a été obtenue que pour Chicago O'Hare, où la Federal Aviation Administration (FAA) la fixe à 4,5 \$ (\pm 3,4 €) par passager et pour Zurich – Airport, qui la chiffre à environ 5 francs Suisses (\pm 3 €)⁷.

Intervenants

Comme indiqué ci-dessus, les niveaux administratifs impliqués varient : Etat seul (Madrid – Barajas), ville propriétaire seule (Chicago O'Hare), gestionnaire seul (Londres – Heathrow, Zurich – Airport), solution mixte où le gestionnaire collecte les fonds pour le gouvernement qui en confie la gestion à un organisme *ad hoc* (Amsterdam – Schiphol). Régions ou communes peuvent également être sollicitées (Milan – Malapensa).





Sur de nombreuses plateformes, le paiement des travaux aux entreprises est effectué par le gestionnaire (Francfort – Main, Genève – Cointrin, Zurich-Airport) ou par un organisme spécifique sous tutelle de l'Etat (Amsterdam – Schiphol, Londres – Heathrow, Madrid – Barajas).

Modalités

Nulle part, les conditions de ressources conditionnent le montant de l'aide. À l'exception de Memphis, les travaux sont souvent financés à 100 %⁸.

La situation de l'habitation dans le zonage est déterminante pour l'éligibilité ; elle peut aussi influencer sur les travaux à réaliser et/ou sur le montant de l'aide (Amsterdam – Schiphol, Bruxelles – National, Londres – Heathrow, Manchester).

Des conditions d'antériorité sont également prises en compte pour bénéficier de l'aide (Francfort – Main, Londres – Heathrow, Manchester, Genève – Cointrin).

Concernant les locaux éligibles, cela va des seules habitations (Amsterdam – Schiphol, Francfort – Main, Manchester) à la prise en compte de bâtiments publics (Londres – Heathrow, Madrid – Barajas, Chicago O'Hare) ou même de locaux à usage sensible comme des cabinets médicaux et des bureaux (Genève – Cointrin, Zurich – Airport).

Enfin, sont mises en œuvre de façon vigoureuse des actions de rachat pour démolition, assorties ou

non de dédommagement si la personne veut rester (Amsterdam – Schiphol, Bruxelles – National, Francfort – Main, Londres – Heathrow, Memphis).

Les actions de relogement sont également courantes (Bruxelles – National, Londres – Heathrow, Madrid – Barajas, Manchester).

⁷ À titre d'exemple, cette même quote-part s'élève à 0,18 centimes d'euros sur Lyon – Saint-Exupéry pour 2006.

⁸ Pour Bruxelles – National, ces données ne sont pas disponibles.



PRÉVENIR

La gestion de l'urbanisation au voisinage des aéroports demeure conflictuelle : les professionnels de l'aéronautique souhaitent de strictes interdictions, les élus s'inquiètent du devenir de leur commune et les riverains, selon qu'ils sont locataires ou propriétaires, veulent des zones restrictives plus ou moins étendues.

► ARTICULATION DES CARTOGRAPHIES

Groupe de travail

Par lettre en date du 30 novembre 2005, le ministre chargé de l'aviation civile demandait au vice-président du conseil général des ponts et chaussées : « ... qu'un groupe de travail soit mis en place sous l'autorité d'un membre du conseil général des ponts et chaussées pour étudier la manière d'articuler plus intimement les deux procédures PGS et PEB. La possibilité d'une fusion complète des deux dispositifs sera notamment étudiée avec une description des avantages et des inconvénients qui pourraient être tirés d'une telle démarche. »

En outre, le ministre demandait que ce groupe de travail associe des représentants du ministère de l'écologie et du développement durable et « propose des recommandations dans un délai de trois mois. »

À la suite de difficultés d'ordre protocolaire, ce groupe, co-présidé par un membre du conseil général des ponts

et chaussées et un membre de l'inspection générale de l'environnement, ne s'est mis au travail qu'en novembre 2006. Le délai de trois mois souhaité par le ministre ne sera pas tenu, le groupe envisageant de remettre son rapport fin mars 2007.

L'Autorité espère que ces délais successifs ont été mis à profit pour examiner la situation dans toutes ses dimensions et sans *a priori* sur les indispensables modifications législatives et réglementaires.

Cohérence des cartographies

Pour mettre en œuvre la directive 2002/49CE, les services concernés procèdent actuellement à la collecte de données pour réaliser la

cartographie des bruits dans l'environnement. Aussi, l'Autorité s'est elle préoccupée de la cohérence et de l'absence de conflits entre ces nouvelles « cartes stratégiques » et les plans d'exposition au bruit ou de gêne sonore.

Elle a donc rédigé un document appelant l'attention des maîtres d'ouvrage (en particulier des services techniques de collectivité territoriale) sur les choix stratégiques et méthodologiques ainsi que sur les conditions matérielles de réalisation de ces cartes⁹.

Il s'agit d'éviter que sur des aires identiques, le renseignement fourni par les cartes stratégiques puisse conduire à mettre en doute la valeur d'un PEB ou d'un PGS.



Dans ce document, l'Autorité a établi la liste des points sensibles avec la nature du risque et les réflexions à mener. Elle demande par ailleurs que lui soient communiqués les projets de cartographie autour des dix principaux aéroports.

► URBANISME EN ZONES C ET D

L'année 2006 n'a pas failli à la tradition : l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme qui fixe les interdictions et les autorisations de construire a été de nouveau modifié⁹. Ces modifications concernent plus particulièrement la zone C.

Rappel des règles pour la zone C

« Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit. À cet effet : « ... - en zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances et des opérations de reconstruction rendues nécessaires par une

opération de démolition en zone A ou B dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur.

« 2° 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 ; ... « ... 5° À l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit 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. Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière

⁹ Ce document est consultable sur www.acnusa.fr/zones/exigences_carto_23_11_06.pdf

¹⁰ Par la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 ; la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 ; la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 ; la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 ; la loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 ; la loi n° 2003-1312 du 30 décembre 2003 ; la loi n° 2006-872 du 13 juillet 2006 portant engagement national pour le logement.



PRÉVENIR

de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités par arrêté préfectoral pris après enquête publique. »

Il est évident que ces ajouts et/ou suppressions successifs ont empêché toute réflexion dépassionnée. Le travail en cours sur l'articulation des cartographies devrait être l'occasion de remettre à plat la législation et de dépasser les arguments d'intérêt local ou des services administratifs concernés.

Pistes à explorer

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 existant¹¹.

Aussi a-t-elle apprécié que le projet de révision du PEB de Paris – Charles-de-Gaulle délimite cinq périmètres de renouvellement urbain à l'intérieur de la zone C qui permettent d'assurer le desserrement des générations sans augmenter la population, de réaliser les équipements nécessaires à la qualité

de vie des habitants, bref de reconstruire la ville sur la ville.

En 2002, l'Autorité avait demandé que soient établis des plans pluriannuels d'aménagement urbain adapté aux contraintes de bruit entre l'Etat et la commune concernée. Aujourd'hui, elle recommande que les discussions se fassent au niveau intercommunal. Ces discussions devront impérativement inclure les aspects financiers : répartition des retombées de l'activité aéroportuaire, fonds de compensation existant, compensation nouvelle à créer, etc.



RECOMMANDATION 2006

Dès avril 2007, l'ACNUSA auditionnera les responsables des différents services concernés centraux ou locaux (urbanisme, écologie, aviation civile, intérieur, etc.) ainsi que les professionnels de l'aéronautique et les gestionnaires d'aéroport sur :

- ▶ l'aménagement concerté autour des aéroports,
- ▶ le partage des retombées économiques du transport aérien,
- ▶ la gestion de l'urbanisation.

Les conclusions de ces auditions seront publiées dans le rapport d'activité 2007.

En zone D et au-delà

Le 4^e alinéa de l'article L. 147-5 et l'article L. 147-6 prévoient que : « ... 4^o Les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter une zone D à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L. 147-6. La délimitation d'une zone D est obligatoire pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quaterbis A du code





général des impôts ; ... »
« Article L. 147-6 : Toutes les constructions qui seront autorisées dans les zones de bruit conformément aux dispositions de l'article L. 147-5 feront l'objet de mesures d'isolation acoustique, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction ou d'habitation. »
« Le certificat d'urbanisme doit signaler l'existence de la zone de bruit et

l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique. »

Bien que non obligatoire, la délimitation d'une zone D a été souhaitée par les commissions consultatives de l'environnement de Montpellier – Méditerranée et de Paris – Issy-les-Moulineaux.

Cependant, l'intérêt de la délimitation de la zone D n'est pas très évident dès lors que les normes d'isolation acoustique exigées ne sont pas différentes de celles applicables à toute construction neuve. L'Autorité demande depuis 2003 qu'une norme spécifique d'isolement soit fixée pour la zone D (voir ci-après).

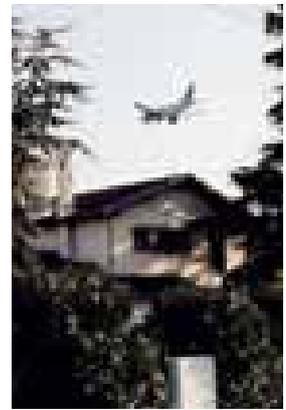
L'Autorité a constaté un certain nombre de dysfonctionnements entre services de l'Etat : des permis de construire ont été délivrés (ou acceptés) alors que les services locaux de l'aviation civile envisageaient à terme de faire survoler la zone D et au-delà en raison du faible nombre d'habitants. Même non institutionnels, des réunions ou des échanges réguliers entre services seraient souhaitables.

► NORMES D'ISOLEMENT

Recommandation 2003
L'Autorité demande que l'article 2 de l'arrêté du 6 octobre 1978 soit modifié pour que :

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

En 2006, le Conseil National du Bruit (CNB) a mis en place une commission technique chargée d'élaborer un projet de modification 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.



Lors de sa séance du 20 décembre 2006, la majorité des membres de la commission technique a été favorable à :

- l'intégration des transports aériens dans le texte de l'arrêté modifié,
- la fixation de la norme d'isolement acoustique de la zone D des plans d'exposition au bruit à 32 dB(A),
- la définition des normes d'isolement acoustique du bruit des avions par rapport à un « bruit route » et non par rapport à un « bruit rose ».

Cependant, à la demande du représentant de la direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, une expertise par son service juridique est en cours.

L'ACNUSA rappelle que le changement proposé entre « bruit rose » et « bruit route » permet un gain d'isolation acoustique de l'ordre de 3 dB(A).

11 Il y a 10 ans, le schéma directeur de la Région Île-de-France indiquait le ratio une construction annuelle pour 200 habitants. Le BIPE calcule aujourd'hui une pour 150 habitants, voire une pour 125.



ÉTUDIER POUR MIEUX INTERVENIR

En 2002, l’Autorité avait déjà constaté l’insuffisance des connaissances scientifiques et la nécessité d’études épidémiologiques sérieuses sur la santé et le bruit. La faisabilité d’une étude de ce type devrait aboutir en 2007. Cependant, ces travaux ne doivent pas retarder le respect des préconisations de l’Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Par ailleurs, des outils pour la prise en compte des nuisances sonores ont été soit améliorés (indicateur NA/Nombre d’événements Au-dessus), soit élaborés (zones de densité de survol).

► EFFETS DU BRUIT DES AVIONS SUR LA SANTÉ

État des connaissances

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

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

Ces études ont conduit les autorités de santé nationale (Conseil Supérieur d’Hygiène Publique de France – CSHPF) et internationale (OMS) à alerter l’opinion

sur les risques liés au bruit des avions et à recommander des études épidémiologiques sur le sujet.

Or, il existe peu – ou pas – d’études contrôlées dans des groupes très exposés comme les riverains des aéroports pour des raisons essentiellement méthodologiques :

- d’une part, il est difficile de caractériser l’exposition au bruit,
- d’autre part, il est malaisé de trouver des indicateurs pertinents de santé,
- enfin, il n’est pas facile d’étudier des personnes exposées en situation de vie réelle et susceptibles de se prêter à des études sur les effets du bruit sur leur santé.

Ce qui n’empêche pas ce sujet d’avoir pris un tour plus conflictuel autour de la plupart des aéroports des pays industrialisés et de faire régulièrement l’objet de colloques, de communiqués de presse, d’articles plus ou moins scientifiques et de recommandations.

Étude DEBATS et ses suites

Le ministère de la santé s’est donc proposé pour lancer une vaste étude épidémiologique afin de connaître de façon scientifiquement incontestable les effets du bruit des aéronefs sur la santé. Il s’agira de caractériser la santé des populations exposées. La variable expliquée est la différence des caractéristiques de santé entre les différentes



populations et la variable explicative est le niveau d'exposition au bruit des avions. Le type d'étude envisagé est une cohorte prospective¹². La population cible sera constituée par les riverains des grands aéroports français.

En préalable, un comité de pilotage¹³ a été constitué pour mener l'étude de faisabilité – DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé) – de l'étude épidémiologique. Il a auditionné quinze personnalités : professeurs, médecins, épidémiologistes, directeurs de recherche, universitaires, acousticiens et spécialistes d'environnement aéroportuaire¹⁴.

À la suite de ces auditions, le comité de pilotage a rédigé un cahier des charges soumis pour avis à un comité scientifique national et à trois experts internationaux. Si les avis sont positifs, un appel d'offres sera lancé par la direction générale de la santé à différentes unités ou sociétés susceptibles de proposer un protocole. Le comité de pilotage examinera les propositions et choisira le prestataire. L'étude se déroulera de 2007 à 2012. Elle fera l'objet d'un rapport annuel de conformité aux objectifs et de deux rapports scientifiques (mi-étape et final).

► RESPECT DES PRÉCONISATIONS DE L'OMS

Dans son rapport d'activité 2005, l'ACNUSA a analysé l'avis émis par le CSHPF – section milieux de vie – relatif à la protection de la santé des personnes exposées au bruit des avions.

En façade, toutes sources confondues : respect en dehors du PGS

Le CSHPF préconise notamment : « Pour évaluer et gérer la gêne liée au bruit des infrastructures aéroportuaires, d'utiliser l'indice *Lden* et de ne pas dépasser, en façade des habitations, un niveau *Lden* de 60 dB(A), toutes sources confondues. »

L'analyse des niveaux de bruit calculés pour l'établissement des PGS autour des aéroports de Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Orly par le pôle technique de l'Autorité montre que :

- les zones I et II, ainsi que la partie de la zone III comprise entre la limite extérieure de la zone II et la courbe d'indice *Lden* 57, ne satisfont pas à la préconisation du CSHPF,

¹² C'est-à-dire un groupe de personnes suivies sans intervention sur leur environnement ; pour une étude effet/dose, chaque groupe constitué sera soumis à des intensités variables de survols : intensité haute, moyenne ou nulle.

¹³ Il comprend des représentants de la direction générale de la santé, de la société française de recherche et médecine du sommeil ainsi que de l'Autorité.

¹⁴ Les 30 novembre, 1^{er} et 2 décembre 2005.



Étudier pour mieux intervenir

- ▶ cependant, la partie de la zone III comprise entre la courbe Lden 57 et la courbe Lden 55 ainsi que l'ensemble de la zone extérieure au PGS satisfait à la préconisation.

Cette préconisation du CSHPF est donc totalement respectée pour une partie de la zone III et en dehors des PGS.

Un événement la nuit : pas de mise en œuvre

En outre, le CSHPF préconise : « Pour évaluer et gérer la perturbation du sommeil par le bruit des infrastructures aéroportuaires, d'introduire dans la réglementation un indice événementiel, le LA_{max} (LA_{eq} intégré sur 1 seconde). »

Cet indice correspond à l'indice événementiel recommandé par l'ACNUSA dans son rapport 2000. L'Autorité regrette qu'à ce jour, il n'ait toujours pas fait l'objet d'une réglementation.

22 heures – 6 heures : respect si...

Le CSHPF préconise aussi : « De respecter pendant la période 22h-6h, en façade des habitations, les critères suivants, correspondant aux

recommandations de l'OMS en prenant en compte un isolement de façade de 25 dB(A) : LA_{eq} < 55 dB(A) (toutes sources confondues). »

Si les normes d'isolement acoustique recommandées par l'annexe de la circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports sont appliquées¹⁵, la préconisation du CSHPF concernant la valeur maximale LA_{eq} entre 22 heures et 6 heures sera alors respectée.

Cette préconisation sera d'autant plus respectée que la réglementation sur les normes d'isolement acoustique sera en bruit « route », comme l'ACNUSA l'a demandé en 2003.

Moins de 10 événements : respect si...

Le CSHPF préconise enfin : « -Moins de 10 événements sonores, toutes sources confondues, avec un LA_{max} > 70 dB(A) [en prenant en compte un isolement de façade de 25 dB(A)]. »

Là encore, à condition que les normes d'isolement en vigueur soient appliquées,

la préconisation du CSHPF sera respectée.

Conclusion

Les préconisations du CSHPF ne seront respectées en totalité que si les normes d'isolement en vigueur sont parfaitement appliquées. Aussi l'Autorité renouvelle-t-elle avec insistance sa recommandation 2005 :

RECOMMANDATION 2006

L'ACNUSA recommande une accélération immédiate des programmes d'isolement à l'intérieur des PGS afin que les préconisations du Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France soient respectées.

▶ INDICATEUR COMPLÉMENTAIRE NA

L'utilisation d'un indicateur complémentaire dit NA (Nombre d'événements Au-dessus) a été recommandée en 2005 afin de mieux définir les nuisances liant un niveau de bruit à un nombre de survols.

Recommandation 2005

À l'extérieur d'un plan de gêne sonore, les communes – fortement ou très fortement exposées au bruit des avions et/ou aux survols – peuvent être rattachées à ce plan, sous réserve de respecter les deux conditions suivantes : 1) les valeurs ouvrant droit au rattachement sont :

- ▶ NA 65 / 100, soit plus de 100 survols à un niveau de bruit LA_{max} supérieur ou égal à 65 dB(A),
 - ▶ NA 62 / 200, soit plus de 200 survols à un niveau de bruit LA_{max} supérieur ou égal à 62 dB(A).
- 2) ces communes ou parties de commune – situées hors PGS et dont les habitants bénéficieront de l'aide à l'insonorisation – seront soumises aux contraintes d'urbanisme afférentes à la zone C du PEB si elles en sont extérieures. Des mesures, supervisées par l'Autorité, seront réalisées pour connaître précisément le nombre de survols dépassant un certain niveau en LA_{max}.

Vérification de la fiabilité

Le 6 octobre 2006, le directeur des services de la navigation aérienne a adressé à l'Autorité l'étude NA65 sur l'agglomération toulousaine : mesures de bruit relevées entre octobre 2005 et février 2006 sur neuf sites répartis autour de la plateforme¹⁶.

L'analyse des résultats a conduit aux constatations suivantes :

- 1) Le NA calculé est fortement dépendant des hypothèses de calcul :
 - morphologie du trafic (proportion de courts, moyens et longs courriers),
 - choix du profil (altitude/poussée/vitesse),
 - modélisation des effets de propagation.

- 2) Le NA mesuré est fortement dépendant du niveau de bruit maximal choisi. Un niveau faible rend l'influence du bruit résiduel importante. Le seuil de 65 dB en niveau maximal atteint ou dépassé semble être une valeur adaptée à une agglomération comprenant des sites urbanisés.

Conclusions

Comme l'avait souligné l'ACNUSA, l'étude montre les divergences entre valeurs calculées et mesurées, notamment sur les sites éloignés des axes de vol et des pistes. Elle confirme, de plus, le choix de l'Autorité du niveau NA 65 pour

sa recommandation rappelée ci-dessus.

Plus généralement, l'indicateur NA apporte une dimension complémentaire intéressante dans l'analyse de la nuisance sonore aéroportuaire en associant la prise en compte d'un trafic aéronautique tout en conservant la notion événementielle.

Enfin, l'Autorité tient à souligner ici le travail exemplaire des agents de la direction des services de la navigation aérienne/mi-Environnement/division Analyse, Méthodes, Outils pour progresser et mettre au point des outils de communication à la fois accessibles par tous et incontestables sur le plan scientifique.

► ZONES DE DENSITÉ DE SURVOLS

Dans le même esprit, un nouveau modèle de comptage des populations a été conçu par les services de cette direction. À partir de l'enregistrement des trajectoires réelles, il est possible de calculer puis de visualiser des zones de survols correspondant à un nombre moyen d'avions journaliers.

Après des échanges à l'automne 2006, les premiers résultats des travaux ont été présentés en réunion plénière le 16 janvier 2007.

Calcul des populations survolées

Sur la base des enregistrements radar de tous les vols de l'année 2005 en provenance ou à destination de Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Orly, la densité de survols a été calculée.

Ces zones représentent le nombre moyen de survols par jour observé sur l'année, configurations par vent d'ouest et vent d'est confondues. Ainsi, un riverain qui est survolé par 30 vols journaliers par vent d'ouest mais non survolé par vent d'est sera considéré comme étant survolé par 15 vols par jour.

Le nombre de journées en configuration unique (ouest ou est) étant très restreint, la méthode ne permet pas de calculer une densité de survol par configuration de vent. Ces résultats ne peuvent donc en aucun cas être comparés à ceux obtenus par les méthodes dites IAURIF / ACNUSA et MESANGE¹⁷.

Cette méthode, qui a le double intérêt d'être objective et reproductible, demande encore des améliorations, principalement en ce qui concerne la représentation cartographique des résultats.

Prise en compte des dispersions

Compte tenu de la surface unitaire du maillage des points autour



de l'aéroport, de l'altitude et des seuils en nombre de survols retenus, cette méthode devrait également améliorer l'étude puis le tracé des dispersions autour des trajectoires.

Recommandation 2005

L'Autorité a donc recommandé dans son rapport d'activité 2005 que :
« ... l'application de la méthode des « zones de densité de survols » (développée par la direction des services de la navigation aérienne) pour tracer les dispersions autour des trajectoires servant au calcul des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore. »

Après les travaux mentionnés au paragraphe précédent, l'Autorité examinera avec les différents services concernés les modalités de mise en œuvre de cette méthode.

¹⁵ Ces normes sont, en bruit « rose » : zone A : 45 dB(A), zone B : 40 dB(A), zone C : 35 dB(A), extérieur à la zone C : 30 dB(A).

¹⁶ 5 stations du système de monitoring Sentinelle (Aussonne, Cornebarrieu, Lardenne, La Cèpière, Ramonville) et 4 stations mises en place par la mission Environnement et le service technique de l'aviation civile (Merville, Aussonne, Vieille Toulouse, Castanet).

¹⁷ Voir sur : www.acnusa.fr/rapports/etudes.asp





DEVENIR DES RECOMMANDATIONS

SURVOLER 26
SANS GÊNER

INFORMER 30

PRENDRE EN COMPTE 34
L'ENVIRONNEMENT



SURVOLER SANS GÊNER

► RELÈVEMENT DE L'ALTITUDE DE TRANSITION

Pour des raisons de sécurité, le relèvement de l'altitude de transition constitue un préalable aux autres mesures préconisées par l'Autorité depuis 2000.

Décision européenne

Comme l'indiquait le rapport d'activité 2005, le directeur général de l'aviation civile a demandé à l'agence Eurocontrol d'analyser la possibilité et les impacts d'une harmonisation de l'altitude de transition à 18 000 pieds¹.

En octobre 2006, lors de sa quarante et unième réunion, les participants du groupe de travail d'Eurocontrol « Airspace and Navigation Team (ANT) » ont :

- « pris note des informations qui leur ont été faites,
- « apprécié la proposition faite par la France de mettre à leur disposition la documentation concernant l'étude d'harmonisation des différentes altitudes de transition,
- « demandé, pour la réunion ANT42 (février 2007), qu'un papier présentant les possibilités d'harmonisation de l'altitude de transition, incluant un calendrier de mise en œuvre et une proposition au « Stakeholders Consultation Group (SCG) »² soit faite. »

► RELÈVEMENT DES TRAJECTOIRES D'APPROCHE

Cependant, sans attendre cette harmonisation qui prendra plusieurs années, des expérimentations locales sont en cours pour atténuer les nuisances sonores.

Descente lisse

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

Depuis février 2006, les cartes d'approche aux instruments de Paris – Orly par le sud-ouest (point d'entrée ODRAN) en configuration face à l'ouest et par le sud-est (point d'entrée MOLEK) en configuration face à l'est indiquent dans un encadré : « *Pente optimale recommandée en approche initiale : 5,5 %.* » Ces procédures permettent d'améliorer sensiblement la situation des communes survolées situées le plus en amont des trajectoires.

Concernant l'ensemble des approches initiales sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, les services du contrôle aérien étudient la généralisation de procédures équivalentes à celle déjà instituée pour les arrivées en provenance du sud-ouest.



Cette dernière procédure impose le survol de Thoiry à une altitude supérieure à 2 000 mètres.

Descente continue

Elle peut être réalisée jusqu'à l'approche finale. Le contrôleur délivre une autorisation d'approche, le pilote conduit son vol à sa convenance jusqu'à la piste sans palier.

A Marseille – Provence, l'expérimentation «Arrivée face au nord en descente continue» a été poursuivie : quasiment toujours utilisée la nuit, cette procédure représente environ 10 % des atterrissages de jour. Air France et Régional, qui ont participé à cette première expérimentation, seront rejoints par d'autres compagnies en 2007. Un bilan est

demandé pour la fin 2007. Les enseignements récoltés à Marseille – Provence permettent d'envisager la construction de procédures de descente continue sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle. Cependant, trois contraintes retardent leur application :

- ▶ l'obligation d'effectuer un palier minimal,
- ▶ l'existence d'approches parallèles,
- ▶ la trop faible altitude du niveau de transition.

Par ailleurs, à la suite de la demande d'élus des Yvelines, la trajectoire MOSUD pour atterrir à Paris – Charles-de-Gaulle est fermée de 22 h 20 à 7 heures. Cette fermeture va rendre plus difficile l'utilisation d'une descente continue par les avions

en provenance du sud-est qui pour atterrir en face à l'est doivent effectuer un contournement de la plateforme par le nord en passant à l'est de Meaux.

Actuellement, les règles de navigation de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) imposent un palier minimum afin de stabiliser complètement l'avion avant d'intercepter le faisceau ILS. La descente continue doit donc être momentanément interrompue. Plusieurs pays, tel le Royaume-Uni, prétendent pratiquer la descente continue sur certaines de leurs plateformes : il s'agit en fait d'une descente la plus continue possible, mais interrompue lors du palier d'interception de l'ILS.

Une descente continue sans palier est néanmoins possible avec l'autorisation des autorités locales. C'est le cas à Louisville (États-Unis), où la compagnie UPS utilise ce type de procédure. Mais il s'agit d'un cas difficilement transposable dans la mesure où cette compagnie effectue la quasi-totalité des mouvements de la plateforme et de surcroît la nuit. Enfin, les procédures de descente continue ne pourront être généralisées qu'après l'adoption internationale de leur définition.

1 Étude réalisée par la DGAC, rapport d'activité 2004, pages 11 et 12, www.acnusa.fr/rapports/rapports.asp
2 Groupe situé à un niveau supérieur à l'ANT.



SURVOLER SANS GÊNER

RECOMMANDATION 2006

L'ACNUSA demande à la direction générale de l'aviation civile que soient mises en œuvre – chaque fois que possible – les procédures de descente continue autour de la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle.

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

► POINT DE CONTRÔLE

Après trois ans de pratique, il apparaît que le travail de définition et de contrôle du respect des Volumes de Protection Environnementale (VPE) ne se justifie que par un nombre important de vols. Dans les autres cas, des solutions aussi efficaces et plus rapides à mettre en œuvre sont possibles. C'est pourquoi l'Autorité avait fait la recommandation suivante :

Recommandation 2005

L'ACNUSA recommande que les commissions consultatives de l'environnement examinent les procédures de départ ou d'approche qui pourraient bénéficier de points de contrôle.

L'Autorité regrette que les représentants des collectivités territoriales et des associations ne se soient pas saisis de cette opportunité pour :

- comptabiliser les trajectoires « déviantes » et analyser leurs raisons,
- mesurer leur impact sur les populations,
- définir la ou les zones à respecter sous peine de sanction.



► CONTRÔLE DES DÉVIATIONS VPE

En janvier 2006, l'Autorité s'est interrogée :

- d'une part sur les chiffres publiés dans le bulletin « Entre Voisins » d'Aéroports de Paris donnant le bilan « des événements non-conformes aux règles et procédures élaborées en vue de limiter les nuisances sonores »,
- d'autre part sur les termes employés pour ces statistiques : « nombre d'événements dérogatoires » ou « justifiés après analyse ».

Vérification des données

Dans un premier temps, le pôle technique de l'Autorité a réalisé une étude exhaustive des déviations sur les aéroports de Paris – Orly et Paris – Charles-de-Gaulle durant les mois de janvier, février et mars 2006.

Une comparaison de ces données avec celles utilisées pour le contrôle des déviations par l'administration (système de mesure SONATE) a été faite le 16 juin 2006 lors d'une réunion avec le service de la navigation aérienne région parisienne et la mission Environnement de la direction des services de la navigation aérienne.

Les résultats de la comparaison étaient très satisfaisants pour les trajectoires des aéronefs fréquentant l'aéroport de Paris – Orly, alors que pour Paris – Charles-de-Gaulle de nombreuses incohérences ont été relevées. L'Autorité a demandé que des mesures soient immédiatement prises pour qu'un système de contrôle fiable soit mis en place dans les meilleurs délais sur cette plateforme.

Solutions

En août 2006, une solution provisoire de détection des déviations a été mise en œuvre grâce à VISTA. Utilisé de façon quotidienne, cet outil détecte les présomptions d'infraction aux VPE et donne d'excellents résultats de concordance avec l'outil de détection

de l'Autorité. Le système SONATE reste cependant toujours opérationnel et peut éventuellement servir de système de secours. Enfin, une vérification exhaustive au mois d'octobre et pendant quelques jours de novembre 2006 a été conduite par le pôle technique de l'Autorité, qui a conclu à des résultats très satisfaisants.

La DGAC travaille maintenant à une amélioration du système de détection des déviations qui devrait passer (sur l'ensemble des plateformes concernées par des arrêtés portant restriction d'exploitation) par l'utilisation du système ELVIRA, déjà opérationnel pour la navigation aérienne.

RECOMMANDATION 2006

L'ACNUSA demande qu'avant toute mise en place du système ELVIRA pour le contrôle des déviations sur une plateforme, une étude comparative avec ses propres données lui soit présentée.



► TRAFIC D'HÉLICOPTÈRES

Absence de réglementation

L'article 7 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative au bruit avait déjà le souci de limiter les nuisances résultant du trafic d'hélicoptères dans les zones à forte densité de population et renvoyait à un décret en Conseil d'Etat le soin de fixer les modalités d'application des interdictions. Ce décret n'est jamais paru.

L'article 3 de la loi du 12 juillet 1999 a repris les mêmes dispositions et a également prévu un décret en Conseil d'Etat pour déterminer « les limitations que peut fixer le ministre chargé de l'aviation civile au trafic d'hélicoptère au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones ou

au-dessus de ces zones, en termes notamment de nombre de mouvements, de plages horaires, de répartition des survols dans le temps, de niveau sonore, de type d'appareils ou de procédures de décollage ou d'atterrissage. »

Comme tous les ans, l'Autorité constate que le décret prévu n'est toujours pas paru et ne semble même pas être en cours d'élaboration.

Mais l'absence de limitation réglementaire n'empêche pas que des progrès aient été accomplis, notamment en matière d'information du public. Ainsi, la mission Environnement/division Analyse, Méthodes et Outils a mis au point un logiciel pédagogique avec les niveaux de bruit des hélicoptères et travaille maintenant à l'adaptation du système ELVIRA.

Chartes en cours

Après celle signée dans les Alpes-Maritimes, la direction de l'aviation civile sud-est a préparé une « charte de bonne conduite pour le survol en hélicoptère de la presqu'île de Saint-Tropez ». Des créneaux horaires et des trajectoires à respecter, un nombre maximum de vols journaliers et annuels ont notamment été définis. Le préfet, les élus et deux des quatre opérateurs l'ont signée en juin 2006.

Le projet de charte pour l'héliport de Paris – Issy-les-Moulineaux est présenté en 3^e partie, « État des lieux par plateforme », page 60.



INFORMER

► HARMONISATION DE L'INFORMATION

Recommandation 2005

Dans son rapport d'activité 2005, l'ACNUSA recommandait une harmonisation de l'information délivrée aux riverains :

Elle préconise l'utilisation du :

- LAmax, qui indique la valeur maximale de bruit émise par l'avion lors de son passage. Une indication du nombre d'événements dépassant des valeurs seuils doit être fournie,
- LAeq (jour), LAeq (soirée) et LAeq (nuit), qui représentent l'exposition due à l'ensemble des composantes du bruit ambiant pendant chaque période considérée,
- Lden, qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions. Les niveaux LAeq (avions/jour), LAeq (avions/soirée) et LAeq (avions/nuit), nécessaires au calcul du Lden doivent être tenus à la disposition du public,
- LAeq (avions/durée), qui est la moyenne des LAeq (avion) pendant la durée totale de passage des avions. Les systèmes existants recueillant déjà ces informations, il s'agit de les intégrer dans les bulletins d'information. Le bilan de la mise en œuvre de cette recommandation sera fait avec les gestionnaires d'aéroport en septembre 2006.

Par courrier du 5 octobre 2006, l'Autorité demandait à chacun des gestionnaires des principales plateformes l'état d'avancement, les éventuelles difficultés (techniques et financières) de réalisation et le calendrier prévisionnel de sa mise en œuvre.

À l'exception de ceux de Lyon – Saint-Exupéry et de Nice – Côte d'Azur qui n'ont pas répondu, les gestionnaires sont réticents à la mise en œuvre de cette recommandation. Leurs argumentations portent sur les aspects matériels (capacité technique et/ou financière), les politiques de communication et d'information du public et les effets de l'harmonisation demandée.

Concernant les aspects matériels, le Lden et les divers LAeq n'étant pas toujours fournis par les systèmes existants, il est donc demandé des délais pour les nécessaires modifications informatiques (Strasbourg – Entzheim, Marseille – Provence, Toulouse – Blagnac) ou pour l'inscription dans les futurs budgets (Bordeaux – Mérignac). S'agissant de Bâle – Mulhouse, établissement binational dans un contexte trinational, le gestionnaire fait valoir que l'indicateur Lden ne peut être diffusé car non reconnu par la législation suisse.



Concernant les **politiques de communication et d'information du public**, certains gestionnaires s'en remettent soit à la décision de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) pour introduire de nouveaux indicateurs (Bordeaux – Mérignac), soit aux demandes individuelles lorsque le système les fournit déjà (Nantes – Atlantique). Mais les oppositions les

plus fortes se focalisent sur la complexité de ces indicateurs et la difficulté de compréhension des riverains (Nantes – Atlantique, Bâle – Mulhouse pour le Lden, Toulouse – Blagnac). Or il convient de noter que le laboratoire d'Aéroports de Paris publie depuis 2000 les indicateurs préconisés par l'ACNUSA : les histogrammes en L_{max} figurent dans les rapports

annuels, les L_{den} et L_{Aeq} sont communiqués dans chaque rapport mensuel, les L_{Aeq} par période sont également disponibles. Les représentants de collectivités territoriales ou d'associations ne se sont jamais plaints d'une multiplication des indicateurs et/ou d'une altération de la lisibilité.

Sur les **effets de l'harmonisation demandée**, il apparaît à certains que les résultats issus de ces systèmes restent spécifiques à chaque plateforme et ne peuvent faire l'objet de comparaison entre eux (Strasbourg – Entzheim), alors que d'autres considèrent que les données d'une station à l'autre sont très difficilement comparables (stations sous les atterrissages/stations

sous les décollages à Marseille – Provence). L'Autorité prend acte des difficultés évoquées pour mettre en place le système d'information du public demandé en 2005. Cependant, les progrès technologiques doivent permettre d'y parvenir dans un délai raisonnable et, par là même, d'améliorer encore la transparence.

Un effort de pédagogie doit être réalisé pour définir avec précision sous quelle forme l'information doit être diffusée suivant les niveaux différents de demandes. L'emploi d'indicateurs multiples doit faciliter l'appropriation du phénomène acoustique par le public et en permettre une meilleure compréhension.





INFORMER

RECOMMANDATION 2006

L'ACNUSA maintient sa recommandation 2005.

Elle préconise l'utilisation du :

- ▶ LAmax, qui indique la valeur maximale de bruit émise par l'avion lors de son passage. Une indication du nombre d'événements dépassant des valeurs seuils doit être fournie,
- ▶ LAeq (jour), LAeq (soirée) et LAeq (nuit), qui représentent l'exposition due à l'ensemble des composantes du bruit ambiant pendant chaque période considérée,
- ▶ Lden, qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions. Les niveaux LAeq (avions/jour), LAeq (avions/soirée) et LAeq (avions/nuit), nécessaires au calcul du Lden, doivent être tenus à la disposition du public,
- ▶ LAeq (avions/durée), qui est la moyenne des LAeq (avion) pendant la durée totale de passage des avions. Les informations recommandées devront être disponibles à la demande des riverains et feront l'objet de commentaires explicatifs lors de leur diffusion.

L'Autorité demande qu'en juin 2007, un bilan de la mise en œuvre de cette recommandation lui soit présenté par chaque gestionnaire.

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

▶ VISUALISATION 3D

Recommandation 2005

L'ACNUSA demande que la visualisation en 3 dimensions qui permet d'avoir une vue globale du trafic autour de la plateforme soit réalisée pour chacun des grands aéroports et mise à la disposition du public au sein des espaces riverains durant l'année 2006.

Durant l'été 2006, cet outil a été diffusé à Toulouse – Blagnac, Nice – Côte d'Azur, Marseille – Provence et Lyon – Saint-Exupéry. Les autres plateformes devraient recevoir le leur à la fin du premier trimestre 2007.

Les premières présentations de cet outil en commissions consultatives de l'environnement ont connu un incontestable succès. Sa mise à disposition auprès d'un public plus large devrait également être bien accueillie.

▶ HOMOLOGATION MONITORAGE / HOMOLOGATION MAINTENANCE

Arrêté d'homologation

Neuf des dix plus grandes plateformes sont désormais dotées d'un arrêté portant homologation du dispositif de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs mis en place autour de l'aérodrome :

- ▶ arrêtés du 29 juillet 2005 pour Bordeaux – Mérignac, Lyon – Saint-Exupéry, Marseille – Provence, Nice – Côte d'Azur, Strasbourg – Entzheim et Toulouse – Blagnac,

- ▶ arrêté du 20 mars 2006 pour Nantes – Atlantique,
- ▶ arrêtés du 17 juillet 2006 pour Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Orly.

Lors de la réunion plénière du 15 septembre 2006, l'ACNUSA a rendu un avis favorable à l'homologation par arrêté ministériel du système de mesure du bruit et des trajectoires de Bâle – Mulhouse.

Maintenance des installations

Ces systèmes de mesure du bruit et des trajectoires sont destinés à l'information du public. L'ACNUSA porte donc autant d'attention à la mise en place et au fonctionnement des moyens d'exploitation, de conservation, de mise à disposition du public qu'aux moyens d'acquisition des mesures proprement dits.

Pour ce faire, une délégation de l'Autorité a rencontré, sur chaque aéroport³, les responsables des suivis technique et informatique des systèmes et de la communication des informations.

L'Autorité a remis à chaque gestionnaire une liste des exigences générales relatives au fonctionnement des réseaux de mesure du bruit, concernant :

- ▶ les systèmes de mesure du bruit (constitution, sécurité),
- ▶ les données radar,
- ▶ l'exploitation des systèmes de mesurage du bruit,
- ▶ la gestion de la communication,
- ▶ la gestion des personnels,
- ▶ la gestion des modifications et le suivi du système.



RECOMMANDATION 2006

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

L'Autorité entend suivre l'évolution des systèmes et demandera aux gestionnaires de lui transmettre un dossier actualisé à intervalles réguliers (24 à 36 mois).



3 02/06/06 : Aéroports parisiens ;
19/06/06 : Strasbourg – Entzheim ;
20/06/06 : Nantes – Atlantique ;
21/06/06 : Lyon – Saint-Exupéry ;
03/07/06 : Bordeaux – Mérignac ;
07/07/06 : Nice – Côte d'Azur ;
11/07/06 : Bâle – Mulhouse ;
20/09/06 : Toulouse – Blagnac ;
02/11/06 : Marseille – Provence.



PRENDRE EN COMPTE L'ENVIRONNEMENT

► FORMATION DES PILOTES

La Direction du Contrôle et de la Sécurité (DCS) vérifie le respect de la conformité à la réglementation de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement par l'ensemble des acteurs. Elle contrôle notamment les formations initiale et continue des pilotes, les procédures d'exploitation et les manuels utilisés par les compagnies. Son directeur, ainsi qu'un pilote contrôleur du pôle d'expertises des personnels navigants, ont été auditionnés par les membres de l'Autorité lors de leur réunion plénière du 14 septembre 2006.

Formation initiale **Recommandation 2004**

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

La DCS est responsable de l'homologation des centres de formation des pilotes. L'instruction DCS/PN/FOR n° 05/2006 sur la prise en compte de l'environnement dans la formation des formateurs rédigée depuis l'été 2005 a été signée le 12 septembre 2006. L'Autorité se félicite que sa recommandation faite en 2004 se concrétise enfin.

Les écoles ont un délai de six mois pour se mettre en conformité avec l'instruction. Néanmoins, les cours qui ont commencé en juillet 2006 ont déjà pris en compte les dispositions de l'instruction.

Celle-ci indique notamment : « *Dans le cadre d'une sollicitation de l'ACNUSA, il apparaît nécessaire de renforcer les connaissances des pilotes en matière d'insertion dans leur environnement et, particulièrement, de limitation des nuisances sonores.*

La présente note traite des actions qui doivent être réalisées dans ce domaine, lors de la formation des pilotes dans votre organisme. »

Ces actions concernent principalement :

- un descriptif des actions prises en France et/ou en Europe pour une meilleure insertion de l'aviation dans son environnement,
- les principes généraux de réduction des nuisances sonores,
- les techniques de réduction des nuisances sonores, soit par la limitation des émissions à la source, soit par des procédures adaptées,
- les règles ou consignes d'utilisation des aérodromes, de survol des zones sensibles en matière d'environnement,
- les procédures d'utilisation applicables sur le ou les aéronefs concernés pour réduire le bruit perçu au sol.



RECOMMANDATION 2006

L'ACNUSA demande qu'un bilan de l'application de l'instruction DCS/PN/FOR n° 05/2006 dans tous les centres et les organismes dispensant les cours au bénéfice des pilotes d'avions et d'hélicoptères lui soit présenté à la fin du 2^e trimestre 2007.

Dans un futur proche et en application du «ciel unique européen», le contenu des licences des personnels navigants sera fixé par Eurocontrol et l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (EASA), créée par le règlement n° 1592/2002 du Parlement et du Conseil européen.

L'Autorité restera attentive à l'élaboration et aux contenus de ces textes.

Formation continue

Les 120 compagnies de transport public en sont directement responsables. 6 000 pilotes sont concernés, à raison de 2 à 3 jours de formation obligatoire d'entraînement et de maintien de compétences.

Un quart d'heure par formation est actuellement réservé à l'environnement. L'Autorité prend acte de cette amorce de sensibilisation mais souhaite la mise en place d'actions plus vigoureuses.



RECOMMANDATION 2006

Le travail commun d'élaboration du document pédagogique réalisé en 2004 par la DCS, des représentants de compagnies aériennes et les services de l'Autorité doit être repris. Son contenu devra être beaucoup plus technique et s'appuyer sur un logiciel EAO. L'ACNUSA demande que ce support modernisé soit disponible pour les formations des pilotes programmées en 2008.

► FORMATION DES CONTRÔLEURS

Le directeur, ainsi que le chef du département circulation aérienne et un enseignant Environnement de l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC), ont été auditionnés par les membres de l'Autorité lors de leur réunion plénière du 14 septembre 2006.

Formation initiale Recommandation 2004

L'Autorité demande à l'École Nationale de l'Aviation Civile de prendre toutes dispositions pour que la journée complémentaire consacrée à l'environnement par étude de cas soit opérationnelle en 2005.





PRENDRE EN COMPTE L'ENVIRONNEMENT

Une première journée complète consacrée à l'environnement lors de la deuxième phase de la formation initiale Ingénieur du Contrôle de la Navigation Aérienne (ICNA) a vu le jour le 15 novembre 2005.

L'expérience a été reconduite en 2006 et diverses études de cas sont désormais mises à la disposition des élèves contrôleurs. Elles comportent deux parties de trois heures chacune : analyse de trajectoires et analyse acoustique.

L'encadrement par un enseignant « environnement » est complété par des intervenants de la mission Environnement (direction des services de la navigation aérienne). Une évolution de ces études de cas est d'ores et déjà prévue pour 2007.

Formation continue

Jusqu'en 2003, deux stages intitulés « gestion de trafic et nuisances sonores » étaient organisés chaque année pour les contrôleurs, qui y participaient sur la base du volontariat.



Le stage d'été 2004 ayant été supprimé pour effectif insuffisant, l'Autorité a formulé la recommandation suivante dans son rapport d'activité 2004 :

Recommandation 2004
Considérant que la notion d'environnement fait partie intégrante du métier de contrôleur aérien, l'ACNUSA demande que la formation qui s'y rattache fasse l'objet d'un enseignement continu obligatoire.

Deux stages ont été organisés durant l'année 2005, mais aucun en 2006 ! L'Autorité regrette cet état de fait qui aurait pu être évité avec l'adoption de sa recommandation.

Il existe cependant une avancée positive. La conception et la réalisation de logiciels EAO que les ICNA

pourront utiliser sur leur lieu de travail, tant en formation continue qu'en auto-évaluation, sont à l'étude. L'Autorité souhaite que ces outils soient élaborés en étroite collaboration avec elle.

Le directeur général de l'aviation civile précisait par courrier du 29 novembre 2006 au président de l'Autorité que « *Au-delà des stages proposés par l'ENAC pour lesquels nous avons rencontré les difficultés que vous avez soulevées, l'ensemble des contrôleurs d'aérodrome et d'approche seront concernés par une formation à l'environnement dispensée dans leur centre de rattachement. Cette dernière formation portera sur les aspects environnementaux abordés de manière générale mais comprendra également un volet adapté aux particularités locales.* »



RECOMMANDATION 2006

L'ACNUSA demande que le bilan de la formation à l'environnement, dispensée aux ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne dans leur centre de rattachement, lui soit présenté à la fin de l'été 2007.



RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

► RÉPARATION ET PRÉVENTION

Traiter l'existant

- L'ACNUSA propose que les commissions consultatives d'aide aux riverains :
 - planifient les opérations en établissant un programme sur dix ans,
 - regroupent les demandes d'aide par quartiers ou ensemble de bâtiments pour bénéficier d'économie d'échelle au stade des diagnostics comme des travaux.
- L'ACNUSA recommande que le diagnostic et les travaux soient financés à 100 % lorsque le logement est inclus dans le programme. L'ACNUSA souhaite que chaque commission se fixe des règles sur la gestion des demandes au-delà du Lden 55 (participation financière du demandeur, etc.), sur la prise en compte des parties communes d'habitat collectif et sur les locaux éligibles.
- Compte tenu du retard pris, l'ACNUSA estime que les textes réglementaires sur l'aide à l'insonorisation doivent être modifiés dans l'année 2007. Ils devront impérativement prendre en compte les conclusions des travaux sur les cartographies du bruit et les réflexions sur les retombées économiques.
 - L'ACNUSA demande que soit étudiée la faisabilité d'un fonds de garantie destiné à rassurer les riverains sur le rachat au prix d'acquisition actualisé de leur logement situé dans le plan de gêne sonore.

Prévenir

- Dès avril 2007, L'ACNUSA auditionnera les responsables des différents services concernés centraux ou locaux (urbanisme, écologie, aviation

civile, intérieur, etc.) ainsi que les professionnels de l'aéronautique et les gestionnaires d'aéroport sur :

- l'aménagement concerté autour des aéroports,
 - le partage des retombées économiques du transport aérien,
 - la gestion de l'urbanisation.
- Les conclusions de ces auditions seront publiées dans le rapport d'activité 2007.

Étudier pour mieux intervenir

- L'ACNUSA recommande une accélération immédiate des programmes d'isolation à l'intérieur des PGS afin que les préconisations du Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France soient respectées.

► DEVENIR DES RECOMMANDATIONS

Survoler sans gêner

- L'ACNUSA demande à la direction générale

de l'aviation civile que soient mises en œuvre – chaque fois que possible – les procédures de descente continue autour de la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle. L'Autorité demande qu'à l'automne 2007, la direction des services de la navigation aérienne lui présente les procédures concernées et leur calendrier de mise en œuvre.

- L'ACNUSA demande qu'avant toute mise en place du système ELVIRA pour le contrôle des déviations sur une plateforme, une étude comparative avec ses propres données lui soit présentée.

Informier

- L'ACNUSA maintient sa recommandation 2005. Elle préconise l'utilisation du :
 - LAmax, qui indique la valeur maximale de bruit émise par l'avion lors de son passage. Une indication

du nombre d'événements dépassant des valeurs seuils doit être fournie,

- ▶ LAeq (jour), LAeq (soirée) et LAeq (nuit), qui représentent l'exposition due à l'ensemble des composantes du bruit ambiant pendant chaque période considérée,
- ▶ Lden, qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions. Les niveaux LAeq (avions/jour), LAeq (avions/soirée) et LAeq (avions/nuit), nécessaires au calcul du Lden, doivent être tenus à la disposition du public,
- ▶ LAeq (avions/durée), qui est la moyenne des LAeq (avion) pendant la durée totale de passage des avions.

Les informations recommandées devront être disponibles à la demande des riverains et feront l'objet de commentaires explicatifs lors de leur diffusion. L'Autorité demande qu'en juin 2007, un bilan de la mise en œuvre de cette recommandation lui soit présenté par chaque gestionnaire.

- ⊙ Avant juillet 2007, chaque gestionnaire transmettra à l'ACNUSA un premier dossier d'étape sur la maintenance des systèmes de monitoring. Ce dossier doit permettre d'examiner tout ce qui – à un titre ou à un autre – peut entraîner une cessation du service au riverain ou un manquement à la qualité

de service. Dans le cas où il s'agirait d'un risque connu, les précautions prises pour assurer la continuité du service et le cadre dans lequel elle s'organise seront exposés.

Prendre en compte l'environnement

- ⊙ L'ACNUSA demande qu'un bilan de l'application de l'instruction DCS/PN/FOR n° 05/2006 dans tous les centres et les organismes dispensant les cours au bénéfice des pilotes d'avions et d'hélicoptères lui soit présenté à la fin du 2^e trimestre 2007.
- ⊙ Le travail commun d'élaboration du document pédagogique réalisé en 2004 par la DCS,

des représentants de compagnies aériennes et les services de l'Autorité doit être repris. Son contenu devra être beaucoup plus technique et s'appuyer sur un logiciel EAO. L'ACNUSA demande que ce support modernisé soit disponible pour les formations des pilotes programmées en 2008.

- ⊙ L'ACNUSA demande que le bilan de la formation à l'environnement, dispensée aux ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne dans leur centre de rattachement, lui soit présenté à la fin de l'été 2007.



THE UNIVERSITY OF
MILITARY TRAINING
CENTRE



1975 - 2025





ÉTAT DES LIEUX PAR PLATEFORME

AÉROPORTS PARISIENS	42
BÂLE – MULHOUSE	62
BORDEAUX – MÉRIGNAC	68
LYON – SAINT-EXUPÉRY	72
MARSEILLE – PROVENCE	76
NANTES – ATLANTIQUE	82
NICE – CÔTE D'AZUR	88
STRASBOURG – ENTZHEIM	92
TOULOUSE – BLAGNAC	96



AÉROPORTS PARISIENS

Changement de statut pour le gestionnaire et réorganisation d'une des administrations de tutelle : deux faits majeurs dont toutes les conséquences sont encore à venir.

Or en 2006, et plus que partout ailleurs, l'Autorité a souvent eu l'impression de servir de messenger entre des entités qui voulaient chacune affirmer et marquer son territoire. À ce petit jeu, ce sont hélas les riverains qui ont le plus perdu : information éclatée et/ou indigente, défaillance de parole étatique, réglementation bafouée, etc.

Les personnes en charge des relations territoriales tant aux Aéroports de Paris (ADP) qu'à l'aviation civile ou dans les services préfectoraux ne sont pas en cause car elles subissent également les désagréments, les pertes de temps et d'énergie engendrés par cette situation.

► INFORMATION ÉCLATÉE

Outre le système VITRAIL mis en place par ADP selon les recommandations du secrétariat général à la défense nationale et de la mission Environnement de la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA), les responsabilités en matière d'information du public ont été redistribuées entre ADP et la direction générale de l'aviation civile.

Le système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires VITRAIL (Visualisation des Trajectoires des Avions et des Informations en Ligne) fonctionne depuis juillet 2005.

Il comprend :

- pour Paris – Charles-de-Gaulle, 12 stations fixes dans les communes et 2 dédiées aux essais moteurs dans l'enceinte de l'aéroport,
- pour Paris – Orly, 4 stations fixes et 2 dédiées aux essais moteurs dans l'enceinte de l'aéroport.

Après l'expertise du service technique de la navigation aérienne, l'ACNUSA a donné un avis favorable (19 janvier 2006), en demandant cependant qu'une présentation

des installations météorologiques soit faite au 1^{er} semestre 2006, ainsi que l'établissement d'un protocole qualité / maintenance (voir page 32, homologation maintenance).

L'arrêté interministériel d'homologation a été signé le 19 juillet 2006.

Le déport de VITRAIL dans des mairies ou autres lieux publics est possible après la signature d'un protocole de déploiement entre ADP et les élus. Compte tenu des contraintes de sûreté, la consultation se fera via des personnes habilitées et formées par les services d'ADP et de la DSNA.

Au 31 janvier 2007, 19 communes, ainsi que le conseil général du



Val-d'Oise et Bruitparif, avaient demandé le déport auprès de la mission Environnement.

7 demandes ont déjà donné lieu à la signature du protocole visé par la direction des services de la navigation aérienne :

- ▶ le système est opérationnel en mairie de Sannois depuis le 6 décembre 2006, de Gonesse depuis le 10 janvier 2007 et de Savigny-sur-Orge depuis le 29 janvier 2007,
- ▶ les personnes habilitées pour Sannois (2), pour Gonesse (6) et pour Savigny (6) ont suivi une formation dans les Maisons de l'environnement, ainsi que 4 personnes pour Lésigny,

- ▶ l'installation du système était en cours dans les mairies de Drancy, de Saint-Maur-des-Fossés, et auprès de la communauté de communes Val d'Yerres.

Afin de faciliter l'accès à l'information tout en gardant un haut niveau de sûreté, l'Autorité souhaite qu'au cours de l'année 2007 les services d'ADP et de la DSNA explorent d'autres possibilités de déport : musée de l'Air au Bourget, bus itinérant, etc.



RECOMMANDATION 2006

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

- ▶ le bilan des consultations de VITRAIL en mairies,
- ▶ les propositions d'installation dans d'autres sites.

Informations en charge d'ADP

Les informations générales sont données soit dans les Maisons de l'environnement, soit accessibles par le numéro Azur ou dans le bulletin « Entre Voisins » qui paraît tous les trois mois. Quant aux informations factuelles à partir des stations

de mesure du bruit, elles sont théoriquement diffusées tous les mois par le classeur « BAREM » aux élus et aux associations.

Après la suppression de la rubrique « Environnement » sur le site Internet d'Aéroports de Paris, le site entrevoisins.org¹ a un temps été accessible depuis adp.fr en suivant un parcours du combattant en 8 clics : groupe / système de management environnemental / responsabilité environnementale / actions / gérer les déchets / préserver la qualité de l'air / protéger l'eau / accueillir et contrôler.

¹ Présenté à l'Autorité lors de sa réunion plénière du 12 juin.



AÉROPORTS PARISIENS

Sur cette dernière page, le lien avec www.entrevoisins.org se situait à droite de l'écran dans la fenêtre « plus d'informations »... puis il a été rapidement supprimé.

Après des échanges avec le gestionnaire en début d'année 2007, le lien a finalement été rétabli² via la rubrique groupe / développement durable / système de management environnemental / responsabilité environnementale / maison de l'environnement.

Néanmoins, ADP semble préférer communiquer sur son engagement citoyen, sa certification

ISO 14001, ses centres commerciaux plutôt que sur le cœur de son activité : des avions qui décollent ou se posent en faisant quand même un peu de bruit.

Autre « détail », la loi n° 2003-1312 du 30 décembre 2003 a transféré aux gestionnaires d'aéroport la gestion de l'aide à l'insonorisation. Or si, riverain ou personne survolée de la région parisienne, vous voulez une information sur cette aide, vous devez impérativement savoir qu'elle se trouve sur www.entrevoisins.org

À l'inverse, tous les autres gestionnaires concernés ont créé depuis leur site unique un accès sur l'aide à l'insonorisation. Sont particulièrement remarquables les sites de Lyon – Saint-Exupéry, Nice – Côte d'Azur et Toulouse – Blagnac : information sur l'aide à l'insonorisation accessible, détaillée, précise, qui indique le nom des personnes ou services à contacter.

Informations en charge de la DGAC

Au sein de la direction des services de la navigation aérienne, la mission **Environnement** traite des conditions

réglementaires et d'exploitation. Ainsi, l'encart de 2 pages qui, dans « Entre Voisins » donnait le trafic, avec notamment les événements non conformes à la réglementation et les éventuelles dérogations, devrait être complété par un bulletin trimestriel diffusé par cette mission à partir de septembre 2007. Par ailleurs, depuis le 2 octobre 2006, des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne à la retraite sont deux jours par semaine³ dans les Maisons de l'environnement d'Orly et de Roissy pour informer, expliquer



et présenter les différents outils de suivi et de contrôle du trafic aérien.

Quant à la direction des affaires stratégiques et techniques, elle a notamment en charge les informations sur l'élaboration des cartographies du bruit, le suivi de l'indicateur global mesuré pondéré et l'aide à l'insonorisation.

► DÉFAILLANCE DE LA PAROLE ÉTATIQUE

Commission consultative de l'environnement

La loi du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA avait également pour objectifs :

- d'étendre les pouvoirs des commissions consultatives de l'environnement, en particulier aux questions d'exploitation de la plateforme,
- de faciliter leurs travaux par la possibilité de réunions de droit et la création du comité permanent,
- d'améliorer la transparence de leur fonctionnement par la publication d'un rapport annuel.

En pratique, les CCE sur les deux grands aéroports franciliens sont des instances qui ne se réunissent pas facilement en raison du nombre de participants (66 titulaires). Cependant, l'Autorité rappelle que des réunions

du comité permanent sont une des solutions pour échanger les informations et travailler plus régulièrement.

Sur les autres plateformes, le travail en comité restreint sur des questions particulières (vols de nuit, trajectoire, etc.) a permis d'avancer dans la construction du consensus. Il devrait en être de même en région Île-de-France, particulièrement si le bilan et le renouvellement des chartes pour la qualité de l'environnement sont enfin au calendrier des commissions consultatives de l'environnement.

RECOMMANDATION 2006

L'ACNUSA recommande que :

- le comité permanent soit réuni de façon régulière (3 fois par an),
- la présidence de sous-commission ou de groupe de travail soit confiée dans le cadre d'un accord local à un membre de la commission consultative de l'environnement : professionnel, élu, représentant d'association, gestionnaire ou service de l'Etat.

Paris – Orly : immobilisme

La non-révision du plan d'exposition au bruit de Paris – Orly est la meilleure preuve de cet abandon de la puissance publique. Cela fait plusieurs années que l'Autorité dit et écrit que cette plateforme urbaine doit faire l'objet d'une réflexion spécifique, d'un travail précis entre les services de l'Etat et les élus pour élaborer un compromis dépassant les limites communales.

On aurait pu espérer que la révision du plan de gêne sonore soit concomitante avec celle du plan d'exposition au bruit. Il n'en a rien été. Et lorsque le bricolage législatif a été utilisé, il n'a pas connu le succès espéré. Ainsi, pour préserver certaines zones de l'urbanisation durant la phase de révision du PEB, l'Etat s'est saisi de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports pour introduire un amendement en ce sens :
« ... l'autorité administrative peut décider d'appliquer les dispositions de l'article L. 147-5 concernant la zone C, pour la durée de la procédure de révision, dans les communes et parties de communes incluses dans le périmètre d'un plan de gêne sonore institué en vertu de l'article L. 571-15

du code de l'environnement, mais non comprises dans le périmètre des zones A, B et C du plan d'exposition au bruit jusque là en vigueur. »

Mais, sous la pression d'un élu concerné, un autre amendement proposé par un parlementaire a écarté cette possibilité pour les « ... aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture. » Paris – Orly est le seul aéroport répondant à cette définition.

Toujours dans le même esprit de « concertation », il est remarquable qu'après avoir renvoyé l'élaboration du PEB de Paris – Orly dans un futur non déterminé mais obligatoirement sans échéances électorales, aucun programme de travail et aucune réunion de préparation n'ont été proposés...

A contrario, il convient de souligner la ferme position de l'Etat sur le plan d'exposition au bruit de Paris – Charles-de-Gaulle. Les élus ne voulaient pas d'une limite extérieure de zone C à Lden 56. L'Etat a tenu bon et c'est cette limite qui a été soumise à l'enquête publique.

2 L'affichage doit être plein écran.
3 Les lundis et mercredis de 10 heures à 16 heures.



AÉROPORTS PARISIENS

► PARIS – LE BOURGET : RÉGLEMENTATION BAFOUÉE

Alors que l'exploitation de Paris – Le Bourget est soumise à des restrictions qui peuvent donner lieu à procès-verbal et à amende administrative, force est de constater que les différents acteurs se renvoient le travail et que les infractions sanctionnées sont de plus en plus rares.

Infractions non relevées

Cette situation a commencé en 2004 lorsque les agents d'ADP n'ont plus été responsables du relevé des infractions. Or, la direction de l'aviation civile nord, qui est maintenant en charge de l'instruction des manquements, ne dispose pas des informations nécessaires : l'heure bloc ne figure pas sur les procès-verbaux, les infractions sont relevées de façon aléatoire, etc.

En outre, lorsqu'un dossier arrive tout de même pour examen devant la commission nationale de prévention des nuisances, il est le plus souvent impossible de proposer une amende

en raison des incertitudes sur l'aéronef à l'origine du manquement. Ainsi, le 17 mai 2006, la commission n'a pu donner suite à 9 procès-verbaux.

Retour à la normale ?

À l'automne 2006, les différents services concernés – service de la navigation aérienne région parisienne, direction de l'aviation civile nord, bureau de l'environnement (DAST), gestionnaire de la plateforme, commission nationale de prévention des nuisances et Autorité – ont arrêté des solutions pratiques pour pallier ces difficultés : mention du premier ou du dernier contact radio sur les « strips », compléments donnés par ADP...

Comme l'amélioration de la situation dépend d'une clarification des relations entre le service de la navigation aérienne région parisienne et la direction de l'aviation civile nord, il faut espérer qu'à la fin du 1^{er} trimestre 2007 le bilan demandé sera positif.



► COMPTAGE DES POPULATIONS

À partir des données des mêmes journées caractéristiques de 2005, l'Autorité a présenté aux groupes de suivi de la réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne les résultats du comptage des populations survolées suivant les deux méthodes IAURIF / ACNUSA et MESANGE⁴.

Méthode IAURIF / ACNUSA

La méthode est identique depuis 2003 et les résultats peuvent être comparés à ceux des études réalisées

en 2003 et 2004 (populations survolées en 2002 et 2003).

En 2005, environ 2 460 000 habitants du Bassin parisien – dont 2 340 000 franciliens – sont concernés par des survols inférieurs à 3 000 mètres d'avions à destination et en provenance des aéroports de Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Orly : 1 259 000 en configuration face à l'ouest et 1 540 000 en face à l'est.

Plus de 334 000 habitants du Bassin parisien sont survolés toute l'année à moins de 3 000 mètres,



quelle que soit la configuration de vent. Près de 98 000 habitants le sont à moins de 2 000 mètres. Quelle que soit la configuration de vent, près de 12 000 personnes sont toujours survolées à moins de 1 000 mètres.

Il convient de noter que la diminution régulière du nombre de personnes survolées tient à la pratique la plus optimale possible de la circulation aérienne réorganisée.

Méthode MESANGE

Cette méthode, mise au point par le laboratoire d'ADP, consiste à projeter au sol les traces radar selon un angle de 60°

(jusqu'à 2 000 mètres⁵) afin de mieux rendre compte de la notion de survol ressentie par les populations.

En configuration face à l'ouest, 2 660 000 franciliens sont concernés par les survols inférieurs à 3 000 mètres d'avions à destination et en provenance des aéroports de Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Orly. En configuration face à l'est, 2 690 000 franciliens sont concernés.

Il ne s'agit en aucun cas de comparer entre eux les résultats obtenus par chaque méthode,

mais de suivre avec la première méthode IAURIF / ACNUSA les évolutions depuis 2002, et de commencer éventuellement un autre suivi avec MESANGE.

Survol autour du Bourget

À la demande des élus et des associations, une étude MESANGE a été réalisée pour les survols d'aéronefs en provenance ou à destination de Paris – Le Bourget. Le laboratoire d'ADP a communiqué ses résultats à l'Autorité le 16 octobre 2006.

Dans sa grande majorité, la population décomptée par MESANGE est survolée par moins de 100 avions par jour en provenance ou à destination de l'aéroport de Paris – Le Bourget.

À moins de 3 000 mètres, 1 885 000 personnes sont concernées par les survols en configuration face à l'ouest et 1 162 000 en configuration face à l'est. À moins de 2 000 mètres, 1 192 000 personnes sont concernées par les survols en configuration face à l'ouest et 1 100 000 en configuration face à l'est. Enfin, à moins de 1 000 mètres, 157 000 personnes sont concernées par les survols en configuration face à l'ouest et 311 000 en configuration face à l'est.

Travaux en cours

La division Analyse, Méthodes et Outils de la mission Environnement travaille sur un nouveau modèle de comptage des populations (voir « Zones de densité de survols », page 23). Les premiers résultats sont attendus courant 2008.



4 Réunions du 1^{er} février 2006. Ces études sont consultables sur www.acnusa.fr/rapports/etudes.asp
5 Au-delà, une projection angulaire à 2 000 mètres est alors conservée jusqu'à une altitude maximale de survol fixée à 3 000 mètres.



PARIS – CHARLES-DE-GAULLE⁶

Compte tenu de l'enquête publique sur la révision du plan d'exposition au bruit, l'Autorité n'a pas organisé de rencontre avec les membres de la commission consultative de l'environnement en 2006. Cependant, des réunions par collèges de la CCE ont été organisées le 29 juin 2004 et le 24 novembre 2005.

► CONCERTATION LOCALE

Commission consultative de l'environnement

La commission consultative de l'environnement, qui comprend 66 membres, a été renouvelée pour trois ans par arrêté préfectoral du 13 juillet 2004. En principe présidée par le préfet de la région Île-de-France, il arrive qu'elle le soit par le secrétaire général de la préfecture de la région Île-de-France.

Après s'être réunie deux fois en 2003, le rythme est passé à une réunion par an : 27 septembre 2004, 28 juin 2005 et 14 juin 2006. L'ordre du jour de cette dernière réunion portait sur les points suivants :

- avis de la CCE sur le projet de PEB pour transmission à l'ACNUSA,
- valeur de l'indicateur représentatif de la gêne sonore pour l'année 2004,
- questions diverses : évaluation de vols de nuit/suite à donner au groupe d'études sur ce thème, analyse du trafic après la mise en service de la troisième tour de contrôle, fonctionnement de la CCE et état de la concertation.

Pour mémoire, le règlement intérieur, annexé à l'arrêté du 13 juillet 2004, prévoyait que la CCE se réunisse deux fois par an...

Autres réunions

Les associations considèrent que « *le comité permanent est devenu intermittent, voire fantôme* » et que les travaux remis à la mi-2003 par les groupes d'étude « vols de nuit » et « qualité de l'air » ont été purement et simplement ignorés.

Charte de l'environnement

La charte de qualité de l'environnement sonore de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, adoptée le 12 octobre 1998, a fait l'objet de bilans présentés régulièrement à la CCE jusqu'en 2001.

Depuis – et même si l'on considère que les engagements pris ont en grande partie été remplis – les représentants des collectivités territoriales et des associations ne comprennent pas que l'élaboration d'une nouvelle charte ne soit pas entreprise. Il en est de même pour la mise en œuvre du code de bonne conduite dont aucun bilan final n'a été présenté ou même évoqué devant la CCE.

Alors que d'autres plateformes démontrent chaque jour que les compromis s'élaborent grâce à des échanges continus, la concertation telle qu'elle est pratiquée en Île-de-France mérite d'être améliorée.



► INFORMATION DU PUBLIC

Gestion des plaintes / demande de renseignement

La Maison de l'environnement nord d'Aéroports de Paris a fait l'objet de 540 sollicitations, dont 291 plaintes (la majorité concerne le nombre de survols ainsi que les altitudes). Le Val-d'Oise est le département d'où émane le plus grand nombre de réclamations (132 au total).

La mission Environnement / DSNA a reçu sous forme de courriers, courriels ou appels téléphoniques : 650 plaintes venant de 400 personnes (les demandes répétitives ne sont comptabilisées

qu'une seule fois). Ces demandes concernent Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Le Bourget et Paris – Orly.

► UTILISATION DE LA PLATEFORME

Pyramide des restrictions

Le tableau en annexe (page 122) établi par le service de la navigation aérienne montre clairement le nombre et la variété des restrictions d'exploitation édictées depuis 1997.

Par comparaison avec les trois autres grands aéroports européens, il convient de souligner l'importance des efforts faits pour limiter les nuisances sonores autour de cette plateforme.

Le non-respect de ces mesures entraîne procès-verbal et éventuellement amende administrative (voir 4^e partie, Amendes administratives, page 102 et suivantes)

Restrictions horaires

Dans les plages horaires 0 heure à 4 h 59 pour les départs et de 0 h 30 à 5 h 29 pour les arrivées, l'article 2 de l'arrêté du 6 novembre 2003 limite à 22 500 les créneaux horaires attribuables sur 52 semaines (saison hiver puis été).

Les créneaux inutilisés ou abandonnés en cours ou en fin de saison sont automatiquement supprimés.

En 2006, le nombre de départs entre 0 heure et 4 h 59 a été de 14 561

et le nombre d'arrivées entre 0 h 30 à 5 h 29 de 7 121, soit 21 682 au total. Entre 2003 et 2006, la compagnie Air France a rendu 725 créneaux sur les 818 supprimés.

Il convient cependant de noter que les mouvements entre 5 heures et 5 h 59 sont passés de 6 500 en 2005 à 7 152 en 2006.

6 Activité :

- 325 293 mouvements en 1995, 508 517 en 2000, 513 648 en 2005, 532 952 en 2006.
- 27,995 millions de passagers en 1995 ; 48,141 en 2000 ; 53,342 en 2005 ; 56,448 en 2006.

Note générale : Les données de trafic des différentes plateformes sont fournies par la division de l'observation du marché et des études économiques de la DGAC. Les mouvements regroupent les atterrissages ou les décollages commerciaux ainsi que les escales techniques. Le trafic « passagers » regroupe les passagers payants et non payants, les arrivées et les départs, transit non compris (l'unité est le millier de passagers).



Utilisation du doublet nord

Compte tenu de l'impact environnemental de cette mise en service depuis le 3 novembre 2005, l'Autorité avait demandé qu'un bilan lui soit communiqué.

Le directeur des services de la navigation aérienne a été auditionné en réunion plénière par les membres de l'Autorité le 12 juin 2006.

Les doublets sud/nord sont indépendants et permettent de garder une capacité globale. Un rééquilibrage entre arrivées et départs a été instauré. Cependant, la capacité « arrivées » du doublet nord reste inférieure à celle du doublet sud et le trafic interpiste sera en partie conservé pour garder une capacité globale.

Utilisation des doublets la nuit

En raison notamment des travaux de maintenance des pistes et de vérification de l'état du balisage (recommandation OACI), l'aéroport fonctionne en moyenne avec un seul doublet la nuit.

Cependant, dans le cadre des mesures pour un développement durable des aéroports parisiens⁷, la direction des services de la navigation aérienne a retenu deux hypothèses pour une étude d'impact : utilisation alternative des doublets ou utilisation exclusive du doublet nord.

Une première analyse menée durant l'été 2005 montre que compte tenu du trafic, le doublet sud ne pourrait être fermé qu'entre 0 h 30 et 5 heures. Outre les contraintes de gestion du trafic (typologie des flottes, turbulences de sillage, etc.), cette fermeture aura des conséquences sur les compagnies (impacts sur les personnels, les temps de roulage, l'organisation de la maintenance, etc.), le gestionnaire (personnels, travaux aérogare, etc.) et le travail de contrôleurs.

RECOMMANDATION 2006

Les services de la navigation aérienne réaliseront avec les professionnels concernés un examen précis et exhaustif de l'utilisation actuelle des doublets qui sera communiqué à l'ACNUSA en septembre 2007. À l'issue de cette phase technique, l'impact environnemental en termes de personnes survolées sera calculé pour l'ensemble des hypothèses. Enfin, une large concertation entre les élus concernés devra être organisée.

Autorisation d'atterrissage

La compagnie UPS a fait une demande de dérogation pour faire atterrir à Paris – Charles-de-Gaulle, entre 0 h 30 et 5 h 29 un avion de type Boeing MD-11. Avec un niveau de bruit certifié de 104,7 EPNdB, cet avion ne respecte pas la limite de 104,5 EPNdB imposée par l'arrêté du 6 novembre 2003 § II de l'article 1^{er}.

La compagnie UPS a donc présenté à la direction générale

de l'aviation civile une méthode de conduite de vol permettant de satisfaire aux clauses de l'arrêté. Par lettre en date du 26 janvier 2006, le directeur général de l'aviation civile a confirmé que la méthode proposée aurait bien un impact environnemental équivalent à celui d'un avion dont la valeur de certification acoustique serait inférieure ou égale à 104,5 EPNdB à l'atterrissage.

En réunion plénière du 6 février 2006, l'ACNUSA a donné un avis favorable pour une durée d'un an : « ... Dans la mesure où un seul atterrissage par nuit d'un avion de type MD-11 d'UPS est autorisé sur la plateforme ... » En outre, l'ACNUSA demande qu'un bilan des atterrissages des avions MD-11 de la compagnie UPS sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle lui soit présenté dans 6 mois. À l'issue de cette présentation, l'Autorité confirmera ou non son présent avis. »

Aucun avion de type MD-11 d'UPS ne s'étant posé sur la plateforme durant l'année 2006, la durée de l'avis est prorogée d'un an.

Indicateur global mesuré pondéré

Par lettre en date du 4 octobre 2006, le directeur des affaires stratégiques et techniques a transmis à l'Autorité 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 2005.

Lors de la réunion plénière du 17 novembre 2006, le sous-directeur de la prospective, du développement et de l'environnement (DAST) a présenté les résultats. Les membres de l'Autorité ont pris acte de la valeur 93,7 pour l'indicateur 2005. Ils se sont cependant étonnés de la hausse progressive de l'indicateur depuis 2003, malgré une légère baisse de trafic, la modernisation continue des flottes et une stabilisation du nombre de mouvements nocturnes.

Ils ont par ailleurs constaté que le taux d'indisponibilité des mesures diminue tout en restant élevé (33 %). Aussi, le groupe de travail créé lors de la publication de l'arrêté du 28 janvier 2003 sera relancé afin d'identifier les éventuelles voies de réduction de ce taux d'indisponibilité et de procéder à un bilan de la méthode d'estimation mise en œuvre pour y remédier. Une première réunion est prévue en mars 2007.

Néanmoins, l'Autorité a émis un avis favorable à ce rapport dans la mesure où l'arrêté du 28 janvier 2003 instituant un indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle tend à limiter l'expansion des nuisances sonores autour de cette plateforme.

► PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Par arrêté interpréfectoral n° 06-01 du 5 janvier 2006⁸, le plan d'exposition au bruit a été mis en révision après accord express du ministre chargé de l'aviation civile.

Par rapport au projet examiné en commission consultative de l'environnement le 28 juin 2005, cinq périmètres pour les opérations de renouvellements urbain de Garges-Lès-Gonesse, Gonesse, Sarcelles, Villiers-Le-Bel et Tremblay-en-France ont été ajoutés (arrêté interpréfectoral n° 06-42 du 3 mars 2006).

Le rapport de présentation a retenu les hypothèses suivantes :

- 526 000 mouvements en 2004 et 680 000 en 2025 grâce au plafonnement de l'énergie sonore,
- deux doublets de pistes avec une répartition de nuit de 60 % pour le nord et 40 % pour



- le sud (jour et soirée à 50 %/50 %),
- la répartition de la flotte : 70,9 % des mouvements le jour, 18,8 % en soirée et 10,3 % la nuit.

La limite extérieure de la zone B est à Lden 65, celle de la zone C à Lden 56.

Le projet concerne 127 communes sur 5 départements et 28 établissements publics de coopération intercommunale. Les surfaces impactées représentent

22 339 hectares pour les zones A+B+C (14 555 dans le PEB de 1989). La zone D représente 31 313 hectares. Le nombre total de logements dans les zones A+B+C est estimé à 64 500 et 172 320 habitants. La zone D représente 178 150 logements et 448 640 habitants supplémentaires.

⁷ Mesures annoncées le 25 juillet 2002.
⁸ Ont signé les préfets de Seine-Saint-Denis, Seine-et-Marne, Val-d'Oise, Oise et Yvelines.



PARIS – CHARLES-DE-GAULLE

Avis de l'Autorité

« Par lettre en date du 7 avril 2006, reçue le 11 avril 2006, les préfets concernés par le projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle ont transmis à l'Autorité les avis des conseils municipaux et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents.

« Par lettre en date du 12 avril 2006 signée par son président, l'Autorité a demandé au préfet de la région Île-de-France de réunir la commission consultative de l'environnement afin que cette dernière donne son avis dans un délai de deux mois à compter de la date de réception de cette lettre (article R 147-8 du code de l'urbanisme).

« Durant les deux dernières années, l'ACNUSA s'est tenue informée et a débattu de ce projet lors de différentes réunions plénières. Dans son rapport d'activité 2005, elle a notamment recommandé que le projet de plan d'exposition au bruit soit établi

sur la base de 750 000 mouvements et non de 680 000 en 2025 afin de préserver l'avenir et de garantir la transparence de l'information. »

« Par lettre en date du 29 juin 2006, le préfet de la région Île-de-France a transmis à l'Autorité l'avis – émis le 14 juin 2006 – par la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle. Cette dernière s'est prononcée sur ce projet par 19 voix contre et 9 voix pour.

« S'agissant des motifs retenus dans son avis par la commission consultative de l'environnement, l'Autorité considère qu'il existe une contradiction entre le fait de vouloir conserver le maximum de surfaces constructibles en rejetant le choix de l'indice Lden 56 comme limite extérieure de la zone C et le fait de constater l'impact des nuisances aériennes subies par les populations concernées.

« Pour délimiter les zones B et C du plan d'exposition au bruit, l'ACNUSA préconise

que soient retenues les valeurs de l'indice Lden les plus protectrices.

« Cette exigence est d'autant plus justifiée que l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme permet de prendre en compte les situations locales : desserrement des générations sans augmenter la population, réalisation d'équipements nécessaires à la qualité de vie, reconstruction de la ville sur la ville, etc. Aussi l'ACNUSA a apprécié que ce projet de révision délimite cinq périmètres de renouvellement urbain à l'intérieur de la zone C afin de permettre des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain sans augmenter la population soumise au bruit.

« Compte tenu des valeurs retenues pour délimiter les zones de bruit B et C, l'ACNUSA donne un avis défavorable au projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle. »

Suite de la procédure

L'enquête publique s'est déroulée du 8 décembre 2006 au 8 janvier 2007.

Le rapport de la commission devrait être rendu fin mars 2007.

Ensuite, le projet éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique sera transmis pour accord du ministre chargé de l'aviation civile. Après accord, la révision du PEB pourra être approuvée par arrêté interpréfectoral.

► PLAN DE GÊNE SONORE

Le plan de gêne sonore a été approuvé par arrêté interpréfectoral du 28 décembre 2004 : la limite de la zone I a été fixée à Lden 70, celle de la zone II à Lden 65 et celle de la zone III à Lden 55.

Le rapport de présentation a retenu 550 000 mouvements. Le plan englobe 60 communes et 43 615 logements (contre 40 et 15 915 pour le PGS réalisé en 1998 avec l'indice psophique).

► AIDE À L'INSONORISATION

Voir les tableaux en annexe pages 123 à 125.





PARIS – ORLY⁹

► RÉUNION CCE / ACNUSA

Étaient représentés à la réunion du 12 septembre 2006 :

Professions aéronautiques :

Air France ; Chambre syndicale du transport aérien ; Syndicat des compagnies aériennes autonomes ; CFE-CGC ; Aéroports de Paris (excusée : compagnie Airliner).

Collectivités territoriales :

Conseil général Essonne ; Communauté d'agglomération du haut Val-de-Marne ; Valenton ; Villeneuve-le-Roi ; Chevilly-Larue (excusé : Conseil régional).

Associations :

Agir contre les nuisances aériennes à Bonnelles, Association pour la défense de l'environnement et de la nature à Athis-Mons ; Association valentonnaise pour l'indemnisation des riverains de l'aéroport d'Orly et la limitation des nuisances et des risques ; Association de Villebon-sur-Yvette contre les nuisances des avions ; Comité intercommunal pour l'environnement ; Association de défense de Choisy-le-Roi et Thiais contre les nuisances aériennes ; Forges sans Nuisances ; Île-de-France environnement ; Association OYE 349 ; Union française contre les nuisances des aéronefs.

Service de l'Etat :

Préfecture ; direction des services de la navigation aérienne.

La tonalité générale de cette réunion se retrouve dans la semi-boutade d'un maire : « *Il faudrait que l'Autorité change de président tous les six mois : nous aurions enfin des informations régulières.* »

Les élus et les associations considèrent que la loi de juillet 1999 n'est pas respectée : ils avaient beaucoup espéré dans la recomposition des commissions consultatives de l'environnement et dans « l'obligation » de réunions régulières que cette loi avait apportée. Or, ils constatent que la loi est bafouée. Ces acteurs se sentent ignorés, méprisés et s'exaspèrent

du manque de considération alors qu'ils sont prêts à travailler comme ils l'ont déjà fait en 2000, 2001, 2002 : « *Où se trouvent la considération, le respect, quand aucune réunion ne fait le point sur la mise en œuvre de la charte de l'environnement et sur les 20 mesures prioritaires adoptées en 2002 ?* »

Durant cette réunion, il a également été question de la définition de la riveraineté, des calendriers différents et de l'absence de cohérence entre les diverses procédures qui traitent du développement économique et urbain, ainsi que des indicateurs et des méthodes pour caractériser la nuisance.



► CONCERTATION LOCALE

Commission consultative de l'environnement

La CCE a été renouvelée pour trois ans par arrêté du 21 juin 2004. Elle comprend 66 membres.

Effectivement, la concertation ne semble pas une pratique ordinaire : pas de réunion en 2003, une réunion le 1^{er} juillet 2004, pas de réunion en 2005 et une seule réunion en 2006, le 9 mai. L'ordre du jour, que dans le meilleur des cas les participants avaient reçu la veille de cette réunion, comportait¹⁰ :

- le point sur le trafic en 2005,
- la révision du plan d'exposition au bruit,

- les travaux en cours (piste 4),
- l'aide à l'insonorisation,
- des questions diverses : information des riverains après le changement de statut d'ADP, le déploiement de l'outil VITRAIL, les études relatives aux départs face à l'est ainsi que des atterrissages face à l'est.

► INFORMATION DU PUBLIC

Gestion des plaintes/renseignements

En 2006, la Maison de l'environnement sud a fait l'objet de 1 312 sollicitations (demandes d'information + plaintes), dont 1 113 plaintes proprement dites (la majorité concerne des survols inhabituels et trop nombreux).

L'Essonne est le département d'où il émane le plus de plaintes (832 au total).

► UTILISATION DE LA PLATEFORME

Restrictions horaires

Depuis la décision ministérielle du 4 avril 1968, le couvre-feu en vigueur interdit les décollages entre 23 h 15 et 6 heures et les atterrissages entre 23 h 30 et 6 h 15.

Le bilan des dérogations accordées en 2005 était de 82, dont 56 de vols avant minuit, c'est-à-dire dans le créneau 23 h 30/minuit. Le bilan en 2006 est de 55 dérogations accordées.

Restrictions d'exploitation

L'arrêté du 6 octobre 1994 limite à 250 000 le nombre de créneaux horaires attribuables annuellement sur l'aéroport. L'exposé des motifs de cet arrêté est un objet permanent de discordance entre les riverains, les services de l'aviation civile, les gestionnaires et les compagnies. Cet exposé indique : « ... qu'il convient, pour protéger les riverains contre les nuisances sonores, de fixer le trafic de l'aéroport d'Orly à environ 200 000 mouvements par an,

⁹ Activité :

- 238 912 mouvements en 2000, 222 850 en 2005, 229 353 en 2006.
- 25,3 millions de passagers ; 24,8 en 2005 ; 25,6 en 2006.

¹⁰ La réunion commencée à 10 h 15 s'est terminée à 13 h 06.



PARIS – ORLY



objectif fixé par le schéma directeur de la région d'Île-de-France approuvé par décret du 26 avril 1994.»

Volume de protection environnementale

L'arrêté du 18 février 2003 a mis en place un volume de protection environnementale ; il a été modifié par l'arrêté du 19 janvier 2005 qui, en décollage face à l'est, oblige les turboréacteurs à sortir à l'extrémité du volume et non lorsqu'ils ont atteint le niveau FL60/1 800 mètres.

Amendes administratives

Voir page 102 et suivantes.

Relèvement ILS, face à l'est

Le ministre chargé de l'aviation civile a sollicité l'avis de l'Autorité sur

le projet de relèvement du niveau d'interception de l'ILS (de 3 000 à 4 000 pieds) pour les avions en provenance du sud-est à destination de Orly en face à l'est¹¹.

Lors de la présentation du dossier en réunion plénière du 12 juin, les membres de l'Autorité ont demandé que le dossier soit complété : l'ensemble des hypothèses alternatives devra être analysé du point de vue tant de la sécurité que de son impact en termes de population survolée par tranche d'altitude.

L'étude complémentaire devant prendre plusieurs mois, elle n'est attendue qu'au 3^e trimestre 2007. Elle devra ensuite faire l'objet de concertation entre les différents élus et les associations concernés.

Nouvelles routes du sud

La modification des départs de Paris – Orly face à l'ouest avec un rééquilibrage dans la répartition des vols entre 2 000 et 3 000 mètres a été mise en service en 2005. À la suite du bilan présenté à l'Autorité le 9 décembre 2005, une étude complémentaire a été demandée à la mission Environnement de la direction de la navigation aérienne.

Cette étude portait sur l'utilisation non annoncée des « routes » directes vers EDOXA et survolant Boissy-le-Sec entre 3 000 et 4 000 mètres. Lors de la réunion plénière de l'Autorité le 20 octobre 2006, il est apparu que ces directs ne pouvaient être interdits pour des raisons d'écoulement du trafic et donc de sécurité.

Décollages face à l'est

Sont concernés des anciens gros porteurs (types B747-100 ou 747-200) ayant pour destination l'Amérique, les Antilles ou La Réunion. Ces aéronefs virent sur leur droite à 6,5 NM de la piste et, compte tenu de leur forte masse au décollage et de leur faible taux de montée,

restent sur de longues distances à des altitudes basses.

Créé le 2 octobre 2001 par le préfet de la région Île-de-France, un groupe de travail de la CCE avait abouti en 2002 aux conclusions suivantes : les quatre associations, les organisations syndicales et les représentants d'ADP « ne s'autorisaient pas à proposer une seule solution ne constatant pas d'unanimité en son sein. »

Cependant, à la demande de deux élus, le ministre a chargé la direction des services de la navigation aérienne d'étudier un virage à 7,5 NM. Or, une enquête publique est obligatoire dès lors que la modification de trajectoire remplit les seuils et critères suivants : altitude au niveau de vol FL 65 (1 981 mètres), minimum de trente vols quotidiens avec prise en compte des seuls turboréacteurs, enveloppe des nouvelles trajectoires supérieure de 10 % de l'enveloppe initiale¹².

La modification étudiée doit donc respecter cette procédure d'enquête publique dans les communes nouvellement survolées ; le bilan doit être porté

à la connaissance de la commission consultative de l'environnement et de l'Autorité qui doivent émettre un avis sur la modification de la circulation aérienne envisagée.

Lors de la préparation des documents nécessaires à l'enquête publique, il est apparu aux services concernés que les échéances électorales allaient perturber la consultation et empêchaient l'élaboration du consensus. L'enquête publique n'a donc pas été lancée.

L'Autorité considère qu'il s'agit là d'une étude n'ayant plus lieu d'être. En effet, les 10 ou 20 avions quadriréacteurs en cause auront tous disparu en 2007. Les Boeing B 747-100 et B 747-200 ont été remplacés chez Air France par des B 777 et par des B 747-400, et par des Airbus A 330 chez Corsair (le remplacement du dernier vieux B 747 par un B 777 d'Air France se fera le 24 janvier 2007). Le gain acoustique obtenu par la modification des flottes est bien supérieur à celui qui aurait pu être obtenu par la modification des trajectoires.

► PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

L'objectif principal de la réunion du 8 mai était d'annoncer que la révision du PEB qui date de 3 septembre 1992

ne serait pas à l'ordre du jour avant l'automne 2008, les différentes élections programmées pouvant nuire à la sérénité des débats...

Aspects réglementaires

Cette révision, qui aurait déjà dû être achevée au 31 décembre 2005, ne va pas non plus respecter la directive européenne sur la cartographie du bruit ambiant qui fixe au 30 juin 2007 l'élaboration des cartes pour les aéroports de plus de 50 000 mouvements.

Pour la première date butoir, le juge des référés du Conseil d'Etat a estimé que le non-respect de cette échéance n'est assorti d'aucune sanction¹³. En revanche pour le non-respect de la seconde échéance, les sanctions existent, bien que rarement mises en œuvre.

Enfin, un amendement législatif à l'article 8 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports a écarté la possibilité de préserver certaines zones de l'urbanisation durant la phase de révision du PEB pour les «... aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture.» Le seul à répondre à cette définition est Paris – Orly.

Aspects sociaux et économiques

Il est certain que de nombreuses zones autour d'Orly connaissent une paupérisation accrue. Mais la révision du PEB est sans incidence sur le taux de chômage, le départ de certaines activités, le manque de transports collectifs, etc.

Aussi les conseils généraux de l'Essonne et du Val-de-Marne ont-ils depuis octobre 2005 élaboré un projet d'aménagement et de développement autour du pôle d'Orly – Rungis. Ce projet, qui traite de l'emploi et de l'accessibilité, propose également pour la qualité de vie des riverains de l'aéroport le respect de la réglementation, l'augmentation de l'aide à l'insonorisation et des indicateurs de performance environnementale. Le renforcement de la vocation internationale de l'aéroport est proposé en même temps que l'assouplissement des contraintes d'urbanisme¹⁴.

Aéroport urbain

L'Autorité a toujours demandé que les règles de constructibilité en zone C soient revues afin de tenir compte des situations réelles : densité, urbanisation, etc.

Des solutions, comme celles élaborées lors de la révision du PEB de Paris – Charles-de-Gaulle, doivent être étudiées pour Paris – Orly. Mais elles

nécessitent que tous les acteurs se rencontrent et travaillent régulièrement à l'élaboration de compromis.

Par ailleurs, il est regrettable que l'Etat n'ait pas voulu lier les discussions sur le plan de gêne sonore avec celles sur le plan d'exposition au bruit.

► PLAN DE GÊNE SONORE

L'arrêté du 28 décembre 2004 a approuvé la révision du PGS dans la stricte application de l'article 4 du décret n° 2002-626 : zone II à 65, zone III à 55. L'hypothèse a été établie sur la base d'un trafic de 250 000 mouvements, et 43 615 logements sont inclus dans le plan (32 925 dans l'ancien PGS en indice psychologique). Le nombre de riverains pouvant bénéficier de l'aide à l'insonorisation a augmenté de 29 %.

► AIDE À L'INSONORISATION

Voir les tableaux en annexe pages 123 à 125.

11 Lettre du 5 avril 2006.
12 Application de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité et du décret n° 2004-558 du 15 juin 2004. Voir www.acnusa.fr/juridiques/textes_juridiques.asp
13 Ordonnance du 9 août 2006, commune de Groslay, n° 294785.
14 2^e assises du pôle d'Orly, document du 21 novembre 2006.



PARIS – LE BOURGET

En plus de l'absence de relevé des infractions mentionnée page 46, beaucoup de dossiers restent pendants (relèvement des altitudes, PEB, création de la CCE, etc.). Seule l'élaboration de la charte de l'environnement a progressé.

► PROJET DE CHARTE DE L'ENVIRONNEMENT

Groupe de travail

Animé par un membre du conseil général des ponts et chaussées, le groupe de travail créé le 22 juin 2004 comprend :

- 2 représentants d'associations de riverains ou de protection de l'environnement par département concerné (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-d'Oise),
- 4 représentants de collectivité territoriale pour les Hauts-de-Seine, 6 pour la Seine-Saint-Denis, 2 pour le Val-d'Oise et 1 pour la Seine-et-Marne,
- 2 représentants des professionnels et 1 du gestionnaire,
- 3 représentants de l'administration.

Il convient de souligner l'assiduité et la mobilisation des membres du groupe qui s'est réuni 3 fois en 2004, 5 fois en 2005 et 4 fois en 2006. Une prochaine réunion est prévue le 22 mars 2007.

Contenu du projet

Après un préambule qui rappelle la vocation de la plateforme et les conditions d'un développement durable, le projet s'articulera autour de quatre thématiques : dispositif de mesure du bruit et outils de caractérisation de l'exposition au bruit, maîtrise des impacts environnementaux, information et concertation, optimisation des retombées économiques et sociales.

Sur la caractérisation des nuisances et sur des mesures de réduction, des points d'accord ont été trouvés, par exemple : mise en place d'un dispositif permanent de mesure de bruit, établissement annuel de courbes

d'environnement sonore, encadrement plus strict des dérogations à l'interdiction de décollage de 22 h 15 et 6 heures.

Enfin, le groupe a décidé de faire réaliser une étude visant à identifier les conditions d'un développement équilibré de la plateforme conciliant les enjeux économiques et la qualité de vie des populations riveraines. Le prestataire retenu après appel d'offres devrait réaliser cette étude pour l'automne 2007.

► PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Aucun calendrier n'est annoncé.



► ALTITUDE DES AVIONS

Le rapport d'activité 2005 de l'Autorité comprenait la recommandation suivante.

Recommandation 2005
Dans le cadre du projet de réorganisation du contrôle aérien en région parisienne, l'ACNUSA demande à la direction générale de l'aviation civile d'étudier si une autre répartition du contrôle des aéroports de Paris – Le Bourget et Villacoublay ne permettrait pas un relèvement des altitudes des avions qui fréquentent ces deux plateformes. L'Autorité souhaite que les résultats de cette étude lui soient présentés à la fin du 1^{er} semestre 2006.

Aucune décision de réorganisation n'ayant été arrêtée par le ministre chargé de l'aviation civile, ce dossier semble provisoirement abandonné.

Cependant, le protocole social 2007-2009 du 26 octobre 2006 propose dans les paragraphes sur la « Réorganisation de la région parisienne et de l'espace aérien supérieur »

- ... d'évaluer toutes les mesures à prendre sur le court terme... et qui ne peuvent attendre la mise en place du projet OPERA, ...
- de prendre en compte les demandes des élus et des associations de riverains ainsi que les observations de l'ACNUSA en matière

d'environnement, pour les soumettre à des études de sécurité et poursuivre les améliorations engagées.»

RECOMMANDATION 2006

L'ACNUSA demande à la direction des services de la navigation aérienne de lui présenter dès avril 2007 le contenu et le calendrier des études relatives à une autre répartition du contrôle des aéroports de Paris – Le Bourget et Villacoublay.



PARIS – ISSY-LES-MOULINEAUX

► CONCERTATION LOCALE

Commission consultative de l'environnement

Créée le 7 mars 1990, elle comprend 21 membres. La CCE s'est réunie une fois en 2003 et son comité permanent s'est réuni le 27 novembre 2003, le 29 avril et le 2 juillet 2005.

Étaient à l'ordre du jour de la réunion de la CCE du 25 avril 2006 : bilan du relèvement des survols, état des contrôles et procédures judiciaires, point sur la charte, avis sur le plan d'exposition au bruit.

Charte de l'environnement

Décidée en 2004, le groupe de travail en charge de son élaboration est présidé par un conseiller de Paris avec deux vice-présidents (le maire de Sèvres et le délégué général de l'Union Française des Hélicoptères).

Lors des réunions du 29 mai, 11 septembre, 23 octobre et 18 décembre 2006, les points suivants ont été traités : nombre et types de mouvement, bruit émis par chaque aéronef, cheminements et altitudes, transparence et information du public, sécurité des vols, suivi de la charte. Le projet devrait être discuté en CCE en mars 2007.

► TRAJECTOIRES

Le 5 octobre 2006, le directeur général de l'aviation civile a annoncé que ses services réalisaient une étude de faisabilité de relèvement des trajectoires des hélicoptères en Île-de-France dont les résultats sont attendus pour septembre 2007.

► PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Le plan actuellement applicable date du 24 mars 1997. L'arrêté interpréfectoral portant mise en révision, en date du 31 mai 2006, a retenu Lden 62 pour la limite extérieure de la zone B et Lden 56 pour celle de la zone C. Bien que non obligatoire

la CCE a opté pour la délimitation d'une zone D.

Le rapport de présentation a pris les hypothèses suivantes :

- 12 000, 14 000 et 16 000 mouvements à court, moyen et long terme,
- la répartition actuelle de 81 % de trafic commercial, 15,5 % de vols de la protection civile, 3,5 % de vols d'Etat,
- 80 % de vols entre 6 heures et 18 heures, 20 % entre 18 heures et 22 heures, moins de 1 % entre 22 heures et 6 heures.

L'enquête publique s'est déroulée du 26 décembre 2006 au 26 janvier 2007. Le rapport devrait être remis courant mars 2007.





BÂLE – MULHOUSE¹

► RÉUNION CCE / ACNUSA

Étaient représentés à la réunion du 17 octobre 2006 :

Professions aéronautiques :

Air France ; Swiss ; représentants des personnels de l'aviation civile ; exploitant de l'aérodrome (excusé : Gagba).

Collectivités territoriales :

Conseil général ; Attenswiller ; Bartenheim ; Blotzheim ; Hesingue ; Ranspach-le-Bas (excusés : Saint-Louis ; Sierientz).

Associations :

Association Alsace nature ; Association défense et information du consommateur ; Association de défense des riverains de l'aéroport de Bâle – Mulhouse ; Association pour la promotion et la défense du cadre de vie de Bartenheim ; Association pour la qualité du cadre de vie à Blotzheim.

Services de l'Etat :

Préfecture ; direction de l'aviation civile nord-est ; direction départementale de l'équipement ; service de la navigation aérienne nord-est ; (excusés : DDASS, DIREN).

Malgré des avancées sur le dossier de l'ILS 34 et en dépit des restrictions d'exploitation mises en œuvre, le climat reste conflictuel. Les riverains du côté français se sentent lésés et aimeraient avoir un partage plus équitable des nuisances, en particulier avec la Suisse (notamment par l'annulation de la modification de la courbe ELBEG).

Ces associations et les riverains estiment que le développement de Zurich se fait grâce au transfert des nuisances sur Bâle, c'est-à-dire vers eux. Ils ne comprennent pas que les pouvoirs publics centraux et locaux ne les protègent pas davantage. Par ailleurs,

les intérêts suisses leur paraissent surreprésentés dans la gestion de l'aéroport. Certains d'entre eux remettent en cause l'activité même de l'aéroport (voir page 64 « gestion des plaintes »).

L'action de l'Autorité n'échappe pas à la critique et au scepticisme des associations et des riverains : si elle leur paraît indépendante, à l'écoute et réactive, elle leur semble néanmoins sans réel pouvoir et surtout dépourvue des compétences juridiques pour s'attaquer au problème de la répartition des nuisances.



► CONCERTATION LOCALE

Commission consultative de l'environnement

La commission consultative de l'environnement, qui comprend 30 membres, est le plus souvent présidée par le sous-préfet de Mulhouse. Elle a été renouvelée pour trois ans par l'arrêté préfectoral du 3 mai 2004.

La CCE s'est réunie le 24 mai et le 12 octobre 2004, puis le 17 mars et le 8 juillet 2005. L'ordre du jour de la réunion du 28 septembre 2006 portait sur : le calendrier du projet ILS 34, le bilan 2005 des dérogations et des infractions, la rotation des stations mobiles

CIEMAS, les résultats et bilans divers (aides à l'insonorisation, charte de l'environnement et rapport CCE 2005, campagne de mesures de qualité de l'air), des points d'information variés (décret du 24 mars 2006 sur la cartographie des bruits, projet de modification des itinéraires normalisés de départ aux instruments, réorganisation de la DGAC).

Commission tripartite de l'environnement

Créée en 2001, elle a pour rôle d'améliorer la communication et l'échange avec les populations concernées des trois pays frontaliers et de veiller à la prise en compte par les autorités aéroportuaires des attentes exprimées en matière d'environnement.

Chaque pays est représenté par cinq membres, parmi lesquels des délégués des élus, de la population et du monde économique (chambres de commerce) concernés, ainsi que par des représentants institutionnels (préfecture, direction générale de l'aviation civile, office fédéral de l'aviation civile). La présidence de la commission est assurée à tour de rôle par un représentant institutionnel pour un an.

La commission se réunit 1 fois par an : le 13 décembre en 2004, le 12 décembre en 2005 et le 23 novembre en 2006.

La Fluglärm Kommission

Cette commission est l'équivalent de la CCE en matière de bruit dans les cantons de Bâle (Bâle-ville et Bâle-campagne).

Trois représentants français sont présents à titre consultatif dans cette commission : les maires d'Hésingue, de Blotzheim et de Buschwiller. Le 3 mars 2005, cette commission a siégé pour la première fois en dehors de la Suisse, à la mairie d'Hésingue. En 2006, elle s'est réunie trois fois : le 30 mars, le 22 juin et le 7 décembre.

1 Activité :

- 60 300 mouvements en 1995, 102 213 en 2000, 60 000 en 2005, 58 606 en 2006.
- 2,3 millions de passagers en 1995 ; 3,7 en 2000 ; 3,2 en 2005 ; 3,99 en 2006.



BÂLE – MULHOUSE

► INFORMATION DU PUBLIC

Système de monitoring

Le système CIEMAS², opérationnel depuis avril 2001, comprend 6 stations fixes, 4 semi-mobiles et 3 mobiles. La mission Environnement de la DSNA avait donné un avis négatif à la première expertise pour l'homologation du système (été 2005). Après modification du traitement des informations radar du système effectuée par Lochard (novembre 2005), la seconde expertise concluait favorablement sur ce seul point (11 janvier 2006). Manquait encore l'expertise du fonctionnement général (mesurage acoustique et météo, corrélation, présentation des résultats, etc.).

Le 15 septembre 2006, les responsables de l'aéroport ont présenté la cohérence globale du système en réunion plénière de l'Autorité, qui a donné un avis favorable. À ce jour, l'arrêté interministériel d'homologation n'est pas paru.

Moyens d'information

Le « point environnement » a été installé le 31 décembre 2005 dans le hall 2 de l'aérogare, niveau « départ » côté français ; le service environnement du gestionnaire y tient une permanence tous les 1^{er} et 3^e mercredi de chaque mois et sur rendez-vous depuis le 1^{er} janvier 2006.

Deux répondeurs téléphoniques (l'un avec un message en français, l'autre avec un message en allemand) enregistrent les réclamations des riverains.

Le bulletin trimestriel « Environnement » de 12 pages, outre la rubrique « Actualités », donne les mouvements (pistes, IFR/VFR, tracé radar, restrictions et dérogations, distribution jour/nuit), ainsi que les résultats des stations de mesure de bruit, les réclamations, la qualité de l'air, etc. Une enquête de satisfaction a été lancée par l'aéroport auprès des 1 200 destinataires des bulletins d'information. Une soixantaine de retours seulement a été enregistrée.

La principale raison de non-satisfaction concernait les données jugées trop techniques.

Un rapport annuel bilingue est également diffusé à 2 220 exemplaires.

Sur le site Internet de l'aéroport se trouvent les informations générales sur les instances de concertation, sur la maîtrise des nuisances sonores et sur le respect du milieu naturel.

Gestion des plaintes/renseignements

Tout courrier entrant (lettre, fax ou courriel) et tout appel téléphonique sont enregistrés comme une réclamation, quel que soit le nombre d'événements qu'il contient. Étant entendu que les dix premiers réclamants sont responsables de 95 % des plaintes :

- 286 réclamants pour 15 600 plaintes en 2005,
- 388 réclamants pour 16 778 plaintes en 2006.

► UTILISATION DE LA PLATEFORME

Restrictions horaires

Après avis favorable de l'Autorité le 27 mai 2003, l'arrêté portant restriction d'exploitation du 10 septembre 2003 est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2004 (voir le tableau ci-contre).

ILS 34

L'arrêté du 25 avril 2006 a créé une procédure d'approche aux instruments de précision en piste 34 de l'aéroport de Bâle – Mulhouse : remplacement de la procédure d'approche à vue en piste 34 par une procédure d'approche de précision fondée sur un ILS.

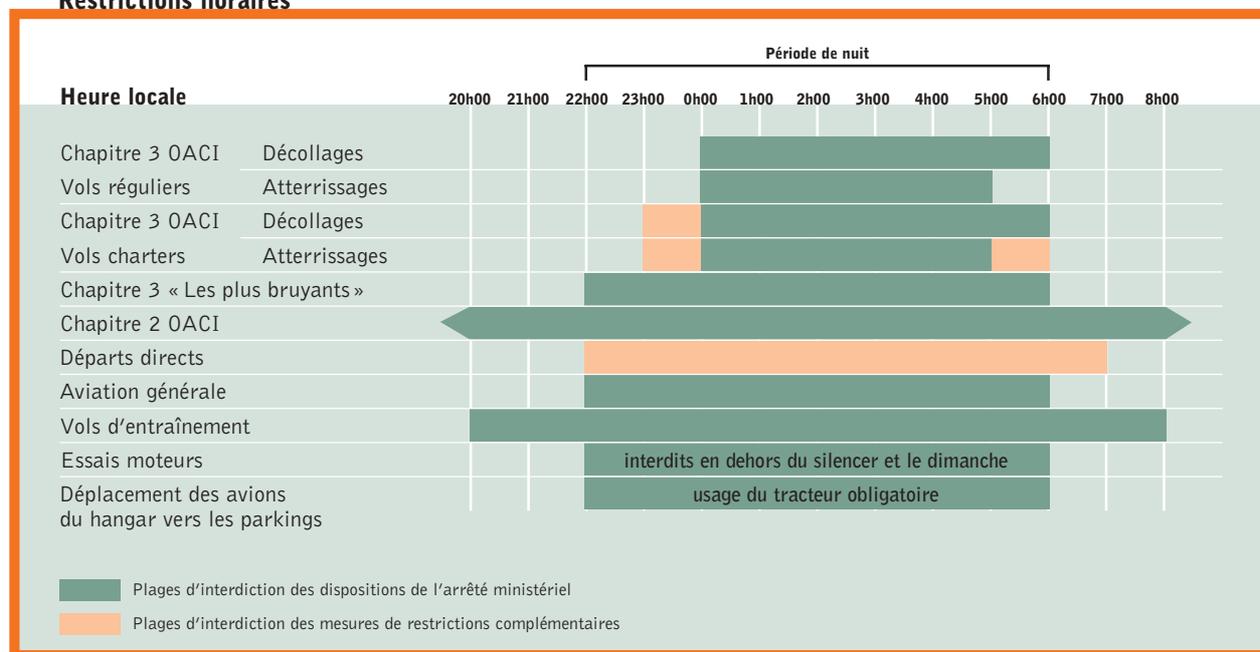
Recommandation 2001

Dès 2001, l'Autorité recommandait :

- Le remplacement de la procédure d'approche à vue en piste 34 par une procédure d'approche de précision fondée sur une installation radioélectrique d'aide à l'atterrissage (ILS 34),



Restrictions horaires



- dès la mise en service de l'ILS 34, le décollage en piste 16 préférentiel ne sera utilisé que jusqu'à un vent arrière de 5kt (la limite est actuellement fixée à 10kt).

L'avis favorable de l'Autorité du 16 septembre 2005 préconisait :

- de ne pas s'interdire d'augmenter la fréquence d'utilisation de la piste 34 à l'atterrissage (notamment pour des raisons de sécurité),
- l'abandon des approches MVI,

... et demandait :

- qu'un compte-rendu en terme de trajectoires et de nombre de vols soit diffusé à la CCE et à l'ACNUSA, six mois après la mise en service de la procédure,
- qu'un compte-rendu soit communiqué annuellement.

L'installation se déroulant sans problème, le système ILS devrait être opérationnel en septembre 2007.

Envois directs vers le sud

Dans son rapport d'activité 2001, l'Autorité recommandait la modification suivante : utilisation de la procédure d'envois directs vers le sud (Tessin, bassin

méditerranéen), soit environ 20 % des mouvements qui ne passeraient plus au point « ELBEG ». Cette recommandation a été approuvée par tous les acteurs le 17 décembre 2002.

Depuis le 15 mai 2003, une partie des vols, quittant auparavant l'espace de contrôle aérien de l'EuroAirport par le point « ELBEG », part désormais par le sud. Cependant, compte tenu de l'importante baisse de trafic vers certaines destinations, le volume des vols concernés ne représente pas 20 % des vols comme le prévoyait la recommandation de l'Autorité.

De plus, les conditions d'utilisation de la procédure de départs directs comportent une restriction horaire interdisant l'emploi de cette procédure entre 22 heures et 7 heures.

Amendes administratives

Voir page 102 et suivantes.

2 CIEMAS = Computer Integrated Environmental Management System.



BÂLE – MULHOUSE

► PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

L'arrêté du 25 octobre 2004 a approuvé la révision du PEB : la limite de la zone B a été fixée à Lden 65, celle de la zone C à Lden 57. La procédure d'élaboration d'un premier PEB avait été engagée en février 1999. Un arrêté préfectoral d'anticipation avait même été pris le 18 mai 2001 pour délimiter la zone C à l'indice psophique 78³. Le 8 décembre 2003 la CCE a donné un avis favorable (13 voix pour, 11 contre) et, dans son avis du 30 janvier 2004, l'Autorité a regretté que des indices plus protecteurs n'aient pas été adoptés.

Le rapport de présentation a pris les hypothèses suivantes :

- 2 pistes sécantes (utilisées à 75 % et 25 % du temps) avec installation d'un ILS en piste 34, puis la réalisation doublet spécialisé à long terme (99 % nord-sud),
- 113 900 mouvements à court terme, 147 000 à moyen terme et 149 000 à long terme,

- une répartition des mouvements : 68,2 % le jour, 24,8 % en soirée et 7,5 % la nuit (à long terme : respectivement 24,7 % et 7,1 %).

Les 19 communes concernées comptaient 62 759 habitants en 1999 (57 321 en 1990).

Dans son rapport du 2 août 2004, la commission d'enquête a noté « *que très peu de personnes se sont manifestées lors des permanences auprès d'elle, eu égard à la population concernée* ». Elle a donné un avis favorable à l'unanimité.

► PLAN DE GÊNE SONORE

Le plan de gêne sonore a été approuvé par arrêté préfectoral du 30 décembre 2003. Le 19 novembre 2003, le comité permanent de la CCE siégeant en commission consultative d'aide aux riverains avait donné un avis favorable (7 votes pour, 3 contre et 1 abstention). L'Autorité a donné un avis favorable le 18 décembre 2003.

Basé sur 113 900 mouvements en 2004, il concerne 26 personnes et 11 logements en zone II et 1 625 personnes et 745 logements en zone III.

Contentieux

Sur requête de l'association pour la promotion et la défense du cadre de vie de Bartenheim, le tribunal administratif de Strasbourg avait annulé l'arrêté préfectoral n° 98-3579 du 22 décembre 1998 portant approbation du plan de gêne sonore au motif que le préfet aurait manifestement commis une erreur d'appréciation.

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement ayant fait appel, la cour administrative d'appel de Nancy a confirmé le premier jugement après avoir procédé à une substitution de moyens. En effet, l'arrêté préfectoral a été annulé parce que le PGS approuvé était fondé sur des trajectoires entachées d'inexactitudes matérielles (CAA de Nancy, 21 mars 2005, n° 02NC00322).

Le PGS actuel fait également l'objet d'un recours sur requête de la même association devant le tribunal administratif de Strasbourg.

► AIDE À L'INSONORISATION

Voir les tableaux en annexe pages 123 à 125.



3 Le passage à l'indice Lden en avril 2002 a relancé toute la procédure.



BORDEAUX – MÉRIGNAC¹

► RÉUNION CCE / ACNUSA

Étaient représentés à la réunion du 26 septembre 2006 :

Professions aéronautiques :

Air France ; Dassault Aviation ; Chambre de commerce et d'industrie ; Syndicat national du contrôle du trafic aérien.

Collectivités locales :

Eysines ; Saint-Jean d'Illac.

Associations :

SEPANSO ; Syndicats des quartiers de Pessac (excusé : Défense des intérêts du Vigean).

Service de l'Etat :

base aérienne 106 ; CNE ; direction de l'aviation civile sud-ouest ; préfecture ; service de la navigation aérienne sud-ouest ; service spécial des bases aériennes sud-ouest (excusée : direction régionale de l'environnement).

Bien que situé à 10 kilomètres de la place Gambetta, l'aéroport ne connaît pas de graves problèmes d'environnement. Cependant, la pression foncière à proximité de la plateforme pourrait être source de futures difficultés si elle n'était pas contenue. Les services de l'Etat devront d'une part faire

de la pédagogie auprès des élus, d'autre part être très vigilants sur les permis délivrés soit par ces derniers, soit par ces mêmes services.

Par ailleurs, il convient de noter les nombreuses actions réalisées par le gestionnaire pour travailler dans la plus grande transparence et pallier les déficiences de la concertation « institutionnelle ».

► CONCERTATION LOCALE

Commission consultative de l'environnement

La CCE comprend 18 membres. Même si sa composition est régulièrement modifiée pour tenir compte

notamment des résultats électoraux, l'Autorité a attiré l'attention du préfet sur le respect de l'article 5 du décret n° 87-341 du 21 mai 1987 modifié qui prévoit que :
*« La durée du mandat des membres de la commission consultative de l'environnement représentant les professions aéronautiques et les associations est de trois ans.
« Le mandat des représentants des collectivités territoriales s'achève avec le mandat des assemblées auxquelles ils appartiennent.
« Toute personne désignée pour remplacer un membre en cours de mandat l'est pour la période restant à courir jusqu'au terme normal de ce mandat. »*



Les réunions de la CCE sont le plus souvent présidées par le secrétaire général de la préfecture.

Elle s'est réunie une fois en 2004, pas de réunion en 2005 et deux fois en 2006. L'ordre du jour de la réunion du 20 décembre 2006 portait sur : la présentation du bilan des quatre réunions de préparation de la Charte de développement durable 2007 et la proposition de structuration de cette nouvelle Charte.

Charte de l'environnement

Les principales actions de la charte de l'environnement 2002-2006 se trouvent exposées ci-dessous dans le paragraphe sur l'information du public.

Une nouvelle charte de développement durable est en préparation pour 2007. Un guide des bonnes pratiques environnementales est élaboré par les professionnels (représentants des compagnies, des contrôleurs et des pilotes).

► INFORMATION DU PUBLIC

Monitoring

Le système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des avions fonctionne depuis le 18 novembre 2003. Il comprend quatre stations de mesure fixes ainsi que deux stations mobiles. Après l'agrément à 01dB Metravib et l'avis favorable de l'ACNUSA donnés

le 17 décembre 2004, l'arrêté interministériel d'homologation a été pris le 29 juillet 2005. Des écrans de visualisation du système ont été installés à la direction de l'aviation civile sud-ouest et à l'Autorité en 2004.

Moyens

Depuis 2003, la rubrique « Environnement » du site Internet de l'aéroport comprend notamment les présentations de la stratégie environnementale et la charte de l'environnement. Elle reprend également l'ensemble des informations disponibles sur d'autres supports :

- le guide d'informations générales destiné aux riverains,

- le bulletin trimestriel d'information réalisé à partir des résultats du système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires,
- les comptes-rendus des CCE,
- le plan d'exposition au bruit et celui de gêne sonore.

Depuis 2004, des correspondants² pour le bruit et le suivi des trajectoires ont été désignés en mairie afin de faciliter la transmission des informations aux riverains.

¹ Activité :

► 53 074 mouvements commerciaux en 2001, 49 240 en 2005, 50 460 en 2006.

► 3 millions de passagers en 2000 ; 3,1 en 2005 ; 3,2 en 2006.

² En principe un élu et une personne des services de l'urbanisme.



BORDEAUX – MÉRIGNAC

Gestion des plaintes / renseignements

Dès 2002, un guichet unique (gestionnaire / DAC / SNA) sous forme d'un numéro de téléphone a été mis en place. En :

- ▶ 2003 : 145 plaintes, 57 plaignants (88 déposées par 1 personne), 43 demandes d'information,
- ▶ 2004 : 110 plaintes, 31 plaignants (62 déposées par 1 personne), 31 demandes d'information,
- ▶ 2005 : 115 plaintes, 45 plaignants (55 déposées par 1 personne), 43 demandes d'information,
- ▶ 2006 : 132 plaintes, 26 plaignants (90 déposées par 1 personne), 42 demandes d'information.

▶ UTILISATION DE LA PLATEFORME

Il n'existe aucun texte réglementaire spécifique de restriction d'exploitation de l'aéroport.

Modification des procédures de circulation aérienne

Après avis favorable de la CCE³, le projet de remplacement

de la manœuvre à vue imposée (dite MVI piste 11) par une procédure VOR-DME a été présenté à l'Autorité lors de sa réunion plénière de septembre 2006.

Cette modification a été envisagée pour améliorer la sécurité et réduire fortement les nuisances. Le nombre de personnes survolées passe de 18 000 à 1 325 à des altitudes beaucoup plus hautes. L'Autorité a donné un avis favorable sous réserve d'un porté-à-connaissance pour les riverains et les personnes nouvellement survolées jusqu'à 3 000 mètres ne faisant pas partie de la CCE.

▶ PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

L'arrêté du 22 décembre 2004 a approuvé la révision du PEB : la limite de la zone B a été fixée à Lden 62, celle de la zone C à Lden 55. Le PEB précédent, datant du 17 janvier 1986, avait été établi avec l'indice psophique. La CCE a donné un avis favorable le 16 février 2004 (12 votes pour, 1 contre, 1 abstention), ainsi que l'ACNUSA, le 23 mars 2004.

Le rapport de présentation a pris les hypothèses suivantes :

- ▶ 69 793 mouvements, dont 50 579 commerciaux à court terme, 104 850 mouvements, dont 87 770 commerciaux à moyen terme, et 121 400 mouvements, dont 102 500 commerciaux à long terme⁴,
- ▶ une répartition des mouvements à court et moyen terme : 14 % sur la piste secondaire et 86 % sur la piste principale,
- ▶ à moyen terme : 87 700 mouvements commerciaux, dont 24 118 en soirée et 4 385 la nuit.

12 communes sont concernées. Environ 40 personnes se trouvent en zone A (précédemment 750), 1 150 en zone B (2 800) et 7 400 en zone C (5 500). Plus de 13 000 personnes vivent dans la zone D.

Le rapport de la commission d'enquête, remis le 29 septembre 2004, était favorable à la révision du PEB. Cependant, et bien que « hors sujet », la commission attirait l'attention sur les

interrogations ou les critiques sur les modifications de trajectoires ou sur la construction d'une seconde piste parallèle.

▶ PLAN DE GÊNE SONORE

L'arrêté préfectoral du 23 décembre 2004 a approuvé la révision du PGS, le précédent datant de 1999. La commission consultative d'aide aux riverains a donné un avis favorable à l'unanimité des membres présents le 23 avril 2004. L'Autorité a donné un avis favorable le 27 mai 2004.

Les hypothèses retenues sont celles du PEB à court terme ainsi que les valeurs pour les limites de la zone II (Lden 62) et la zone III (Lden 55). 4 communes sont concernées (Mérignac, Eysines, Le Haillan, Saint-Jean-d'Illac). 1 136 logements se trouvent dans le PGS (1 198 précédemment en raison des avions militaires).

▶ AIDE À L'INSONORISATION

Voir les tableaux en annexe pages 123 à 125.



3 Charte de l'environnement 2002-2006, mesure 3.

4 Cette hypothèse prend en compte l'avant-projet de plan-masse (approuvé en 1990), qui envisage à terme la rotation de la piste secondaire pour créer un doublet.



LYON – SAINT-EXUPÉRY¹

► RÉUNION CCE / ACNUSA

Étaient représentés à la réunion du 15 juin 2006 :

Professions aéronautiques :

Fédération nationale de l'aviation marchande ; Info fret ;
Chambre de commerce et d'industrie de Lyon.

Collectivités territoriales :

Communauté de communes de l'Est Lyonnais
et Communes de Bonnefamille, Dièmoz
(excusée : Villette d'Anthon).

Associations :

Comité des riverains de l'aéroport de Satolas ;
Association de défense de la propriété foncière
et de la protection de l'environnement de Jons ;
AMDRISE ; Sauvegarde Grenay ; Naturellement
Villette (excusée : Association contre l'extension
et les nuisances de Satolas).

Services de l'Etat :

Direction de l'aviation civile centre-est ; Service
des bases aériennes (DDE) ; Météo France ;
Gendarmerie du transport aérien ; Police de l'air
et des frontières.

L'ordre du jour portait sur
les points particuliers
repris dans les
paragraphe ci-dessous.

Le climat de bonne
compagnie n'empêche pas
que certaines associations
restent fermement
opposées à tout
développement de
la plateforme qui
conduirait notamment
à « être le 3^e aéroport
parisien ». D'autres
associations demandent
que leurs représentants
participent à la gestion
de la plateforme puisque
son développement aura
nécessairement un impact
sur l'environnement
(création d'une aérogare
« low-cost » par exemple).

► CONCERTATION LOCALE

Commission consultative de l'environnement

La commission consultative
de l'environnement, qui
comprend 51 membres,
est le plus souvent
présidée par le secrétaire
général de la préfecture
du Rhône. Elle a été
renouvelée pour trois ans
par arrêté préfectoral
du 18 octobre 2005.

Après s'être réunie 3 fois
en 2003, la CCE a été
réunie le 25 juin 2004,
puis le 12 janvier 2005.
L'ordre du jour de
la réunion du 1^{er} février
2006 portait sur :
l'actualité de l'aéroport,
le bilan 2005 des actions
d'insonorisation, les suites
du rapport d'enquête
publique du PEB,



le renouvellement du programme d'intérêt général, le suivi des engagements pour l'environnement 2005-2008 (actés lors de la réunion du 12 janvier 2005), l'information sur la pollution accidentelle, le renouvellement des membres du comité permanent.

Réunions informelles

Depuis octobre 2005, des réunions informelles ouvertes aux membres titulaires et suppléants de la CCE sont organisées à intervalles réguliers. Ont déjà été abordés : une fuite de kérosène, la certification 14001, la stratégie de développement commercial de l'aéroport, la présentation de l'activité fret express avec visite des locaux,

les grands chantiers en cours, l'étude empirique de validité du plan de gêne sonore.

La réunion du 7 novembre 2006 concernait le bilan « des engagements des acteurs locaux pour l'environnement 2005-2008 ». Ont notamment été discutés : les travaux en cours sur le code de bonne conduite (signature prévue à l'été 2007), ainsi qu'une plus grande maîtrise des nuisances sonores (voir page suivante « Utilisation de la plateforme »).

► INFORMATION DU PUBLIC

Le système CONSTAS fonctionne depuis janvier 2001 avec 6 stations fixes et une mobile. Après son

expertise par le service technique de la navigation aérienne (8 et 9 novembre 2001), l'agrément du prestataire 01dB et l'avis de l'ACNUSA (17 décembre 2004), le système a été homologué par arrêté interministériel le 29 juillet 2005. En 2006, le médiateur a présenté le système aux élus lors des conseils municipaux : soit 14 réunions et environ 300 personnes informées.

Moyens d'information

Pour les informations quotidiennes, il existe un site Internet et un espace riverains. Le magazine « Dialogue » et le bulletin « Indicateurs environnementaux » paraissent tous les trimestres.

En février 2005, l'Observatoire De l'Environnement Sonore de l'Aéroport (ODESA) a été créé sous forme d'association. Outre un conseil d'administration de 13 membres, présidé par M. Michel Vallet, il comprend un conseil scientifique de 6 membres. En 2005, il a fait réaliser une étude sur la validité du PGS – calculé par INM – comparé à des mesures faites aux limites des zones. Il travaille actuellement à l'établissement d'une cartographie multi-sources et sur l'évolution du prix des logements.

1 Activité :

- 75 500 mouvements en 1995, 126 800 en 2001, 123 400 en 2005, 124 193 en 2006.
- 4,2 millions de passagers en 1995 ; 5,9 en 2000 ; 6,4 en 2005 et 6,6 en 2006.



LYON – SAINT-EXUPÉRY



Gestion des plaintes / renseignements

Le médiateur a reçu 405 plaintes de 181 plaignants en 2005 et 556 de 191 plaignants en 2006 ; dans 95 % des cas, le délai de réponse était de 7 jours.

► UTILISATION DE LA PLATEFORME

Restrictions horaires

L'arrêté du 10 septembre 2003 concernant les avions les plus bruyants du chapitre 3 est entré en vigueur

le 1^{er} novembre 2003. Il interdit les atterrissages de 23 h 30 à 6 h 15 et les décollages de 23 h 15 à 6 heures. Or, associations et ACNUSA avaient demandé que les interdictions horaires commencent à 22 heures.

Cette demande conjointe qui a pris un certain temps, s'est enfin concrétisée dans l'arrêté du 30 juin 2006. Cependant, l'Autorité qui a donné un avis favorable le 19 mai 2006, a relevé les retards successifs : « ... Le 6 juillet 2005, la commission consultative de l'environnement de Lyon – Saint-Exupéry a donné un avis favorable au projet d'arrêté modificatif qui devait entrer « en vigueur à compter du premier jour de la saison de planification aéronautique d'hiver 2006-2007 » (article 2 du projet). Saisie le 4 mai 2006, l'Autorité a reçu – le 11 mai 2006 – une lettre l'informant que la date de mise en œuvre de l'arrêté serait reportée « au premier jour de la saison aéronautique d'été 2007 » ceci afin de respecter le délai de publication de 2 mois avant la tenue de la conférence internationale

de planification des mouvements d'aéronefs. Cette conférence se tenant du 10 au 13 juin 2006, la date butoir de publication était donc le 10 avril 2006. Bien évidemment, lors de sa réunion plénière du 19 mai 2006, l'Autorité a donné un avis favorable à ce projet d'arrêté. Cependant, elle ne peut que regretter les trois ans « nécessaires » à sa rédaction, à la saisine de la commission consultative de l'environnement de Lyon – Saint-Exupéry et à sa transmission à l'ACNUSA. »

Procédure dite « CLARINES »

Cette procédure a été modifiée, essentiellement au-dessus de 3 000 mètres, la répartition des vols sur les procédures existantes d'atterrissage et de décollage. Elle devait améliorer la fluidité du trafic et permettre de diminuer le nombre de personnes surveillées. Le « porté-à-connaissance » demandé par l'Autorité a été fait au moyen d'une plaquette d'information, du site Internet et d'un pôle spécifique mis en place.

Par ailleurs, il apparaît que des aéronefs turbo réacteurs utilisent une procédure réservée aux avions à hélices. Le service de la navigation aérienne s'est donc engagé à mettre en place des outils de détection des trajectoires non conformes. Après analyse, le bilan sera présenté en commission consultative de l'environnement. Comme sur d'autres plateformes, analyse et bilan permettront aux membres de la CCE de déterminer les zones à respecter. Ces dernières seront inscrites dans les publications aéronautiques et leur survol pourra donner lieu à un procès-verbal d'infraction et à une amende.

Amendes administratives

Voir page 102 et suivantes.

► PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

L'arrêté du 22 septembre 2005 a approuvé la révision du PEB : la limite de la zone B a été fixée à Lden 62, celle de la zone C à Lden 55. Le PEB précédent datant du 28 juin 2002 avait été établi avec l'indice psophique.

Le rapport de présentation a pris

les hypothèses suivantes :

- 133 000 mouvements en 2004, 170 000 en 2010, 240 000 en 2020,
- un doublet existant : piste A de 4 000 mètres

- et piste B de 2 700 m (à porter à 3 600 m),
- un doublet à réaliser : pistes C + D de 3 200 mètres,
- une répartition des mouvements : décollages face au nord 60 %, face au sud 40 % ; 65 % de mouvements le jour, 28 % en soirée et 7 % la nuit.

Les surfaces concernées augmentent : les zones

A+B+C couvrant 8 100 hectares (7 450 dans le plan précédent), la zone D 10 500 hectares.

Le nombre de communes concernées dans les zones A, B et C reste à 22, auxquelles s'ajoutent 8 communes de la zone D. 15 300 personnes habitent dans les zones A, B et C du PEB et 20 700 en zone D.

Dans son rapport du 12 avril 2004, la commission d'enquête a émis un avis favorable sur ce projet de PEB avec 2 réserves impératives :

- mettre en cohérence les hypothèses de trafic qui justifient l'extension de la plateforme,
- établir un protocole d'indemnisation pour les riverains dont les permis de construire ont été délivrés en contravention avec le PEB de 1977.

Ces réserves ont été levées lors de la réunion de la CCE du 6 février 2006 :

- La directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise qui prévoit



le deuxième doublet, entend préserver l'avenir, conserver une réserve foncière de 900 hectares pour le développement économique et empêcher une urbanisation qui mettrait des habitants dans de futures zones de bruit.

Le décret d'approbation de cette directive a été pris le 9 janvier 2007.

- L'indemnisation des riverains n'est juridiquement pas possible. Il semble bien que, à partir de 1977, le zonage du PEB n'ait pas été porté à la connaissance des habitants, faute pour les communes de reporter ledit zonage au fur et à mesure de l'établissement de leur Plans d'Occupation des Sols (POS). Les permis de construire ont donc été délivrés en toute légalité dès lors que ni les certificats d'urbanisme, ni les POS ne faisaient mention du zonage du PEB.

► PLAN DE GÈNE SONORE

Le plan de gêne sonore a été approuvé par arrêté du 11 mars 2004.

Sa révision pour fixer la valeur Lden zone II à 62 n'est pas à l'ordre du jour car actuellement les services de l'Etat et le gestionnaire refont le calcul des logements inclus dans le périmètre. Le potentiel varie de 700 à 860, voire plus, dont 200 logements collectifs et une école.

En outre, le nombre de logements éligibles est en discussion :

- prise en compte du 2^e doublet à construire : le tout premier PGS prenait en compte les 2 doublets de pistes, d'où les revendications de certains élus et riverains qui ne sont plus éligibles,
- « permis de construire illégaux » comme indiqué ci-dessus.

► AIDE À L'INSONORISATION

Voir les tableaux en annexe pages 123 à 125.

2 Décret n° 2002-626 du 26 avril 2002, article 4 : ... « - une zone II comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 65. Toutefois, dans le cas où la courbe extérieure de la zone B du plan d'exposition au bruit approuvé de l'aérodrome est fixée à une valeur d'indice Lden inférieure à 65, cette valeur est retenue pour le plan de gêne sonore ; ... ».



MARSEILLE – PROVENCE¹

► RÉUNION CCE / ACNUSA

Étaient représentés à la réunion du 29 juin 2006 :

Professions aéronautiques :

Chambre de commerce et d'industrie de Marseille.

Collectivités territoriales :

Berre l'étang ; Vitrolles ; (excusés : conseil régional et conseil général).

Associations :

CIQ de Marseille ; CIQ de Saint-Victoret ;
CIQ du Sausset ; Fare Sud ; Gavotte Avenir ;
Patrimoine Côte bleue.

Services de l'Etat :

Préfecture ; direction de l'aviation civile sud-est ;
service spécial des bases aériennes sud-est ;
service de la navigation aérienne sud sud-est ;
direction départementale de l'équipement ;
Météo France ; (excusé : service maritime).

Le point important de cette réunion étant le plan d'exposition au bruit, le préfet a rappelé l'implication de l'Etat sur ce dossier et son souci de conduire un aménagement maîtrisé. Le 9 juin 2006, les résultats de l'enquête publique ont été envoyés au ministre chargé de l'aviation civile pour accord express

sur la limite de la zone B fixée à Lden 65 et celle de la zone C à Lden 55².

Les associations, très inquiètes à l'idée d'un changement de valeur d'indice après l'enquête publique, se sont déclarées satisfaites. *A contrario*, les élus demandaient une valeur moins contraignante pour la zone C afin de tenir compte des réalités locales : aménagements de friches industrielles, partages familiaux, etc. Ils assurent cependant que les permis qu'ils délivrent comportent bien la mention de la zone de bruit.

Pour les riverains, l'autre sujet d'inquiétude concerne la future aérogare « low-cost » qui pourrait entraîner

une augmentation des nuisances sonores et des vols de nuit plus nombreux.

► CONCERTATION LOCALE

Commission consultative de l'environnement

La CCE, qui comprend 39 membres, est le plus souvent présidée par le sous-préfet d'Istres. Elle a été renouvelée pour trois ans par arrêté du le 28 novembre 2006.

La CCE s'est réunie le 21 juin 2004, les 22 février et 27 juin 2005. En 2006, l'ordre du jour de la réunion du 29 mars portait sur : l'évaluation de la procédure de descente continue, le projet d'arrêté de restriction



d'exploitation, les résultats de trafic et des mesures de bruit, l'emplacement des stations de mesure.

À la fin de la réunion du 29 mars, le code de bonne conduite, élaboré depuis 2004, a été signé entre M. le sous-préfet d'Istres, M. le président de la chambre de commerce et d'industrie et M. le chef du service de navigation aérienne sud sud-est.

Les signataires ont prévu de se réunir périodiquement, au moins une fois par an, pour faire le bilan de sa mise en œuvre et étudier de possibles évolutions. Le bilan devra être présenté à la CCE.

Des groupes de travail sur des points particuliers ont été également constitués : restrictions

d'exploitation (en 2005), code de bonne conduite (2005/2006), ou sont prévus : trajectoires alternatives pour les départs face au sud (2006/2007), charte de qualité de l'environnement (2007/2008).

► INFORMATION DU PUBLIC

Le système de monitoring est fonctionnel depuis septembre 2004.

Il comprend 4 stations fixes, 4 semi-mobiles et 1 mobile. Après son expertise par le service technique de la navigation aérienne (1^{er} juin 2004), l'agrément du prestataire Brüel&Kjaer (27 octobre 2004) et l'avis de l'ACNUSA du 17 décembre 2004, ce système a été homologué par arrêté

interministériel du 29 juillet 2005.

Moyens d'information

Le gestionnaire délivre des informations ponctuelles aux riverains qui ont la possibilité de laisser des messages 24 h/24 sur un répondeur téléphonique mis en place à leur intention ainsi que par télécopie.

La rubrique « Développement durable » du site Internet comprend notamment un chapitre « Emissions sonores » avec soit des résultats (trafic jour/nuit, statistiques mensuelles par station, etc.), soit des informations plus générales (procédure de circulation aérienne, PEB et PGS, code de bonne conduite environnementale).

La procédure Avant-Projet de Plan-Masse et la charte environnementale sont également expliquées.

Gestion des plaintes / renseignements

Le guichet unique des demandes de renseignements ou des plaintes est assuré par le gestionnaire. En 2006, l'aéroport a enregistré 391 plaintes provenant de 91 plaignants différents. Le délai de traitement s'étale de 15 jours à 2 mois si un besoin d'enquête approfondie s'avère nécessaire.

1 Activité :

- 100 000 mouvements en 2000, 87 800 en 2005, 89 806 en 2006.
- 6,3 millions de passagers en 2000 ; 5,7 en 2005 ; 5,95 en 2006.

2 Cet accord obtenu, le plan a été approuvé par arrêté du 4 août 2006.



MARSEILLE – PROVENCE

► UTILISATION DE LA PLATEFORME

Restrictions d'exploitation

Un projet d'arrêt a été examiné par la CCE le 29 mars 2006. Il comprend des restrictions horaires pour les avions du chapitre 3 les plus bruyants, l'interdiction des avions privés du chapitre 2, des mesures sur les essais moteurs, sur l'utilisation des APU³ et sur des procédures à moindre bruit. Le projet définitif, à l'ordre du jour de la CCE du 25 janvier 2007, devait être transmis à la DGAC, puis à l'Autorité pour avis.

Approches à vue

Pour atterrir face au nord, il est possible d'utiliser soit la procédure aux instruments ILS 31R, soit la procédure d'approche à vue.

Cette dernière ne se pratique qu'aux conditions cumulatives suivantes :

- uniquement sur demande du pilote qui doit voir l'aérodrome et juger que l'atterrissage est possible,
- de plus la nuit, le plafond doit être supérieur aux altitudes minimales de secteur.

Responsable de la trajectoire, le pilote est garant de la sécurité du vol.

Les contraintes de circulation aérienne ne doivent pas nuire à l'exécution de la trajectoire prévue.

Afin de « normaliser » cette procédure, différentes actions ont été menées : de la publication de cartes IAC (APP VUE) en juillet 2003 à l'inscription dans le code de bonne conduite de mars 2006. Dans son rapport d'activité 2005, l'Autorité avait demandé la réalisation d'une étude sur le respect des zones de non-survol. Cette étude a été réalisée sur deux mois d'hiver et deux mois d'été en 2006 avec Air France et Régional, qui représentent 70 % d'utilisation de cette procédure.

Les principaux résultats ont été présentés à l'Autorité en novembre 2006. Les points positifs du bilan sont : une diminution de la consommation de kérosène et une moindre concentration des arrivées sur l'Estaque.

Au vu de cette étude, des objectifs en termes de diminution des survols ont été fixés et concernent : Les Pennes-Mirabeau, l'Estaque et les survols en dessous de 5 000 pieds (1 600 mètres) sur Ensues-la-Redonne. Avant l'été 2007, le service de la navigation aérienne sud sud-est fera une nouvelle étude sur la pratique des approches à vue.

L'Autorité a saisi par écrit le président de la CCE de Marseille – Provence pour une présentation de cette étude lors de la prochaine réunion de la commission⁴.

Descente continue⁵

Les premiers résultats des mesures de bruit donnent un gain de 2 à 3 dB. La carte d'approche de nuit selon la descente continue va faire l'objet d'une publication restreinte.

L'expérimentation se poursuit sur des trafics plus importants.

Respect des trajectoires

La proposition d'un « mur environnemental » évitant les survols de la ville de Marseille a été rejetée lors de la réunion de la CCE du 17 décembre 2003.

En l'absence de texte réglementaire, l'Autorité ne peut prononcer d'amende en cas de survol intempestif.

Cependant, le service de la navigation aérienne sud sud-est s'est attaché à responsabiliser les compagnies dont les avions ne respectent pas les procédures (copie des courriers de rappel est adressée à l'Autorité).

L'élaboration et la signature du code de bonne conduite ainsi que le projet d'un arrêté d'exploitation ont semble-t-il amélioré les pratiques.

Décollage en piste 14

La municipalité et l'association ADEV, représentant les habitants des quartiers sud de Vitrolles, ont saisi l'Autorité pour lui faire part de la gêne sonore importante qu'ils subissent lors des décollages face au sud pour des destinations vers le nord et l'est.

À la suite de la demande de l'Autorité, la commission consultative de l'environnement a constitué un groupe de travail. Sous la présidence du sous-préfet d'Istres, ce groupe s'est

Villes et villages survolés lors des atterrissages face au nord

Source : Service de la Navigation Aérienne sud sud-est.



réuni le 15 novembre 2006 et a notamment décidé la réalisation d'un diagnostic global des survols des communes afin d'apprécier avec précision la répartition de la nuisance sonore.

Par ailleurs, les représentants de l'association des riverains de Vitrolles doivent proposer l'étude de nouvelles trajectoires sous réserve que celles-ci ne conduisent pas à un transfert de nuisances sur d'autres communes

déjà fortement pénalisées par les survols actuels. Un délai de 4 à 6 mois étant nécessaire pour conduire ces actions, la prochaine réunion du groupe de travail est programmée pour avril 2007.

Hélicoptères / Sécurité civile

L'activité d'Eurocopter et celle de la sécurité civile font régulièrement l'objet de critiques et de plaintes de la part des riverains (associations et élus). En 2003

et 2004, professionnels, riverains et services de l'Etat se sont rencontrés pour définir les zones à éviter, faire le bilan des survols, prendre connaissance du projet d'hélistation.

Ainsi, Eurocopter a formé les pilotes étrangers et installé une carte dans la salle d'opération pour préciser les survols dans les alentours de Saint-Victoret. Un responsable nuisances sonores a également été

désigné pour transmettre en interne les mesures environnementales et participer aux réunions de la CCE.

Même si les études de l'hélistation progressent lentement, sa réalisation permettra de diminuer les nuisances sonores sur Saint-Victoret. Enfin, il convient de noter que les mouvements d'hélicoptères ont été intégrés dans le tracé du PEB : la protection des zones uniquement survolées par les hélicoptères est mieux assurée et les trajectoires sont identifiées avec plus de précision.

Concernant les Canadiens de la sécurité civile, la commission d'enquête publique sur le PEB a noté que les entraînements des pilotes en période hivernale sont assez mal supportés. Néanmoins, pour que les pilotes puissent avoir une bonne connaissance du terrain et des capacités de leur appareil, les responsables de la sécurité civile estiment que les vols doivent avoir lieu au plus près de la réalité.

3 Groupes auxiliaires de puissance.
4 Réunion fixée au 25 janvier 2007.
5 Voir page 27.



MARSEILLE – PROVENCE

► PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Par arrêté du 4 août 2006, le préfet a approuvé la révision du PEB : la limite de la zone B a été fixée à Lden 65, celle de la zone C à Lden 55. Le plan précédent, réalisé avec l'indice psophique, avait été approuvé en avril 1975.

Le rapport de présentation a retenu les hypothèses suivantes :

- 100 044 mouvements à court terme (piste 1 de 3 500 mètres, piste 2 de 2 400 mètres) ;
- à moyen terme, 140 000 mouvements avec une optimisation de la piste 1 ;
- à plus long terme, 180 000 mouvements grâce à la réalisation d'un doublet spécialisé (piste 2 de 3 350 mètres à reconstruire) ;
- une répartition des mouvements commerciaux à court et à moyen terme : 67,8 % le jour, 20,5 % en soirée et 11,7 % la nuit ; mouvements non commerciaux : 90,9 % le jour, 6,3 % la nuit et 2,8 % la nuit.

Les surfaces terrestres concernées augmentent : les zones A+B+C couvrant 4 741 hectares (2 383 dans le plan de 1975), la zone D 6 782 hectares⁶. 17 communes et 2 intercommunalités sont concernées dans les zones A, B, C et D, dont 7 uniquement dans la zone D. Environ 12 300 logements se trouvent dans les zones A+B+C (3 850 dans le plan précédent) et 22 600 en zone D ; 32 000 personnes habitent dans les trois premières zones (10 430 et 56 600 en zone D.

En conclusion, ce PEB a intégré d'une part les hypothèses de l'avant-projet de plan-masse pour « Le développement dans le respect de l'environnement de l'aéroport de Marseille – Provence », d'autre part, des évolutions technologiques attendues (2010-2015). Ainsi, les approches courbes avec guidage par satellite éviteront le survol de l'Estaque, de Saint-André, de Saint-Henri et de Mourepiane (environ 20 000 personnes). Le choix de l'indice le plus protecteur pour délimiter la zone C

s'est donc imposé : la zone laissée libre aujourd'hui sera surveillée à terme.

Le 25 novembre 2005, la **commission d'enquête publique** relative au PEB donnait un avis favorable au projet avec les valeurs Lden 65 pour la zone B et Lden 55 pour la zone C. Cet avis était assorti de la recommandation suivante : « *Mise en place d'une période transitoire permettant la poursuite de projets d'urbanisme en cours de réalisation.* »

► PLAN DE GÊNE SONORE

Il a été approuvé par arrêté préfectoral du 21 septembre 2004 (le précédent, élaboré avec l'indice psophique, datait du 22 décembre 1995). Les hypothèses retenues sont : 132 700 mouvements (100 000 commerciaux), avec une répartition en jour (67,8 %), soirée (20 %) et nuit (11,7 %). Le PGS concerne 7 communes (5 précédemment) et 6 020 logements⁷, dont un certain nombre ont d'ores et déjà bénéficié d'une aide et d'autres ne sont pas éligibles.

► AIDE À L'INSONORISATION

Voir les tableaux en annexe pages 123 à 125.

⁶ La surface impactée de l'étang de Berre passe de 2 221 ha à 2 383 ha.
⁷ Chiffre tiré du rapport de présentation du PGS établi par les services de l'Etat.





NANTES – ATLANTIQUE¹

► RÉUNION CCE / ACNUSA

Étaient représentés à la réunion du 27 juin 2006 :

Professions aéronautiques :

Air France ; Syndicat CGT ; chambre de commerce et d'industrie de Nantes ; (excusé : syndicat FO).

Collectivités territoriales :

Conseil régional ; conseil général ; (excusés : communauté urbaine de Nantes ; Saint-Philibert-de-Grand-Lieu ; Pont-Saint-Martin).

Associations :

Grain de sable ; Union Départementale de Protection de la Nature 44 ; (excusée : Association nantaise contre le bruit).

Services de l'Etat :

Préfecture ; direction de l'aviation civile ouest ; service de la navigation aérienne ouest ; direction départementale des affaires sanitaires et sociales ; (excusée : direction régionale de l'environnement).

À l'occasion du bilan de la charte de l'environnement sonore et de la rédaction de la future charte, des incompréhensions sont apparues. Elles concernent notamment l'élaboration du code de bonne conduite, la communication des mesures de bruit ainsi que l'information aéronautique.

Sur le code de bonne conduite, l'Autorité a rappelé que même si le code de bonne conduite est une des actions de la charte, son élaboration et sa signature par les personnes directement concernées dans leur travail quotidien (compagnies / pilotes et contrôleurs aériens) prennent beaucoup de temps². Il est important que chaque plateforme analyse bien ses contraintes et ses opportunités sans copier à tout prix les solutions trouvées ailleurs.

Quant à l'information du public, le gestionnaire doit pouvoir répondre aux demandes des riverains à partir du système « MAESTRO³ » en indiquant, si nécessaire, qu'il s'agit de résultats provisoires.

► CONCERTATION LOCALE

Commission consultative de l'environnement

La CCE, qui comprend 27 membres, est présidée par le secrétaire général de la préfecture de Loire-Atlantique. Elle a été renouvelée pour trois ans le 7 septembre 2004.

Elle s'est réunie le 30 juin 2004, les 17 février, 21 juin et 20 octobre 2005. L'ordre du jour de cette réunion portait sur : la rédaction de la charte de l'environnement, le système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires, les approches à vue, l'aviation légère, la dispersion des trajectoires en décollage



face nord, l'aide à l'insonorisation, l'aéroport de Saint-Nazaire Montoir.

Pour l'élaboration de la nouvelle charte de l'environnement, **des groupes de travail** seront mis en place début 2007 et traiteront les thèmes suivants : les nuisances sonores et le code de bonne conduite, l'eau, le sol et l'air, les énergies, les déchets, la communication et la concertation, l'étude des risques et le management environnemental.

► INFORMATION DU PUBLIC

Le système de monitoring « MAESTRO » a été initié en 2004. Il comprend 3 stations fixes et 1 station mobile.

Expertisé par le service technique de la navigation aérienne en mai 2005, l'agrément de 01dB Métravib et l'avis de l'ACNUSA ont été donnés le 13 janvier 2006 ; l'arrêté d'homologation est paru le 20 mars 2006.

Nantes – Atlantique est le dixième aéroport « acnusa » à s'être doté, comme l'exige le code de l'aviation civile, d'un système de mesure du bruit et des trajectoires des avions. Ce dernier est aujourd'hui totalement opérationnel et fiable. Seul le déport de l'information dans les locaux de l'ACNUSA, comme demandé par l'Autorité dans son rapport d'activité 2001, n'est toujours pas mis en œuvre.

Moyens d'information

MAESTRO a fait l'objet de présentations particulières aux associations de riverains, aux compagnies et aux personnels travaillant sur l'aéroport.

« L'espace environnement », aménagé au cours du 1^{er} trimestre 2004 dans le hall 4 de l'aérogare, est un lieu ouvert au public, mais qui ne dispose actuellement que d'une information sous forme de panneaux d'affichage. Une évolution vers une information plus interactive est à l'étude.

Le système de monitoring permet de répondre aux demandes précises de riverains, associations ou collectivités qui en font la demande auprès du service environnement.

Une salle de projection a également été aménagée dans l'espace environnement.

Par ailleurs, un bulletin d'information trimestriel est en projet pour traiter de la vie aéroportuaire sous l'angle environnemental : bruit, trajectoires, émission, etc.

1 Activité :

► 43 500 mouvements commerciaux en 2000, 34 800 en 2005, 36 957 en 2006.

► 1,8 million de passagers en 2000 ; 2 millions en 2005 ; 2,3 en 2006.

2 Ainsi, à Nice – Côte d'Azur, le code de bonne conduite était un des engagements inscrits dans la charte de l'environnement signée le 17 mars 2000. Ce code, qui aurait dû être signé le 17 mars 2003, ne l'a été qu'en 2005.

3 MAESTRO = Mesure Analyse des Événements Sonores et des Trajectoires.



NANTES – ATLANTIQUE

Gestion des plaintes/renseignements

Après signature d'un protocole entre la chambre de commerce et d'industrie et les services de l'aviation civile, la réception des plaintes et demandes est assurée par le gestionnaire, qui transmet à l'aviation civile – pour élément de réponse – ce qui concerne les trajectoires.

En 2006, 30 demandes ont été reçues : 14 plaintes concernaient les trajectoires, 14 plaintes le bruit et 2 questions diverses. Le délai moyen de réponse est de 6 jours.

► UTILISATION DE LA PLATEFORME

Restrictions d'exploitation

Demandé par les associations, un projet d'arrêté portant restriction d'exploitation a été élaboré par un groupe de travail entre février et juin 2005. Ce texte a recueilli un avis favorable de la CCE lors de sa réunion du 21 juin 2005 (7 voix pour, 1 abstention, 2 voix contre).

Par lettre en date du 13 décembre 2005, le directeur général de l'aviation civile a transmis le projet en sollicitant l'avis de l'Autorité dans les « meilleurs délais ». En réunion plénière le 13 janvier 2006, l'Autorité a donné un avis favorable au projet d'arrêté. Elle a cependant déploré que son entrée en vigueur soit fixée au premier jour de la saison aéronautique d'hiver 2006-2007 et ne puisse intervenir à une date antérieure.

L'arrêté du 24 avril 2006 restreint l'exploitation de nuit des avions les plus bruyants et des avions bruyants du chapitre 3 :

- interdiction totale, entre 22 h 30 et 6 heures, des avions les plus bruyants du chapitre 3 (marge cumulée des niveaux de bruit certifiés comprise entre 0 et 5 EPNdB) ;
- interdiction totale, entre 23 h 30 et 6 heures, des avions bruyants du chapitre 3 (marge comprise entre 5 et 8 EPNdB).

Il fixe également des limitations aux vols d'entraînement, interdit les essais de moteurs entre 23 h 30 et 6 heures,

et réduit la durée d'utilisation des groupes auxiliaires de puissance.

Enfin, les procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores tant au décollage qu'à l'atterrissage qui figuraient dans la documentation aéronautique relèvent maintenant de l'article L. 227-4 du code de l'aviation civile : leur manquement pourra donner lieu à sanction administrative⁴.

Approche à vue/ Respect des trajectoires

Les approches à vue en piste 21 (par le nord) et en piste 03 (par le sud) ont donné lieu à débats et expérimentations, à publication dans la documentation aéronautique et à reprise dans l'arrêté de restriction d'exploitation (cf. ci-dessus). Lors de sa réunion du 20 octobre 2005, la CCE a décidé de reprendre la réflexion dans le cadre de l'élaboration du code de bonne conduite.



D'une façon plus générale, la direction de l'aviation civile a précisé, lors de la réunion organisée par l'Autorité le 27 juin 2006, que : *« À l'occasion de l'intégration dans la documentation aéronautique des dispositions de l'arrêté ministériel portant restriction d'exploitation de l'aéroport, il sera demandé à la société Jeppesen d'adapter la présentation utilisée pour les cartes de certains aéroports afin d'attirer plus nettement l'attention des personnels navigants sur les procédures « moindre bruit » en vigueur sur Nantes – Atlantique. »*

► PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Par arrêté du 17 septembre 2004, le préfet a approuvé la révision du PEB⁵. À la demande des maires, un arrêté préfectoral du 19 décembre 2002 a ajouté par anticipation les futures zones C et D au PEB de 1993. Cependant, le projet de 2003 a pris en compte la création de Notre-Dame-des-Landes en 2015 et les valeurs les moins protectrices ont été retenues pour limites extérieures des zones B (Lden 65) et C (Lden 57).

Enfin, il convient de noter que, de façon pertinente et pédagogique, les services de l'Etat ont mené conjointement l'élaboration et l'adoption du PEB et du PGS. Ainsi, la CCE s'était prononcée sur ces deux plans le 27 juillet 2003 : 25 votes favorables, 2 contre.

Quant à l'avis de l'Autorité, il était favorable sous réserve que l'Etat prenne la décision de poursuivre le projet d'aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes et qu'il s'engage à déclasser l'actuelle plateforme. L'arrêté ministériel du 9 octobre 2003 a levé ces réserves.

Les trois observations émises par le commissaire enquêteur dans son rapport du 2 mai 2004

ont été prises en compte : amélioration des procédures de décollage en piste 03 vers le nord et des atterrissages en piste 21 face au sud, ainsi que la mise en place des dispositifs (fixes ou mobiles) pour le contrôle des trajectoires et du bruit des aéronefs.

Les hypothèses retenues fixent à 109 100 mouvements dont 75 000 commerciaux en 2010. 9 communes sont concernées dont Nantes centre. 41 000 habitants et 21 000 logements se trouvent dans le périmètre.

► PLAN DE GÈNE SONORE

Il a été approuvé par arrêté préfectoral du 27 août 2003. Le trafic retenu pour tracer les courbes est celui de 2003 : 72 300 mouvements annuels ; la répartition est de 53 330 mouvements de jour, de 12 900 en soirée et de 6 100 la nuit.

4 communes sont concernées, 1 450 logements seraient dans les zones II et III, et la population est estimée à 3 850 personnes.

► AIDE À L'INSONORISATION

Voir les tableaux en annexe pages 123 à 125.

Convention de préfinancement

Membres de la CCAR, les maires de Bouguenais et de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu ont constaté que, entre 2004 et 2006, 551 dossiers avaient été déposés sur un potentiel qu'ils estimaient à 1 750 logements, alors que seulement 113 dossiers avaient été financés au 30 juillet 2006. Ils se sont donc inquiétés du délai minimal de 9 ans pour satisfaire les demandes d'aide à l'insonorisation.

Après avoir demandé en vain des instructions pour la mise en œuvre de l'article 1609 *quater* vicies A du code général des impôts, le préfet a préparé une convention de préfinancement du dispositif d'aide à l'insonorisation des logements des riverains de Nantes – Atlantique. Ces conventions, signées en juillet et octobre 2006 entre la ville, la CCI et l'Etat, ont permis les versements sur appel de fonds du gestionnaire de 1 100 000 € pour Bouguenais et de 550 000 € pour Saint-Aignan-de-Grand-Lieu.

4 Le texte de l'arrêté et l'avis se trouvent sur www.acnusa.fr

5 Le précédent plan datait du 5 juillet 1993.



► NOTRE-DAME-DES-LANDES

En 2001 et à propos de la « *Démarche d'utilité concertée pour un site aéroportuaire international* » (autrement dit débat public pour le 3^e aéroport parisien), l'ACNUSA a précisé les conditions générales pour toute nouvelle plateforme : avoir la maîtrise foncière, apporter des solutions exemplaires aux populations concernées, autoriser essentiellement l'installation d'activités et être strict en termes de procédures d'approche et de départ. Elle demandait la mise en œuvre de ses recommandations pour le futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Certes, le bien-fondé d'une nouvelle plateforme dans le Grand Ouest et les hypothèses retenues pour sa construction ne relèvent pas des compétences de l'ACNUSA. Cependant, l'Autorité a tenu à être informée régulièrement de l'état d'avancement du projet ; elle s'est ainsi assuré que les contraintes environnementales étaient prises en compte et que des solutions innovantes étaient recherchées.

Depuis 2003, le préfet lui a régulièrement transmis les comptes-rendus et les documents d'information du public ; des réunions techniques ont également permis aux membres de l'Autorité un suivi plus actif.

Le 26 novembre 2003, l'Autorité demandait dans un courrier au ministre chargé de l'aviation civile que :

- le PEB du futur aéroport soit élaboré dès que les procédures réglementaires le permettraient, afin de limiter les constructions,
- un plan de gêne sonore soit élaboré sans attendre les nuisances.

Avant-projet de PEB : vérification

Souhaitant mettre fin à des contestations sur le tracé de l'avant-projet de PEB à 2050, l'Autorité a demandé à un expert indépendant de le recalculer.

Le bureau d'études Serge Cornet (BeSC), qui a utilisé les mêmes données que celles des services de l'aviation civile, conclut à une similitude très satisfaisante entre les courbes.

Le rapport est consultable sur le site Internet de l'Autorité : www.acnusa.fr/rapports/etudes.asp

Droit de délaissement de l'Etat

Comme prévu, les propriétaires pourront mettre en demeure l'Etat d'acquiescer les immeubles situés dans les zones de bruit fort du PEB⁶ : *« Cette mise en demeure devra être déposée, au plus tard, deux ans après la date d'ouverture de l'aérodrome à la circulation aérienne publique. « Lors de l'acquisition par l'Etat ou par tout organisme agissant pour son compte, sous quelle que forme que ce soit, d'un bien immobilier situé à l'intérieur du périmètre défini dans le premier alinéa, l'indemnité ou le prix sont fixés sans qu'il soit tenu compte de la dévalorisation éventuelle due à la décision d'implanter le nouvel aéroport. »*

Dispositif foncier du conseil général

Depuis une trentaine d'années, le conseil général de Loire-Atlantique est intervenu pour maîtriser le foncier.

Afin de rassurer les riverains, il propose de racheter à l'amiable habitation et locaux professionnels indissociables dès lors qu'ils sont situés dans le périmètre de sursis à « statuer » (fixé par arrêté préfectoral du 18 février 2004).

Les propriétaires peuvent demander une option d'achat « *entre l'été 2005 et 2 ans après la déclaration d'utilité publique.* » Cependant, si le bien est situé dans l'aire du « droit de délaissement », l'Etat devra se porter acquiesceur.

L'Autorité s'est également inquiétée auprès du préfet de l'évolution de l'urbanisation tant dans la ZAD (Zone d'Aménagement Différé) pour le futur aéroport que dans les PLU (Plan Local d'Urbanisme) en cours de révision autour de Nantes – Atlantique. Dans la ZAD, aucune demande de permis de construire ou de travaux n'a reçu de suite favorable depuis la mise en place du périmètre de sursis à statuer. Quant aux PLU, l'avis de l'Etat sur celui de Rezé a souligné l'incompatibilité entre l'urbanisation dans le quartier de Trentemoult



(zone C) et le PEB en vigueur. À Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, les réserves prévues au PLU (zone C du PEB)

ne pourront faire l'objet de projets d'urbanisation qu'à l'ouverture de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

6 Décret n° 2007-69 du 19 janvier 2007 pris pour l'application au nouvel aéroport destiné à desservir le Grand Ouest des dispositions de l'article 155 de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité.



NICE – CÔTE D'AZUR¹

Le 30 juin 2006, l'Autorité a été invitée à la réunion de la commission consultative de l'environnement qui avait comme ordre du jour :

- ▶ la validation de la nouvelle charte de l'environnement 2006-2011,
- ▶ un point sur l'étude d'alimentation en carburant par voie maritime,
- ▶ la présentation de l'étude sur la zone sud,
- ▶ des échanges avec le président et les membres de l'Autorité.

Comme l'Autorité l'a déjà souligné dans ses précédents rapports, la situation locale peut être qualifiée d'exemplaire en raison de l'implication des riverains, des professionnels et des services de l'Etat pour bâtir ensemble un compromis. Cela ne s'est pas toujours passé sans heurt mais grâce à des échanges réguliers, il est indéniable que chacun a pu mieux comprendre les contraintes et les attentes des autres acteurs.

Il convient également de relever le rôle déterminant du gestionnaire de la plateforme pour mettre en place les compétences et les outils indispensables à la connaissance et à la transparence.

▶ CONCERTATION LOCALE

Commission consultative de l'environnement

La CCE, qui comprend 33 membres, est présidée par le secrétaire général de la préfecture. Elle a été renouvelée pour trois ans le 13 octobre 2004.

La CCE s'est réunie les 2 juillet et 3 décembre 2004, les 11 juillet et 2 décembre 2005 ainsi que le 30 juin 2006. Le comité permanent s'est réuni les 28 mars et 25 octobre 2005 ainsi que le 6 avril 2006.

Chartes de l'environnement

2000-2005 : La mise en œuvre de la Charte environnement, signée le 17 mars 2000, s'est

terminée par la signature du Code de bonne conduite environnementale.

En 2003, et malgré une large concertation, la première version de ce code n'avait pas reçu l'accord des syndicats de pilotes et de contrôleurs aériens. Après reprise des négociations, les engagements de l'Etat, des compagnies aériennes, des organisations professionnelles de pilotes et de contrôleurs ainsi que du gestionnaire ont été officialisés le 2 décembre 2005.

90 % du programme initial de cette charte ont été réalisés.

2006-2011 :

La préparation de la nouvelle Charte a impliqué plus fortement



encore les associations, les élus et les professionnels. Ainsi, la présidence de groupes de travail thématiques a été exercée par des présidents d'association, des représentants de collectivités territoriales ou des experts indépendants.

In fine, ces acteurs ont – avec le gestionnaire et les services de l'Etat – défini 23 objectifs à atteindre et 54 actions à mettre en œuvre selon un calendrier. La signature officielle a eu lieu le 4 octobre 2006.

► INFORMATION DU PUBLIC

Le système de monitoring comprend 10 stations fixes et 1 mobile. Après expertise du service

technique de la navigation aérienne (1^{er} juin 2004), l'agrément du prestataire Lochard et l'avis de l'ACNUSA (17 février 2005), ce système a été homologué par arrêté interministériel (29 juillet 2005).

Moyens d'information

Ouvert dès 2000, « L'Espace riverains » accueille tous les jours le public au cœur de l'aéroport. Des personnels de la chambre de commerce répondent aux demandes générales sur l'environnement de l'aéroport ou commentent les informations disponibles sur écran : trafic à J + 1, extraction possible de la trajectoire d'un avion, de son altitude et de son niveau de bruit par station survolée, etc.

Sur le site Internet depuis 2003, le Bulletin mensuel d'information des riverains donne les situations particulières passées et à venir (vols particuliers, procédure Riviera, utilisation des pistes, dates de réunion des commissions), les statistiques de trafic et différentes mesures depuis les stations fixes : « Palmes du silence » et « Décibel de plomb » par compagnie, émergence et fréquence, nombre d'événements sonores par tranche de dB.

Tous les trimestres, une « Lettre aux riverains » est diffusée sur papier et par courriel. Elle contient notamment des informations sur différents indicateurs dont les plaintes, sur les métiers liés

au transport aérien, des fiches techniques sur les aéronefs, etc.

Enfin, le site Internet de l'aéroport contient une rubrique « Agir pour l'environnement » dont les têtes de chapitre sont : tenir compte du contexte, mesurer et réduire les nuisances, se concerter et communiquer, s'organiser : ISO 14 001, aide aux riverains, FAQ et charte de l'environnement.

1 Activité :
 ► 123 136 mouvements en 1995,
 205 507 en 2000, 156 570 en 2005,
 164 617 en 2006.
 ► 9,39 millions de passagers en 2000 ;
 9,75 en 2005 ; 9,92 en 2006.



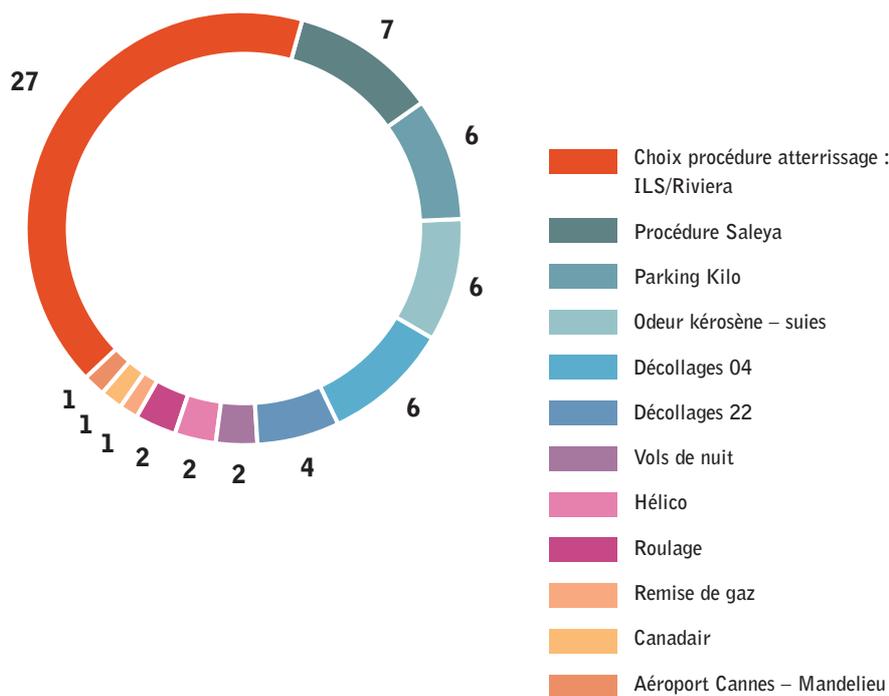
NICE – CÔTE D'AZUR

Gestion des plaintes /renseignements

Les plaintes et demandes d'informations sont traitées par la partie réceptrice (CCI ou DGAC) et les éléments des demandes et des réponses sont centralisés dans le système de monitoring pour statistiques. 98 plaintes/demandes ont été reçues en 2004, 113 en 2005 et 65 en 2006.

En fonction de l'objet de la plainte, les délais de traitement vont d'une semaine à un mois au maximum.

Nombre de plaintes par nuisances en 2006



► UTILISATION DE LA PLATEFORME

Restrictions d'exploitation

L'arrêté du 7 juin 2004 a interdit – depuis le 1^{er} septembre 2004 – l'atterrissage des avions les plus bruyants du chapitre 3 entre 23 h 30 et 6 h 15 et leur décollage entre 23 h 15 et 6 heures. Pour les avions non conformes du chapitre 3 OACI, ces interdictions se sont appliquées selon les mêmes horaires dès le 7 juin. Aucun essai

de moteurs n'est autorisé entre 21 heures et 6 heures (dérogation préfectorale possible entre 21 heures et 23 heures, et entre 5 heures et 6 heures). Enfin, l'utilisation du parking Kilo est soumise à des consignes particulières.

Concernant le respect des procédures particulières élaborées pour limiter les nuisances sonores, un article de cet arrêté renvoie aux consignes inscrites dans l'information aéronautique (AIP).

Dans son avis du 21 avril 2004, l'ACNUSA a préconisé que l'incitation à ne pas utiliser les inverseurs de poussée fasse l'objet d'une sensibilisation auprès des pilotes et des compagnies, soit publiée dans l'information aéronautique AIP et reprise dans le code de bonne conduite.

Amendes administratives

Voir page 102 et suivantes.

► PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

L'arrêté préfectoral du 8 février 2005 a approuvé la révision du PEB : la limite de la zone B a été fixée à Lden 65, celle de la zone C à Lden 56. Le précédent PEB datait du 5 avril 1976.

Le rapport de présentation a retenu les hypothèses suivantes :

- 153 391 mouvements d'avions et 50 000 mouvements

d'hélicoptères à court terme, 177 887 et 70 000 à moyen terme (2010), puis 216 738 et 100 000 en 2018 ;

- ▶ 2 pistes : atterrissage en piste nord et décollage en piste sud.

Le trafic se répartit à 90 % en QFU 04 et 10 % en QFU 22 ;

- ▶ pour les avions :

70 % le jour, 25 % en soirée et 5 % la nuit ;

pour les hélicoptères :

80 % le jour et 20 % en soirée ;

- ▶ la répartition

Riviera/ILS devrait passer de 60%/40 % à 75%/25 % en 2010.

L'emprise totale du PEB est essentiellement maritime : 1 100 hectares sur 16 000, soit moins de 7 %, sont terrestres (700 ha sur Nice, 300 ha sur Antibes et environ 100 sur Saint-Laurent-du-Var).

15 000 résidents de Nice sont en zone C ;

12 000 résidents de Nice, 14 000 d'Antibes et 1 000 de Saint-Laurent-du-Var sont en zone D.

En conclusion de son avis favorable, émis le 4 août 2004, la **commission d'enquête** publique relevait :

«... – *que les permanences de commissaires*

enquêteurs n'ont pas eu à connaître de récriminations marquées, ce qui tendrait à prouver que le public a bien compris les raisons de la nouvelle réglementation, « – pour l'ensemble de ces raisons, l'intérêt général a primé sur les intérêts particuliers. »

▶ PLAN DE GÊNE SONORE

Le plan de gêne sonore a été approuvé par arrêté préfectoral du 24 décembre 2003.

Le précédent datait du 20 décembre 1994.

Les hypothèses sont celles

du PEB à court terme.

Le plan concerne 3 700 logements situés à Nice et Saint-Laurent ; plus de 1 000 ont déjà été insonorisés par l'ADEME pour un montant total de 4,53 M€ entre 1997 et 2002.

▶ AIDE À L'INSONORISATION

Voir les tableaux en annexe pages 123 à 125.





STRASBOURG – ENTZHEIM¹

► RÉUNION CCE / ACNUSA

Étaient représentés à la réunion du 20 septembre 2006 :

Professions aéronautiques :

Association Airlines Operators Committee ; Chambre de commerce et d'industrie (excusée : F NAM).

Collectivités locales :

Communauté urbaine de Strasbourg ; Duppigheim, Eckbolsheim ; Entzheim ; Innenheim.

Associations :

Association pour la protection de l'environnement de Lingolsheim et environs ; Association Ried-Bruche pour le respect de l'environnement près de Strasbourg ; Union fédérale contre les nuisances de l'aéroport de Strasbourg – Entzheim.

Services de l'Etat :

direction de l'aviation civile nord-est ; service de la navigation aérienne nord-est.

Bien que l'activité de l'aéroport soit en baisse et que globalement les relations soient bonnes, les associations de riverains déplorent le manque de considération : « Une seule réunion de CCE par an, c'est le minimum syndical ».

Alors que le gestionnaire précisait que l'élaboration de la charte de l'environnement était à l'ordre du jour de chacune des réunions de CCE ou du comité permanent, certaines associations ont revendiqué une part plus importante tant dans l'élaboration de cette charte que dans la rédaction du code de bonne conduite.

► CONCERTATION LOCALE

Commission consultative de l'environnement

La commission consultative de l'environnement, qui comprend 27 membres, est le plus souvent présidée par le secrétaire général de la préfecture. Elle a été renouvelée pour trois ans le 16 août 2005.

Elle s'est réunie : 1 fois en 2004, 1 en 2005, et le 15 mars 2006. L'ordre du jour portait sur : la présentation de la visualisation en 3D des atterrissages et des décollages de 2 journées caractéristiques de trafic sur l'aéroport, la présentation et validation du projet de charte de l'environnement 2006-2010, la validation du programme pour la station mobile pour 2006 et une question portant sur l'atterrissage du 6 janvier à 1 h 17.

La prochaine réunion de la CCE est fixée au printemps 2007.

L'ordre du jour du comité permanent du 20 décembre portait sur : les résultats de l'étude sur l'utilisation des inverseurs



de poussée, le bilan du respect du seuil d'interception de l'ILS, le choix des journées caractéristiques pour la modélisation 3D des trajectoires, la restitution des échanges SNA/Pilotes relatifs aux approches à vue.

Il existe également une « **Commission de voisinage** » créée par le Protocole d'accord² « pour un développement durable de l'aéroport, au service de l'économie régionale, dans le respect de la qualité de vie des riverains ».

Cette commission est constituée de 2 collègues (représentants des riverains et de l'activité aéronautique), le secrétariat est assuré par la CCI.

Elle doit veiller à la mise en œuvre du protocole, donne son avis sur les demandes d'atterrissages entre 5 heures et 6 heures. En l'absence de demande de dérogation, il n'y a pas eu de réunion en 2005 et en 2006.

Charte de l'environnement

Après un audit environnemental réalisé par Ernst&Young et présenté au comité permanent de la CCE le 25 janvier 2006, la nouvelle charte s'est élargie à d'autres thèmes : protection des milieux naturels, énergies renouvelables, etc.

La charte 2006-2010 comprend 50 actions dont dans le domaine du bruit aérien : le respect du protocole, l'édition

de rapports mensuels et annuels ou la mise en œuvre des actions du code de bonne conduite.

Sur ce dernier point, l'utilisation des inverseurs de poussée a donné lieu à une première étude sur deux types d'appareils représentatifs du trafic de l'aéroport. Durant les six premiers mois de 2006, les niveaux de bruit ont été observés à partir des données mesurées sur la station d'Entzheim. Les résultats seront affinés en utilisant la station mobile à proximité immédiate de la piste et seront corrélés avec les conditions météorologiques.

► INFORMATION DU PUBLIC

Le système SYMBIOSE (SYstème de Mesure du Bruit, d'Information et d'Observation de Strasbourg – Entzheim), comprenant 5 stations fixes ainsi qu'une station mobile, est opérationnel depuis le 1^{er} janvier 2002. Après l'agrément à Bruel & Kjar (28 décembre 2004), et l'avis favorable de l'ACNUSA (17 décembre 2004), le système a été homologué par arrêté interministériel du 29 juillet 2005.

1 Activité :
 ► 38 049 mouvements commerciaux en 2000, 36 396 en 2005, 38 470 en 2006.
 ► 2,01 millions de passagers en 2000 ; 1,9 en 2005 ; 2 en 2006.
2 Adopté le 2 février 1998 par la CCE.



STRASBOURG – ENTZHEIM

Moyens

Le bulletin environnement mensuel « Symbiose » comprend les rubriques suivantes : mouvements par pistes, répartition par tranche horaire, mesures depuis les stations fixes avec les niveaux maximum relevés, mouvements ayant dépassé 85dB(A) entre 22 heures et 6 heures, récapitulatif des vols entre 23 heures et 6 heures (protocole d'accord), situation particulière.

Gestion des plaintes / renseignements

Un guichet unique a été mis en place depuis 2003. Les demandes sont inférieures à 50 par an (48 en 2003 et 2004, 16 en 2005, 39 en 2006). Quant aux délais de traitement, ils sont passés de 6,5 jours à 4, puis à 3,6 en 2005, et enfin à 3,2 jours en 2006.

► UTILISATION DE LA PLATEFORME

Restrictions horaires

Le Protocole d'accord de 1998 instaure des restrictions d'atterrissage et de décollage entre 23 heures et 6 heures : il est globalement respecté. En 2006, l'ensemble des vols (39 141 mouvements) a respecté ce protocole.

2005 avait vu une augmentation des vols sanitaires (+ 61 par rapport à 2004). Cependant, ces vols sanitaires sont quasi systématiquement réalisés avec des appareils légers, peu bruyants (Beech 90, Beech 200).

Dispositif de circulation aérienne

Il a été modifié le 18 mars 2004 par le relèvement de l'altitude d'interception de l'axe d'atterrissage final, l'éloignement du circuit d'attente basé, l'augmentation du volume de la région terminale de contrôle et l'adaptation des trajectoires publiées. L'avis favorable de l'ACNUSA du 18 décembre 2003 demandait que la modification soit portée à connaissance des riverains nouvellement survolés jusqu'à 3 000 mètres, qu'un compte-rendu à la CCE et à l'ACNUSA soit réalisé six mois après sa mise en service. Les comptes-rendus ont été effectués auprès de l'Autorité.

Approches à vue

Celles-ci permettent d'éviter le survol de Strasbourg mais elles sont contestées par certaines associations. Un vote de la commission consultative de l'environnement

devra trancher en 2007 sur l'opportunité de mener des études pour étudier leur impact environnemental.

► PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

L'arrêté du 7 septembre 2004 a approuvé la révision du PEB³ : la limite de la zone B a été fixée à Lden 62, celle de la zone C à Lden 57. Dans son avis favorable, l'ACNUSA a regretté qu'un indice plus protecteur n'ait pas été adopté pour la zone C.

Le rapport de présentation a pris les hypothèses suivantes :

- tous trafics confondus : 54 150 mouvements à court terme, 76 900 à moyen terme et 90 000 à long terme,
- utilisation des pistes : 78 % du nord-est vers le sud-ouest et 22 % du sud-ouest vers le nord-est,
- répartition des mouvements : 80 % de jour, 18 % en soirée et 2 % la nuit.

6 communes sont concernées : pas d'habitants dans les zones A et B, 3 353 habitants pour 1 460 logements en zone C et 43 339 habitants pour 18 121 logements en zone D.





La commission d'enquête a émis le 1^{er} juillet 2004 un avis favorable à ce projet de PEB.

► PLAN DE GÊNE SONORE

L'arrêté préfectoral du 24 décembre 2003 a approuvé la révision du PGS sur la base de 54 150 mouvements dont 44 500 commerciaux. En raison de la suppression de l'aviation militaire, le nombre de logements concernés a fortement diminué : 871 logements dans le PGS élaboré en 1998 avec l'indice psophonique, pour 60 dans le PGS en Lden.

D'après l'article 4 du décret n° 2002-626 du 26 avril 2002, le PGS devrait être révisé afin que la limite extérieure de sa zone II soit alignée sur celle de la zone B du PEB (c'est à dire Lden 62)⁴.

► AIDE À L'INSONORISATION

Voir les tableaux en annexe pages 123 à 125.

³ Le précédent PEB datait du 24 août 1983.
⁴ « - une zone II comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 65. Toutefois, dans le cas où la courbe extérieure de la zone B du plan d'exposition au bruit approuvé de l'aérodrome est fixée à une valeur d'indice Lden inférieure à 65, cette valeur est retenue pour le plan de gêne sonore ; ... »



TOULOUSE – BLAGNAC¹

En raison de l'enquête publique sur la révision du plan d'exposition au bruit, l'Autorité n'a pas organisé de rencontre avec les membres de la commission consultative de l'environnement. Cependant, une réunion par collège de la CCE avait été organisée le 10 novembre 2005.

► CONCERTATION LOCALE

Commission consultative de l'environnement

La commission consultative de l'environnement, qui comprend 42 membres, a été renouvelée pour trois ans par arrêté préfectoral du 14 octobre 2004. La présidence est assurée la plupart du temps par le secrétaire général de la préfecture de Haute-Garonne.

La CCE s'est réunie 1 fois en 2004, pas du tout en 2005 mais 3 fois en 2006. L'ordre du jour pléthorique de la réunion du 6 mars 2006 portait sur : les nouvelles études de prévision de trafic (étude BIPE), l'étude relative à la situation environnementale de l'aéroport (étude CAT'SUD), le PEB, la présentation de l'arrêté portant application de l'article L. 147-7-1 du code de l'urbanisme, la comparaison des bruits enregistrés sur les capteurs à Paris et à Toulouse, le bilan des plaintes 2005, le point sur les campagnes mobiles, le résultat de l'étude vol de nuit, la présentation par le CCNAAT², des informations diverses (loi sur l'eau, modification des approches...).

En l'absence de quorum, la réunion du 5 juillet 2006 n'a pas été validée. Celle du 4 septembre portait essentiellement sur le vote pour la révision du plan d'exposition au bruit.

► INFORMATION DU PUBLIC

Le système de monitoring

« Sentinelle » a été initié le 1^{er} septembre 2002. Il comprend 7 stations de mesure fixes et 2 stations de mesure mobiles. Expertisé par le service technique de la navigation aérienne en mai 2002, l'agrément de 01dB a été donné le 17 décembre 2004 par l'Autorité, qui a rendu son avis sur le système le 16 mars 2005 ; l'arrêté interministériel d'homologation est paru le 29 juillet 2005.

Moyens d'information

Depuis décembre 2005, les riverains peuvent se rendre à l'Aéropole : cet espace ouvert 24 h/24 h au cœur de l'aérogare est dédié, entre autres, à des expositions temporaires ou permanentes concernant l'environnement. La consultation de Sentinelle y est également possible en présence d'un animateur (sur rendez-vous).

La publication mensuelle de « Cinq sur cinq » et le bulletin « Témoin » complètent leur information. De même, le site Internet www.toulouse.aeroport.fr propose une rubrique « environnement » avec un onglet « riverains » qui comprend les thèmes suivants :



bruit et trajectoires (« Cinq sur Cinq » est en ligne dans cette rubrique), aide à l'insonorisation, contraintes d'urbanisme, concertation, espace développement durable et service environnement.

Gestion des plaintes / renseignements

Un protocole d'accord instaurant une procédure de traitement des demandes d'information et des plaintes a été signé en 2003 entre le service environnement de l'aéroport et la direction de l'aviation civile sud. La distinction a été faite entre « une demande concernant des précisions sur les activités de l'aéroport, liées au trafic aérien et n'ayant pas engendré de gêne ou de nuisance » et « une demande liée

à un événement avion particulier identifié (date, heure) ayant engendré une nuisance ou une gêne quelconque ». Le service environnement traite directement les plaintes, sauf en cas de problème de trajectoire : la DAC analyse alors l'événement et transmet ses conclusions au service environnement qui rédige la réponse finale.

En revanche, lorsque la DAC reçoit une demande d'information, elle y répond directement. En cas de plainte, elle la transmet au service environnement qui prépare une réponse et lui demande à nouveau des précisions le cas échéant (problème de trajectoire).

Depuis 2003, le nombre de plaintes est en diminution (528 en 2003 pour 138 en 2006), mais le nombre d'événements étudiés est en hausse constante (104 événements en 2003 pour 821 en 2006).

En revanche, le nombre de demandes d'information est plutôt constant : 62 en 2003 pour 53 en 2006.

► UTILISATION DE LA PLATEFORME / TRAJECTOIRES

Restrictions d'exploitation

L'arrêté du 21 mars 2003 interdit (sauf pour des raisons de sécurité et des raisons opérationnelles) :

- l'atterrissage et le décollage des chapitres 3 les plus bruyants entre 22 heures et 6 heures,

- l'utilisation des inverseurs de poussée et des inverseurs de pas des hélices à l'atterrissage,
- les essais moteurs entre 22 heures et 6 heures.

Si des dérogations sont autorisées, un bilan doit être présenté à la CCE une fois par an.

1 Activité :
 ► 47 889 mouvements commerciaux en 1995, 87 498 en 2000, 79 316 en 2005, 79 971 en 2006.
 ► 3,6 millions de passagers en 1995 ; 5,2 en 2000 ; 5,7 en 2005 ; 5,89 en 2006.
 2 Collectif Contre les Nuisances Aériennes de l'Agglomération Toulousaine (CCNAAT)



**Modification
des procédures de
décollage vers le nord
et le nord-est**

Afin de mettre en conformité des départs initiaux avec la réglementation en piste 32, de renforcer la sécurité et la régularité du trafic, la DAC sud a proposé d'appliquer une pente « Air Traffic System » de 6 % à tous les départs. Le projet – soutenu par les maires de Aussonne et de Seilh – a recueilli un avis favorable de la CCE et de l'Autorité en novembre 2002.

Dès sa mise en œuvre, des élus de Merville et Grenade protestent contre cette modification, et l'association SNAM (Stop aux avions sur Merville) saisit l'ACNUSA, qui a organisé des réunions en 2003, 2004, 2005. La DAC sud a tenu également plusieurs réunions d'information avec les riverains (les 18 novembre 2004, 14 avril 2005, 19 avril et 20 décembre 2006).

Parmi les solutions proposées, il apparaît clairement qu'un volume de protection environnemental ou un mur environnemental sont techniquement impossibles à réaliser.

Cependant, une solution avec un système de radionavigation plus précis (PRNAV) pourrait être mise en place en 2007. Sa mise en œuvre ayant pris beaucoup de retard, le service de la navigation aérienne a proposé lors de la réunion du 20 décembre 2006 la création d'une procédure de départ (SID / standard initial departures) supplémentaire vers le nord. Cette modification permettrait d'éviter le survol de Merville et de Grenade mais n'aurait aucune incidence sur Aussonne.

Les associations de riverains ne sont pas favorables à cette proposition et préfèrent une solution globale (PRNAV) qui soulagerait l'ensemble des communes concernées. Une réunion des services en charge du dossier aura lieu début 2007 afin de déterminer les délais d'installation de la PRNAV : au vu des résultats obtenus, les riverains devront opter pour l'une ou l'autre solution.

Procédure adaptée

Dans son rapport d'activité 2005, l'ACNUSA demandait l'étude d'une procédure de départ adaptée, évitant – notamment la nuit – le survol de l'agglomération toulousaine à basse altitude, pour les avions à faible taux de montée décollant face au nord et qui se dirigent ensuite vers le sud.

Recommandation 2005
L'ACNUSA demande que le service de navigation aérienne sud (SNA-sud) étudie une procédure adaptée pour les avions qui montent selon une pente inférieure à 8°. Comme lors de la procédure CDG/Plaine de France, une étude de l'impact environnemental avant/après sera réalisée au cours du 1^{er} semestre 2006.

Le SNA-sud a réalisé une première étude de positionnement d'une contrainte d'altitude lors du passage de la balise TOU, avant de procéder au virage sur la droite pour prendre la direction du sud. À ce jour, cette solution n'a pu aboutir compte tenu de la diversité de la flotte qui emprunte cette procédure et des rayons de virage très différents qui en découlent. Une étude plus fine va être menée en 2007.

RECOMMANDATION 2006

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

► PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Premier projet

La révision du PEB a été lancée par arrêté préfectoral le 8 novembre 2001. Entre le changement d'indice pour son établissement et les arrêtés de mise en application anticipée, le projet n'a été finalisé qu'en 2003.

Le rapport de présentation de juillet 2003 mettait en avant les hypothèses suivantes :

- mouvements annuels d'avions de 140 000 à l'horizon 2010 et de 174 000 à l'horizon 2020,
- 2 pistes avec atterrissage en piste ouest (piste 2 / 69 %) et décollage en piste est (piste 1 / 79 %) le trafic se répartit à 61 % en QFU 32 et à 37 % en QFU 14,
- pour les avions : 65 % le jour, 27 % en soirée, 8 % la nuit en 2010, idem en 2020,
- indice Lden 64 pour la zone B et Lden 56 pour la zone C.

La CCE a rejeté le projet lors de sa réunion du 16 décembre 2003 : les hypothèses de trafic sont jugées irréalistes, les demandes de plafonnement des mouvements et d'un couvre-feu sont formulées (18 avis défavorables, 7 avis favorables, 3 abstentions et 9 absents).

L'Autorité rend également un avis défavorable le 19 mai 2004 en précisant que « les prévisions de trafic ne correspondent pas aux nombreuses études réalisées ces derniers mois et d'autre part, les indices retenus ne sont pas les plus protecteurs. » Elle recommande de se baser sur des hypothèses de trafic plus réalistes et de meilleurs indices.

Un arrêté préfectoral du 3 février 2005 porte mise à l'enquête publique du projet dont les conclusions sont publiées le 20 juin 2005. Les réserves exprimées par la commission d'enquête sont les suivantes :

- « le nombre de mouvements annuels d'avions à retenir à l'horizon 2020 est de 140 000 au lieu de 174 000,
- les études en cours sur la réduction des vols de nuit doivent être rapidement menées à leur terme pour que les résultats soient pris en compte dans la modification du projet,
- les valeurs des indices Lden à retenir sont de 62 pour la limite extérieure de la zone B et de 55 pour la limite extérieure de la zone C,
- le projet de PEB arrêté sur ces bases, sera mis immédiatement en révision par le Préfet, s'il apparaît que les résultats des études évoquées ci-dessus, infirment les hypothèses de trafic retenues. »



TOULOUSE – BLAGNAC

Deuxième projet

Sur la base d'études portant notamment sur l'évolution du trafic, le préfet a décidé de relancer la procédure de mise en révision. Un nouveau projet a été présenté à la commission consultative de l'environnement du 6 mars 2006.

Le rapport de présentation retient les hypothèses suivantes :

- ▶ 139 427 mouvements d'avions en 2020, 154 318 en 2030,
- ▶ 2 pistes : atterrissage en piste ouest (piste 2 / 67 %) et décollage en piste est (piste 1 / 78 %) ; le trafic se répartit à 62 % en QFU 32 et à 38 % en QFU 14,
- ▶ pour les avions : 71 % le jour, 22,7 % en soirée, 6,3 % la nuit en 2010, 71 % le jour, 22,8 % en soirée, 6,2 % la nuit en 2020,
- ▶ les indices les plus protecteurs sont proposés pour la zone B (Lden 62) et la zone C (Lden 55).

À la suite de l'avis favorable des collectivités locales, la CCE s'est prononcée favorablement sur ce projet le 4 septembre 2006 (11 votes favorables dont celui du président,

11 défavorables, 2 abstentions), ainsi que l'Autorité le 14 septembre 2006.

L'ACNUSA a noté que le PEB tenait compte de ses recommandations et levait les réserves exprimées par la commission d'enquête. En effet, pour l'Autorité, les deux points importants de ce projet étaient le nombre de mouvements revus à la baisse (139 427 à l'horizon 2020) et les valeurs d'indice Lden les plus protectrices pour les zones B et C. Les études qu'elle avait menées avant son avis de mai 2004 avaient clairement montré que la combinaison de ces deux exigences conduisait à des tracés quasi équivalents à ceux réalisés avec 174 000 mouvements à l'horizon 2020 et les valeurs Lden 64 pour la zone B et Lden 55 pour la zone C.

Quant aux réserves de la commission d'enquête, elles sont toutes levées : le projet révisé tient effectivement compte des résultats des études (trafic et vols de nuit) et a été établi avec les indices les plus protecteurs. La nouvelle enquête publique s'est déroulée du 6 novembre au 22 décembre 2006.

▶ PLAN DE GÈNE SONORE

Il a été approuvé par arrêté préfectoral du 31 décembre 2003, le précédent PGS datait du 7 juin 1999. La commission consultative d'aide aux riverains a donné un avis favorable le 26 novembre 2003 et l'Autorité le 18 décembre 2003.

La limite de la zone I a été fixée à Lden 70, celle de la zone II Lden 65 et celle de la zone III à Lden 55.

Les hypothèses retenues sont les suivantes : 108 800 mouvements annuels, une répartition de 280 mouvements de jour, 75 en soirée et 22 la nuit. Le PGS couvre 4 230 hectares (2 166 dans le plan précédent), il englobe 9 communes (7) et concerne 20 543 logements (13 946), soit 41 393 personnes.

▶ AIDE À L'INSONORISATION

Voir les tableaux en annexe pages 123 à 125.

▶ NOUVELLE PLATEFORME

Dans un contexte d'augmentation du trafic aérien, des études portant sur un projet de construction d'un deuxième aéroport ont été lancées par l'Etat, le conseil général et le conseil régional, la communauté d'agglomération : leurs résultats ont fait l'objet de réunions publiques en janvier 2003.

Les gestionnaires de l'aéroport, les professionnels, les collectivités régionale et toulousaine ainsi que les riverains se positionnent en faveur d'une nouvelle plateforme, contrairement aux collectivités départementales, aux municipalités et associations de riverains concernées par les sites potentiels d'implantation, qui s'y opposent.





RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES

▶ AÉROPORTS PARISIENS

Information

- Au 4^e trimestre 2007, les services concernés présenteront à l'ACNUSA :
 - ▶ le bilan des consultations de VITRAIL en mairie,
 - ▶ les propositions d'installation dans d'autres sites.

Fonctionnement des CCE

- L'ACNUSA recommande que :
 - ▶ le comité permanent soit réuni de façon régulière (3 fois par an),
 - ▶ la présidence de sous-commission ou de groupe de travail soit confiée dans le cadre d'un accord local à un membre de la commission consultative de l'environnement : professionnel, élu, représentant d'association, gestionnaire ou service de l'Etat.

CDG : utilisation des doublets la nuit

- Les services de la navigation aérienne réaliseront avec les professionnels concernés un examen précis et exhaustif de l'utilisation actuelle des doublets qui sera communiqué à l'ACNUSA en septembre 2007. À l'issue de cette phase technique, l'impact environnemental en termes de personnes survolées sera calculé pour l'ensemble des hypothèses. Enfin, une large concertation entre les élus concernés devra être organisée.



Le Bourget

- L'ACNUSA demande à la direction des services de la navigation aérienne de lui présenter dès avril 2007 le contenu et le calendrier des études relatives à une autre répartition du contrôle des aérodromes de Paris – Le Bourget et Villacoublay.

Toulouse – Blagnac

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

Plate 4/15 - 1970
 ...
 ...
 ...
 ...

DATE	ARRIVEE	...	...	...
12 31	ARRIVEE	...	...	...
12 31	ARRIVEE	...	...	...
12 31	ARRIVEE	...	...	...
12 31	ARRIVEE	...	...	...
12 31	ARRIVEE	...	...	...

FIN	DATE
...	...
...	...
...	...



AMENDES ADMINISTRATIVES

BILAN CHIFFRÉ 104

CONTENTIEUX 108

ANIMATION DU 109
RÉSEAU



BILAN CHIFFRÉ¹

► DÉCISIONS PRISES

Après examen des propositions de la Commission Nationale de Prévention des Nuisances (CNPN), l'Autorité a pris 660 décisions :

- 582 amendes (pour un montant de 3 068 000 €),
- 74 décisions sans amende,
- 4 décisions de prescription pour cause de dépassement du délai de deux ans.

Ces décisions correspondent pour 0,16 % au solde des infractions commises en 2003 (les 2 dossiers ont été prescrits), pour 36,22 % à des infractions 2004 (dont 2 prescrits), pour 63,3 % à des infractions 2005 ainsi qu'à une partie (0,32 %) des infractions commises en 2006.

Répartition des décisions par plateforme

PLATEFORME	Nombre
Paris – Charles-de-Gaulle	534
Paris – Orly	37
Lyon – Saint-Exupéry	28
Nice – Côte d'Azur	20
Toulouse – Blagnac	18
Bâle – Mulhouse	14
Paris – Le Bourget	9
Beauvais – Tillé	0
TOTAL	660

Répartition des décisions par type d'infraction

Non-respect du créneau horaire d'arrivée	4
Arrivée Ch. 3 (entre 23 h 30 et 6 h 15)	14
Arrivée Ch. 3+ (idem + entre 6 h 15 et 23 h 30 à CDG)	53
Non-respect du créneau horaire de départ	8
Départ Ch. 3 bruyant (entre 23 h 15 et 6 heures)	21
Départ Ch. 3+ bruyant (idem + entre 6 heures et 23 h 15 à CDG)	39
Dérogation	15
VPE – départ	71
Parking Kilo	1
Arrivée Ch. 2	3
Départ Ch. 2	3
Dépassement du seuil de bruit à l'arrivée (99 EPNdB)	13
Dépassement du seuil de bruit au départ (104,5 EPNdB)	26
Décollage non programmé entre 0 et 5 heures à CDG (COHOR)	368
Procédure de départ	4
Quota de bruit Ch. 3 (nuit et jour)	17
TOTAL	660

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

- erreur certification acoustique : 18
- erreur PV (dont 15 relevés horaires) : 16
- créneau COHOR attribué : 9
- dossier incomplet : 9
- urgence médicale : 6
- chapitre 2 : 4
- dérogation / vol d'état / vol humanitaire : 3
- vol retour même rotation (quota de bruit) : 3
- technique / météo / sécurité : 3
- ordre contrôle : 1
- limite horaire : 1
- erreur calculs quota, vol autorisé : 1



Par ailleurs, 7 dossiers d'infractions commises en 2005 ont été renvoyés à la CNPN pour réexamen.

► DOSSIERS SANS SUITE

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

- 6 dossiers d'infractions commises en 2005 (3 erreurs sur la certification acoustique de l'appareil, 2 erreurs d'horaire sur le procès verbal d'infraction et une compagnie bénéficiant d'un créneau COHOR),
- 2 dossiers d'infractions commises en 2006 (une compagnie bénéficiant d'un créneau COHOR et un vol gouvernemental).

Enfin, 10 dossiers de la compagnie AIR HORIZONS n'ont pas fait l'objet de décision en raison de la cessation d'activité de la compagnie en décembre 2005.

► COMMUNICATION DES DÉCISIONS

Site Internet

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

Accès aux documents administratifs

En 2006, l'Autorité a été saisie par le représentant d'une compagnie d'une demande de communication de la proposition de

sanction de la Commission Nationale de Prévention des Nuisances (CNPN) ainsi que du procès-verbal de la séance de ladite Commission. Par ailleurs, l'Autorité a été également interrogée sur le degré de communication des décisions de sanctions prises lors de ses réunions plénières.

Aussi l'Autorité a-t-elle décidé le 9 août 2006 de demander conseil à la Commission d'Accès aux Documents Administratifs (CADA) sur le caractère communicable ou non des documents émanant tant de la CNPN que de l'Autorité.

La CADA dans sa séance du 28 septembre 2006, a considéré que les sanctions prises en application de l'article

L. 227-4 du code de l'aviation civile présentent un caractère administratif et sont communicables de plein droit à toute personne qui en fait la demande. *« S'agissant des pièces de la procédure suivie devant la CNPN et notamment des propositions de sanctions, la CADA considère que ces documents ont un caractère préparatoire qui fait temporairement obstacle à leur communication tant que la décision finale de l'Autorité n'a pas été prise. En revanche, dès que cette décision a été arrêtée, les éléments de procédure et l'avis de la CNPN deviennent communicables. »*

¹ Sauf mention particulière, les chiffres sont arrêtés au 30 novembre 2006.



**BILAN
CHIFFRÉ**

Il y lieu néanmoins d'indiquer que cette demande doit être écrite et précise. Sous le contrôle de la CADA et du juge administratif, la loi dispense l'administration «de donner suite aux demandes abusives, en particulier par leur nombre, leur caractère répétitif ou systématique.» Ainsi est regardée comme abusive en raison de son aspect systématique, trop général et trop imprécis, la demande de communication faite par un syndicat de tous les arrêtés d'une même année relatifs au personnel communal.²

Par ailleurs la loi de 1978 «... n'a pas pour objet ou pour effet de charger le service compétent de procéder à des recherches en vue de fournir au demandeur une documentation sur un sujet donné³.»

► MANQUEMENTS RELEVÉS EN 2006

Les agents verbalisateurs ont adressé à l'ACNUSA 397 dossiers d'infraction. Au 5 janvier 2007, la répartition par plateforme est la suivante :

Répartition des manquements par plateforme

PLATEFORME	Nombre
Bâle – Mulhouse	9
Beauvais – Tillé	5
Lyon – Saint-Exupéry	0
Nice – Côte d'Azur	6
Paris – Charles-de-Gaulle	322
Paris – Le Bourget	0
Paris – Orly	22
Toulouse – Blagnac	33
TOTAL	397

Répartition des manquements par nature

Non-respect du créneau horaire d'arrivée	1
Arrivée Ch. 3 (entre 23 h 30 et 6 h 15)	14
Arrivée Ch. 3+ (idem + entre 6 h 15 et 23 h 30 à CDG)	3
Non-respect du créneau horaire de départ	4
Départ Ch. 3 bruyant (entre 23 h 15 et 6 heures)	13
Départ Ch. 3+ bruyant (idem + entre 6 heures et 23 h 15 à CDG)	3
Déviations	6
VPE – départ	39
Essai moteur	1
Dépassement du seuil de bruit à l'arrivée (99 EPNdB)	6
Dépassement du seuil de bruit au départ (104,5 EPNdB)	17
Décollage non programmé entre 0 et 5 heures à CDG (COHOR)	282
Procédure de départ	8
TOTAL	397



Il faut en outre rappeler que les chiffres 2006 sont provisoires. Par exemple, avec la nouvelle répartition du relevé des manquements sur les aéroports parisiens, les derniers procès-verbaux d'infractions au chapitre 3 commises en 2005 sur Paris – Charles-de-Gaulle

ont été envoyés aux compagnies en août 2006.

Les délais d'instruction des dossiers, de la date du manquement au prononcé de la décision par l'ACNUSA, étaient jusqu'en 2003 en nette amélioration : de 15 mois en moyenne pour les

manquements commis en 2000, ce délai a pu être ramené à 12 mois pour les dossiers 2002 et à 11 mois pour les dossiers de 2003. Depuis, ce délai tend à nouveau à s'allonger : 13 mois environ pour 2004 et 16 mois en moyenne en 2006.

► RECOUVREMENT ET POUVOIR D'IMMOBILISATION

Situation du recouvrement

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

La situation communiquée au 27 décembre 2006 par la Trésorerie se trouve dans le tableau ci-dessous.

Le pourcentage d'apurement doit être apprécié en gardant à l'esprit le nombre de dossiers auquel il se rapporte. Il convient cependant de noter qu'ont

été recouverts cette année : 1 titre émis en 2000, 1 en 2001, 5 en 2002, 19 en 2003, 2 en 2004 et 3 en 2005.

L'Autorité collabore étroitement avec les services de la Trésorerie, la direction de la régulation économique et la commission nationale de prévention des nuisances pour des échanges d'information ainsi que des rappels fermes de leurs obligations aux compagnies aériennes.

Pouvoir d'immobilisation

En 2006, l'Autorité a étudié les modalités pratiques de mise en œuvre du pouvoir d'immobilisation d'aéronefs, introduit en 2005 à l'article L. 123-4 du code de l'aviation civile.

En l'absence de précisions dans la loi (à qui il n'appartient pas de trancher cette question de nature réglementaire), il conviendrait que soit précisée par un texte réglementaire l'interprétation qui doit être faite de l'expression « autorité administrative de l'Etat compétente » mentionnée à l'article L. 123-4 susvisé.

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



RECOMMANDATION 2006

L'ACNUSA recommande qu'un texte de niveau réglementaire soit adopté qui précise ce que l'on doit entendre par « autorité administrative de l'Etat compétente » au sens de l'article L. 123-4 du code de l'aviation civile.

2 Article 2 de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 – CADA, avis, 8 janv. 2004, De Roussel de Prévaille : Rapp. 2004, p. 50. – CADA, avis, 22 janv. 2004, Présid. Assoc. Éthique et Liberté : Rapp. 2004, p. 46.
3 CE, 9 mars 1983, n° 43438, Association SOS Défense.

État des recouvrements

Exercices	Titres émis		Dont à recouvrer		% d'apurement	
	Nombre	Montant	Nombre	Montant	En volume	En valeur
2000	43	314 044,98	2	19 818,37	95,35	93,69
2001	164	1 943 877,42	14	170 742,89	91,46	91,22
2002	246	2 285 221,02	4	31 811,99	98,37	98,61
2003	193	1 291 226,08	40	209 750	79,27	83,76
2004	215	1 948 790	45	397 000	79,07	79,63
2005	648	2 434 265,70	96	469 000	85,19	80,73
2006	582	3 068 000	214	1 153 109	63,23	62,41



CONTENTIEUX



► RECOURS GRACIEUX

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

En 2006, six demandes gracieuses ont été ainsi rejetées, les compagnies n'apportant aucun élément de nature à remettre en cause la décision prise.

En outre, certaines compagnies sollicitent la révision de décisions prononcées par l'Autorité six mois, voire trois à quatre ans auparavant. De telles demandes ne peuvent naturellement qu'être vouées au rejet.

► REQUÊTES EN COURS

Ont déposé des requêtes :

- Air France contre soixante décisions. Celles-ci concernent des infractions commises sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle : cinquante-deux manquements à l'interdiction des décollages non programmés entre 0 heure et 5 heures, sept manquements à la restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage et un manquement aux restrictions d'usage de certains avions relevant du chapitre 3.
- TAP Air Portugal contre une décision pour non-respect de l'arrêté portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale

sur l'aéroport de Paris – Orly.

- EAS Aeroservizi contre une décision pour non respect d'arrêté portant restriction d'usage de certains avions relevant du chapitre 3 sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle.
- Iberia contre trois décisions pour non respect de l'arrêté portant restriction d'usage de Paris – Orly.
- Air Méditerranée contre dix-neuf décisions pour non respect de l'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry.

Il convient de noter que sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, les manquements pour décollages non programmés entre 0 heure et 5 heures sont relevés indépendamment des causes du retard à l'origine du dépassement horaire dès lors qu'il

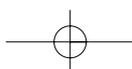
s'agit d'un manquement objectif aux règles environnementales.

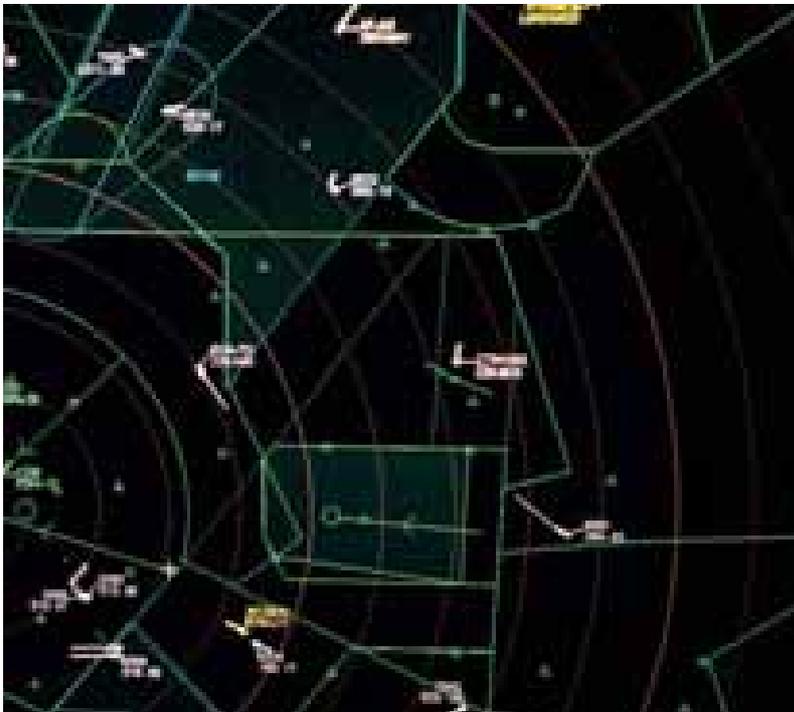
► DÉCISIONS

Conformément à la décision du Conseil d'Etat Ryanair en date du 7 décembre 2005 tous les dossiers qui étaient pendants devant les tribunaux administratifs ont été transférés au Conseil d'Etat désormais compétent en premier et dernier ressort. Néanmoins, la Cour administrative d'appel de Paris a retenu sa compétence d'appel sur des jugements antérieurs du tribunal administratif de Paris.

La Cour administrative d'appel de Paris s'est prononcée sur le cas de deux compagnies :

- Royal Air Maroc : après avoir joint les quatre affaires, par arrêt en date du 20 juin 2006, elle a confirmé le montant d'une des





amendes prononcées à hauteur de 10 000 € et a réduit le montant de chacune des trois autres amendes de 10 000 à 5 000 €.

- ▶ Scandinavian Airlines System : par trois arrêts distincts datés du 20 juin 2006, elle a, sur appel de l'ACNUSA, annulé les jugements du tribunal administratif de Paris en date du 2 décembre 2005 qui avaient déchargé la compagnie du paiement des amendes contestées et confirmé les décisions attaquées qui infligeaient à la compagnie trois amendes respectivement de 12 000 euros et 2 fois 6 000 euros.

Le Conseil d'Etat a, par ordonnance du 28 juin 2006, donné acte du désistement de la requête de la société Dassault Falcon Service qui avait été introduite devant le tribunal administratif de Paris en 2001.

Il a également étudié les dossiers suivants :

- ▶ Corsair : par décision du 31 janvier 2007, rendu en section du contentieux, le Conseil d'Etat a annulé pour vice de procédure la décision du 26 août 2002 par laquelle l'Autorité a prononcé à l'encontre de la compagnie Corsair 22 amendes d'un montant total de 33 000 €.
- ▶ Biman Bangladesh Airlines : par décision du 8 novembre 2006, le Conseil d'Etat a rejeté la requête de la compagnie et ainsi confirmé l'amende de 11 000 € prononcée par l'ACNUSA pour non-respect de l'arrêté portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris – Orly.



ANIMATION DU RÉSEAU

Le 12 décembre, les différentes parties prenantes dans la procédure des sanctions se sont retrouvées pour leur réunion annuelle avec comme ordre du jour :

- ▶ le bilan de l'année écoulée sur chacune des plateformes,
- ▶ l'utilisation du procès-verbal type,
- ▶ le point sur différentes questions juridiques : la notion de responsable au sens des arrêtés de restriction (exploitant technique, propriétaire...), la prescription,
- ▶ la démonstration d'une base de données en phase de recette sur les aéronefs.

Le nombre de participants a augmenté en raison de :

- ▶ la répartition des tâches entre les services de l'aviation civile (prestataire de service de navigation aérienne et service régalién),
- ▶ l'entrée en vigueur d'un arrêté de restriction du 24 avril 2006 sur l'aérodrome de Nantes – Atlantique et donc de la présence d'agents de la DAC ouest.





VIE DES SERVICES

PERSONNEL 112
ET BUDGET

COMMUNICATION 115

AUDITIONS, 116
REUNIONS TECHNIQUES
ET COLLOQUES



PERSONNEL ET BUDGET

► PERSONNEL

Depuis 2004, l'ACNUSA a atteint l'effectif total de 9 personnes (dont le président), objectif qu'elle s'était fixé pour garantir un fonctionnement optimal, au vu des missions qui lui ont été confiées. L'année 2006 n'a donc pas vu de modification du nombre ou des attributions des agents. Toutefois, cette année a été marquée par la nomination d'un nouveau président de l'ACNUSA et de trois de ses membres.

La collaboration avec M. Bernard de Froment a également été renouvelée et a notamment porté sur :

- la question juridique des doubles sanctions liées à des infractions différentes relevées à l'occasion d'un même vol,
- la mise en œuvre du pouvoir d'immobilisation d'un aéronef,
- les suites à donner à un recours gracieux après le prononcé de l'amende,
- le point de départ de la prescription de deux ans des amendes administratives.

► MOYENS FINANCIERS

Ressources budgétaires

La Loi de Finances Initiale pour 2006 a accordé 1 032 780 € à l'ACNUSA, soit 6 136 € supplémentaires

par rapport à 2005. Par ailleurs, les crédits reportables (9 761 €) n'ont pas été annulés.

Au 31 décembre, le montant de l'exécution budgétaire s'établit néanmoins à 1 012 708 €, soit 97,1 % de la dotation disponible. Ce taux de consommation démontre que la dotation de l'ACNUSA n'est pas surévaluée et qu'une annulation de crédits porte directement atteinte à ses capacités d'action.

De plus, il faut rappeler que l'Autorité a un pouvoir de sanction pécuniaire et que le total des titres de perception émis à l'encontre de compagnies aériennes s'élève à 3,068 M€ pour l'année 2006, à rapprocher du montant

des dépenses pour la même période, soit 1 M€. L'ACNUSA contribue donc positivement, depuis plusieurs années, au budget de l'Etat.

Consommation

En 2006, le taux de consommation aura été inférieur à celui des années précédentes. Quatre raisons principales expliquent ce résultat. Les deux premières sont conjoncturelles mais les deux dernières, tenant à de nouvelles règles de gestion, seront désormais des contraintes permanentes :

- 1) La nécessaire période transitoire qui a suivi le renouvellement du président de l'ACNUSA et de trois de ses membres n'a pas permis d'engager sur



l'année autant d'actions qu'habituellement.

2) Le financement du chômage demandé par l'ancien président et accordé par la directrice générale des personnels et de l'administration du ministère des transports a perturbé le rythme de consommation. L'Autorité a dû lui verser 13 300 € d'allocations chômage sur ses crédits de personnel. En outre, une incertitude a pesé

jusqu'à la toute fin de gestion sur le dossier présenté par l'ancien président pour une aide à la création d'entreprise. La somme de 25 500 € (8 % de l'enveloppe de fonctionnement, hors dépenses de personnel) a donc été immobilisée plusieurs mois et n'a pas pu être consommée ensuite intégralement. Le dossier d'aide à la création d'entreprise ayant été rejeté par la direction générale

de la comptabilité publique, le versement des allocations chômage va continuer jusqu'à fin 2008 (soit un montant total de 100 000 €).

Il convient de noter que même si le secrétaire général de la DGAC s'est engagé à compenser les dépenses de personnel occasionnées par cette décision ministérielle, les gestions de 2007 et 2008 resteront difficiles.

Car comme l'indiquait le rapporteur spécial du budget¹: «*Le budget de fonctionnement de l'ACNUSA connaissant un très fort taux de consommation, ce type de charge supplémentaire l'amène à renoncer à réaliser des études, à organiser des réunions ou des rencontres ou à réduire la diffusion de ses travaux, ce qui compromet son indépendance et sa crédibilité.*»

3) Les nouvelles règles de gestion des crédits, instaurées cette année pour la première fois par la mise en œuvre de la Loi Organique relative aux Lois de Finances (LOLF) sont moins souples et ne permettent plus

¹ PLF 2007, annexe n° 37 : «*Transports aériens et météorologie, contrôle et exploitation aériens.*»



**PERSONNEL
ET BUDGET**

à l'ACNUSA d'adapter exactement le montant de ses deux enveloppes personnel/fonctionnement à ses besoins par un mouvement simple de crédits.

4) La date de fin de gestion a été avancée, toujours dans le cadre de l'application de la LOLF, et certaines factures n'ont pas pu être mises en paiement.

La consommation des crédits 2006, pour les trois grandes catégories de dépenses, se répartit comme suit :

- ▶ rémunération du personnel : 661 331 € (65,3 %),
- ▶ indemnités des membres et vacations d'experts : 38 933 € (3,8 %),
- ▶ dépenses de fonctionnement : 312 444 € (30,9 %).

Malgré une dotation globale quasi stable, la part consacrée aux dépenses de fonctionnement tend à diminuer d'année en année, en raison de l'augmentation des charges de personnel.

Les études ont représenté cette année un volume de 28 800 € (soit 9,2 % des dépenses de fonctionnement).

La réflexion sur l'évolution des mutations immobilières autour des aéroports s'est poursuivie et une étude sur le PEB de Notre-Dame-des-Landes a été confiée au bureau d'études Serge Cornet.

Comme elle le fait régulièrement, l'Autorité a engagé plusieurs campagnes de mesures du bruit en région parisienne (Thorigny-sur-Marne en Seine-et-Marne, Nesle-la-Vallée et L'Isle Adam dans le Val-d'Oise).

Par ailleurs, une stagiaire du Centre Régional de Formation Professionnel des Avocats à la Cour d'Appel de Versailles (CRFPA) a réalisé durant trois mois un travail de recherche documentaire sur la maîtrise des nuisances sonores, l'aide à l'insonorisation et la parafiscalité environnementale auprès

de gestionnaires d'aéroports européens, suisses et nord-américains.

Perspectives budgétaires

Le nombre de sanctions prononcées étant en très nette augmentation, les contentieux engagés par les compagnies aériennes se multiplient également.

Les frais occasionnés par ces contentieux sont de deux ordres :

- ▶ les frais d'avocats : afin de limiter le montant de cette enveloppe, l'ACNUSA a décidé de se défendre elle-même sur les dossiers pour lesquels les moyens soulevés ont déjà donné lieu à décision juridictionnelle,
- ▶ les frais irrépétibles qui risquent d'augmenter sensiblement au cas où les compagnies auraient gain de cause. Or ces

frais sont payés par l'ACNUSA sur son budget de fonctionnement.

A contrario, dans les affaires où l'ACNUSA est partie gagnante, les frais irrépétibles payés par la compagnie n'abondent pas son budget mais le budget général de l'Etat.

Ainsi en 2006, les huit compagnies perdantes ont versé 23 000 € au budget de l'Etat, alors que l'Autorité a dû verser 6 000 € (soit plus de la moitié d'une campagne de mesure de bruit) à trois compagnies.

Devant le risque non négligeable d'augmentation de cette charge², l'Autorité a demandé à la direction du budget l'inscription de crédits pour compenser les frais irrépétibles dans ses prochains budgets de fonctionnement.





COMMUNICATION

Les réponses aux lettres et aux courriels des particuliers et des élus représentent une part importante de l'activité des services. En 2006, l'Autorité a traité 2 187 courriers arrivés dont 331 ont fait l'objet d'une réponse : 1 856 d'entre eux regroupaient des échanges d'informations ne nécessitant pas un tel traitement (infractions, factures enregistrées dans le logiciel Accord...) ; 527 courriers ont également été envoyés.

► PRINCIPALES ACTIONS

Rapport d'activité

En février 2006, compte tenu de la fin du mandat de six ans du président et de trois membres, le bilan 2000-2005 de l'action de l'Autorité a été réalisé en complément de son rapport annuel d'activité.

Les deux documents ont été publiés conjointement à 2 500 exemplaires et diffusés au Gouvernement et au Parlement comme le prévoit la loi du 12 juillet 1999, mais également aux membres des commissions consultatives de l'environnement, aux professionnels, aux services de l'Etat et plus généralement aux différents acteurs ou institutions du transport aérien tant en Europe, qu'à l'étranger ou en France. La mise en ligne sur le site www.acnusa.fr a parachevé cette communication³.

Le coût de production des deux documents s'est élevé à 79 000 € (le rapport d'activité 2004 avait coûté 28 300 €).

Reportage photographique

Afin de maintenir son indépendance en terme de communication et d'enrichir son propre fonds iconographique, l'Autorité a fait réaliser un reportage photographique tant pour son site Internet que pour les illustrations des rapports d'activités⁴.

Compte tenu des contraintes liées à la sûreté, ce reportage était volontairement limité à trois plateformes de province⁵ et aux Aéroports de Paris. Cependant, la nouvelle stratégie de communication d'ADP n'a pas permis que des clichés souhaités par l'Autorité – notamment d'avions sur les pistes au décollage ou à l'atterrissage – puissent être pris sur les plateformes parisiennes.



► INTRANET ET INTERNET

L'Intranet s'est enrichi de nouvelles rubriques et a été optimisé afin de faciliter les échanges d'information avec et entre les membres ainsi qu'au sein des services.

En 2006, le site www.acnusa.fr a fait l'objet de plus de 214 743 visites, avec une moyenne de 580 visites quotidiennes. Depuis son ouverture en juin 2001, les statistiques de fréquentation du site Internet progressent chaque année : 77 500 visites en 2003, 119 500 en 2004 et 128 000 en 2005.

La rubrique www.acnusa.fr/questions/questions.asp est restée la plus consultée, la «cartographie du bruit» (www.acnusa.fr/zones/zones_de_bruit.asp) a également remporté un vif succès grâce à la mise en ligne des plans d'exposition au bruit révisés.

La rubrique «aéroports» (www.acnusa.fr/aeroports/aeroports.asp) a été complètement réorganisée afin de faciliter l'accès aux informations pertinentes concernant les dix principales plateformes : composition actualisée de la commission consultative de l'environnement, information du public, mesures de lutte contre les nuisances sonores, cartographie du bruit, signalétique et activité économique forment désormais la trame de chaque «fiche aéroport».

De nouvelles études ont également été mises en ligne, en distinguant celles financées par l'ACNUSA de celles réalisées à sa demande (www.acnusa.fr/rapports/etudes.asp).

² Au 15 janvier 2007, les frais irrépétibles demandés par les six compagnies requérantes se montent à 68 000 €.

³ Rubrique publications / rapports.

⁴ Par Laurent Desmoulins, photographe indépendant.

⁵ Bordeaux – Mérignac, Lyon – Saint-Exupéry et Toulouse – Blagnac.



AUDITIONS, RÉUNIONS TECHNIQUES ET COLLOQUES

► AUDITIONS EN RÉUNIONS PLÉNIÈRES

13 janvier : pas d'audition

6 février : M. Schwach, directeur des affaires stratégiques et techniques à la DGAC, M. Ayoun, sous-directeur de la prospective, du développement et de l'environnement et M. Vergé, chargé d'études au bureau de l'environnement ;
M. Bourgin, DSNA/mission Environnement,
MM. Machet et Barbo, laboratoire ADP.

7 avril : M. Lallement, directeur de cabinet du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer accompagné de M. Joindot, conseiller technique chargé du développement durable et de la recherche et de M. Wachenheim, directeur général de l'aviation civile.

27/28 avril : M. Mornon, direction de l'aviation civile sud-ouest avec MM. Anfray et Boitaud, service spécial des bases aériennes sud-ouest ;
M. Schwach, directeur des affaires stratégiques et techniques à la DGAC avec Mme Adoléhoulmé, chef du bureau de l'environnement.

19 mai : M. Wachenheim, directeur général de l'aviation civile et M. Hamy, directeur des services de la navigation aérienne.

12 juin : M. Rigaudias, directeur, Air France ;
MM. Hamon, Quicke
et Lemaire, Aéroports
de Paris ;
M. Hamy, directeur des
services de la navigation
aérienne avec
MM. Huerre et Bourgin,
mission Environnement.

5 juillet : Mme Liu,
représentante
de la Federal Aviation
Administration
à l'ambassade des
États-Unis en France ;
Mme Brisset, DSNA/mission
Environnement avec
M. Roussel,
DSNA/ME/AMO et
M. Ibos, chef de subdivision
contrôle/SNA sud.

14/15 septembre :
M. Coffin, directeur du
contrôle de la sécurité à
la DGAC avec M. Gléhen,
pôle d'expertise des

personnels navigants ;
M. Rozenknopp, directeur
de l'ENAC avec
Mme Dissler et M. Lasserre ;
M. Devauchelle, directeur
adjoint EuroAirport,
avec MM. Tschopp,
chargé de l'environnement
et Höflich, assistant
technique environnement ;
M. Menec, SNA sud-ouest
avec Mme Staes et
M. Roussel, DSNA/ME/AMO ;
M. Duranthon, président
de la CNPN.

19/20 octobre :
M. Michel, directeur de la
prévention de la pollution
et des risques avec
M. Valentin, chef
de la mission « bruit » ;
MM. Houalla, Guibaud,
Revillon, SNA-sud-sud-est
et Mme Brisset,
DSNA/mission
Environnement ;
M. Bourgin, DSNA/mission
Environnement.

17 novembre :

M. Ayoun, sous-directeur de la prospective, du développement et de l'environnement avec M. Leclerc et Mme Adoléhoulmé, chef du bureau de l'environnement ; M. Terrazoni, président UAF avec MM. Sabourin, Eberhard et Mme Julia ; MM. Bride et Horlait, membres du bureau national du SNCTA ; MM. Gachinard et Fournier, membres de la commission technique su SNPL.

14/15 décembre :

MM. Le Goff, délégué général de la FNAM et Ducamp, chargé de mission ; MM. Bourgin, DSNA/mission Environnement, Zinger, subdivision qualité de service et environnement/SNA-RP et Bosso, subdivision contrôle/SNA-RP ; M. de Froment, conseiller d'Etat.

► RÉUNIONS TECHNIQUES

Les dates et lieux des réunions relatives à la maintenance des systèmes de monitoring sont donnés en page 33, chapitre Homologation monitoring / Homologation maintenance. (Participants : MM Rumeau et Lepoutre).



15 mai : Présentation Notre-Dame-des-Landes par M. Garrigues directeur de l'aviation civile ouest, MM. Lefeuvre et Person (DAC – ouest) et M. Boursin (préfecture) ; Participants pour l'Autorité : Mme L. de Forges, MM. Puech et Lepoutre.

13 octobre : Présentation à Toulouse des outils d'information et de communication par MM. Pinchinat, Drapier, Roussel et Malod de la division AMO et M. Huerre chef de la mission Environnement ; Participants pour l'Autorité : Mmes L. de Forges, Le Floch-Fournier et Giraud, MM. Camoin, Lepoutre et Depalle ; Invité : M. Azaïs, ancien membre.

► COLLOQUES

14 mars : DGAC : « Environnement et infrastructures aéronautiques », intervention de Mme Le Floch-Fournier (secrétaire générale).

23 mars : Avenir et Transports : « Le transport aérien entre concurrences et réglementations », participation de Mmes L. de Forges et Le Floch-Fournier.

4 avril : Centre d'Informations et de Documentation sur le Bruit : « Evaluer et gérer le bruit dans l'environnement », Mmes L. de Forges et Le Floch-Fournier.

5 avril : Bruitparif : « Mise en œuvre de la directive sur le bruit dans l'environnement. Qui fait quoi et comment ? », participation de M. Lepoutre (pôle technique).

3 mai : Union des maires du Val-d'Oise : « Développement durable aéroportuaire autour de Roissy – Charles-de-Gaulle : Quels acteurs, quelles contraintes environnementales, quelles réglementations, quelles ambitions économiques ? », intervention de Mme L. de Forges.

1^{er} juin : Union des Aéroports Français : « Le nouveau paysage aéroportuaire français : Enjeux et perspectives pour les acteurs publics locaux », Mmes L. de Forges et Le Floch-Fournier.

22 juin : 51^e Forum d'Iéna du Conseil Economique et Social : « Les autorités indépendantes, nouveau mode de gouvernance ? », intervention de Mme Le Floch-Fournier.

3 juillet : 1^{ère} Assises du pôle d'Orly, Mme Le Floch-Fournier.

4-6 septembre : Airport Regions Conference : « Airport Mediation », Mmes L. de Forges et Le Floch-Fournier.

28 septembre : Conseil général de la Seine-Saint-Denis : « Les bonnes

pratiques de la maîtrise des nuisances sonores », M. Lepoutre.

5 octobre : DGAC-Union Française de l'Hélicoptère : « L'hélicoptère en France : débats pour un développement durable et citoyen », Mme Le Floch-Fournier.

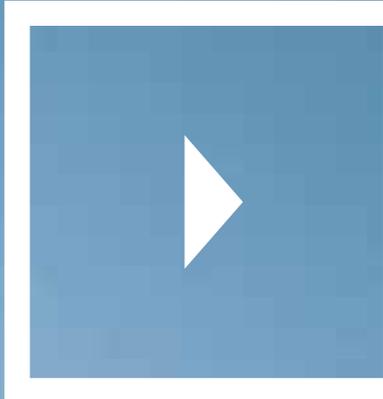
10 octobre : AGORA Europe – Fédération Nationale de l'Aviation Marchande : « Fiscalité et redevances dans le transport aérien : comparaisons intermodales et internationales », Mmes L. de Forges et Le Floch-Fournier.

21 novembre : 2^e Assises du pôle d'Orly : « Construire ensemble un projet », Mme Le Floch-Fournier. Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien : « Séminaire environnement », intervention de Mme L. de Forges.

27 novembre : Ville et Aéroport : « Développement aéroportuaire, aménagement du territoire et développement durable : quelle(s) décision(s) pour 2007 ? », Mmes L. de Forges et Le Floch-Fournier.

13 décembre : DGAC : « Les impacts économiques de l'aviation civile : quels indicateurs d'utilité économique et sociale », Mmes L. de Forges et Le Floch-Fournier.





ANNEXES

INSONORISATION : 120
EXEMPLES ÉTRANGERS

RESTRICTIONS D'EXPLOITATION SUR 122
PARIS – CHARLES-DE-GAULLE

AIDE À L'INSONORISATION 123

Liste des avis rendus 126

GLOSSAIRE 127

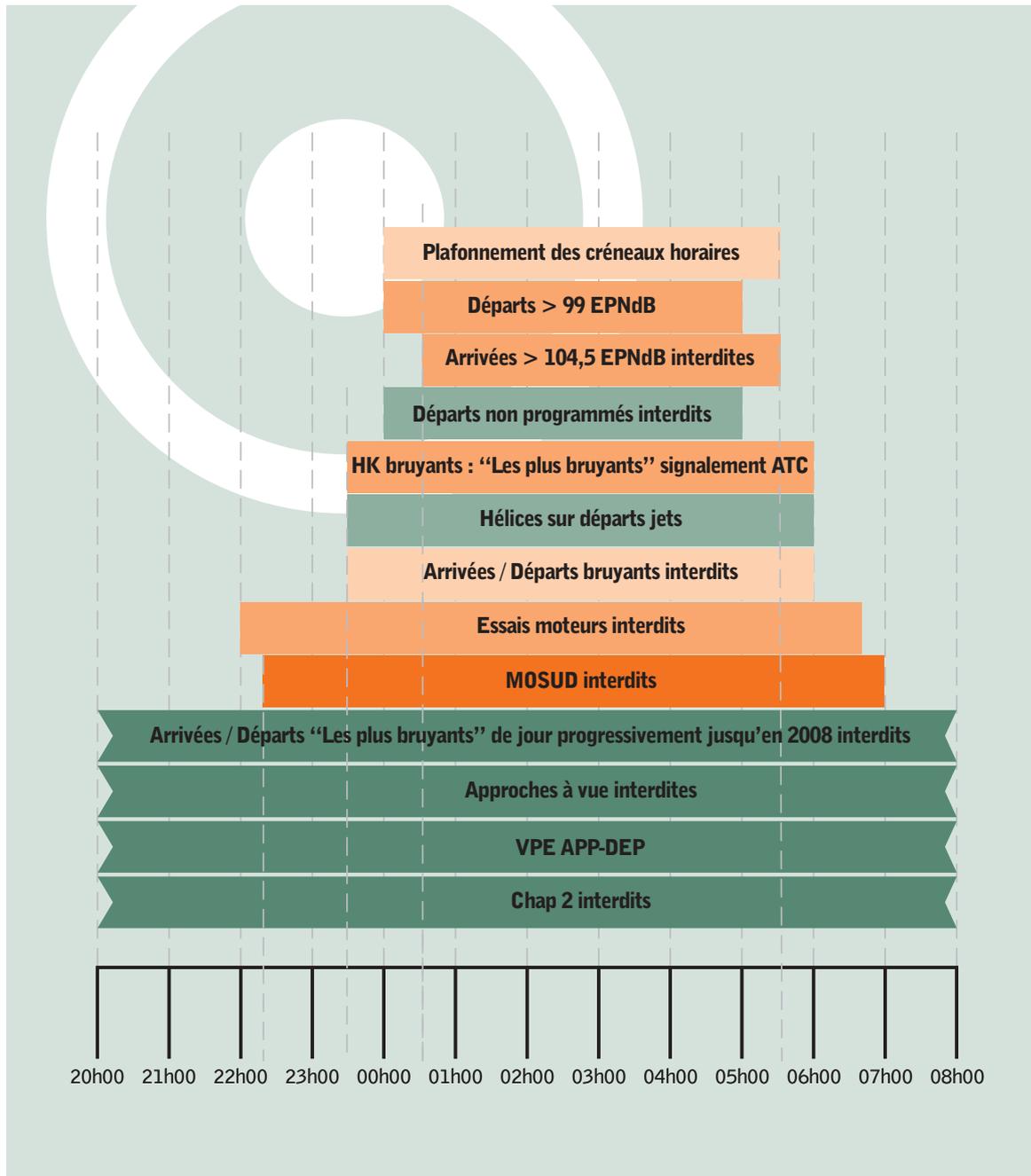
INSONORISATION : EXEMPLES ÉTRANGERS

AÉROPORT	Zonage	Critères	Travaux	Rachat/Relogement
Amsterdam – Schiphol	1995: contour < 40Kosten (Ke) ou LAeq nocturne < 26 2002: Lden 58/59 = 35Ke et LAeq nocturne	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Être dans un des périmètres, ▶ Diagnostic acoustique de la maison, ▶ Être dans un état correct. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Contour 40ke : vitres, toit, portes extérieures, ventilation. ▶ 26 LAeq : en sus planchers et plafonds des chambres à coucher. ▶ Démolition. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Démolition : 43 maisons et 11 immeubles situés entre 65Ke et 78dB(A), coût estimé 23 M€. ▶ Pas de relogement, le montant obtenu pour le rachat de la maison doit permettre de se reloger.
Bruxelles – National¹	>70dB Zone 1 non habitable >65dB Zone 2 isolation	Propriétaires pour dédommagement + résidents relogés. Résidents dans bâtiment tout ou partie dans zone 2.	Portes et fenêtres.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Rachat ou dédommagement ou isolation du bâtiment (acceptation du bruit). ▶ Relogement des locataires de la zone 1.
Francfort – Main	Piste nouvelle + les 2 existantes : à partir de 350 m au-dessus du sol, suivant un angle de 3° : rectangle jusqu'au seuil de piste.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Être propriétaire de biens résidentiels avant le 10/06/02. ▶ Pour l'indemnité, s'engager à tolérer tout impact de l'aéroport. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Rachat, valeur fixée par expert équivalente à maison sans bruit des avions. ▶ Ou indemnité de 150 € le mètre carré. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ OUI, si le propriétaire désire rester il reçoit une indemnité et s'engage à supporter les impacts de l'activité de l'aéroport. ▶ Pas de relogement.
Londres – Heathrow	Depuis 1996 : Habitation située à l'intérieur de 69dBLeq. Depuis 2003 : Bâtiment public à l'intérieur de 63dBLeq.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Maisons situées dans le périmètre. ▶ Bâtiment public : hôpital, crèche, école, mairie. ▶ Avoir été construit avant le 16/12/03. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2^e vitrage gratuit ou 50 % du coût de fenêtre anti-bruit, ▶ si déjà insonorisée, étude gratuite pour d'autres travaux, ▶ 100 % pour 2^e vitrage ou remplacement. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ OUI, dans périmètre pour nouvelle piste : propriétaire ou locataire depuis 3 ans + 6 mois d'occupation consécutive. ▶ OUI, contour 69Leq : idem ; aide au relogement 1,5 % du prix de vente + montant forfaitaire de ± 7 250 € (max ± 18 100 €)
Madrid – Barajas	1998 : Déclaration Impact Acoustique (DIA) : INM + mesures de bruit = zone de « huella sonora » avec PAA (Plan d'isolation acoustique).	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Construction avant DIA. ▶ Être dans la huella sonora. ▶ Habitations et bâtiments publics (église, hôpital, école, maison de retraite,...) 	Étude acoustique. Normes à respecter : salon : jour : 45 dB(A), nuit : 40 chambre : jour : 40, nuit : 30 autres pièces : 50.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ NON ▶ Relogement possible.
Manchester	Zones de bruit : ▶ important, zone 2, ▶ moyen, zone 1.	Locaux construits avant 1985.	Zone 1 et 2 : insonorisation de 5 pièces (pas SdB, cuisine, escaliers) + ventilation. Zone 2 : fenêtre anti-bruit ou remplacement + insonorisation grenier.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ NON ▶ OUI depuis le 01/01/06, si la maison est dans la zone 69dB, relogement en partie financé.
Milan – Malpensa	Zones d'exposition au bruit non encore établies.	Être dans zone de bruit : A : 60 à 65 dB(A), B : 65 à 75.	Fenêtres et portes.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ NON ▶ NON
Genève – Cointrin	Actions sporadiques d'insonorisation. Contour de bruit de 65 dB(A) / valeur d'alarme.	Locaux : ▶ construit avant 1979, ▶ à usage sensible au bruit (pièces à vivre, cabinet médical, bureau).	Travaux sur portes et fenêtres pour respecter les normes d'isolement.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ NON ▶ NON
Zurich – Airport	Locaux soumis à charge sonore : ▶ 60 dB jour, ▶ 55/50 dB nuit.	Locaux à usage sensible au bruit situés dans le périmètre.	Après état des lieux : ▶ amélioration des fenêtres existantes, ▶ remplacement de fenêtres, ▶ ventilation.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ NON ▶ NON
Chicago – O'Hare	Incertitudes juridiques sur le périmètre. Contour de bruit supérieur ou = à 69Ldn. Habitations et écoles.	Critères en cours d'élaboration.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Remplacement, modification fenêtres, portes, murs. ▶ Normes d'isolation à respecter. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ NON ▶ NON
Memphis				Politique de rachat d'environ 1 400 maisons situées à l'intérieur de 75Ldn.

Financement	Bilan/ Objectifs	Observations
<p>Le programme est financé par le gouvernement qui répercute les coûts sur les compagnies : ► taxe assise sur le bruit certifié des avions de + 20T et prélevée par le gestionnaire, ► taxe de démolition : 0,50 € par T en plus du poids maxi autorisé.</p> <p>Gestion assurée par le gouvernement par l'intermédiaire de Progis (depuis 1996)</p>	<p>► 1983/1996 : 3 700 logements (126 M€). ► 1996/2007 : 8 500 logements (372 M€). Réévaluation du programme d'insonorisation fin 2006 qui introduit une autre phase : ► 2006/2010 : 3 000 logements, coût estimé 78 M€.</p>	<p>Redevance atterrissage majorée suivant la masse maximale décollage et l'heure. Depuis 2003, aucune construction dans la zone Lden 58 où sont tolérées moins de 10 000 habitations.</p>
<p>Fonds spécial : ► taxe par pax et tonne de fret à l'atterrissage, ► financements garantis par Etat et Région, ► préfinancement Etat et Région, ► vente ou location des biens immobiliers acquis.</p>	<p>Programme en négociation : création d'un institut indépendant de gestion et/ou de contrôle des nuisances sonores. Environ 2 500 habitants en zone 1 et 5 200 en zone 2.</p>	<p>Le facteur environnemental est intégré à la redevance A5D qu'il module par catégorie de bruit émis.</p>
<p>► Charges générales de 0,40 € par pax au décollage et 0,20 € par 100 kg par mouvement. ► Surcharge par mouvement (24h) de 5 €/ catégorie 1 (A320) à 500 €/ catégorie 7 (AN124). ► Surcharge par mouvement (22h-5h59) de 12,5 €/ catégorie 1 à 1 000 €/ catégorie 7. La collecte et la gestion des taxes sont faites par la Fraport.</p>	<p>► Forum de dialogue entre riverains et aéroport a permis un accord. ► Politique mise en place en 2005.</p>	<p>La nouvelle piste de 2 800 mètres sera inaugurée en 2009.</p>
<p>Prise en charge à 100 % par le gestionnaire. Pas de redevance spécifique bruit mais redevances atterrissages et décollages + horaires. Gestion par le BAA via une autorité spécifique.</p>	<p>► 8 500 maisons concernées, gain de 5 à 10 dB, ► en 2005, 200 maisons insonorisées, ► 14,5 M€ pour les plus affectées par le bruit.</p>	<p>Autorité indépendante pour gérer les fonds : 7,225 M créée en 2005 pour 5 ans.</p>
<p>► Travaux totalement gratuits pour les propriétaires concernés. ► Organisme <i>ad hoc</i> qui aide le riverain dans les démarches, le projet technique et l'exécution des travaux</p>	<p>2000/2004 : 95,77 % des 11 594 maisons ont bénéficié du programme. Coût total : 90 M€. Pour la seule année 2004 : 956 maisons insonorisées 16,9 M€.</p>	<p>Informations à mettre au conditionnel en raison de l'absence de textes réglementaires.</p>
<p>► Pose double vitrage jusqu'à 2 900 €. 80 % du remplacement des fenêtres. ► 219 € pour grenier. Programme financé par l'aéroport : taxe pour dépassement de bruit (105 PndB de jour, 100 PndB nuit) dans le périmètre 30 km / 12 000pieds 220 € par décibel en dépassement.</p>	<p>► Plus de 2 100 maisons. Gestion par le Community Trust Fund des fonds versés par l'aéroport.</p>	<p>En plus de la taxe existe une redevance bruit de 731 € si dépassement de : ► 105 PnddB, de 7h à 22h59, ► 98 PndB de 23h à 6h59.</p>
<p>Janvier 2001 : taxe sur D&A, en fonction du poids et du bruit, du trafic (+15 %). Prélevée par Etat, gérée par région qui pourra surtaxer en fonction de l'heure pour isolation phonique</p>	<p>► Taxe utilisée aussi pour installation monitoring. ► Redevance de nuit qui ne prend pas en compte le bruit mais qui est majorée de 50 % la nuit (supprimée en 2005, mais toujours pratiquée).</p>	<p>Informations à mettre au conditionnel en raison de l'absence de textes réglementaires.</p>
<p>► Prise en charge par le fonds environnement de l'AIG à 100 %. ► Surtaxe bruit : avion à réaction classe 1 : 650 €, classe 2 : 380 €, classe 3 : 250 €, classe 4 : 130 € ; avion à hélices de 7 CHF à 2 CHF par tonne.</p>	<p>2 phases (budget : 40 MFS) ► Exigence légale : zone > ou = 65 dB(A) = 888 logements (278 insonorisés, 565 en cours, 45 doivent être traités). ► Engagement volontaire depuis 2005 / zone entre 60 dB(A) et 64 dB(A) = 2 729 logements (119 insonorisés, 1 089 en cours et 1 521 restent à insonoriser). Le budget disponible permettra d'insonoriser de façon certaine les zones 63-64. Si le niveau de bruit augmente, l'insonorisation deviendrait une obligation légale (50 MF suisses seraient alloués en plus).</p>	<p>À ce jour, 8,4 MF suisses ont été dépensés, l'insonorisation d'un logement coûte environ 15 000 F suisses.</p>
<p>► Surtaxe bruit par classe et heure. ► Taxe /poids avion. ► Taxe passager : 3,20 €. 300 MF suisses gérés par Fonds bruit de l'aéroport. Travaux financés à 100 % par Unique.</p>	<p>Programme 2000/2010 ► 6 350 maisons au total, ► 4 500 propriétés évaluées, ► 1 700 insonorisées, ► 59 MF suisses.</p>	<p>Procédure d'aide : propriétaire contracte avec entreprise et paie, mais gestionnaire reçoit aussi la facture et envoie l'aide avant le paiement.</p>
<p>► Financement à 100 % par la ville. ► Taxe spécifique de 4,5 \$ par passager.</p>	<p>Lorsque le «programme insonorisation 2004», sera achevé, 5 945 maisons seront insonorisées pour un montant de 180 M\$. En 2006, 103 écoles insonorisées, 11 en cours, 80 à réaliser. Coût : 265 M\$.</p>	<p>Depuis 1997, « Fly quiet » : programme de réduction des nuisances.</p>



RESTRICTIONS D'EXPLOITATION SUR PARIS – CHARLES-DE-GAULLE





AIDE À L'INSONORISATION

TNSA : montant en M€ au 31 décembre 2006¹

	2004		2005		2006		Sommes remboursées au titre d'un trop perçu de TGAP	Acomptes municipalités
	TGAP	TNSA reçue	Reliquat TGAP	TNSA reçue	Reliquat TGAP			
BALE – MULHOUSE ²	0,48	0,14	0,56	0,15	0	0		
BORDEAUX	0,45	0,19	0,07	0,49	0	0		
LYON	0,91	0,46	0,14	1,25	0,06	0,04		
MARSEILLE	1,05	0,51	0,16	1,09	0,39	0		
NANTES	0,84	0,14	0,13	0,42	0,03	0	0,65	
NICE	0,71	0,4	0,12	1,04	0,01	0		
PARIS – CDG	22,95	9,49	3,97	26,77	0	0		
PARIS – ORLY		2,57		6,91		0		
STRASBOURG	0,17	0,045	0,00	0,04		0,01		
TOULOUSE	2,32	0,99	0,40	2,58	0,17	0,02		
TOTAL en M€	29,88	14,94	5,55	40,74	0,66	0,06	0,65	

¹ reçu par les gestionnaires d'aéroports depuis le 1^{er} janvier 2006, frais de gestion compris ² il s'agit d'une redevance bruit et non d'un reversement de TNSA

Réunions de la Commission Consultative d'Aide aux Riverains

BALE – MULHOUSE	22 février, 29 septembre
BORDEAUX	30 juin (consultation écrite), 20 décembre
LYON	18 mai, 8 novembre
MARSEILLE	8 novembre
NANTES	28 juin, 11 octobre, décembre (consultation écrite)
NICE	31 janvier, 11 avril, 30 juin, 26 septembre, 15 décembre
PARIS – CDG	24 janvier, 30 mars, 29 juin, 28 septembre, 12 décembre
PARIS – ORLY	12 avril, 27 juin, 26 septembre, 14 décembre
STRASBOURG	Aucune réunion
TOULOUSE	21 mars, 6 juillet, 30 novembre

Nombre de logements restant à insonoriser : estimation¹

BALE – MULHOUSE	514
BORDEAUX	1 000
LYON	600
MARSEILLE	estimation en cours
NANTES	1 487
NICE	2 100
PARIS – CDG	53 700
PARIS – ORLY	32 950
STRASBOURG	50
TOULOUSE	13860 + 830 à insonoriser partiellement ²

¹ Les marges d'erreur peuvent porter aux limites des zones du PGS mais aussi sur les bilans réalisés par les gestionnaires successifs de l'aide.

² Une partie de l'insonorisation a été effectuée par l'ADEME, suite à l'explosion d'AZF.



ANNEXE 3

AIDE À L'INSONORISATION

Nombre de diagnostics financés en 2006

	Particuliers		Grands maîtres d'ouvrage (logements collectifs)	Bâtiments tertiaires
	Logements individuels	Logements collectifs		
BALE – MULHOUSE	26	2	0	0
BORDEAUX	18	0	0	0
LYON	28	0	0	0
MARSEILLE	38	46	0	1
NANTES	0	0	0	0
NICE	0	68	24	0
PARIS – CDG	1 473	386	2 922	7
PARIS – ORLY	522	506	527	2
STRASBOURG	0	0	0	0
TOULOUSE	157	32	0	0
TOTAL	2 262	1 040	3 473	10

Dossiers ayant fait l'objet d'un avis favorable en 2006 (les coûts correspondent aux travaux hors diagnostic)

	Particuliers			Grands maîtres d'ouvrage (logements collectifs)			Bâtiments tertiaires			
	Logements individuels		Coût en M€	Logements collectifs		Coût en M€	Nb de dossiers	Coût en M€		
Nb de dossiers	Nb de logements	Nb de dossiers		Nb de logements						
BALE – MULHOUSE	37	37	0,46	2	6	0,04	0	0	0	0
BORDEAUX	22	24	0,23	0	0	0	0	0	0	0
LYON	73	79	0,72	0	0	0	0	0	0	0
MARSEILLE	20	24	0,22	3	3	0,02	0	0	1	0,02
NANTES	18	18	0,15	0	0	0	0	0	0	0
NICE	0	0	0	103	119	0,46	0	0	0	0
PARIS – CDG	1 765	1 808	21,34	193	238	1,05	5	910	2,8	0
PARIS – ORLY	262	275	3,2	108	161	0,66	3	347	1,3	2
STRASBOURG	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOULOUSE	110	113	1,19	19	19	0,07	2	491	0,78	0
							1*	204*	0,03	0
TOTAL	2 307	2 378	27,51	428	546	2,29	10**	1 748**	4,91	3

* Complément d'insonorisation ** Dont complément d'insonorisation.

Estimation en jours des étapes de la procédure (période 2004-2006)

	Entre dépôt demande et notification d'éligibilité			Entre notification de l'accord du diagnostic et envoi des résultats					Entre envoi décision favorable de travaux et fin des travaux		
	min.	max.	moyen	avec nom	libre choix	min.	max.	moyen	min.	max.	moyen
BALE – MULHOUSE	0	104	6		x	3	386	69	12	564	137
BORDEAUX	15	480	90	x		30	120	45	60	720	150
LYON	1	45	7	x		15	120	30	120	420	180
MARSEILLE	15	300	90		x	21	150	60	120	1 373	210
NANTES	1	5	3			26	312	119	37	555	128
PARIS – CDG	15	30	23	x	x	30	150	90	60	720	180
PARIS – ORLY	15	30	23	x	x	30	150	90	60	720	180
STRASBOURG	15	30	22	Dossiers préalablement instruits par l'ADEME puis transmis à la CCI							
Moyenne sur 2005/2006	Entre dépôt demande et accord de réalisation du diagnostic acoustique			Entre notification de l'accord du diagnostic et le mandatement du diagnostic					Entre CCAR et mandatement des travaux		
NICE	9	312	88	x		35	122	70	90	410	166
TOULOUSE	135	465	300		x	26	285	90	60	270	150

IMPORTANT : les délais indiqués dans le tableau constituent des délais théoriques et indicatifs à manier avec prudence : chaque CCAR a défini son mode de fonctionnement. Ces délais sont également dépendants d'éléments extérieurs au gestionnaire de l'aide (dossier incomplet, délais d'obtention de financement par le riverain, délais de fabrication des menuiseries, etc.).

Frais de gestion en €

Personnel CCI en équivalent temps plein affecté à la gestion de l'aide à l'insonorisation

	2004	2005	2006	2004	2005	2006
BALE – MULHOUSE	56 616	15 105	14 578	0	0	0
BORDEAUX	52 980	46 800	48 579	0,8	0,8	0,8
LYON	117 378	143 044	123 218	1,7 (sur 10 mois)	1,7	1,7
MARSEILLE	140 000*	121 000*	124 000*	Mission sous traitée à un prestataire extérieur		
NANTES	99 012	75 865	116 913	1,3	1,2	2
NICE	80 000	88 000	90 000	1,3	1,3	1,3
PARIS – CDG	1 755 000	1 710 000	1 400 000**	12	12	11
PARIS – ORLY		430 000	350 000**			
STRASBOURG	14 610	4 429	4 401	0,1	0,1	0,06
TOULOUSE	174 500	207 000	203 900	2,4	3	3
TOTAL en €	2 490 096	2 841 243	2 475 589			

* La mission d'aide à l'insonorisation est sous-traitée à un prestataire extérieur. Les montants indiqués correspondent à la facturation de ce prestataire, aux frais engagés par la CCI ainsi qu'à la TVA au taux de 19,6 % ** Il s'agit d'une estimation



LISTE DES AVIS RENDUS EN 2006¹

13 janvier

L'Autorité s'est prononcée favorablement sur deux dossiers concernant l'aéroport de Nantes – Atlantique :

- ▶ l'homologation du dispositif de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs ;
- ▶ le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de la plateforme.

6 février

Les membres se sont prononcés favorablement sur le dossier établi par la compagnie aérienne UPS en vue d'obtenir l'autorisation d'atterrissage entre 0 h 30 et 5 h 29 de ses avions de type Boeing MD-11 sur l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle (transmission par le directeur général de l'aviation civile le 26 janvier 2006).

7 avril

Avis favorable au 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 2004 (transmission par le directeur des affaires stratégiques et techniques de la DGAC le 12 janvier 2006).

19 mai

Le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 10 septembre 2003 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Lyon – Saint-Exupéry a été approuvé par l'ACNUSA (transmission le 4 mai 2006 par le directeur des affaires stratégiques et techniques de la DGAC).

5 juillet

Les membres ont rendu un avis défavorable sur le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle (transmission par le préfet de la région Ile-de-France le 29 juin 2006).

14 septembre

L'ACNUSA s'est prononcée favorablement sur le projet de plan d'exposition au bruit de Toulouse – Blagnac transmis par le préfet de la région Midi-Pyrénées le 8 septembre 2006.

15 septembre

L'Autorité s'est prononcée favorablement sur deux dossiers :

- ▶ le projet de remplacement de la procédure d'approche MVI en piste 11 par une procédure VOR-DME sur Bordeaux – Mérignac

(transmission le 5 septembre 2006 par le chef de la mission Environnement à la direction des services de la navigation aérienne) ;

- ▶ l'homologation du dispositif de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs de l'Aéroport de Bâle – Mulhouse (transmission le 15 mai 2006 par le responsable du service environnement de l'EuroAirport).

17 novembre

Les membres de l'Autorité ont rendu un avis favorable sur 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 2005 (transmission à l'ACNUSA par le directeur des affaires stratégiques et techniques de la DGAC le 4 octobre 2006).

14 décembre

L'ACNUSA s'est prononcée favorablement sur deux projets de modifications des approches et départs à Paris – Charles-de-Gaulle transmis par le chef du service de la navigation aérienne région parisienne (SNA-RP) le 6 décembre 2006.

¹ Tous les avis sont disponibles dans leur intégralité sur le site à l'adresse suivante : <http://www.acnusa.fr/rapports/avis.asp>



ADEME	agence de l'environnement et la maîtrise de l'énergie
ADP	Aéroports De Paris
APU	auxiliaire power unit / groupe auxiliaire de puissance qui alimente l'avion en électricité
BAREM	bruit aérien par région et par mois : information diffusée par ADP aux élus et associations concernés
CADA	commission d'accès aux documents administratifs
CCE	commission consultative de l'environnement
CSHPF	conseil supérieur d'hygiène publique de France
CNB	conseil national du bruit
CNPN	commission nationale de prévention des nuisances
DAC	direction de l'aviation civile (interrégionale)
dB(A)	décibel A : unité retenue pour représenter les sensibilités en intensité et en fréquence de l'oreille humaine
DCS	direction du contrôle de la sécurité
DGAC	direction générale de l'aviation civile
DSNA	direction des services de la navigation aérienne
EAO	enseignement assisté par ordinateur
EASA	european aviation safety agency / agence européenne de sécurité aérienne
ELVIRA	enregistrement lecture visualisation information radar
ENAC	école nationale de l'aviation civile
Epn dB	« effective perceived noise decibel » : unité de mesure du niveau effectif du bruit perçu
FAA	federal aviation administration
IAC	ingénieur de l'aviation civile ou cartes IAC « Environnement – Approche à vue »
IAURIF	institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France
IFR / VFR	instrument flight rules / visual flight rules règles de vol aux instruments / règles de vol à vue
ILS	« instrument landing system » : système de guidage radio-électrique
LAeq	niveau continu équivalent de pression acoustique pondéré A
LAm _{ax}	valeur maximale de bruit émise par l'avion lors de son passage
Lden	niveau day evening night
NM	mile nautique 1 Nm = 1852 mètres
MESANGE	méthode d'évaluation des survols d'avions comme nuisance ou gêne épisodique
MVI	manœuvre à vue imposée
OACI	organisation internationale de l'aviation civile
OMS	organisation mondiale de la santé
PEB	plan d'exposition au bruit
PGS	plan de gêne sonore
PLU	plan local d'urbanisme
QFU	orientation de la piste
SONATE	suivi opérationnel des nuisances aéronautiques et des trajectoires pour l'environnement
TNSA	taxe sur les nuisances sonores aériennes
VISTA	visualisation des trajectoires d'avions
VITRAIL	visualisation des trajectoires des avions et des informations en ligne version bruit
VPE	volumes de protection environnementale
ZAD	zone d'aménagement différé

Termes aéronautiques

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

ISBN 978-2-11-096870-8

Photographies

© Laurent Desmoulins

Martine Mouchy (portrait de groupe)

Conception et réalisation

Agence Révolutions (Méalim/Fraigneau)

Imprimé en France - mars 2007



ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE
DES NUISANCES SONORES
AÉROPORTUAIRES

93, bd du Montparnasse

75006 Paris

Tél. : 01 53 63 31 80

Fax : 01 53 63 31 81

www.acnusa.fr

contact@acnusa.fr

