



RAPPORT
D'ACTIVITÉ 2003



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

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

Concluant l'envoi du précédent rapport d'activité, j'annonçais l'arrivée des nouveaux membres en février 2003 et je traçais notre programme de travail. De fait, la nomination tardive de trois d'entre eux a quelque peu perturbé ce programme. Cependant, les membres ont participé à 13 réunions plénières, et pour partie à 7 réunions plus spécifiques.

L'année 2003 apparaissait comme une année charnière qui verrait ou non des avancées significatives en termes de préoccupations environnementales. En pratique, nous devons constater d'une part une grande activité réglementaire – 18 avis donnés sur des projets de textes ou documents – d'autre part la mise en œuvre de la révision des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore.

Ainsi, l'environnement a bien été au cœur des discussions et des travaux menés dans les différentes instances des plateformes. Mais, comme nous le pressentions, les décisions les plus protectrices pour les riverains n'ont été que trop rarement retenues par les services de l'État en raison de la pression des élus concernés.

Quant à l'aide à l'insonorisation, elle a fait l'objet d'un transfert vers les gestionnaires d'aéroports sans aucune modification de procédure.

Créatrice de richesses et de nuisances, l'activité de transport aérien semble être à la recherche d'un improbable consensus. Or certaines réalités doivent être clairement énoncées :

- les avions en cours de construction voleront encore 20 ou 30 ans,
- le bruit à la source pourra baisser dans 20 ans, mais le trafic aura augmenté,
- le décollage et l'atterrissage se font forcément près du sol.

Il faut donc localement se donner les moyens d'élaborer, année après année, un compromis : empêcher toute augmentation de la population dans les zones de bruit, faire en sorte que les avions soient bien là où ils doivent être, trouver des solutions techniques pour les survols, modifier le dispositif d'aide à l'insonorisation, etc.

Ceci est possible. La simple mise en œuvre de l'ensemble de nos recommandations faites depuis trois ans, améliorerait déjà la situation de façon notable.



Le président de l'ACNUSA
Roger LERON



DEVENIR DES
RECOMMANDATIONS



Survoler sans gêner

Adopter un indice événementiel la nuit

Cette proposition fondée sur la mesure du bruit réel, relevée au cas par cas, devait assurer une meilleure protection du sommeil.

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) recommande que les niveaux de bruit à l'intérieur d'une pièce, fenêtres fermées, ne dépassent pas 45 dB(A). Pour l'Autorité, cette limite correspond au niveau LAeq (1s) lors du passage d'un aéronef.

Le respect de la recommandation OMS suppose que les normes d'isolement acoustique soient fixées de façon réglementaire à un niveau élevé de protection. Or, actuellement seule la zone C du plan d'exposition au bruit, bénéficie d'une norme d'isolement acoustique fixé à 35 dB(A); dans les autres zones, il s'agit de préconisation : 45 dB(A) d'isolement en zone A et 40 dB(A) en zone B.

 **Recommandation 2002.** Entre 22 heures et 6 heures, tout survol engendrant un niveau sonore supérieur à 85 dB(A) mesuré en LAeq (1s) relevé à 4,5 km de l'extrémité de piste la plus proche, fera l'objet d'un procès-verbal et pourra être sanctionné.

En application de la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002, concernant les restrictions d'exploitation liées au bruit, le ministre chargé de l'aviation civile a décidé de s'en tenir au "[...] bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification [...]" (article 4 de la directive).

Respectant ce cadre technique, plusieurs arrêtés parus durant l'année visent à réduire les vols d'avions bruyants la nuit et à permettre d'éventuelles sanctions.

Ainsi, les mesures suivantes ont été prises sur :

- Paris–Charles-de-Gaulle : procédures à moindre bruit entre 23 heures 15 et 6 heures, restriction d'exploitation d'appareils dépassant 99 EPNdB au décollage entre 0 heure et 4 heures 59 et 104,5 EPNdB à l'atterrissage entre 0 heure 30 et 5 heures 29,
- Bâle–Mulhouse : aucun aéronef ne peut décoller entre 0 heure et 6 heures et atterrir entre 0 heure et 5 heures, interdiction pour les avions les plus bruyants du chapitre 3 de décoller entre 22 heures et 0 heure et d'atterrir entre 5 heures et 6 heures,
- Lyon–Saint-Exupéry : interdiction pour les avions les plus bruyants du chapitre 3 d'atterrir entre 23 heures 30 et 6 heures 15 et de décoller entre 23 heures 15 et 6 heures,
- Toulouse–Blagnac à partir du 30 mars 2004 : interdiction pour les avions les plus bruyants du chapitre 3 d'atterrir et de décoller entre 22 heures et 6 heures (restrictions se réalisant par paliers).

Le détail de ces mesures ainsi que les avis de l'Autorité sur les arrêtés se trouvent en deuxième partie "État des lieux par plateforme". Le texte de ces arrêtés est sur www.acnusa.fr/juridique/aeroport.asp.

Ainsi le ministre chargé de l'aviation civile, par la voie d'interdiction de certains vols, rejoint en partie les objectifs de l'Autorité.

Cependant :

- les chapitres de classification acoustique ne reflètent pas le bruit vécu,
- la nuit devrait s'entendre de 22 heures à 6 heures.

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 sur le bruit dans l'environnement définit "la nuit" comme 8 heures consécutives. Selon le principe de subsidiarité et en fonction des habitudes culturelles du pays, le niveau local reste libre de fixer



le début de la nuit à 23 heures, 22 heures ou avant ; la fin de la nuit étant toujours 8 heures plus tard.

 **Recommandation 2003.** Sauf accord local adopté en commission consultative de l'environnement, les restrictions nocturnes d'exploitation visant certains aéronefs devraient se situer entre 22 heures et 6 heures.

 **Définir des volumes de protection environnementale (VPE)**

Il est nécessaire de définir la limite à partir de laquelle une trajectoire est inhabituelle. Toute sortie de ces limites est analysée, si nécessaire un procès-verbal est rédigé et le vol peut être sanctionné.

 **Recommandation 2002.** L'ACNUSA demande que :

- les propositions présentées par la direction générale de l'aviation civile et Aéroports de Paris, lors de la réunion plénière du 11 juillet 2002, soient mises en œuvre tant dans la définition et les principes de construction des volumes, que dans les pentes retenues ainsi que dans le processus d'élaboration jusqu'à 3 000 mètres,
- au fur et à mesure de leur élaboration et pour les dix principaux aéroports, les arrêtés de définition des volumes de protection environnementale soient transmis pour avis à la commission consultative de l'environnement concernée.



Pour les aéroports parisiens, des arrêtés portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale ont été signés le 18 février 2003 pour une application au 20 mars 2003 (voir "État des lieux par plateforme").

Concernant les départs, l'avis de l'Autorité a été suivi : la pente à partir de l'extrémité de fin de piste qui définit la limite inférieure des VPE, a été relevée de 3,3° à 5,5°.

Mais les limites latérales proposées n'ont pas été modifiées alors qu'elles ne présentent pas d'avancée notable au regard de la protection environnementale.

De même, la limite supérieure fixée au niveau de vol 60 (environ 1 800 mètres) n'a pas été relevée.

Idem pour les arrivées, les limites verticales inférieures retenues n'apportent aucune amélioration.

Pour les autres plateformes, aucun volume n'a été défini. Cependant des restrictions en termes de limites à ne pas dépasser sont en cours d'étude comme à Marseille.

 **Recommandation 2003.** L'ACNUSA demande que, sur l'initiative de la commission consultative de l'environnement, soient définis des volumes de protection environnementale.

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



Directive européenne
sur le bruit : 8 heures
consécutives pour la nuit

Relever les trajectoires et les altitudes

 **Recommandation 2000.** Le ministre chargé de l'aviation civile fera connaître les conséquences d'un relèvement généralisé de l'ensemble des trajectoires (décollage, en route, atterrissage) au-dessus du territoire national.

Trajectoires d'approche

La réglementation aéronautique internationale impose une pente de descente d'environ 5 % durant la phase finale d'approche. Cette phase finale est initiée à une altitude de l'ordre de 900 mètres (3 000 pieds), qui correspond à une distance de la piste d'au moins 18 kilomètres. Elle est précédée d'un palier d'interception du plan de descente ILS d'environ 5 kilomètres.

L'Autorité constate que ce palier est parfois prolongé sur des distances pouvant atteindre plusieurs dizaines de kilomètres, au-dessus de zones habitées.

Un relèvement de l'altitude au-dessus de ces zones est nécessaire, d'autant que les hauteurs effectives des survols peuvent être inférieures compte tenu du relief. Ce relèvement peut être obtenu par une interception à une altitude plus élevée de l'axe ILS.

Cette demande est en cours d'étude à la direction de la navigation aérienne, notamment pour relever l'interception des axes ILS à 5 000 pieds et 6 000 pieds sur les atterrissages à Paris – Charles-de-Gaulle en face à l'est.

Cette étude comportera un volet sur l'impact en termes de population survolée avant / après. Pour l'instant, aucun résultat et aucun calendrier de mise en place n'ont été communiqués à l'Autorité.

 **Recommandation 2003.** L'Autorité demande à la direction de la navigation aérienne d'étudier des relèvements d'altitude d'interception de l'ILS partout où ils sont envisageables.

D'une façon générale, dès lors qu'une autorisation de descente est transmise au pilote, il est souhaitable que les avions soient maintenus à des altitudes maximales compatibles avec la conduite du vol, l'idéal étant qu'un profil de descente continue puisse être respecté.

 **Recommandation 2003.** L'ACNUSA demande que des altitudes minimales de paliers en fonction de la distance à la piste soient fixées. L'Autorité recommande également la mise en œuvre, chaque fois que possible, de la procédure "approche en descente continue" ("continuous descent approach").

Relèvement des altitudes

 **Recommandation 2002.** L'ACNUSA demande que soient étudiés le relèvement de l'altitude de transition entre 3 000 et 4 500 mètres (10 000 et 15 000 pieds) et toutes ses conséquences en termes d'environnement et de capacité.

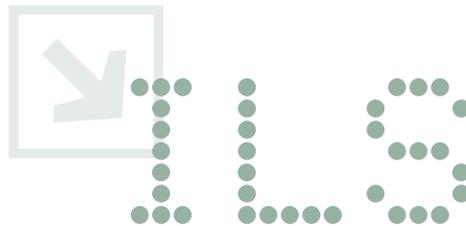
Actuellement, les altitudes de transition se situent de façon habituelle à 1 500 mètres (5 000 pieds). Leur relèvement généralisé est nécessaire pour élever de manière significative les altitudes d'interception des plans ILS, car le calage altimétrique utilisé pour l'atterrissage doit être effectué avant cette interception.

Par ailleurs, si ce relèvement est à une altitude supérieure à 3 000 mètres (10 000 pieds) il permettra que les survols en dessous de cette altitude ne soient pas affectés par les variations de la pression barométrique.

 **Recommandation 2003.** L'ACNUSA demande que des études soient réalisées jusqu'à une altitude de transition supérieure à 3 000 mètres, compatible avec les contraintes de la circulation aérienne.

Mesurer le bruit et suivre les trajectoires

Conformément à l'article L. 227-5. 1° du code de l'aviation civile, l'ACNUSA doit définir les prescriptions techniques relatives aux dispositifs de mesure du bruit et de suivi des trajectoires. Ces prescriptions sont homologuées par arrêté des ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile.



Instrument Landing System
Système de guidage radioélectrique,
d'aide à l'atterrissage des avions

Dans son rapport d'activité 2001, l'Autorité a défini les prescriptions techniques applicables aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires.

Comme le dossier n'avancait pas, un groupe comprenant des représentants de la direction de la prévention des pollutions et des risques (mission bruit), de la direction générale de l'aviation civile (service des bases aériennes, direction de la navigation aérienne, service technique de la navigation aérienne) et des services de l'Autorité a travaillé sur la mise en forme réglementaire de ces prescriptions techniques. Elles doivent constituer d'une part l'annexe de l'arrêté général d'homologation, d'autre part les annexes des arrêtés spécifiques par plateforme.

Le groupe s'est réuni cinq fois de mars à septembre 2003. Après consultation des gestionnaires d'aéroport et présentation au directeur général adjoint de l'aviation civile, le projet de texte a été transmis aux ministres le 27 octobre 2003.

Le projet d'arrêté serait prêt à être publié début 2004.

Informer le public

Informations générales

La mise en œuvre des recommandations concernant l'information du public et les installations de stations de mesure est détaillée, pour chacune des plateformes, dans la deuxième partie.

Cependant, il convient de noter que le gestionnaire de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée a décidé d'anticiper et d'appliquer les recommandations de l'Autorité. Ainsi, une charte pour la qualité de l'environnement a été élaborée avec notamment pour objectif de favoriser la transparence et la diffusion d'informations :

- installation d'un système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires,
- création d'un "point accueil environnement",
- mise en place d'un tableau de bord environnemental, information des mairies et des associations riveraines lors de situations particulières (entraînement de gros porteurs, etc.),
- sensibilisation des compagnies à la problématique environnementale de cette plateforme.

Cas particulier de modification de la circulation aérienne

Dépassant la simple information du public, la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité a prévu qu'une concertation avec le public serait organisée. Le code de l'aviation civile est ainsi modifié :

"Article L. 227-10. – Pour les aérodromes mentionnés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, la modification de la circulation de départ et d'approche aux instruments, en dessous d'une altitude fixée en décret en Conseil d'État, fait l'objet d'une enquête publique préalable organisée par l'autorité administrative, dans les conditions prévues au chapitre III du titre II du livre 1^{er} du code de l'environnement.

"Les modifications à prendre en compte sont celles revêtant un caractère permanent et ayant pour effet de modifier, de manière significative, les conditions de survol.

"Le bilan de l'enquête est porté à la connaissance de la commission consultative de l'environnement et de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, qui émettent un avis sur la modification aérienne envisagée.

"Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article."

Ce texte prévoirait notamment le déclenchement de l'enquête publique pour toute modification de trajectoire inférieure à 2 000 mètres et concernant 30 vols ou plus. Au sujet des dossiers de Bâle-Mulhouse, l'ACNUSA recommandait en 2002 que ce décret paraisse rapidement. Le Conseil d'État a été saisi en octobre 2003, un rapporteur a été nommé en décembre et le décret devrait paraître en 2004.

Différents dossiers de modification de circulation aérienne soumis à son avis durant l'année 2003, conduisent l'Autorité à faire la recommandation suivante :

 **Recommandation 2003.** L'Autorité demande qu'un "porté-à-connaissance" soit réalisé pour les personnes concernées par de nouveaux survols ou par des survols plus nombreux entre 2 000 et 3 000 mètres. Ce document sera présenté en commission consultative de l'environnement et transmis avec l'avis de cette dernière à l'ACNUSA.



➤ Privilégier l'environnement par rapport à la capacité

➤ **Recommandation 2000.** La priorité environnementale devra clairement être définie quitte à réduire les objectifs de capacité.

Depuis le 11 septembre 2001, le transport aérien connaît une baisse certaine d'activité. Cette situation devrait être utilisée pour faire de la pédagogie, avancer sur les procédures à moindre bruit, fixer des règles plus respectueuses de l'environnement, etc.

L'Autorité a attiré l'attention des responsables économiques et administratifs sur les efforts à faire mais les résultats obtenus ne sont pas à la mesure des attentes.

➤ Former et sensibiliser à l'environnement

➤ **Recommandation 2000.** La formation des pilotes et des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne devra comprendre une meilleure prise en compte des aspects environnementaux (priorité donnée aux procédures particulières, connaissance des secteurs urbanisés, etc.).

Le 29 novembre 2001, le ministre chargé de l'aviation civile a répondu :

“La formation des contrôleurs sur les problèmes d'environnement sera organisée. Notamment, le renouvellement périodique de leur qualification deviendra l'occasion de développer la connaissance de l'environnement urbain. Les modalités de renou-



vement des qualifications incluront des dispositions prévoyant cette formation et la vérification des connaissances. Une analyse de cas critiques pour l'environnement sera prévue.

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

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

Renouvellement des qualifications des contrôleurs

Les services de l'Autorité sont intervenus lors des sessions de juin 2003 à Nantes et de novembre 2003 à Toulouse.

Il faudrait maintenant travailler sur les modules de formation initiale des contrôleurs. Une pédagogie par étude de cas, durant la 2^e partie de la scolarité (formation initiale après affectation) semble la plus appropriée.



 **Recommandation 2003.** L'Autorité demande que, durant l'année 2004, l'École Nationale de l'Aviation Civile élabore en coopération avec l'ACNUSA les études de cas qui seront analysées dans la deuxième partie de la formation initiale des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne.

Maintien des compétences des pilotes

Durant l'année 2003, une cassette de 12' 45'' a été réalisée par la direction générale de l'aviation civile, responsable du contenu de ces formations.

Elle fut projetée et sans doute discutée lors d'un stage de maintien des compétences des pilotes d'Air France.

Aujourd'hui, il apparaît que :

- les compagnies basées en province n'ont rien fait pour leurs pilotes en 2003 car les directions locales de l'aviation civile ne les ont pas mobilisées,
- la compagnie Air France n'a pas prévu de renouveler la diffusion de cette cassette en 2004,
- les autres compagnies ne sont toujours pas informées de l'existence de cette cassette.

 **Recommandation 2003.** L'Autorité demande que :

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

Séminaire pour les compagnies

Malgré des échanges sur le contenu avec le service des bases aériennes de la direction générale de l'aviation civile, rien n'a été organisé.

Level Day Evening Night

Un avion volant en soirée = 3 avions

Un avion volant la nuit = 10 avions

Surveiller les vols d'hélicoptères

L'article 3 de la loi n°99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires prévoit que :

“Le premier alinéa de l'article 7 de la loi n°92-144 du 31 décembre 1992 précitée est ainsi rédigé :

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

L'an dernier, l'Autorité demandait que le projet lui soit transmis pour avis dans les plus brefs délais ainsi que les modalités pratiques, notamment en termes de moyens humains, pour faire respecter les limitations prévues (relevé des infractions et amendes).

Seule information en liaison avec la mise en œuvre de la loi, un supplément à la lettre de la direction de la navigation aérienne d'octobre 2003 indique qu'en région parisienne “La tenue d'altitude des pilotes d'hélicoptères pourra prochainement être surveillée par la gendarmerie des transports aériens qui sera dotée de jumelles télémétriques pourvues de capteurs permettant de mesurer la hauteur des machines au-dessus du sol”.

Ceci est une excellente nouvelle bien que le texte du décret reste encore à rédiger. Cependant et indépendamment de la définition des “zones à forte densité de population”, le contrôle des vols d'entraînement, des vols touristiques sans escale ou escale de moins d'une heure devrait pouvoir se faire – sans délai – par la gendarmerie des transports aériens en consultant de façon inopinée les carnets de vols.

Améliorer la situation des riverains

➤ Actions de prévention

La première des améliorations est d'empêcher que de nouvelles populations viennent s'installer dans les zones de bruit. C'est bien l'objet des plans d'exposition au bruit et de la définition des quatre zones qui interdisent ou contraignent les constructions autour des aéroports (voir "Droits à construire dans les zones du plan d'exposition au bruit" en annexe, page 92). Ces plans sont élaborés à partir des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome et prennent en compte les évolutions prévisibles des flottes.

Choisir de larges zones de protection

Dès 2000, l'Autorité a recommandé de changer l'indice utilisé pour élaborer la cartographie des zones de bruit.

Le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 a repris en partie cette recommandation par :

- l'utilisation du Lden,
- la fixation de la limite extérieure de la zone D (obligatoire pour les dix principaux aéroports),
- le réexamen de la pertinence des prévisions tous les cinq ans au minimum.

Contrairement à ce que demandait l'Autorité, le décret n'a pas fait de distinction entre les plateformes : avant le 31 décembre 2005, les plans d'exposition au bruit de 284 aérodromes devront être établis ou révisés.

Or pour les dix principales plateformes, la limite extérieure de la zone II du plan de gêne sonore (à réviser avant le 31 décembre 2003) est la même que celle retenue pour la zone B du plan d'exposition au bruit.

En conséquence, dès l'actuelle révision des plans de gêne sonore terminée, certains devront être revus dans la foulée.

Par ailleurs, l'Autorité a également demandé qu'il n'y ait pas de modulation possible pour :

- la limite extérieure de la zone B (interdiction de construire à l'intérieur de cette zone sauf pour l'activité de la plateforme),
- celle de la zone C (autorisation de constructions individuelles non groupées, reliées aux équipements publics).

Car même limitées, les modulations permises par le texte conduisent à des "marchandages" entre les services de l'État et les élus qui retardent d'autant l'adoption de ces plans.

En outre, les habitants qui ne manqueront pas de s'installer dans ces zones, en viendront très vite à protester contre le bruit et à contester fortement l'activité de l'aéroport.

Pour chacun des dix principaux aéroports, les propositions discutées et adoptées en commission consultative de l'environnement sont détaillées en deuxième partie.

Cependant, il convient de noter que, trop souvent, les indices les moins protecteurs ont été retenus pour délimiter ces deux zones.

En outre, et alors que des consignes de fermeté auraient dû être données aux services de l'État, les projets de circulaire interministérielle et de guide méthodologique, élaborés par les services de l'aviation civile, sont bloqués depuis avril 2003 à la direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction. Ce retard est incompréhensible.

Le guide devrait tout de même être publié début 2004 par le service des bases aériennes ; quant à la circulaire...



Préciser les conditions d'élaboration des plans d'exposition au bruit

Le deuxième alinéa de l'article R. 147-7 du code de l'urbanisme prescrit que "la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, est consultée par le préfet sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure de la zone C et, le cas échéant, celle de la zone B dans le projet susmentionné avant qu'intervienne la décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit".

Dans de trop nombreux cas, les membres de la commission consultative de l'environnement sont appelés à voter "pour, contre ou abstention" sur une seule valeur d'indice de la limite extérieure de la zone C ou de la zone B.

Afin de garantir l'examen de la totalité des possibilités et la plus grande transparence dans les choix majoritaires :

 **Recommandation 2003.** L'Autorité demande que le préfet, président de la commission consultative de l'environnement, fasse voter cette dernière sur chaque valeur de l'indice Lden fixant la limite extérieure de la zone C (entre 57 et 55) et, le cas échéant, celle de la zone B (entre 65 et 62). Le vote devra commencer par la valeur la plus faible, donc la plus protectrice.

Simplifier les règles d'urbanisation

Depuis 1999, chaque année a apporté son article de loi modifiant l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme qui fixe par zone les interdictions et les autorisations de construire.

En dernier lieu, l'article 28 de la loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 dite "loi urbanisme et habitat" prévoit les modifications suivantes :

- une nouvelle rédaction "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 au bruit ; [...]"

- un complément au paragraphe ainsi rédigé "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 des quartiers 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 de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités par arrêté préfectoral pris après enquête publique."

En résumé, les constructions à usage d'habitation sont interdites dans les zones de bruit A, B et C sauf exceptions qui varient et se modifient sans cesse.

➤ **Recommandation 2003.** Durant l'année 2004, un groupe de travail nommé par le ministre chargé de l'urbanisme préparera la circulaire d'application à l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme avec pour objectifs de ne pas augmenter la population soumise au bruit et de n'autoriser que des aménagements urbains ou des constructions d'habitation adaptés au bruit.

Fixer et renforcer les normes d'isolation acoustique

Fixées pour la seule zone C par des textes de 1978 et 1988, ces normes n'ont jamais été révisées pour tenir compte des progrès techniques accomplis en ce domaine.



35 dB(A) en bruit route =
38 dB(A) en bruit rose

L'article 2 de l'arrêté du 6 octobre 1978 modifié par l'arrêté du 23 février 1983 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur est rédigé comme suit :

“Bruit autour des aérodromes – Pour les habitations exceptionnellement admises dans les zones exposées au bruit des aérodromes, l'isolement acoustique des pièces principales et des cuisines vis-à-vis des bruits extérieurs doit être égal à 35 dB(A) en zone C.

“[...] L'isolement acoustique visé au présent article s'entend pour un bruit rose limité aux octaves centrés sur 125, 250, 500, 1 000, 2 000 et 4 000 Hz.

“Le bruit rose est un bruit aléatoire dont le niveau spectral par octave est constant.”

Dans l'annexe à la circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, il est indiqué que l'article 2 ci-dessus “sera complété pour préciser les normes applicables pour chaque zone de bruit dans le cadre d'une modification plus large de l'arrêté du 6 octobre 1978.

“Dans l'attente de ces modifications, le tableau n°1 présente les recommandations d'isolation acoustique qui ont aujourd'hui valeur de normes pour la zone de C seulement. Ces normes et recommandations devront être portées à la connaissance des candidats constructeurs.”

 **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”.

Concernant la zone D et pour la différencier du reste du territoire, il convient de fixer également une contrainte qui soit plus importante que celle imposée à 30 dB(A) en “bruit route” par la réglementation nationale d'isolement acoustique.

Le changement proposé entre “bruit rose” et “bruit route” permet un gain d'isolation acoustique de l'ordre de 3 dB(A).

Le tableau n°2 pourrait donc être annexé à l'arrêté modifié indiquant que l'isolement acoustique s'entend en “bruit route”.

Tableau n°1 : recommandations en vigueur en bruit rose

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

Tableau n°2 : normes recommandées en bruit route

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

➤ Actions de réparation

Si, durant l'année 2002, l'Autorité a travaillé sur le dispositif d'aide à l'insonorisation c'est qu'il lui paraissait important de donner les moyens financiers et réglementaires de traiter ce problème avant l'approbation des plans de gêne sonore des dix principaux aéroports (approbation fixée au 31 décembre 2003, article 5 du décret n° 2002-626 du 26 avril 2002).

En effet, le passage de l'indice psophique à l'indice Lden devrait mécaniquement augmenter le nombre d'ayants droit. Si le dispositif existant n'est pas fortement modifié dans sa finalité comme dans ses modalités, il risque de multiplier les listes d'attente, les incompréhensions et les frustrations.

Or, le développement futur du transport aérien est en partie conditionné par les réponses qui seront apportées aux populations riveraines de ces dix aéroports.

Les recommandations de l'Autorité sont fondées sur l'analyse des pratiques actuelles et de leurs résultats. À ce jour, seulement 15 % des logements éligibles ont été insonorisés grâce au dispositif géré par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME). En aucun cas le professionnalisme et l'efficacité des agents de l'Agence ne sont mis en cause car ils n'ont pu agir que dans les contraintes imposées par les textes.

Or ces textes procèdent tous de la même philosophie : négation de la dégradation objective du cadre de vie, attente de demande individuelle, intervention sans plan, sans objectif et sans contrôle final avec des moyens limités.

Les recommandations de l'Autorité visent principalement à reconnaître les nuisances subies et à se donner les moyens opérationnels et financiers d'y répondre (ces recommandations sont détaillées en annexe, page 94).

Répondre aux besoins

En se basant sur les projets de plans de gêne sonore calculés avec l'indice Lden, mais sans ceux de Bordeaux-Mérignac et de Marseille-Provence, on comptabilise 413 429 personnes et 161 158 logements dans les trois zones des plans de gêne sonore. La répartition entre logement individuel et collectif et leur éligibilité à être aidés ne sont pas encore connues (voir les tableaux "Population concernée par les nouveaux plans de gêne sonore" et "Estimation des coûts liés à l'insonorisation" en annexe page 96).

Le dispositif, mis en place en 1995, ne peut répondre à une demande massive ni opérationnellement, ni financièrement. Alors que l'ADEME finance au-delà du produit de la taxe versé par l'État, les résultats sont : 12 027 logements insonorisés entre 1995 et 2001, pour plus de 75,8 millions d'euros. (voir "Bilan par plateforme des aides à l'insonorisation" en annexe pages 98 à 101).

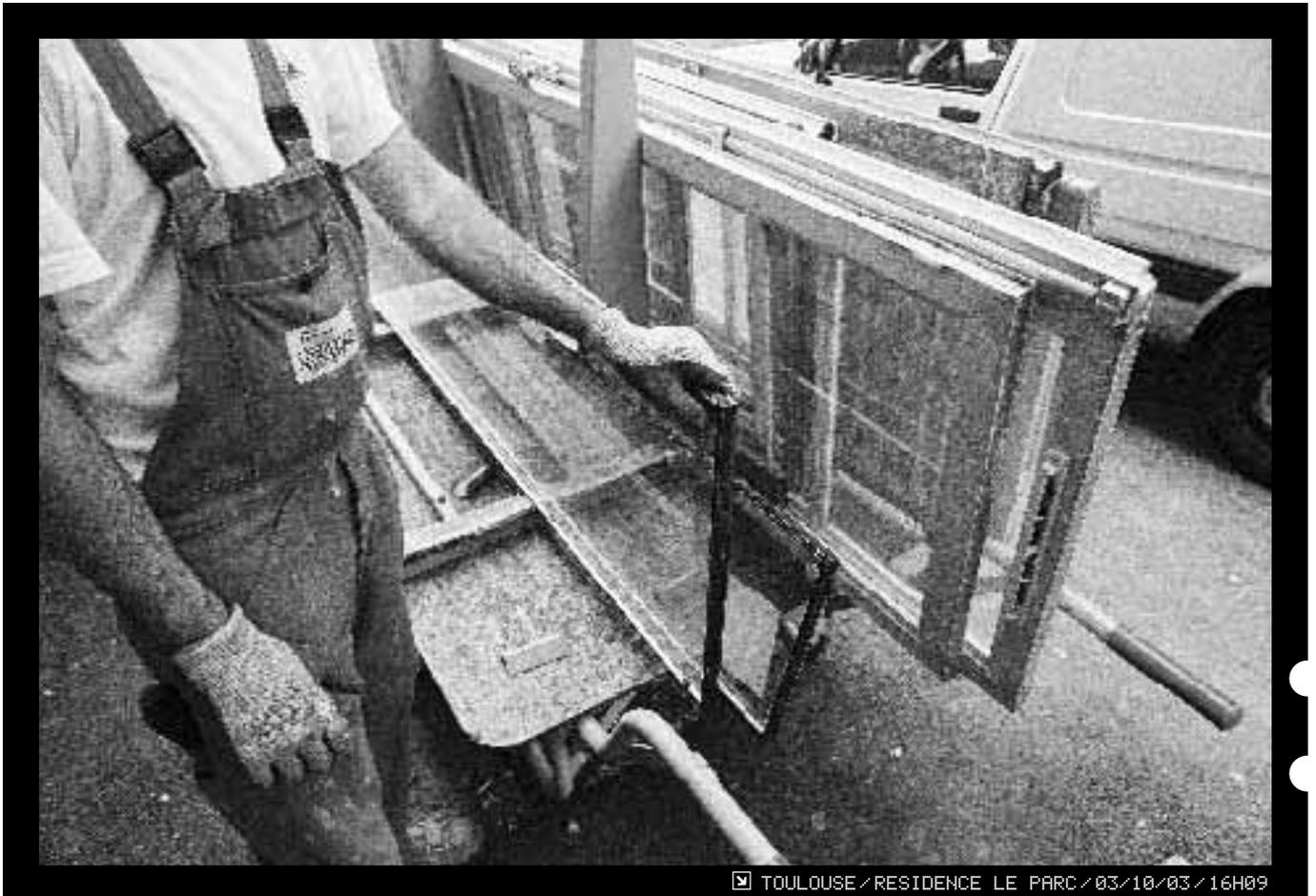
L'actuelle procédure d'aide n'est plus à la mesure du problème à traiter car déclenchée sur demande individuelle et se déroulant sur une durée non maîtrisée, sans véritable objectif de résultats.

Créer une aide affectée

Comme pour la partie "sûreté" de la taxe d'aéroport, des moyens suffisants doivent être mobilisés pour traiter le problème avec la vigueur attendue. L'ACNUSA demande que durant dix ans, une part de la taxe d'aéroport soit affectée aux opérations d'insonorisation.

Calculé grossièrement l'an dernier, le chiffre de 1,1 milliard d'euros pour insonoriser 150 000 logements se trouve confirmé. Sur la base d'un coût moyen calculé par zone pour un T3 et en soustrayant les 12 414 logements déjà insonorisés, il en reste 150 278 (sans Bordeaux et Marseille) pour un coût de 1 180 010 683 €.

1. Le plan national d'actions contre le bruit, présenté le 6 octobre 2003 par la ministre de l'écologie et du développement durable, apporte une première réponse "À partir du 1^{er} janvier 2004, les gestionnaires des dix principaux aéroports nationaux vont bénéficier d'une taxe sur les aéronefs dont le montant, consacré à 100 % à protéger les



☑ TOULOUSE / RESIDENCE LE PARC / 03/10/03 / 16H09

habitations des riverains situées dans les plans de gêne sonore, passe de 17 millions d'euros en 2003 à 55 millions d'euros en 2004".

Sur les transferts de la gestion du dispositif aux exploitants des dix aéroports, l'Autorité regrette qu'une solution unique ait été imposée. Le temps n'a pas été laissé aux différents échelons et partenaires territoriaux. Ceux-ci auraient pu réfléchir et proposer l'organisation la mieux à même de répondre à leur situation locale : gestion par une communauté de communes, un département, voire une région. La proposition de loi du sénateur Legrand sur les communautés aéroportuaires montre d'ailleurs que d'autres solutions sont possibles (voir infra, point 4). En tout état de cause, responsabiliser les gestionnaires d'aéroport n'est pas en soi une mauvaise chose à condition de changer le système et de leur donner les moyens nécessaires.

En revanche, la création de cette taxe affectée pour l'aide à l'insonorisation répond bien à la recommandation de l'Autorité même si la recommandation de l'an dernier visait plutôt une taxe payée par les passagers et le fret.

Cependant, la loi de finances rectificative pour 2002 avait déjà prévu que l'actuel volet "bruit aérien" de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) serait augmenté et modulé en fonction du type d'avion, de l'heure de décollage et de la classification de l'aérodrome. L'augmentation devait rapporter 55 millions d'euros à partir de 2003.

Étaient renvoyées à :

- un décret, les dispositions relatives à la répartition des aérodromes dans les groupes et à la fixation de modulation pour chaque catégorie d'avions,
- un arrêté ministériel, la classification des aérodromes dans les différentes catégories.



Le décret devrait paraître début 2004 ainsi que l'arrêté.

2. La loi de finances rectificative pour 2003 prévoit de créer à partir du 1^{er} janvier 2005, la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) en remplacement de la part "bruit aérien" de la taxe générale sur les activités polluantes. Cette nouvelle taxe reprend les dispositions en vigueur qui définissent les aérodromes concernés, le fait générateur ainsi que les modalités de calcul.

Ce projet indique également que le service à compétence nationale déjà en charge du recouvrement de la taxe d'aéroport assurera la gestion de la nouvelle taxe.

3. Pour le transfert et le traitement des dossiers en instance, les services de l'aviation civile ont obtenu l'assurance que l'ADEME assurera le finance-

ment de tout dossier ayant fait l'objet d'un engagement juridique. En 2004, cet organisme réservera 23 millions d'euros à cet effet.

Les gestionnaires d'aéroports auront à prendre en charge l'instruction et le financement des dossiers dont seul le diagnostic a été réalisé ainsi que les demandes d'aide qui n'ont fait l'objet d'aucune décision.

Concernant les ressources disponibles en 2004 pour les gestionnaires d'aéroports, l'administration des douanes devrait recevoir environ 33,5 millions d'euros (12 millions versés au titre de 2003 et 21,5 millions en acomptes provisionnels de 2004).

Ces ressources seront réparties par le service des bases aériennes suivant les sommes payées par les transporteurs aériens au titre de chaque plateforme, mais également en tenant compte du nombre de logements inclus dans le plan de gêne sonore ainsi que du nombre de dossiers en instance à l'ADEME.



Logements à insonoriser (estimation)
Décision de l'État : 55 M€/an
Recommandation ACNUSA : 110 M€/an

En résumé, si les textes d'application des lois de finances sont publiés dans les trois mois, 2004 sera l'année la mieux dotée au niveau national pour l'aide à l'insonorisation depuis la création de ce dispositif.

4. Le 11 décembre 2003, le Sénat a adopté la proposition de loi de Monsieur Jean-François Legrand portant création de communautés aéroportuaires. Après sa "Mission d'évaluation et de propositions pour un développement durable et équitable des grands aéroports parisiens", le sénateur a relevé que pour les grands aéroports le conflit entre bruit et retombées économiques pouvait s'aggraver car ce ne sont pas forcément les mêmes qui "profitent" des deux. Sa proposition vise à réunir tous les acteurs afin de valoriser l'aéroport dans son territoire.

La communauté aéroportuaire aurait notamment à sa disposition un "fonds d'investissement et de services de la communauté aéroportuaire" qui regrouperait :

- la taxe sur les nuisances sonores aériennes,
- le produit des amendes administratives prononcées par l'ACNUSA,
- la contribution des entreprises qui bénéficient de l'activité aéroportuaire,
- une taxe additionnelle à la taxe sur les nuisances sonores aériennes,
- et pour les aéroports parisiens, une partie "ADP" du fonds de compensation des nuisances aéroportuaires.

La majeure partie de ces ressources servirait à financer les projets des riverains (aide à l'insonorisation) des collectivités territoriales (urbanisme, transport, etc.) ou de l'État (emploi, formation, etc.).

Grouper les opérations d'insonorisation

En tout état de cause, si le dispositif lourdement bureaucratique est conservé, les annonces d'accélération du traitement et de raccourcissement des délais ne pourront être tenues. Les exploitants d'aéroports vont immédiatement se retrouver dans la même situation que leurs prédécesseurs : organiser et gérer des files d'attente.

L'objectif serait donc de s'assurer que tous les locaux éligibles situés dans un plan de gêne sonore soient insonorisés dans de bonnes conditions techniques et économiques.

Pour cela :

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

Rassurer les riverains

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

Parmi les recommandations sur ces sujets, l'Autorité demande que soit étudiée la création d'un fonds qui permettrait, par convention, de garantir au riverain le rachat de son logement au prix d'acquisition ou de construction actualisé.

Ainsi le gestionnaire de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry et la Direction régionale Rhône-Alpes de la Caisse des Dépôts et Consignations ont souhaité réfléchir à la mise en place d'un "dispositif conventionnel de compensation forfaitaire des pertes de valeur des immeubles d'habitation situés au voisinage de l'aéroport".

Dans cette étude réalisée par un prestataire extérieur, les principes du dispositif qui ne doit pas conduire à un enrichissement sans cause ont été définis ainsi que les solutions à d'éventuelles difficultés. L'organisation et le financement ont également été étudiés. Les ventes d'habitations situées dans le plan d'exposition au bruit qui sont réalisées dans les études notariales pourraient être analysées afin de déterminer s'il y a réellement perte nette de la valeur du bien.

 **Recommandation 2003.** En conclusion, l'Autorité demande que l'année 2004 soit mise à profit pour :

- repenser le montant et le dispositif d'aide à l'insonorisation,
- modifier les textes correspondants,
- étudier la faisabilité d'un fonds de garantie.

Récapitulatif des recommandations générales

Survoler sans gêner

Adopter l'indice événementiel la nuit

Sauf accord local adopté en commission consultative de l'environnement, les restrictions nocturnes d'exploitation visant certains aéronefs devraient se situer entre 22 heures et 6 heures.

Définir les volumes de protection environnementale

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

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

Relever les trajectoires et les altitudes

L'Autorité demande à la direction de la navigation aérienne d'étudier les relèvements d'altitude d'interception de l'ILS partout où ils sont envisageables.

L'ACNUSA demande que des altitudes minimales de paliers en fonction de la distance à la piste soient fixées. L'Autorité recommande également la mise en œuvre, à chaque fois que possible, de la procédure "approche en descente continue" ("continuous descent approach").

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

Informier le public

Dans le cas de modification de la circulation aérienne : l'Autorité demande qu'un "porté-à-connaissance" soit réalisé pour les personnes concernées par de nouveaux survols ou par des survols plus nombreux entre 2 000 et 3 000 mètres. Ce document sera présenté en commission consultative de l'environnement et transmis avec l'avis de cette dernière à l'ACNUSA.

Former et sensibiliser à l'environnement

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

L'Autorité demande que :

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



☑ VILLENEUVE-LE-ROI / 07/11/03 / 15H29

Améliorer la situation des riverains

Préciser les conditions d'élaboration des plans d'exposition au bruit

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

Le vote devra commencer par la valeur la plus faible, donc la plus protectrice.

Simplifier les règles d'urbanisation

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

Fixer et renforcer les normes d'isolation acoustique

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".

Aider à l'insonorisation

L'Autorité demande que l'année 2004 soit mise à profit pour :

- repenser le montant et le dispositif d'aide à l'insonorisation,
- modifier les textes correspondants,
- étudier la faisabilité d'un fonds de garantie.



ÉTAT DES LIEUX PAR PLATEFORME



Bâle – Mulhouse

➤ Preamble

Cet aéroport bi – voire tri-national – est dans une situation tout à fait particulière.

Des conflits importants entre riverains, élus et gestionnaires ont amené l’Autorité à conduire, dès 2001, une mission de médiation. Cette mission s’est traduite en recommandations dont celle relative à l’ILS 34. Mais ces recommandations ne sont pas toutes mises en œuvre.

Il s’ensuit, venant notamment d’associations de riverains, de très vives critiques et un vrai scepticisme à l’égard de l’action des pouvoirs publics d’État et de l’Autorité, état de fait que celle-ci regrette et veut changer.

Ainsi, dès la parution du décret relatif aux enquêtes publiques lors de modification de procédure, l’Autorité reprendra en priorité le dossier de l’ILS 34 avec une réelle volonté d’aboutir.

➤ Concertation locale

La commission consultative de l’environnement a été renouvelée par l’arrêté préfectoral n°2000390 du 31 mars 2003 modifiant l’arrêté n°010429 du 20 février 2001 modifié portant renouvellement de la commission consultative de l’environnement de l’aérodrome de Bâle–Mulhouse. Voir les textes sur www.acnusa.fr/juridique/aeroport.asp.

Réunion ACNUSA / CCE

Dans son rapport d’activité 2002, l’Autorité recommandait que des réunions informelles sur l’élaboration en Lden du plan d’exposition au bruit et du plan de gêne sonore soient organisées avant toute décision en commission consultative de l’environnement.

Le 8 avril 2003, en application des articles L. 227-5 et L. 227-6 du code de l’aviation civile, le directeur de l’aviation civile nord-est et le président de l’EuroAirport ont présenté les éléments suivants aux membres de la commission de l’environnement et à l’Autorité :

- méthodologie et fonctionnalités du logiciel (notamment prise en compte du relief),
- hypothèses de trafic à court, moyen et long terme de développement et d’utilisation de l’aérodrome,
- données “avions / moteurs” pour chaque hypothèse,
- répartition des vols en jour, soirée et nuit,
- évolution des infrastructures,
- modifications de la circulation aérienne,
- comptage des populations à l’intérieur des courbes,
- avancement de l’implantation de l’ILS 34,
- avancement de la mise en place des vols directs vers le sud.

Commission consultative de l’environnement du 24 avril 2003

À l’ordre du jour de cette réunion :

- présentation des projets de plan d’exposition au bruit et de plan de gêne sonore et avis de la commission sur les indices à prendre en compte,
- constitution d’un groupe de travail pour l’élaboration d’un règlement intérieur,
- questions diverses : modifications du comité permanent, utilisation du système de surveillance CIE-MAS, aviation légère.

Commission consultative de l’environnement du 8 décembre 2003

À l’ordre du jour de cette réunion :

- avis sur le projet de plan d’exposition au bruit (voir infra),



- avis sur la modification du circuit de piste d'aviation légère, 23 votes positifs,
- avis sur la création d'une procédure de départ standard vers le point "BASUD", 23 votes positifs,
- information sur le projet de publication d'une carte environnement,
- projet de déplacement des stations mobiles de mesure du bruit pour 2004,
- questions diverses dont le projet ILS 34 et la modification de l'arrêté de restriction d'exploitation.

❖ Plan d'exposition au bruit

L'élaboration d'un plan d'exposition au bruit a été lancée en 1998, puis suspendue dans l'attente de la parution du décret définissant la zone D créée par la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999. Cependant, un arrêté préfectoral d'anticipation, en date du 18 mai 2001, fixe la limite extérieure de la zone C à l'IP78.

Dossier d'élaboration

Un arrêté préfectoral du 25 juillet 2003 a lancé la procédure.

Le projet de plan d'exposition au bruit présenté lors de la réunion de la commission consultative de l'environnement du 24 avril 2003 retient notamment :

- création de la 2^e piste parallèle,
- Lden 65 pour la limite extérieure de la zone B,
- Lden 57 pour la limite extérieure de la zone C.

La proposition a recueilli 7 votes pour, 0 vote contre et 7 abstentions. Ce projet a été transmis pour avis aux collectivités territoriales concernées (septembre et octobre 2003).

Lors de la réunion du 8 décembre 2003, le projet a été adopté par la commission consultative de l'environnement : 13 votes pour, 11 votes contre.



Point de sortie des avions
situé à l'est de l'aéroport
de Bâle – Mulhouse

Plan de gêne sonore

Procédure

En 2001, le plan de gêne sonore a été annulé par le tribunal administratif de Strasbourg. Première conséquence : plus aucune aide à l'insonorisation !

Le nouveau projet a été présenté lors de la réunion de la commission consultative de l'environnement du 24 avril 2003. Les collectivités territoriales concernées ont été consultées durant les mois de septembre et octobre 2003.

Lors de la réunion de la commission consultative d'aide aux riverains du 19 novembre 2003, le projet de plan de gêne sonore a été adopté : 7 votes pour, 3 votes contre et 1 abstention.

Par lettre en date du 10 décembre 2003, le préfet du Haut-Rhin a transmis à l'Autorité pour avis, le projet d'adoption du plan de gêne sonore.

“Les membres de l'ACNUSA ont examiné les différentes pièces de ce dossier en réunion plénière le 18 décembre 2003. Ils ont pris connaissance des débats et des votes exprimés lors de la commission consultative d'aide aux riverains du 19 novembre 2003. L'Autorité a donné un avis favorable à ce projet.”

Le préfet a approuvé le nouveau plan par arrêté, le 30 décembre 2003.

Dossier

Les hypothèses suivantes ont été retenues :

- 96 000 mouvements correspondants aux vols aux instruments (70 000 en 2003),
- utilisation des pistes existantes selon les recommandations de l'Autorité,
- limites extérieures de la zone II à Lden 65, et de la zone III à Lden 55,
- 1 651 personnes et 756 logements se trouveraient entre Lden 70 et Lden 55.

Aide à l'insonorisation

Comme indiqué ci-dessus, le plan de gêne sonore n'a été mis en œuvre que de 1999 à 2001.

Durant ces trois ans :

- 7 réunions de la commission consultative d'aide aux riverains,
- 129 dossiers pour 129 logements, coût total : 1,4 million d'euros.

Le bilan détaillé par plateforme se trouve en annexe, pages 98 à 101.

Modifications de la circulation aérienne

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”.

Différents échanges entre l'Office Fédéral de l'Aviation Civile, Skyguide (organisme de contrôle en vol), les forces aériennes suisses et la direction générale de l'aviation civile ont permis d'aboutir à un projet, présenté en commission tripartite de l'environnement le 23 septembre 2002, et en commission consultative de l'environnement le 1^{er} octobre 2002.

Il concerne les vols à destination de l'Italie, du Tessin, de Malte et de la Tunisie. Initialement prévue à l'automne 2002, sa mise en œuvre a été reportée en mai 2003, en raison des difficultés rencontrées par Skyguide suite à l'accident du lac de Constance.

Depuis le 15 mai 2003, une partie des vols quittant auparavant l'espace de contrôle aérien de l'EuroAirport par le point “ELBEG” partent désormais par le sud. Cependant, compte tenu de l'importante baisse de trafic vers certaines destinations, le nombre de vols vers l'Italie – opérés par Crossair, puis Swiss – pour une semaine du mois de juin, est passé de 51 en 2000, à 32 en 2001 et à 20 en 2003.

Ainsi, cela ne représente pas 20 % des vols comme le prévoyait la recommandation de l'Autorité mais seulement 15 % à 17 % des départs “ELBEG”, soit 4 à 8 envois par jour.

Mise en place de l'ILS 34

Aucun avancement notable n'est constaté. L'Autorité renouvelle ses recommandations 2002.

Recommandation 2003. L'Autorité demande que :

- le décret relatif aux enquêtes publiques en cas de modification de la circulation aérienne paraisse rapidement,
- la procédure en France soit ouverte aux citoyens suisses.



☒ BALE-MULHOUSE / 24/09/03 / 17H30

➤ Restriction d'exploitation

Lors de sa réunion du 21 novembre 2002, la commission consultative de l'environnement avait examiné un projet d'arrêté ministériel d'exploitation de la plateforme. Les discussions ont porté essentiellement sur les horaires d'interdiction.

Une majorité relative s'est cependant prononcée sur le projet élaboré par le gestionnaire.

Par lettre en date du 15 avril 2003, le directeur général de l'aviation civile a transmis pour avis le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse.

«Ce projet interdit :

- tous les avions de chapitre 2 notamment ceux de moins de 34 tonnes ou de 19 sièges maximum qui n'entrent pas dans le champ d'application de la directive européenne du 2 mars 1992,
- tout décollage d'aéronefs entre 0 heure et 6 heures et tout atterrissage entre 0 heure et 5 heures,
- entre 22 heures et 0 heure, les atterrissages et les décollages des avions «les plus bruyants» du chapitre 3,
- entre 5 heures et 6 heures les atterrissages des avions «les plus bruyants» du chapitre 3,

- les vols d'entraînement les jours fériés français et suisses, en dehors de la période du lundi au vendredi entre 8 heures et 20 heures et de celle du samedi entre 8 heures et 12 heures,
- les essais moteurs, le recul des avions à l'aide de leurs propres moteurs, l'utilisation des inverseurs de poussée entre 22 heures et 6 heures.

«Cet arrêté permettra également d'imposer des procédures de décollage et de montée initiale «de moindre bruit».

«Les membres de l'Autorité ont examiné ce dossier en réunion plénière le 28 mai 2003. Ils ont pris connaissance des débats et des votes de la commission consultative de l'environnement du 21 novembre 2002.

«En application de l'article L. 227-5 (7°), l'Autorité donne un avis favorable à ce projet d'arrêté.»

Voir le texte de l'arrêté du 10 septembre 2003 sur www.acnusa.fr/juridique/aeroport.asp.

➤ Système de surveillance

L'EuroAirport est aujourd'hui doté d'un système de surveillance constitué de 6 stations fixes, 4 stations semi-mobiles et 3 stations mobiles.

Bordeaux – Mérignac

➤ Concertation locale

Le préfet de la Gironde a réuni le 25 avril 2003 la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac pour lui soumettre l'avant-projet de PEB (présentation de la procédure de révision et consultation sur les limites extérieures des zones B et C) ainsi que pour définir les modalités de diffusion des avis de la commission.

➤ Plan d'exposition au bruit

Le plan actuel date du 17 janvier 1986. Parallèlement à l'arrêté préfectoral de révision, le préfet a signé le 10 septembre 2003 un arrêté préfectoral d'anticipation fixant la limite extérieure de la zone C à Lden 55. Comme indiqué ci-dessus, la commission consultative de l'environnement s'est prononcée sur les valeurs d'indices à prendre en considération pour définir les limites extérieures des zones B et C.

Les services de l'État ont proposé :

- indice 62 pour la zone B, sachant qu'en raison de la forte diminution de l'activité aérienne militaire, l'hypothèse même la plus large conduit à une nouvelle zone B plus restreinte que l'actuelle,
- indice 55 pour la zone C, là aussi, l'hypothèse même la plus large conduit à une nouvelle zone C plus restreinte que l'actuelle bien que permettant de prendre en compte une sensibilité croissante des populations riveraines.

L'adoption de l'indice relatif à la zone B a recueilli l'unanimité des votants; quant à la zone C, la valeur de l'indice a été retenue par 7 votes pour, 2 votes contre et 2 abstentions.

➤ Plan de gêne sonore

Dossier de révision

Le plan de gêne sonore actuel a été établi en 1999 sur les hypothèses de trafic de l'année 2000.

La procédure de révision du plan de gêne sonore utilisant le Lden connaît un certain retard.

Aide à l'insonorisation

La commission consultative d'aide aux riverains a examiné ses toutes premières demandes de riverains les 29 janvier, 23 avril, 26 juin et 27 septembre (consultation par écrit). La séance du 27 novembre n'est pas comptabilisée ci-dessous. 14 dossiers correspondants à 14 logements individuels ont reçu un avis favorable (183 000 euros au total). Le bilan détaillé par plateforme des aides à l'insonorisation se trouve en annexe, pages 98 à 101.

➤ Système de surveillance

L'aéroport est dorénavant doté d'un système de surveillance des trajectoires et de mesure du bruit constitué de quatre stations fixes et de deux stations mobiles; ces stations ont été acquises dans le courant du 2^e trimestre. Préalablement, le gestionnaire avait recruté un responsable chargé de son exploitation.

Durant le deuxième semestre de l'année, des tests ont été réalisés sur les stations tandis que la trajectographie a été validée par le service technique de la navigation aérienne. Le comité de pilotage a réceptionné le système le 18 novembre; l'inauguration officielle est prévue pour le 1^{er} trimestre 2004.

Des campagnes de mesures du bruit ont été réalisées au cours des 2^e et 3^e trimestres, notamment en ce qui concerne l'impact des inverseurs de poussée.



Enfin, la direction de l'aviation civile sud-ouest a conclu plusieurs conventions d'utilisation du système et d'échanges d'informations avec Météo France ainsi qu'avec les mairies concernées.

➤ Information du public

Plusieurs avancées ont eu lieu durant l'année 2003 :

- site Internet de la plateforme doté d'une rubrique environnement composée de cinq rubriques principales (stratégie, charte, développement durable, monitoring, commissions consultatives),
- nouveau bureau pour l'accueil des riverains mis en place à la fin de l'année,
- système spécifique de communication, initié avec les mairies concernées.

L'année 2004 devrait compléter ce dispositif avec l'officialisation en commission consultative de l'environnement du système ainsi que l'ajout d'une rubrique environnement dans le rapport annuel d'activité de l'aéroport.

Lyon – Saint-Exupéry

Concertation locale

L'arrêté interpréfectoral du 13 janvier 2003 a modifié la composition de la commission consultative de l'environnement.

Réunion ACNUSA / CCE

Dans son rapport d'activité 2002, l'Autorité demandait que des réunions informelles, sur le tracé en Lden du plan d'exposition au bruit et du plan de gêne sonore, soient organisées avant toute décision en commission consultative de l'environnement.

En application des articles L. 227-5 et L. 227-6 du code de l'aviation civile, la direction de l'aviation civile centre-est, le service spécial des bases aériennes sud-est et le gestionnaire de la plateforme ont présenté, le 4 avril 2003, les éléments suivants, aux membres de la commission et à l'Autorité :

- méthodologie et fonctionnalités du logiciel (notamment prise en compte du relief),
- hypothèses de trafic à court, moyen et long terme,
- données "avions/moteurs" pour chaque hypothèse,
- répartition des vols en jour, soirée et nuit,
- évolution des infrastructures : court terme = doublet actuel, moyen terme = doublet actuel optimisé, long terme = construction du second doublet à l'ouest,
- modifications de la circulation aérienne,
- comptage des populations à l'intérieur des courbes.

Commission consultative de l'environnement du 13 janvier 2003

Lors de cette réunion, les dossiers suivants étaient à l'ordre du jour :

- informations générales sur l'activité de l'aéroport,
- information sur la démarche COPARLY (qualité de l'air),
- révision du plan d'exposition au bruit et du plan de gêne sonore,

- renouvellement du programme d'intérêt général,
- procédure de zone d'aménagement différé (ZAD).

Commission consultative de l'environnement du 17 juin 2003

Étaient à l'ordre du jour :

- informations sur l'activité de l'aéroport,
- approbation des règlements intérieurs de la commission et du comité permanent et compte-rendu des travaux du comité permanent,
- simulation du plan d'exposition au bruit,
- projet de révision du plan de gêne sonore,
- modification des procédures de circulation aérienne,
- information sur le traitement et la surveillance des eaux.

Commission consultative de l'environnement du 2 décembre 2003

Étaient à l'ordre du jour :

- points d'actualité (trafic aérien, programme d'investissement, procédure et consultation des maires pour la ZAD),
- avis de la commission sur le choix des indices des zones B et C du plan d'exposition au bruit,
- informations complémentaires sur le projet "Clarines",
- bilan des mesures de bruit réalisées en 2003,
- désignation des membres du comité permanent.

Plan d'exposition au bruit

L'arrêté interpréfectoral du 28 juin 2002 portant approbation de la révision du plan d'exposition au bruit fixe la limite extérieure de la zone C à l'indice psophique 73.

Comparaison actuel/futur

Les 22 communes dans les zones A, B et C restent concernées. Avec la zone D, il y a 7 communes



LYON / 10/10/03 / 13H23

supplémentaires. Cette dernière zone a une surface proche de 10 000 hectares.

La surface des zones A + B + C va de 5 500 hectares avec les valeurs d'indice les plus élevées à 8 000 hectares si la valeur 55 est retenue pour la limite de la zone C (actuellement A + B + C = 7 500 ha).

Sous réserve de précision, 15 000 personnes se trouvent dans les trois premières zones (chiffre inchangé) et 25 000 personnes en zone D.

Lors de la réunion de la commission consultative du 2 décembre 2003, le quorum étant atteint, le préfet a interrogé chacun des membres sur ses choix.

Il y a eu 1 refus de vote, 1 vote contre le projet global et 5 abstentions.

Pour le choix de la valeur d'indice :

- zone B : 28 votes pour une limite extérieure à l'indice Lden 62, 1 vote pour l'indice Lden 63,
- zone C : 21 votes pour une limite extérieure à l'indice Lden 55, 5 votes pour Lden 56 et 2 votes pour Lden 57.

Le 29 décembre 2003, les communes et établissements publics de coopération intercommunale ont été saisis sur le projet de PEB avec les valeurs Lden 62 pour la limite extérieure de la zone B et Lden 55 pour la limite extérieure de la zone C (délai de deux mois pour l'avis).

Plan de gêne sonore

Le plan actuel date de 2002. L'Autorité avait, le 24 juillet 2002, relevé le caractère transitoire de ce projet et précisé :

«Compte-tenu du fait que la révision du PGS en Lden devra être lancée dès le 1^{er} novembre 2002, afin d'être approuvé avant le 31 décembre 2003, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires donne un avis favorable au plan de gêne sonore révisé.»

Dossier de révision

Le rapport de présentation du futur plan (juin 2003) comprend notamment les hypothèses suivantes :

- interdiction des avions de chapitre 2,
- répartition à 40 % des décollages et atterrissages face au sud (QFU 18),
- répartition des vols : 65 % le jour, 28 % en soirée et 7 % la nuit.

Sont concernées au total : 4 communes dans le Rhône, 6 communes en Isère et 1 commune dans l'Ain.

Aides à l'insonorisation

En 2003, la commission consultative d'aide aux riverains ne s'est réunie que le 24 mars.

Le bilan global de mise en œuvre du plan de gêne sonore de 1995 à 2003 est le suivant :

- 10 réunions de la commission consultative d'aide aux riverains,
- 239 dossiers de particuliers pour 239 logements, coût 2,2 millions d'euros,
- 4 dossiers "grands maîtres d'ouvrage" pour 22 logements, coût 0,09 million d'euros.

Le bilan détaillé par plateforme se trouve en annexe, pages 98 à 101.

Restriction d'exploitation

Par lettre en date du 19 décembre 2002, le directeur de cabinet du secrétaire d'État aux transports et à la mer a transmis pour avis le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome Lyon – Saint-Exupéry. Ce projet reprend des dispositions de l'arrêté de 1999 et interdit les avions les plus bruyants du chapitre 3 entre 23 heures 30 et 6 heures 15.

Bien que ce texte n'ait pas recueilli d'avis favorable lors de la CCE du 10 juillet 2002, le préfet souhaitait maintenir le projet. Les associations voulaient notamment que l'interdiction commence à 22 heures.

En 2001, le nombre annuel de mouvements entre 22 heures et 23 heures 30 était de 659.

DHL (523 mouvements) et la Poste (67) ont été contactés par l'Autorité afin d'examiner les possibilités d'un changement soit d'horaire, soit d'appareil. Ces deux compagnies ont signalé qu'elles avaient déjà fait évoluer leur flotte et que le décalage d'une heure ne les gênait pas. Il resterait donc à régler une dizaine de vols annuels.

«Les membres de l'Autorité ont examiné ce dossier en réunion plénière le 6 février 2003. Ils ont pris connaissance des débats de la commission consultative de l'environnement du 10 juillet 2002. Ils ont également interrogé les professionnels concernés.

«L'Autorité demande que le paragraphe II de l'article 1^{er} soit modifié comme suit :



Porté-A-Connaissance
Information obligatoire
de l'État vers les élus
(circulaire du 27/07/83)

- les atterrissages d'avions les plus bruyants du chapitre 3 seront interdits entre 22 heures 15 et 6 heures 15,
- les décollages d'avions les plus bruyants du chapitre 3 seront interdits entre 22 heures et 6 heures.

“L'Autorité recommande que l'arrêté ainsi modifié paraisse rapidement.

“Si le secrétaire d'État souhaite saisir la commission consultative de l'environnement de ces modifications, l'Autorité demande que :

- le projet transmis paraisse sans délai,
- la commission consultative de l'environnement soit saisie dans les trois mois d'un projet d'arrêté modificatif reprenant les restrictions indiquées ci-dessus.”

De fait, l'arrêté a été signé – sans aucune modification – le 10 septembre 2003 (voir le texte sur www.acnusa.fr/juridique/aeroport.asp.)

 **Recommandation 2003.** L'Autorité demande qu'avant la fin du 1^{er} trimestre 2004, la commission consultative de l'environnement délibère sur les modifications suivantes de l'arrêté du 10 septembre 2003 :

- les atterrissages d'avions les plus bruyants du chapitre 3 seront interdits entre 22 heures 15 et 6 heures 15,
- les décollages d'avions les plus bruyants du chapitre 3 seront interdits entre 22 heures et 6 heures.

Modification de la circulation aérienne

Par lettre en date du 11 août 2003, le directeur de la navigation aérienne a transmis pour avis un projet de modification du dispositif de circulation aérienne de Lyon – Saint-Exupéry.

Ce projet “Clarines” modifie, essentiellement au-dessus de 3 000 mètres, la répartition des vols sur les procédures existantes d'atterrissage et de décollage. Il améliore la fluidité du trafic et devrait permettre de diminuer le nombre de personnes survolées.

Les membres de l'Autorité ont examiné ce dossier en réunion plénière le 3 octobre 2003. Ils ont pris connaissance des débats et de l'avis de la commission consultative de l'environnement du 17 juin 2003 (11 votes contre, 7 votes pour et 5 abstentions).

Les études complémentaires demandées par l'Autorité montrent que la situation au regard du nombre de personnes survolées est plus favorable après les modifications, sauf en ce qui concerne les départs en piste 36 des avions à hélices.

 **Recommandation 2003.** L'Autorité demande donc que :

- la partie relative aux départs en piste 36 des avions à hélices soit disjointe et réexaminée, avec d'éventuelles nouvelles propositions de trajectoire, en commission consultative de l'environnement,
- les études complémentaires soient communiquées aux membres de cette commission,
- un pôle d'information soit mis en place afin de réaliser un porté-à-connaissance des modifications et de répondre aux questions des riverains et des personnes survolées non représentées en commission consultative de l'environnement,
- dans un an, un compte-rendu de la mise en œuvre en termes de respect des trajectoires et du nombre de personnes survolées, soit communiqué à la commission consultative de l'environnement et à l'Autorité.

“Compte tenu de l'engagement des services de la direction générale de l'aviation civile de répondre aux exigences ci-dessus, l'Autorité donne un avis favorable au projet de modification du dispositif de circulation aérienne de Lyon – Saint-Exupéry.”

Information du public

En juillet 2003, le rapport 2002 “Vers un développement durable” et le rapport d'activité du médiateur pour les années 2001/2002 ont été rendus publics.

Les mesures de bruit réalisées avec la station mobile sont diffusées à la commune concernée et mises sur le site Internet. À la rubrique “environnement” de ce site, il est possible de laisser ses demandes de renseignement ou ses plaintes.

Marseille – Provence

Concertation locale

Réunion ACNUSA/CCE, 14 mai 2003

Dans son rapport d'activité 2002, l'Autorité demandait que des réunions informelles, sur le tracé en Lden du plan d'exposition au bruit et du plan de gêne sonore, soient organisées avant toute décision en commission consultative de l'environnement.

En application des articles L. 227-5 et L. 227-6 du code de l'aviation civile, la direction de l'aviation civile sud-est et le gestionnaire de la plateforme ont présenté les éléments suivants, aux membres de la commission et à l'Autorité :

- méthodologie et fonctionnalités du logiciel (notamment prise en compte du relief),
- hypothèses de trafic à court, moyen et long terme,
- données "avions/moteurs" pour chaque hypothèse,
- répartition des vols en jour, soirée et nuit,
- évolution des infrastructures,
- modification de la circulation aérienne,
- comptage des populations à l'intérieur des courbes,
- état d'avancement de l'implantation du réseau de stations de mesure du bruit et des trajectoires des avions,
- état d'avancement de l'étude d'une procédure alternative en baie de Marseille.

Commission consultative de l'environnement du 17 décembre 2003

L'arrêté préfectoral du 18 novembre 2003 renouvelle la composition de la commission consultative de l'environnement.

À l'ordre du jour de cette réunion :

1. Mise en service permanente de la procédure ILS 14 droite.

La commission consultative a émis un vote favorable à l'unanimité. Le dossier sera prochainement adressé pour avis à l'Autorité par la direction de la navigation aérienne.

2. Modification de la procédure ILS 32.

Le maintien de la procédure a été approuvé par 15 votes pour et 10 contre.

3. Projet d'arrêté de restriction d'exploitation permettant de sanctionner des vols franchissant une parallèle située à l'est du radial 180.

Le texte a recueilli 18 votes contre, 0 pour et 3 abstentions. Les représentants des compagnies aériennes, des pilotes et des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne estiment qu'on ne peut, d'une part leur demander une collaboration active dans un code de bonne conduite, d'autre part les menacer de sanctions. Quant aux associations de riverains, elles se déclarent contre un système de sanctions qui ne résout pas les franchissements du radial 180° et demandent la mise à l'étude d'une procédure alternative.

Modification de la circulation aérienne

Nuisances liées à l'ILS 32

Avant mai 1997, une procédure d'approche face au nord (piste 32) basée sur un système de radionavigation VOR – DME était utilisée. Plusieurs raisons ont conduit les services de l'aviation civile à changer de procédure, la plus déterminante d'entre elles consistant en l'apparition d'un brouillage du système par la nouvelle aérogare. Mais l'implantation d'un ILS – actuellement moyen le plus sûr d'atterrissage –



MARSEILLE / 14/10/03 / 15H07

a été décidée sans aucune concertation avec les riverains.

Cette implantation conduit à des modifications de trajectoires qui se répercutent principalement sur deux quartiers de Marseille :

- Quartiers Nord : avant 1997, les trajectoires passaient sur la mer puis sur l'Estaque plage. Actuellement, la trajectoire nominale de la procédure survole Mourepiane et les Hauts de l'Estaque. La hauteur des avions au-dessus de Mourepiane se situe aux alentours de 600 mètres; celle au-dessus des Hauts de l'Estaque à 300 mètres,

- Endoume/Malmousque : avant 1997, les trajectoires des avions en provenance du nord et de l'ouest (les plus nombreux) passaient sur la mer; celles des avions en provenance du sud et de l'est, en bordure d'Endoume. Aujourd'hui, toutes passent au travers d'Endoume. L'altitude des avions par le travers de ce quartier est de l'ordre de 900 mètres; environ 4 % d'entre eux survolent la côte.



Expérimentation et étude

À la demande de l'Autorité, une modification de la procédure ILS 32 a été instaurée à titre expérimental. Elle permet aux pilotes de mieux répartir leur charge de travail et de pouvoir mieux prendre en compte les problèmes environnementaux. Mais cette procédure a ses limites. Si elle apporte une diminution du bruit perçu au niveau d'Ensues-La Redonne, elle ne procure pas d'amélioration acoustique sensible sur Endoume et n'entraîne aucune diminution du bruit sur l'Estaque.

 **Recommandation 2003.** Aussi l'Autorité a-t-elle demandé que la recherche d'une procédure alternative en baie de Marseille soit étudiée. Elle s'étonne que cette étude ne soit toujours pas réalisée.

Mesures de bruit

Des mesures de bruit ont été réalisées par le service technique de la navigation aérienne. Elles montrent une valeur maximale relevée à Mourepiane de 75 dB(A).

L'Autorité a fait réaliser, entre le 27 septembre et le 1^{er} octobre 2002, d'autres mesures par un organisme indépendant à Endoume. Lorsque la trajectoire nominale est bien suivie, un avion sur deux émerge du bruit de fond. Les niveaux mesurés sont de l'ordre de 60 dB(A).

Lorsque la trajectoire passe sur ou à proximité de la côte, le bruit des avions émerge davantage. Les niveaux mesurés sont de l'ordre de 63 dB(A), avec un niveau maximal relevé à 68,5 dB(A).



➤ **Système de surveillance**

Le choix du prestataire retenu pour la mise en place du système a été officialisé à l'été 2003.

L'aéroport de Marseille-Provence sera pourvu de huit stations de mesure de bruit :

- trois stations fixes seront installées sur les communes de Saint-Victoret, Berre et Marseille (quartier de l'Estaque),
- une station sera située sur l'aéroport,
- quatre stations semi-mobiles seront disposées successivement sur les communes d'Ensuès-La Redonne, Gignac, Les Pennes-Mirabeau, Marignane, Marseille (quartier d'Endoume), Rognac et Vitrolles.

Une station mobile est également prévue pour répondre aux besoins ponctuels de mesure.

Les travaux de génie civil devraient se terminer début 2004. Après une période d'essais prévue début mars 2004, la mise en service effective est espérée à la fin du premier trimestre 2004.

➤ **Plan d'exposition au bruit**

La présentation des hypothèses relatives à l'établissement du plan d'exposition au bruit était à l'ordre du jour de la commission consultative de l'environnement du 17 décembre 2003.

Ce point a été reporté à la commission consultative de l'environnement prévue en janvier 2004.

La parution du nouveau plan d'exposition au bruit reste fixée au 1^{er} trimestre 2005.

➤ **Plan de gêne sonore**

L'actuel plan de gêne sonore date de décembre 1995. Le projet a été présenté à la commission consultative d'aide aux riverains le 7 avril 2003. Elle a donné son avis le 13 juin 2003.

Depuis 2002, l'ACNUSA demande à la DGAC l'étude d'une procédure alternative en baie de Marseille-Provence. Silence incompréhensible.

Dossier de révision

Le rapport de présentation élaboré en octobre 2003, a retenu les hypothèses suivantes :

- 100 044 mouvements commerciaux, 16 045 mouvements d'aviation générale, 7 301 de la sécurité civile et 9 340 d'hélicoptères,
- pas de modification d'infrastructures,
- limite extérieure de la zone II au Lden 65.

Aucune comparaison entre le plan actuel et le projet n'a été réalisée tant en termes de communes, de nombre de personnes et de logements concernés.

La consultation auprès des communes est lancée depuis novembre 2003. Seules trois communes ont actuellement rendu leur avis.

La parution du nouveau plan de gêne sonore est prévue en février 2004.

Aide à l'insonorisation

La commission consultative d'aide aux riverains s'est réunie le 7 avril, le 30 juin et le 4 novembre 2003.

Le bilan global de mise en œuvre du plan de gêne sonore de 1996 à 2003 est le suivant :

- 23 réunions de la commission consultative d'aide aux riverains,
- 1 055 dossiers de particuliers pour 1 146 logements individuels, coût 10,64 millions d'euros,
- 306 dossiers de particuliers pour 374 logements collectifs, coût 1,791 millions d'euros,
- 2 dossiers de "grands maîtres d'ouvrage", coût 0,13 million d'euros.

Le bilan détaillé par plateforme se trouve en annexe, pages 98 à 101.

Nantes – Atlantique

➤ Concertation locale

Comité permanent de la commission consultative de l'environnement du 19 mars 2003

Les points suivants étaient à l'ordre du jour :

- finalisation de la charte de l'environnement,
- modification des trajectoires de départ vers le nord,
- approche à vue,
- analyse qualitative et quantitative du trafic de nuit,
- préparation du projet d'arrêté de restriction d'usage de l'aéroport,
- avancement des plans d'exposition au bruit et de gêne sonore.

Commission consultative de l'environnement du 24 juin 2003

Étaient à l'ordre du jour les dossiers suivants :

- départs piste 03,
- approche à vue,
- trafic de nuit,
- projet d'arrêté de restriction d'usage,
- groupe de travail aviation légère,
- point sur l'instruction des plans d'exposition au bruit et de gêne sonore.

Commission consultative de l'environnement du 24 juillet 2003

Les projets de plans d'exposition au bruit et de gêne sonore sont adoptés par la commission consultative de l'environnement.

➤ Plan d'exposition au bruit

Dossier de révision

Le plan existant date de 1993 et repose sur la base du trafic de 1987 (66 800 mouvements par an).

En mai 2000, le préfet a pris la décision de lancer les études. Après réalisation des études, présentation aux maires à la commission consultative de l'environnement, accord du ministre, l'arrêté préfectoral de mise en révision a été signé le 18 décembre 2002. Les communes concernées ont reçu officiellement le projet pour avis le 10 janvier 2003. Les commissions consultatives de l'environnement du 24 juin et du 24 juillet en ont délibéré.

À la demande des maires, un arrêté préfectoral du 19 décembre 2002 de PEB "anticipé" a été mis en œuvre : la limite extérieure de la zone C étant à l'indice Lden 57 et celle de la zone D à l'indice Lden 50.

Les hypothèses retenues sont fondées sur le déplacement de l'aéroport à l'horizon 2010 :

- le trafic annuel est de 109 098 mouvements,
- les valeurs d'indice sont les moins contraignantes : zone B Lden 65 et zone C Lden 57,
- 9 communes sont concernées dont Nantes-centre,
- 41 000 habitants soit 12 % de la population des 9 communes,
- près de 21 000 logements sont dans le périmètre du plan d'exposition au bruit.

Avis

Par lettre en date du 25 juillet 2003, le préfet de la Loire-Atlantique a transmis pour avis le projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Nantes – Atlantique.



☑ NANTES / 29/09/03 / 10H37



“Les membres de l’ACNUSA ont examiné les différentes pièces de ce dossier en réunion plénière le 31 juillet 2003. Ils ont pris connaissance des débats et des votes exprimés lors de la réunion de la commission consultative de l’environnement qui s’est tenue le 24 juillet 2003.

“L’Autorité relève qu’il retient comme indices déterminant les limites extérieures des zones B et C, les valeurs maximales prévues par le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002.

“Ce choix, moins contraignant en termes de restriction d’urbanisme, est la conséquence des hypothèses retenues. En effet, le projet pose comme acquis que le nouveau site aéroportuaire en Loire-Atlantique sera réalisé en 2015 et que les avions ne fréquenteront plus Nantes–Atlantique.

“Ces hypothèses apparaissent pourtant soumises à deux aléas majeurs :

- la décision gouvernementale – au plus tard en octobre – de créer ce site,
- l’engagement formel de déclasser l’actuelle plateforme.

“Malgré ces aléas, l’Autorité donne un avis favorable au projet de plan d’exposition au bruit.

“Toutefois, l’Autorité recommande d’attendre la décision gouvernementale pour lancer l’enquête publique du PEB. En outre, elle souhaite qu’un calendrier de déclassement de l’actuelle plateforme lui soit communiqué ainsi qu’à la commission consultative de l’environnement.

“Si la décision gouvernementale devait tarder ou être négative, l’Autorité demanderait, en application

de l'article L. 227-5 (6°), l'établissement d'un nouveau projet de PEB avec des indices minimaux (Lden 62 pour la limite extérieure de la zone B et Lden 55 pour la limite extérieure de la zone C).

“Ce projet devrait alors être représenté aux délibérations des collectivités territoriales et à l'avis de la commission consultative de l'environnement.”

L'arrêté du 9 octobre 2003 relatif au principe et aux conditions de la poursuite du projet d'aéroport pour le Grand Ouest sur le site de Notre-Dame des Landes, valide de fait la révision en cours du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Nantes – Atlantique.

Par lettre en date du 24 juillet 2003, le président de l'Autorité a écrit au ministre chargé de l'aviation civile et au secrétaire d'État aux transports, pour prendre acte de la décision susvisée du 9 octobre, il a ajouté :

“Par ailleurs, j'ai noté avec satisfaction que le comité de pilotage entendait limiter les constructions autour du futur aéroport. Ceci m'amène à suggérer la mise en place – dans les meilleurs délais – d'un PEB pour celui-ci.

“De même et de façon préventive, un plan de gêne sonore pourrait être élaboré pour les propriétaires actuels qui souhaiteraient rester aux environs de Notre-Dame des Landes. Aider à l'insonorisation avant toute arrivée de nuisances ne peut que favoriser l'acceptabilité du projet.

“Je me tiens à votre disposition et celle de vos services pour examiner les moyens existants ou à créer pour mettre en œuvre ces propositions.”

➤ Plan de gêne sonore

Dossier d'élaboration

Le projet de plan est fondé sur le trafic 2003 :

- 72 300 mouvements annuels,
- 1 350 hectares et 4 communes concernées dont 2 très fortement,
- en zone II, Lden 65, se trouvent 20 logements et 50 personnes (estimation),
- en zone III, Lden 55, se trouvent 1 430 logements et 3 800 personnes,
- soit au total 1 450 logements et 3 850 personnes.

Avis

Par lettre en date du 25 juillet, le préfet de la Loire-Atlantique a transmis pour avis le projet de mise en œuvre du plan de gêne sonore.

“Les membres de l'ACNUSA ont examiné les différentes pièces de ce dossier en réunion plénière le 31 juillet 2003. Ils ont pris connaissance des débats et des votes exprimés lors de la réunion de la commission consultative de l'environnement qui s'est tenue le 24 juillet 2003.

“L'Autorité a donné un avis favorable à ce projet. Bien évidemment, si la valeur d'indice pour la zone B devait changer, le projet devrait être révisé.”

Le préfet a approuvé le nouveau plan arrêté le 27 août 2003.

➤ Système de surveillance

La chambre de commerce et d'industrie de Nantes a rédigé, fin 2003, le cahier des clauses techniques particulières du futur système de surveillance automatique du bruit et de suivi des trajectoires des avions.

L'appel d'offre sera lancé début 2004 ; le système doit être opérationnel fin 2004.

➤ Information du public

Un espace environnement dédié aux riverains ainsi qu'à toutes personnes, groupes ou collectivités sera aménagé au cours du 1^{er} trimestre 2004. Implanté dans le hall 4 de l'aérogare, il disposera d'un espace ouvert d'information pour le public de 60 m² et d'une salle de projection de 30 m² pouvant recevoir une douzaine de personnes. Enfin, un bureau sera réservé aux personnels de la CCI en charge du système.

Nice – Côte d'Azur

➤ Concertation locale

L'arrêté préfectoral du 1^{er} août 2003 a complété et modifié la composition de la commission consultative de l'environnement. Deux autres arrêtés préfectoraux du 1^{er} août 2003 ont porté modification de la composition du comité permanent et de la commission consultative d'aide aux riverains. Voir les textes sur www.acnusa.fr/juridique/aeroport.asp.

Le comité permanent de la commission consultative de l'environnement s'est réuni le 5 février 2003 sur les dossiers suivants :

- préparation du bilan trafic et mesures de bruit,
- présentation des études qualité de l'air, dossier "vols de nuit",
- projet d'arrêté de restriction d'usage,
- synthèse des actions "Charte",
- parking "KILO".

Dans une déclaration préalable, le Comité d'Action Pour la Suppression des Survolés Abusifs (CAPSSA) a regretté les blocages dus à une mauvaise communication au sein de la commission et proposé de reprendre les actions de la Charte pour cibler les responsabilités de chacun.

Lors de la réunion du 10 juin 2003 de la commission consultative de l'environnement, ont été examinés les dossiers suivants :

- plan d'actions du groupe de travail "bruit",
- projet de nouvel arrêté de restriction d'usage (projet approuvé),
- révisions du plan d'exposition au bruit et du plan de gêne sonore,
- statistiques bruit et trafic ainsi que leur diffusion.

Le comité permanent du 7 octobre 2003 a eu comme ordre du jour :

- méthodologie, calendrier et suivi des groupes de

travail Bruit, Air, Communication, Eau-Déchets,

- avancées du plan d'action "bruit", validé le 10 juin,
- point d'information sur les positions concernant les vols de nuit,
- projet de bulletin d'information mensuel,
- enquête d'image de l'aéroport : nouveau questionnaire,
- information PEB / PGS.

La réunion du 9 décembre 2003 de la commission consultative de l'environnement avait comme ordre du jour :

- nouvelle procédure 22, avis favorable à l'unanimité (voir infra),
- révision du plan d'exposition au bruit, avis favorable à l'unanimité (voir infra).

Charte pour l'environnement

Signée le 17 mars 2000, ce document décline les engagements pris par l'État et la Chambre de Commerce et d'Industrie en matière de respect de l'environnement.

Un de ces engagements est la signature entre professionnels aéronautiques d'un "code de bonne conduite environnementale de la circulation aérienne de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur". Élaboré en concertation et avec l'adhésion des principales compagnies aériennes de Nice et celles des principaux représentants de personnels pilotes et contrôleurs, le code devait être officiellement signé le 17 mars 2003.

Ayant averti la veille de leur non-participation à cette signature, les représentants du syndicat national des pilotes de ligne et du syndicat national des contrôleurs du trafic aérien ont organisé une conférence de presse, fait paraître un communiqué et écrit au ministre chargé de l'aviation civile :

"Nos deux organisations syndicales ont décidé conjointement de ne pas signer le code de bonne



conduite de l'aéroport de Nice le 17 mars prochain et, au-delà du contenu "local" de ce code, de ne plus signer aucun code de bonne conduite.

"[...] Nous vous demandons donc, pour toutes ces raisons, de faire en sorte que notre participation dans le processus anti-nuisance soit mieux prise en compte et tout particulièrement que :

"- La définition de la politique environnementale autour des aéroports et plus particulièrement les procédures "environnementales" et les arrêtés d'exploitations soient élaborés (du début de l'étude jusqu'à leur mise en œuvre) en étroite concertation avec nos organisations, en remettant la sécurité des passagers et des populations survolées au cœur des préoccupations.

"- La loi relative à la composition des commissions consultatives de l'environnement soit modifiée pour garantir une représentation des contrôleurs

aériens et des pilotes de ligne au sein d'un collège spécifique (à ce sujet, un courrier du SNCTA vous avait été envoyé au mois de novembre 2002 pour modifier certains articles concernant la représentativité des contrôleurs aériens).

"- La composition et le champ de compétence de l'ACNUSA soient réexaminés afin d'intégrer officiellement en son sein un représentant des pilotes et un représentant des contrôleurs, pour garantir que les recommandations de l'Autorité soient mieux étudiées en amont et plus rapidement mises en application."

Dans sa lettre du 3 juin 2003, le ministre a rappelé que :

"[...] la définition des procédures de circulation aérienne sur les aéroports s'appuie sur l'expertise des services locaux opérationnels.

“[...] En tout état de cause, les orientations adoptées récemment en matière de procédures d’approche tant à Marseille–Provence qu’à Nice–Côte d’Azur, témoignent clairement de la primauté accordée à la sécurité de la navigation aérienne.”

Sur la composition des commissions consultatives de l’environnement, le ministre informe les deux syndicats que lors du renouvellement de ces commissions, ils devraient avoir chacun un représentant au sein du collège des professionnels de l’aéronautique.

Quant à la composition de l’ACNUSA, le ministre rappelle que, pour garantir une totale indépendance, aucun de ses membres ne peut exercer une activité professionnelle publique ou privée, ou une responsabilité associative ayant un intérêt dans l’activité des aéroports.

Modifications de la circulation aérienne

Modification des procédures d’atterrissage en piste 04L

Suite à la recommandation de l’Autorité, l’approche interrompue de la procédure RIVIERA a été testée lors d’une séance de simulation sur les installations d’Air France à Vilgénis le 19 avril 2002. Ces tests ont montré que les recommandations formulées étaient réalisables.

Aucun dossier de modification de procédure ne lui ayant été soumis, l’Autorité demandait, dans son rapport d’activité 2002, qu’un dossier, global ou non, lui soit présenté début 2003.

En réunion plénière le 6 février 2003, les membres de l’Autorité ont examiné le dossier transmis par le directeur de la navigation aérienne (17 janvier 2003). Ils ont donné un avis favorable à la modification proposée, prenant acte que pour le directeur de la navigation aérienne, la modification de la pente d’approche qui passe de 3,5° à 3° “constitue le préalable technique et la première étape d’un processus global d’amélioration des procédures de l’aéroport en piste 04 (procédure ILS et procédure RIVIERA) tant sur le plan de la sécurité des vols que sur le plan de l’environnement”.

Modification des procédures d’atterrissage en piste 22

Par lettre en date du 15 décembre 2003, le préfet des Alpes-Maritimes a transmis pour avis le projet de modification de la circulation aérienne en piste 22 de l’aéroport de Nice–Côte d’Azur.

“Cette procédure est utilisée moins de 10 % par an (environ 7 500 atterrissages et 7 500 décollages).

“La modification doit permettre de :

- supprimer les croisements entre les avions à l’atterrissage et au décollage,
- supprimer une partie des survols d’Antibes, Cannes-est et Vallauris,
- limiter les écarts sur le Cap Ferrat, Villefranche et sur la partie est de Nice.

“Concernant les impacts sur la population :

- à l’atterrissage et en dessous de 2000 mètres, 20 000 habitants permanents seront survolés au lieu de 61 000 avec la procédure actuelle,
- au décollage, les trajectoires en dessous de 2000 mètres survolent la mer.

“Le projet a été présenté aux membres de l’Autorité lors de sa réunion plénière du 28 novembre 2003. Lors de la réunion plénière du 18 décembre 2003, ils ont pris connaissance des débats et de l’avis unanimement favorable de la commission consultative de l’environnement réunie le 9 décembre 2003.

 **Recommandation 2003.** L’Autorité demande que :

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

“Sous ces réserves, l’Autorité donne un avis favorable à cette modification. ”

Dans sa lettre de transmission de l’avis au préfet des Alpes-Maritimes, le président de l’Autorité a signalé que : “les membres de l’Autorité ont constaté qu’un dossier–a priori plus complexe que RIVIERA– ne semble pas avoir posé de problème. Ils s’en réjouissent pour le futur”.

Système de surveillance

Un système de mesure du bruit et des trajectoires des avions est installé autour de l’aéroport depuis fin 2000. Il est constitué de 9 stations fixes et 2 stations mobiles dont l’une sert pour l’aéroport Cannes–Mandelieu. La mise en service d’un dixième capteur fixe à Saint-Jean-Cap Ferrat est programmée au printemps 2004.

Courant 2003, plusieurs campagnes de mesures ponctuelles ont été réalisées à :

- Saint-Laurent du Var et La Gaude (décollages)
- Sospel (survol)
- Antibes (atterrissages)
- Nice-Ouest (décollages)
- sur l'aéroport (inverseurs de poussée).

Plan d'exposition au bruit

Dossier de révision

Le plan actuel a été élaboré en 1976 avec des perspectives de trafic à 10 ans (116 000 mouvements au total) et approuvé par arrêté préfectoral le 5 avril 1976.

Les hypothèses retenues pour l'avant projet de révision sont les suivantes :

- infrastructures inchangées et nouvelle procédure 22 prise en compte,
- à court terme (2004) : 153 391 mouvements d'avions et 50 000 mouvements d'hélicoptères; à moyen terme (2010) : 177 777 mouvements d'avions et 70 000 mouvements d'hélicoptères; et à long terme (2018) : 216 738 mouvements d'avions et 100 000 mouvements d'hélicoptères,
- répartition pour les avions : 5 % la nuit (22 heures à 6 heures), 25 % en soirée et 70 % le jour (hélicoptères : 0 %, 20 % et 80 %),
- aucun secteur des zones A et B (Lden 65) n'est occupé de façon permanente, 15 000 résidents de Nice sont inclus dans la zone C (Lden 55), 12 000 résidents de Nice, 1 000 de Saint-Laurent du Var et 14 000 d'Antibes sont concernés par la zone D.

Procédure

Lors de la réunion du 10 juin 2003, la commission consultative de l'environnement a retenu les indices Lden 65 pour la zone B et Lden 55 pour la zone C. Le préfet, par arrêté du 28 juillet 2003, prescrivait la mise en révision du plan et saisissait pour avis les représentants de collectivités territoriales concernées.

Par lettre en date du 15 décembre 2003, le préfet a transmis pour avis le projet de révision du plan d'exposition au bruit avec l'indice Lden 56 pour la zone C afin de tenir compte de la demande de la ville de Nice.

“Les membres de l'ACNUSA ont examiné les différentes pièces de ce dossier en réunion plénière le 18 décembre 2003. Ils ont pris connaissance des débats et des votes exprimés lors de la réunion de la commission consultative de l'environnement qui s'est tenue le 9 décembre 2003.

“L'Autorité a donné un avis favorable à ce projet.”

 **Recommandation 2003.** Les membres ont également retenu l'option de l'application anticipée du plan d'exposition au bruit par arrêté préfectoral dans une logique de prévention des nuisances sonores; il conviendra de transmettre cet arrêté à l'ACNUSA lors de sa parution.

L'enquête publique devrait se dérouler au deuxième trimestre 2004.

Plan de gêne sonore

Dossier de révision

Le plan actuel a été approuvé par arrêté préfectoral du 20 décembre 1994. Les hypothèses retenues sont celles du plan d'exposition au bruit à court terme (voir ci-dessus). Par lettre en date du 2 décembre 2003, le préfet des Alpes-Maritimes a transmis pour avis le projet de révision du plan de gêne sonore.

“Les membres de l'ACNUSA ont examiné les différentes pièces de ce dossier en réunion plénière le 18 décembre 2003. Ils ont pris connaissance des débats et des votes exprimés par le comité permanent de la commission consultative de l'environnement lors de la réunion de la commission consultative d'aide aux riverains qui s'est tenue le 7 octobre 2003.

“L'Autorité a donné un avis favorable à ce projet. Les membres ont également retenu la proposition de la commission consultative d'aide aux riverains visant à introduire un nouvel échancier afin de tenir compte des immeubles qui seront localisés en marge du plan révisé.”

Le préfet a approuvé le nouveau plan arrêté le 24 décembre 2003.

Aide à l'insonorisation

La commission consultative d'aide aux riverains s'est réunie les 26 mars et 7 octobre avec une consultation écrite le 26 juin 2003.

Le bilan global de mise en œuvre du plan de gêne sonore de 1995 à 2003 est le suivant :

- 19 réunions de la commission consultative d'aide aux riverains,
- 35 dossiers de particuliers pour 35 logements, coût 0,38 million d'euros,
- 945 dossiers de particuliers pour 946 logements collectifs, coût 3,34 millions d'euros,
- 4 dossiers “grands maîtres d'ouvrage”, coût 0,31 million d'euros.

Le bilan détaillé par plateforme se trouve en annexe, pages 98 à 101.

Aéroports parisiens

Quelle que soit l'opinion de chacun sur le sujet, le système aéroportuaire francilien mobilise, notamment depuis deux ans, beaucoup de matière grise, d'énergie et d'argent. Si chacune des deux grandes plateformes a sa logique environnementale et économique, leur fonctionnement en synergie et leurs effets respectifs obligent à un examen global de leur développement, du fonctionnement des institutions, de la circulation aérienne et de l'information du public.

➤ Développement et environnement

Outre les mesures prises par le ministre chargé de l'aviation civile, la situation des aéroports franciliens a suscité études et rapports. À chaque fois, l'objectif a été de concilier développement et environnement.

1. En juillet 2002, le ministre chargé de l'aviation civile avait défini ses orientations "Pour un développement durable des aéroports parisiens" afin de permettre à ces infrastructures de fonctionner et de se développer mais "surtout pas au détriment de la qualité de l'environnement des populations riveraines".

2. Quant à la Cour des comptes dans la partie de son rapport public consacrée aux Aéroports de Paris, elle considérait que : "Avec de nouvelles infrastructures et une meilleure utilisation de celles qui existent, les Aéroports de Paris peuvent, d'après les études consultées, accompagner la croissance du trafic jusque vers 2020. Les contraintes environnementales, qu'il revient au pouvoir politique de fixer, pourraient toutefois limiter beaucoup plus tôt leur développement et rendre plus urgente la création d'un nouvel aéroport" (le rapport public 2002, éditions des Journaux officiels, janvier 2003).

3. Avant de détailler ses 21 propositions, la mission d'information parlementaire sur l'avenir du transport aérien français et la politique aéroportuaire, présidée par Monsieur François-Michel Gonnot, indique "Il convient aujourd'hui de réagir rapidement, si l'on ne veut pas que cette situation explosive bloque pour de nombreuses années l'activité des plates-formes parisiennes".

4. Enfin, le 17 décembre 2003, le ministre chargé de l'aviation civile a, dans sa communication sur "la lutte contre les nuisances sonores et le développement durable aux abords des aéroports", indiqué l'abandon du troisième aéroport international et la création d'un réseau d'aéroports.

L'Autorité prend acte de cette décision dont il faudra rapidement tirer toutes les conséquences.

Ainsi, comme l'exige l'article L. 147-4 du code de l'urbanisme, les "prévisions de développement de l'activité aérienne" de Paris-Charles-de-Gaulle pour les cinq, dix et quinze prochaines années devront être présentées, notamment en termes de mouvements annuels et de catégories d'aéronefs, lors de la discussion du plan d'exposition au bruit.

➤ Fonctionnement des institutions

L'article 1 du décret n° 87-341 du 21 mai 1987 relatif aux commissions consultatives de l'environnement des aérodromes précise que cette commission : "[...] est créée par arrêté du préfet du département sur le territoire duquel l'aérodrome est situé (1^{er} alinéa) ...



“[...] Une seule commission consultative de l’environnement peut être créée pour plusieurs aéroports proches, lorsque leurs trajectoires de circulation aérienne sont interdépendantes.” (3^e alinéa).

Mais dans son article 2, ce même décret institue une dérogation aux dispositions ci-dessus : “la commission consultative de l’environnement est créée par le préfet de la région d’Ile-de-France pour les aéroports de Paris–Orly, Paris–Charles-de-Gaulle et Paris–Le Bourget.”

Ainsi, aujourd’hui, le préfet de région se devrait de présider au minimum deux réunions par an de chacune des commissions consultatives de l’environnement de Paris–Charles-de-Gaulle et Paris–Orly. Quant à celle de Paris–Le Bourget sa création se fait toujours attendre (voir infra).

Ce choix de niveau de représentation de l’État entraîne de fait :

- une raréfaction des réunions,
- des ordres du jour pléthoriques,
- une inutile politisation des interventions,
- des sentiments de frustration et de découragement.

 **Recommandation 2003.** Pour les trois principales plateformes parisiennes, l’Autorité demande que soient clarifiés les rôles du préfet de la région et des trois préfets coordonnateurs.



➤ Réorganisation de la circulation aérienne

Méthode pour un bilan

Avant et après la réorganisation de la circulation aérienne survenue le 21 mars 2002 dans le Bassin parisien, l'Autorité a organisé un suivi avec des représentants de collectivités territoriales ou d'associations. À partir du premier bilan présenté dans le rapport d'activité 2002, l'Autorité a notamment fait des recommandations pour la définition de volume de protection environnementale et le contrôle des altitudes de descente.

Cependant, il importait de connaître l'impact global de cette réorganisation. L'Autorité a donc confié à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France (IAURIF), l'étude de la quantification des populations survolées dans le Bassin parisien après la mise en service des nouvelles tra-

jectoires qui assurent la desserte des plateformes de Paris-Orly et Paris-Charles-de-Gaulle.

Pour décrire leur situation, deux journées caractéristiques ont été précisément étudiées : le 28 juin 2002 pour la configuration face à l'ouest et le 19 juillet 2002 pour celle face à l'est. Une journée caractéristique est définie par la direction générale de l'aviation civile comme une journée au cours de laquelle le trafic s'est écoulé normalement, selon des procédures habituelles en configuration de piste unique.

Le croisement informatique entre les deux couches d'informations géographiques "zones de survol" et "populations résidentes" au moyen du système d'information géographique régional (SIGR) de l'IAURIF, a permis de restituer des résultats chiffrés de population résidente survolée, par commune, par classe d'altitude, selon la configuration de vent face à l'est ou face à l'ouest.

Seuls ont été considérés les flux d'aéronefs en provenance ou à destination des aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles-de-Gaulle situés à moins de 3 000 mètres d'altitude. Ont été distinguées trois classes d'altitude de survol : de 0 à 1 000 mètres, 0 à 2 000 mètres et 0 à 3 000 mètres.

Ce découpage des zones de survol en trois classes d'altitude correspond, à la date indiquée, aux territoires survolés la plupart du temps par des avions se situant dans ces tranches d'altitude. Cela n'exclut pas quelques survols à des altitudes plus faibles ou plus élevées à l'intérieur des différentes zones, voire à l'extérieur de celles-ci. Ces zones correspondent au survol d'avions en nombre suffisant pour constituer un flux ; les survols peu fréquents – jusqu'à 7 par commune – n'ont pas été retenus.

Avec une méthodologie identique, deux autres situations ont été examinées pour apporter des éléments de comparaison. La première illustre la situation avant réorganisation aérienne suivant deux journées caractéristiques : les 16 et 23 juin 2000. La seconde concerne le projet proposé par la DGAC dans le cédérom "évolution des couloirs aériens pour la desserte des aéroports parisiens".

Population survolée

Les zones de survol étudiées et cartographiées sont situées principalement dans la région Ile-de-France ainsi que dans les parties concernées des cinq régions limitrophes : Bourgogne, Centre, Champagne-Ardenne, Haute-Normandie et Picardie. Cet ensemble est désigné ci-dessous comme "Bassin parisien".

La population du Bassin parisien est moins survolée en configuration face à l'ouest – la plus fréquente en moyenne sur l'année – qu'en configuration face à l'est :

- face à l'ouest, près de deux millions d'habitants et 647 communes sont survolés, dont :
 - en dessous de 1 000 mètres : 160 000 personnes,
 - en dessous de 2 000 mètres : 553 000 personnes,
- face à l'est, plus de 2,4 millions d'habitants et 864 communes sont survolés, dont :
 - en dessous de 1 000 mètres : 532 000 personnes,
 - en dessous de 2 000 mètres : 1 582 000 personnes.

En configuration face à l'ouest, la population survolée par les flux d'avions à destination ou en provenance de Paris-Charles-de-Gaulle (1 627 000 habitants) est cinq fois plus importante que celle survolée par les flux d'avions à destination ou en provenance de Paris-Orly (343 000 habitants).

En face à l'est, elle est deux fois plus importante (Paris-Charles-de-Gaulle : 1 707 000 habitants ; Paris-Orly : 747 000 habitants).

Quelles que soient les configurations de vent, les avions survolent la partie la plus peuplée de la zone proche de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, située à l'ouest de la plateforme.

Pour Paris-Orly, c'est face à l'est, et notamment par les avions à destination de la plateforme, que deux fois plus de population est survolée. Cette différence est encore plus marquée pour les survols à moins de 2 000 mètres.

Comparaisons

Pour l'ensemble du Bassin parisien, le nombre de personnes survolées a diminué après la réorganisation intervenue le 21 mars 2002 (configurations de vent, aéroports, altitudes et départs/arrivées confondus).

Les baisses de population survolées sont respectivement à :

- Paris-Charles-de-Gaulle, de 610 000 personnes en face à l'ouest et de 73 900 personnes en face à l'est,
- Paris-Orly, de 870 200 personnes en face à l'ouest et de 206 400 personnes en face à l'est.

Mais l'effet est moins marqué pour les survols inférieurs à 2 000 mètres :

- à Paris-Charles-de-Gaulle : la baisse n'est que de 2 500 personnes en face à l'ouest et on constate un accroissement de population survolée de 25 900 personnes en face à l'est,
- à Paris-Orly : la baisse de population survolée est de 361 600 personnes en face à l'ouest, et de 22 900 personnes en face à l'est.

Actualisation du bilan

Une étude bâtie avec des survols réalisés en 2003 lors des journées caractéristiques du 25 juin pour l'est et du 27 juin pour l'ouest, permettra une analyse de l'évolution de la réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne au cours du temps.

Elle sera réalisée pour des conditions de survols identiques à l'étude antérieure, les survols sont retenus à partir de sept par commune. Le découpage des zones de survol en trois tranches d'altitude correspond, à la date indiquée, aux territoires survolés la plupart du temps par des avions se situant dans ces tranches d'altitude. Ce qui n'exclut pas quelques survols à des altitudes plus faibles ou plus élevées.

Ultérieurement, une étude identique pourra être réalisée. Elle reprendra la définition du flux, énoncée dans le projet de décret relatif aux enquêtes publiques lors de modification de la circulation aérienne, pris en application de l'article L. 227-10 du code de l'aviation civile : un flux est égal à trente avions minimum par jour.

Volumes de protection environnementale

Rappel

Le 6 décembre 2002, l'Autorité a rendu un avis défavorable sur les projets présentés, en considérant que "sous le vocable VPE sont uniquement reprises les règles minimales de la circulation aérienne sans amélioration de la situation actuelle".

Suite à cet avis, le ministre chargé de l'aviation civile a demandé à l'inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie de réaliser un audit sur l'élaboration de ces arrêtés et de proposer des solutions de compromis.

De fait, après remise du rapport d'inspection, les projets d'arrêtés furent très légèrement modifiés :

- concernant les départs, l'avis de l'Autorité a été suivi : la pente à partir de l'extrémité de fin de piste qui définit la limite inférieure des VPE, a été relevée de 3,3° à 5,5°,
- les limites latérales proposées n'ont pas été modifiées alors qu'elles ne présentent pas d'avancée notable au regard de la protection environnementale,
- de même, la limite supérieure fixée au niveau de vol 60 (environ 1 800 mètres) n'a pas été relevée,
- idem pour les arrivées, les limites verticales inférieures retenues n'apportent aucune amélioration.

En outre, la recommandation générale sur l'altitude minimum garantie au-delà de 1 800 mètres s'impose également pour les plateformes parisiennes.

Les arrêtés du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale, l'un pour Paris-Charles-de-Gaulle et l'autre pour Paris-Orly, prévoient une mise en application au 20 mars 2003. Voir les textes sur www.acnusa.fr/juridique/aeroport.asp.

Contrôle du respect des VPE

Même limités au strict minimum, les volumes de protection environnementale existent et leur non-respect peut donner lieu à des amendes administratives. Il convient donc de vérifier si :

- les "sorties" du volume par déviation de trajectoire sont relevées et analysées,
- les limites supérieures et inférieures sont bien respectées.

Lors des contrôles périodiques de l'ACNUSA, il est apparu que les services de la circulation aérienne nord et sud des plateformes parisiennes, chargés de vérifier le respect des arrêtés, connaissent quelques difficultés au quotidien.

En effet, si de timides progrès techniques sont intervenus depuis le début de l'été à l'instar de l'intégration du tracé des VPE sur les écrans radars, le problème crucial et commun aux deux services reste celui du manque de personnel.

Les atterrissages requièrent notamment une écoute systématique des échanges vocaux entre les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne et les pilotes ; or, cet examen nécessite une demi-heure par atterrissage. Dès lors, en l'état actuel des moyens humains, un arbitrage doit être fait entre le relevé des infractions aux décollages et celui afférent aux atterrissages, plus contraignant en terme de temps.

 **Recommandation 2003.** Les restrictions fixées par arrêté et la protection des riverains au regard des nuisances sonores devant être pleinement respectées, l'Autorité demande que les services de circulation aérienne chargés d'instruire les dossiers correspondants disposent des ressources humaines et techniques nécessaires.



Par ailleurs, dès lors que le pilote agit sur ordre des services du contrôle de la circulation aérienne, les manquements aux procédures de décollage et d'atterrissage ne sont jamais relevés, analysés et donc ne donnent jamais lieu à une amende.

Cependant, certains de ces ordres devraient être analysés lorsque, sans apparent motif de sécurité, ils conduisent à une violation de restrictions fixées par le ministre.

L'Autorité renouvelle donc sa recommandation 2001.

 **Recommandation 2003.** Les incidents "environnement" du mois ou du trimestre doivent donner lieu à une analyse commune des causes et de recherche de solutions entre agents verbalisateurs et ingénieurs du contrôle de la circulation aérienne.

Information du public

Dans le rapport d'activité 2002, l'Autorité a relaté les divers déboires qui ont conduit Aéroports de Paris à une impasse : le projet STADE qui devait être utilisable et utilisé par les différentes directions de l'établissement public (de l'âge du capitaine au nombre de bagages en passant par la mesure du bruit au-dessus de Gonesse), les atermoiements pour une information grand public ou plus ciblée et enfin les difficultés internes de communication entre services de l'établissement public.

Première issue : VITRINE (VISualisation des TRAjectoires sur INternet pour l'ENVironnement)

Le ministre chargé de l'aviation civile a déclaré, le 25 juillet 2002, que "D'ici à la fin de cette année, Aéroports de Paris mettra à disposition du public, sur Internet, la visualisation des trajectoires aériennes, en différé, pour les vols des plateformes parisiennes".

Ceci ne correspond pas aux recommandations de l'ACNUSA même si l'outil Internet apparaît innovant.

Dans un premier temps, le secrétariat général à la défense nationale s'opposait à une information en temps réel. Après une réunion avec le président de l'Autorité, cet organisme devait reprendre les discussions avec la direction générale de l'aviation civile et Aéroports de Paris pour une information différée d'une demi-heure.

Volume de protection environnementale Au décollage :

- garantir une pente à 5,5°
- définition d'une altitude minimum au-delà des 1800 mètres

Deuxième issue : BAREM

BAREM (Bruit Aérien par Région et par Mois) veut donner une information la plus complète et la plus accessible possible sur le bruit aérien autour des plateformes de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly.

Présenté en réunion plénière, BAREM a recueilli un avis favorable de l'Autorité. Il a fait l'objet de présentations à des groupes d'élus et d'associations de riverains, puis à des réunions plus élargies.

Cet outil en forme de classeur est en cours de diffusion. Les relevés seront adressés chaque mois à tous les parlementaires, élus et associations concernés : dès janvier 2004, pour Paris-Charles-de-Gaulle, durant le 1^{er} trimestre pour Paris-Orly.

Pour chaque station de mesure, BAREM donne :

En niveau mensuel :

- Lden (en dB(A)),
- taux d'activité de la station (en %),
- nombre d'événements,
- configuration (en nombre de jours par mois),
- LAeq (en dB(A)).

En niveau journalier :

- LAeq transcrit en courbe,
- LAeq (en dB(A)),
- configuration (décollage, atterrissage, partagée).

Cependant, d'une part ce document ne relie pas les mesures de bruit aux trajectoires, d'autre part le réseau de stations reste limité.

 **Recommandation 2003.** L'ACNUSA demande que :

- comme pour les autres principales plateformes, un système complet de suivi des trajectoires mis en corrélation avec les niveaux de bruit soit installé en 2004,
- le réseau de stations de mesure soit augmenté d'au minimum 15 stations en 2 ans. Les résultats de ces mesures seront communiqués aux populations riveraines dans les mêmes conditions que précédemment.

Paris – Charles-de-Gaulle

Concertation locale

Le comité permanent s'était réuni le 16 janvier 2003 pour préparer la séance plénière.

Le préfet de la région d'Ile-de-France avait mis à l'ordre du jour de la réunion :

1. Avis sur les limites extérieures des zones B et C du projet de plan d'exposition au bruit.

Les propositions de l'administration ont été construites en cartographiant le trafic moyen des années 1999, 2000 et 2001 c'est-à-dire en se fondant sur l'indicateur d'énergie sonore qui ne doit pas être dépassé. Or il suffit de supprimer les avions les plus bruyants (avions du chapitre 2 interdits depuis avril 2002) pour augmenter le nombre de mouvements sans que cet indice bouge.

Les valeurs retenues par l'administration sont les moins protectrices : 65 pour la limite extérieure de B et 57 pour la zone C. Bien que les raisons des membres de la commission soient contradictoires, ils se sont tous accordés pour rejeter les propositions de l'administration : 42 votes contre, 4 abstentions, 0 pour. À ce jour, aucune nouvelle proposition n'a été faite aux membres de la commission consultative de l'environnement.

2. Avis sur le projet d'arrêté relatif à des restrictions d'utilisation de certaines procédures de navigation aérienne, la nuit.

Les avions bruyants et les plus bruyants du chapitre 3 doivent utiliser la procédure "Plaine de France" entre 23 heures 15 et 6 heures (heure locale de départ de l'aire de stationnement).

Les avions à hélices devront également respecter les mêmes procédures que les avions turboréacteurs entre 23 heures 15 et 6 heures (heure locale de départ de l'aire de stationnement).

Enfin, la procédure "MOSUD" est interdite entre 22 heures 20 et 7 heures (en heure de passage sur le point MOSUD).

Le projet d'arrêté a recueilli 23 votes pour, 4 votes contre et 15 abstentions.

Saisie de ce texte, l'Autorité a donné l'avis suivant : "Par lettre en date du 20 mars 2003, le directeur de la navigation aérienne a transmis pour avis un projet d'arrêté portant restriction d'usage sur l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle. Ce projet vise à imposer :

- des procédures particulières de décollage et de montée initiale pour les avions bruyants ou plus bruyants du chapitre 3 et pour les avions à hélices entre 23 heures 15 et 6 heures,
- l'interdiction d'une procédure d'arrivée en provenance du sud-est, entre 22 heures et 6 heures.

"Les membres de l'Autorité ont examiné ce dossier en réunion plénière le 23 avril 2003. Ils ont pris connaissance des débats et de l'avis de la commission consultative de l'environnement du 27 janvier 2003. L'Autorité donne un avis favorable au projet d'arrêté.

"Toutefois, l'Autorité pense que devrait être inscrite dans les visas, la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restriction d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.

"Par ailleurs, l'Autorité souhaite que les heures de restriction soient harmonisées : la "nuit" comprend huit heures d'affilée selon la directive 2002/79/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement et les recommandations de l'Autorité, c'est-à-dire entre 22 heures et 6 heures.



“L’Autorité demande que soit clarifiée – entre les différents services de la direction générale de l’aviation civile – l’utilisation des termes suivants “restriction d’usage”, “restriction d’utilisation” et “restriction d’exploitation” tant pour les aéronefs que pour les aéroports. Les définitions retenues et leur usage lui seront transmis dans les meilleurs délais.”

L’arrêté du 20 juin 2003 portant restriction d’exploitation sur l’aérodrome de Paris–Charles-de-Gaulle, est paru sans que les horaires soient modifiés. Voir le texte sur www.acnusa.fr/juridique/aeroport.asp.

3. Avis sur le projet d’arrêté conduisant à l’interdiction d’exploiter les avions les plus bruyants du chapitre 3.

Cet arrêté ne concerne que la période 6 heures / 23 heures 30 et prévoit une diminution de 20 % par an des appareils concernés pour tenir compte du

délai minimum obligatoire de cinq ans fixé par la directive 2003/30/CE du 26 mars 2002 précitée.

Ce projet a recueilli 30 votes pour, 5 votes contre et 7 abstentions. Sollicitée sur ce texte, l’Autorité a rendu l’avis suivant :

“Par lettre en date du 31 mars 2003, le directeur général de l’aviation civile a transmis pour avis un projet d’arrêté portant extension des restrictions d’exploitation des avions les plus bruyants du chapitre 3.

“L’objectif est d’interdire en cinq ans aux avions les plus bruyants du chapitre 3 d’atterrir ou de décoller durant la journée sur l’aéroport de Paris–Charles-de-Gaulle.

“Ce texte complète l’arrêté du 2 août 2001 qui restreint notamment pour ces mêmes aéronefs les atterrissages entre 23 heures 30 et 6 heures 15 et les décollages entre 23 heures 15 et 6 heures (heures locales d’arrivée ou de départ de l’aire de stationnement).



“Les membres de l’Autorité ont examiné ce dossier en réunion plénière le 23 avril 2003. Ils ont pris connaissance des débats et de l’avis favorable de la commission consultative de l’environnement du 27 janvier 2003.

“L’Autorité donne un avis favorable au projet d’arrêté.

“Toutefois, l’Autorité pense que devrait être inscrit dans les visas, l’arrêté du 2 août 2001 portant restriction d’usage de certains avions relevant du chapitre 3 sur l’aérodrome de Paris–Charles-de-Gaulle.

“Par ailleurs, l’Autorité demande que soit clarifiée – entre les différents services de la direction générale de l’aviation civile – l’utilisation des termes suivants “restriction d’usage”, “restriction d’utilisation” et “restriction d’exploitation” tant pour les aéronefs que pour les aéroports. Les définitions retenues et leur usage lui seront transmis dans les meilleurs délais.”

Voir l’arrêté du 8 septembre 2003 portant extension des restrictions d’exploitation des avions les plus bruyants du chapitre 3 sur l’aérodrome de Paris–Charles-de-Gaulle sur www.acnusa.fr/juridique/aeroport.asp.

4. Les questions diverses ont porté sur les problèmes de l’aéroport de Paris–Le Bourget, l’élaboration du plan de gêne sonore et la mise en œuvre des volumes de protection environnementale.

Commission consultative de l’environnement du 30 juin 2003

Le préfet de la région d’Ile-de-France avait mis à l’ordre du jour de la réunion :

1. Le projet d’arrêté limitant le nombre de créneaux attribuables entre 0 heure et 5 heures.

Pour l’ensemble des saisons aéronautiques de l’hi-

ver 2003/2004 et de l'été 2004, le nombre de créneaux attribuables est limité à 22 500; les créneaux abandonnés par la Poste et par Air France sont supprimés (environ 2 000 vols). Chaque année, les créneaux non utilisés seront également supprimés.

L'impact de la mesure a été réalisé en nombre de personnes non soumises à un bruit nocturne supérieur à 45 dB(A) en L(A)_{eq} 0h-5h (niveau moyen d'énergie sonore durant cette période dont l'OMS recommande l'utilisation pour apprécier l'exposition aux nuisances sonores nocturnes).

Ce projet a recueilli 7 votes pour, 2 votes contre et 30 abstentions.

Les membres de l'Autorité ont examiné ce dossier en réunion plénière le 4 septembre 2003 :

«Conformément à ses recommandations et à la directive européenne, l'ACNUSA rappelle que la nuit se définit comme une période de huit heures consécutives, considérée en France de 22 heures à 6 heures.

«Hormis cette remarque et en application de l'article L. 227-5 (7°), l'Autorité donne un avis favorable à ce projet d'arrêté.»

Voir l'arrêté du 6 novembre 2003 relatif à l'attribution des créneaux horaires la nuit sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle sur www.acnusa.fr/juridique/aeroport.asp.

2. Le projet d'arrêté portant interdiction des décollages d'aéronefs non programmés la nuit, environ 1 400 vols sont concernés.

Ce projet a recueilli 19 votes pour, 12 votes contre et 8 abstentions. Les membres de l'Autorité ont examiné ce dossier en réunion plénière le 4 septembre 2003 :

«Conformément à ses recommandations et à la directive européenne, l'ACNUSA rappelle que la nuit se définit comme une période de huit heures consécutives, considérée en France de 22 heures à 6 heures.

«En outre, l'Autorité, dans un souci de précision, émet la proposition que le futur arrêté s'intitule «Arrêté portant interdiction des décollages d'aéronefs programmés en dehors de la période 0 h - 5 h sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle».

«Hormis ces remarques et en application de l'article L. 227-5 (7°), l'Autorité donne un avis favorable à ce projet d'arrêté.»

Voir l'arrêté du 6 novembre 2003 portant interdiction entre 0 heure et 5 heures des décollages d'aéronefs non programmés pendant ladite période horaire sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle sur www.acnusa.fr/juridique/aeroport.asp.

3. Le projet d'arrêté conduisant à la suppression des émergences sonores.

Cette mesure vise à interdire entre 0 et 5 heures :

- les décollages d'appareils dont le niveau de bruit certifié au décollage est supérieur à 99 EPNdB,
- les atterrissages d'appareils dont le niveau de bruit certifié à l'atterrissage est supérieur à 104,5 EPNdB.

Sur la base du trafic entre juillet 2001 et juin 2002, seront interdits plus de 450 décollages de B 747-200 et environ 170 décollages de B 747-400.

Sur la même base, seront interdits une centaine d'atterrissages de B 747-200 et près d'une centaine de MD 11.

Ce projet a recueilli 23 votes pour, 2 votes contre et 12 abstentions.

Les membres de l'Autorité ont examiné ce dossier en réunion plénière le 4 septembre 2003. Hormis le rappel de ses recommandations et de la directive européenne sur la définition de la nuit, l'Autorité a donné un avis favorable à ce projet de texte.

Voir l'arrêté du 6 novembre 2003 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage et à l'atterrissage sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle sur www.acnusa.fr/juridique/aeroport.asp.

Commission consultative de l'environnement du 18 décembre 2003

Ainsi que le prévoit l'article 2 modifié de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes :

«La commission se réunit au moins une fois par an. Sa réunion est de droit lorsque le tiers de ses membres en fait la demande ou le comité permanent.»

Les représentants d'associations de riverains ont donc demandé une réunion sur les points suivants :

- rapport d'information parlementaire n° 1016 sur «l'avenir du transport aérien français et la politique aéroportuaire»,
- présentation des résultats des mesures de bruit réalisées par les associations au domicile des riverains.

Ont été ajoutées : présentation du trafic de jour et de nuit, questions diverses.

Groupes de travail

Deux réunions du groupe de travail "Vols de nuit" : 18 mars et 10 juin 2003. Deux réunions du groupe "Qualité de l'air" commune aux deux plateformes : 28 février et 22 avril 2003.

➤ Plan d'exposition au bruit

Le plan actuel date du 9 juin 1989. Un arrêté préfectoral d'anticipation fixant la limite extérieure de la zone C à l'indice psophique 73 a été pris pour deux ans, le 7 mars 2002 (arrêté n°02 - 070).

En application du décret n° 2002-626 du 26 avril 2002, il s'agit de réviser le plan existant en utilisant l'indice Lden et en ajoutant la zone D.

Ainsi qu'indiqué supra, la commission consultative de l'environnement a rejeté les premières propositions de l'administration, lors de la réunion du 27 janvier 2003.

Ce rejet ne visait pas forcément les valeurs retenues pour les limites extérieures de la zone B (65) et de la zone C (55) mais plutôt l'absence d'hypothèses en nombre de mouvements d'avions sur le court, moyen et long terme, et certainement les remises en cause d'une troisième plateforme internationale.

Recommandation 2003. L'Autorité demande que :

- le projet de révision du plan d'exposition au bruit précise les hypothèses retenues avec le nombre correspondant de mouvements annuels d'aéronefs à court, moyen et long terme,
- les indices les plus protecteurs soient choisis pour fixer les limites extérieures des zones B (Lden 62) et C (Lden 55).

➤ Plan de gêne sonore

Le plan actuel a été approuvé en 1998 et sa révision a également pris un peu de retard. Les communes concernées ont reçu le projet de plan en novembre 2003, elles ont deux mois pour donner leur avis. Il sera ensuite transmis pour avis à l'Autorité.

Dossier de révision

Le rapport de présentation, diffusé en octobre 2003, est notamment bâti sur les hypothèses suivantes :

- 550 000 mouvements totaux, en anticipation de la reprise du trafic,
- en l'absence de choix pour la limite extérieure de la zone B du PEB, celle de la zone II du PGS est fixée à Lden 65,
- la limite extérieure de la zone III est fixée par décret à Lden 55.

Comparaisons actuel/futur

Le nombre de communes concernées passe à 57 dans le projet :

- 4 communes supplémentaires en Seine-et-Marne (24 au total),
- 1 inchangée en Seine-Saint-Denis,
- 15 en plus dans le Val-d'Oise (32 au total, car 2 communes ne sont plus concernées).

Cependant, 6 communes en Seine-et-Marne et 4 dans le Val-d'Oise n'ont pas d'habitation et de population dans la partie de leur territoire compris dans le PGS. Le nombre total de logements inclus dans le projet de PGS, calculé sur la base du recensement de 1999, est estimé à 65 257 (15 915 en 1998).

Enfin, dans un document de travail réalisé en juillet 2003 par Aéroports de Paris, la population concernée passait de 43 407 personnes dans le PGS actuel à 153 272 personnes. Or ce document n'avait que 506 800 mouvements d'avions comme hypothèse de trafic. Il est probable que les hypothèses du projet d'octobre 2003 aient encore augmenté ce chiffre qui pour l'instant n'a pas été actualisé.

En résumé, il y a bien urgence à traiter la situation de ces milliers de riverains.

Aide à l'insonorisation

La commission consultative d'aide aux riverains s'est réunie les 13 mars, 19 juin et 25 septembre 2003.



Le bilan global de mise en œuvre du plan de gêne sonore de 1995 à 2003 est le suivant :

- 29 réunions de la commission consultative d'aide aux riverains,
- 2 885 dossiers de particuliers pour 2 948 logements, coût 30,1 millions d'euros,
- 285 dossiers de particuliers pour 353 logements collectifs, coût 1,66 millions d'euros,
- 71 dossiers "grands maîtres d'ouvrage" pour 1 309 logements et 5 bâtiments tertiaires, coût 15,98 millions d'euros.

Le bilan détaillé par plateforme se trouve en annexe, pages 98 à 101.

➤ Restriction d'exploitation

Indicateur d'énergie sonore

Il s'agit d'une des orientations visant à assurer un développement durable des aéroports parisiens : fixer un objectif de gêne sonore à ne pas dépasser.

1. Le projet de texte définit les principes et la méthode d'élaboration. Ainsi, le niveau moyen de bruit des années 1999, 2000 et 2001 détermine la limite de bruit à ne pas dépasser (période de référence).

Chaque année, l'indicateur sera bâti à partir de bruits mesurés au sol en temps réel, pondéré par 5 pour ceux de la soirée (18 heures/21 heures 59) et par 10 pour ceux de la nuit (22 heures/5 heures 59).

Consultée le 25 novembre 2002, la commission consultative de l'environnement a émis un avis favorable (17 votes pour, 7 votes contre et 12 abstentions). Elle a demandé qu'une évaluation des conditions de détermination et de gestion de l'indicateur retenu soit faite à l'issue de la première année de mise en œuvre.

2. Le 4 décembre 2002, le directeur général de l'aviation civile transmettait pour avis à l'Autorité, un projet d'arrêté modifié selon les demandes de la commission.

Les membres de l'Autorité ont examiné ce projet en réunion plénière du 6 décembre 2002.

Ils ont émis un avis favorable dans la mesure où ce projet d'arrêté tend à limiter l'expansion des nuisances sonores autour de cette plateforme.

Plan d'Exposition au Bruit Demandes ACNUSA :

- nombre de mouvements à 5, 10, 15 ans
- indices les plus protecteurs

L'Autorité apprécie que ce texte prenne en compte des niveaux sonores mesurés et non pas calculés.

Toutefois, l'ACNUSA considère que la fonction d'observation de cet indicateur devrait être complétée par une fonction d'action.

En effet, la référence au cumul des énergies sonores pondérées des décollages des années 1999, 2000 et 2001 qui prennent en compte des avions bruyants interdits de vol aujourd'hui permettra un accroissement du trafic sans risque de dépasser la valeur limite de l'indicateur.

L'Autorité recommande de modifier :

- l'article 2 du projet d'arrêté en introduisant une diminution de la valeur de l'indicateur, année après année,
- l'article 3, en précisant que l'ACNUSA doit valider les composantes de l'indicateur, ses résultats et leurs conditions d'obtention."

3. Par lettre du 3 janvier 2003, le directeur général de l'aviation civile répond qu'en l'état, ce plafonnement est une véritable contrainte environnementale qui va obliger les compagnies à un renouvellement de leur flotte et entraîner une stabilisation, voire une diminution, du trafic la nuit. En revanche, il a fait modifier l'article 3 du projet pour introduire la préconisation de l'Autorité.

Voir 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, sur www.acnusa.fr/juridique/aeroport.asp.

4. L'ensemble des huit stations de mesure sera opérationnel au premier trimestre 2004. Elles serviront à faire le relevé du niveau de bruit à chaque mouvement identifié pendant l'année n (en 2003, 200 000 mouvements ont été mesurés soit 45 % des mouvements).

À la fin du 1^{er} trimestre 2004, une présentation de la méthode et des premiers résultats sera faite à l'Autorité avant validation.

Paris – Orly

Concertation locale

Il n'y a eu aucune réunion de la commission consultative de l'environnement. Il n'y a pas eu de réunion du comité permanent.

Groupes de travail

- 28 février et 22 avril 2003 "Qualité de l'air",
- 30 juillet 2003 "Empport".

Plan d'exposition au bruit et Plan de gêne sonore

L'actuel plan d'exposition au bruit a été approuvé le 3 septembre 1975. L'actuel plan de gêne sonore a été approuvé en 1994.

Concertation préalable

Une des différences entre ces deux plans vient notamment de la composition de la flotte et de son évolution dans 10 et 15 ans. En effet, le nombre maximum de créneaux horaires est fixé à 250 000, le couvre-feu entre 23h30 et 6 heures réduit l'impact du Lden, le nombre de pistes ne changera pas, etc.

Le préfet du Val-de-Marne a donc mené une phase de concertation préalable aux choix en commission consultative de l'environnement et en commission consultative d'aide aux riverains.

Cinq réunions ont été organisées :

- 27 mai 2003 : préfecture du Val-de-Marne, préfecture de la région Ile-de-France, 40 élus du Val-de-Marne et de l'Essonne, service des bases aériennes, Aéroports de Paris,
- 13 juin 2003, réunion de la commission consultative d'aide aux riverains,
- 10 juillet 2003 : préfecture du Val-de-Marne, élus du Val-de-Marne, service des bases aériennes, Aéroports de Paris,
- 23 juillet 2003 : préfecture du Val-de-Marne, associations, usagers et Aéroports de Paris,
- 9 septembre 2003 : sous-préfecture de Palaiseau, élus de l'Essonne.

Hypothèses PGS et PEB à court terme

Dans un document réalisé en octobre 2003, les hypothèses suivantes ont été retenues :

- 220 300 mouvements au total,
- limite extérieure de la zone II à Lden 65, limite extérieure de la zone C à Lden 55,
- trajectoires estimées sur les journées caractéristiques du 19 juillet 2002 pour une configuration face à l'est et du 28 juin 2002 pour une configuration face à l'ouest.

Comparaisons PGS actuel et projet

Les différences tiennent essentiellement à l'abandon de la piste 6 et à l'utilisation restreinte de la piste 2.

Le nombre de communes concernées passe de 29 à 35 : 21 en Essonne, 12 dans le Val-de-Marne, 1 pour la Seine-et-Marne et 1 pour les Hauts-de-Seine.

Le nombre de logements concernés passe à 43 615 (dans le PGS 1994, 31 708 logements sans la piste 6, et 32 930 logements avec la piste 6).



Aide à l'insonorisation

La commission consultative d'aide aux riverains s'est réunie les 13 mars, 13 juin et 25 septembre 2003. Le bilan global de mise en œuvre du plan de gêne sonore de 1995 à 2003 est le suivant :

- 29 réunions de la commission consultative d'aide aux riverains,
- 3310 dossiers de particuliers pour 3506 logements individuels, coût 30,4 millions d'euros,

- 1039 dossiers de particuliers pour 1331 logements collectifs, coût 6,7 millions d'euros,
- 39 dossiers "grands maîtres d'ouvrage" pour 3606 logements, coût 13,6 millions d'euros.

Le bilan détaillé par plateforme se trouve en annexe, pages 98 à 101.

Paris – Le Bourget

Concertation locale

Commission informelle du 4 juin 2003

Le préfet de la Seine–Saint-Denis a présidé une réunion de la "Commission informelle de concertation sur les questions environnementales liées à l'exploitation de la plateforme de l'aérodrome de Paris–Le Bourget".

Ont été examinés les dossiers suivants :

- activités et enjeux de l'aéroport,
- état du trafic,
- échanges sur l'impact de l'aéroport dans son environnement,
- projet d'une charte de l'environnement : constitution de groupes de travail.

Réunions des groupes de travail

- Sur les mesures de bruit : 24 octobre et 3 décembre 2003.
- Sur l'évolution et la structure du trafic : 31 octobre et 1^{er} décembre 2003.
- Sur l'évolution de l'activité de l'aérodrome : 28 octobre et 11 décembre 2003.

Commission informelle du 16 décembre 2003

À l'ordre du jour :

- point d'étape des travaux des groupes : mesures du bruit, évolution et structure du trafic, et évolution de l'activité de l'aérodrome,
- questions diverses.

Plan d'exposition au bruit

Il n'existe pas.

 **Recommandation 2003.** L'Autorité demande que le plan d'exposition au bruit soit approuvé dans les délais, c'est-à-dire avant le 31 décembre 2005. Ceci devrait permettre de créer enfin la commission consultative de l'environnement.



LE BOURGET / 19/11/03 / 10H08

Strasbourg – Entzheim

Concertation locale

Commission consultative de l'environnement du
27 novembre 2003

Étaient à l'ordre du jour :

- synthèse des avis des collectivités consultées dans le cadre de l'élaboration du plan d'exposition au bruit,
- rappel sur la procédure d'approbation du plan d'exposition au bruit,
- recueil de l'avis de la commission sur le projet de plan d'exposition au bruit,
- indications sur les prochaines étapes de la procédure.

Le projet de plan d'exposition au bruit a été adopté par la commission consultative de l'environnement par 17 votes favorables et 8 votes négatifs.

Commission consultative d'aide aux riverains du
27 novembre 2003

Étaient à l'ordre du jour :

- avis du comité permanent de la commission consultative de l'environnement sur le projet du plan de gêne sonore,
- information sur l'état d'avancement du code de bonne conduite.

Le projet de plan de gêne sonore a été adopté par le comité permanent réuni lors de la commission d'aide aux riverains par 7 votes pour et 2 votes contre.

Les observations et commentaires du comité permanent sur le code de bonne conduite seront recueillis en début d'année 2004. Une présentation du document final sera faite publiquement au cours du 1^{er} trimestre 2004.

Plan d'exposition au bruit

Dossier de révision

Le plan actuellement en vigueur date d'août 1983. Le projet de révision est fondé sur les hypothèses suivantes :

- à court terme 54 150 mouvements annuels, 76 900 à moyen terme et 90 000 à long terme (2020),
- 18 communes sont concernées dont 6 en zone de bruit C (limite extérieure Lden 57) et 4 communes sont en zone D (limites extérieures Lden 50),
- au total 19 581 logements et 46 692 personnes sont dans les zones de bruit du plan.

Avis

Par lettre en date du 5 décembre 2003, le préfet du Bas-Rhin a transmis pour avis à l'Autorité le projet de révision du plan d'exposition au bruit.

“Les membres de l'ACNUSA ont examiné les différentes pièces de ce dossier en réunion plénière le 18 décembre 2003. Ils ont pris connaissance des débats et des votes exprimés lors de la réunion de la commission consultative de l'environnement qui s'est tenue le 27 novembre 2003.

“L'Autorité a donné un avis favorable à ce projet, tout en regrettant qu'un indice plus protecteur au regard de l'environnement n'ait été adopté pour la limite de la zone C.”



STRASBOURG / 26/09/03 / 9H22



➤ Plan de gêne sonore

Dossier de révision

Le plan actuellement en vigueur date de 1998. Les hypothèses retenues pour la mise en révision sont :

- 54 150 mouvements annuels avec 78 % face au sud-ouest et 22 % face au nord-est,
- le trafic passager est réparti à 68 % le jour, 27 % la soirée, 5 % la nuit (22 heures/6 heures),
- le trafic fret et poste est à 100 % la nuit,
- 3 524 logements et 8 785 personnes sont dans les trois zones de bruit.

Avis

Par lettre en date du 5 décembre 2003, le préfet du Bas-Rhin a transmis à l'Autorité pour avis le projet de révision du plan de gêne sonore.

“Les membres de l'ACNUSA ont examiné les différentes pièces de ce dossier en réunion plénière le 18 décembre 2003. Ils ont pris connaissance des débats et des votes exprimés lors de la réunion de la commission consultative d'aide aux riverains qui s'est tenue le 27 novembre 2003.

“L'Autorité a donné un avis favorable à ce projet.”

Le préfet a approuvé le nouveau plan de gêne sonore par arrêté le 24 décembre 2003.

Aides à l'insonorisation

La commission consultative d'aide aux riverains s'est réunie le 25 mars 2003. Le bilan global de mise en œuvre du plan de gêne sonore de 1999 à 2003 est le suivant :

- 7 réunions de la commission consultative d'aide aux riverains,

- 55 dossiers de particuliers pour 55 logements, coût 0,63 million d'euros,
- 4 dossiers de particuliers pour 12 logements collectifs, coût 0,04 million d'euros.

Le bilan détaillé par plateforme se trouve en annexe, pages 98 à 101.

➤ Modification de la circulation aérienne

Par lettre en date du 30 juin 2003, le directeur de la navigation aérienne a transmis pour avis le projet de modification du dispositif de circulation aérienne de Strasbourg–Entzheim.

La modification doit permettre de :

- réduire le nombre de croisements des avions,
- adapter les trajectoires nominales aux flux radar existants,
- assurer une séparation avec les activités des autres usagers de l'espace aérien,
- répondre aux recommandations de la commission nationale de sécurité de la circulation aérienne,
- réduire l'impact des trajectoires nominales sur les populations,
- permettre de maintenir le taux d'approche à vue afin de raccourcir les temps de vol et de réduire le survol des populations.

Concernant les impacts sur la population :

- à l'atterrissage et en dessous de 900 mètres, 84 500 personnes seront survolées au lieu de 115 500 avec la procédure actuelle ;
- à l'atterrissage et en dessous de 1 800 mètres, 193 900 personnes seront survolées au lieu de 198 500 avec la procédure actuelle.

Le projet a été présenté aux membres de l'Autorité lors de la réunion plénière du 3 juillet 2003. Lors de la réunion plénière du 18 décembre 2003, ils ont pris connaissance des débats et de l'avis favorable de la commission consultative de l'environnement réunie le 16 septembre 2003.



Recommandation 2003. L'Autorité demande que :

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

"Sous ces réserves, l'Autorité a donné un avis favorable à cette modification."

➤ Système de surveillance

Le système de mesure SYMBIOSE est composé de trois stations fixes, dont une située sur l'aéroport, et d'une station mobile. La station située sur l'aéroport est utilisée pour la détection de l'utilisation des inverseurs de poussée. La méthode utilisée a été présentée lors d'une réunion à laquelle participaient des représentants de l'aéroport de Marseille-Provence, sur lequel un système de surveillance identique est en cours d'installation. Cette méthode, très efficace à Strasbourg, atteindra ses limites dans le cas d'un trafic plus important. La station mobile a permis de réaliser, en 2003, des campagnes de mesures de durées égales ou supérieures à quatre semaines, sur neuf communes.

Toulouse – Blagnac

Concertation locale

Le 9 décembre 2003, le préfet de la Haute-Garonne a modifié par arrêté la composition de la commission consultative de l'environnement, du comité permanent et de la commission consultative d'aide aux riverains de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac (nouveaux représentants au titre des professions aéronautiques ainsi qu'au titre des associations).

Sans entrer dans le débat relatif au projet de nouvelle plateforme toulousaine, il convient toutefois de noter que celui-ci a fortement influencé – voire parfois perturbé – les discussions locales.

Comité permanent du 19 février 2003

Lors de cette réunion, ont été présentés à nouveau les objectifs, règles et procédures relatifs au plan d'exposition au bruit ainsi qu'au plan de gêne sonore. Les hypothèses du PGS ont été présentées comme celles du PEB "court terme".

Commission consultative de l'environnement du 26 mars 2003

Lors de cette réunion, une présentation préalable a été réalisée tant en ce qui concerne le PEB que le PGS.

Commission consultative de l'environnement du 17 avril 2003

La CCE a arrêté son choix des valeurs d'indices Lden pour le futur PEB.

Commission consultative d'aide aux riverains du 26 novembre 2003

La commission s'est prononcée favorablement sur le projet de PGS.

5 avis défavorables ont néanmoins été émis.

Commission consultative de l'environnement du 16 décembre 2003

Lors de cette séance, la CCE s'est prononcée formellement sur le projet de PEB, après consultation des collectivités locales.

Charte de qualité de l'environnement

Après trois années de travail et de concertation avec les communes, les associations de riverains, les usagers de l'aérodrome, les professionnels de l'aéronautique, les constructeurs, le gestionnaire d'aérodrome ainsi qu'avec les services de l'État, la charte de qualité de l'environnement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac est entrée en vigueur cette année (septembre 2003). Constituée de 35 actions, elle s'articule autour de 5 axes majeurs d'amélioration de la qualité de l'environnement :

- mieux évaluer le bruit,
- maîtriser le bruit,
- prévenir et traiter la gêne sonore,
- développer le management environnemental,
- poursuivre l'information et la concertation.

Si certaines de ces actions sont d'ores et déjà réalisées (à l'instar de la mise en place d'un système de surveillance du bruit et des trajectoires) ou sont permanentes (faciliter la circulation des informations entre les différents partenaires de la charte), d'autres sont au programme des années 2003-2004 (limitation de l'utilisation des unités auxiliaires d'énergie, fixation d'un niveau de bruit instantané à ne pas dépasser la nuit, etc.).



❖ Plan d'exposition au bruit

La révision du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Toulouse – Blagnac a été engagée par arrêté préfectoral du 8 novembre 2001. Cette procédure se poursuit conformément au décret du 26 avril 2002 fixant les nouvelles normes d'élaboration.

À partir des estimations du trafic à l'horizon 2020, le préfet a proposé de retenir l'indice Lden 64 pour la limite extérieure de la zone B et Lden 56 pour la C (arrêté préfectoral modificatif du 18 août 2003).

Le dossier de révision a été transmis pour avis aux maires des communes concernées et aux présidents des établissements publics de coopérations intercommunales. Les communes d'Aussonne, de

Beauzelle, de Blagnac, de Cornebarrieu et de Mondonville se sont opposées à ce projet car l'indice le plus contraignant n'a pas été retenu. Quant au vote négatif de la commune de Toulouse, il est motivé par l'absence de mesures alternatives qui pourraient être mises en œuvre pour réduire les nuisances sonores. L'arrêté préfectoral est prévu courant 2005.

Parallèlement, le préfet de la Haute-Garonne a pris, le 18 novembre 2003, un arrêté d'anticipation pour élargir l'actuelle zone C conformément au projet de futur PEB (Lden 56, ajout de la commune de Ramonville – Saint-Agne).



➤ Plan de gêne sonore

Situé sur le territoire de quatre communes (Toulouse, Blagnac, Colomiers et Cornebarrieu), l'aéroport de Toulouse – Blagnac est principalement implanté en zone urbaine.

Le dossier de révision, diffusé en juillet 2003, est bâti sur les hypothèses suivantes :

- 108 800 mouvements (trafic commercial pour plus de 85 %, constructeurs pour 9 %, aviation générale et affaire), soit 378 par jour ;
- le projet définit comme valeur de la courbe II l'indice Lden 65 ; dès que le PEB aura été approuvé, celle-ci devra être modifiée pour l'indice Lden 64 retenu pour la courbe B du PEB.

Comparaison actuel/futur

- 2 communes supplémentaires sont impactées (Daux et Ramonville–Saint-Agne) ;
- la superficie du projet de nouveau plan est pratiquement le double de celle du plan de gêne sonore datant de 1999,
- 50 % de logements supplémentaires sont concernés par le plan de gêne sonore qui sera effectif en 2004, augmentation qui a lieu uniquement en zone III,
- quant à la population, une évolution identique se produit avec une forte croissance du nombre de personnes en zone III.

L'ACNUSA a donné, le 18 décembre 2003, un avis favorable au projet de plan de gêne sonore.

Par arrêté préfectoral du 31 décembre 2003, le préfet a approuvé le nouveau plan de gêne sonore.

Aide à l'insonorisation

La commission consultative d'aide aux riverains s'est réunie les 18 mars, 10 juin, 3 octobre et 26 novembre 2003 (les décisions de cette dernière réunion ne sont pas comptabilisées dans le bilan global).

Le bilan global de mise en œuvre du plan de gêne sonore de 1995 à 2003 est le suivant :

- 26 réunions de la commission consultative d'aide aux riverains,
- 1275 dossiers de particuliers pour 1273 logements, coût 8,9 millions d'euros,
- 53 dossiers de particuliers pour 43 logements collectifs, coût 0,33 million d'euros,
- 41 dossiers "grands maîtres d'ouvrage" pour 3358 logements, coût 11,6 millions d'euros.

Le bilan détaillé par plateforme se trouve en annexe, pages 98 à 101.

➤ Système de surveillance

En 2003, le préfet a demandé que les deux stations mobiles du gestionnaire d'aéroport soient utilisées pour la réalisation d'une campagne de mesures temporaires sur les communes de Merville et de Grenade, suite aux nouvelles procédures de décollage nord et nord-est (du 26 septembre au 3 novembre).

En effet, ces modifications ont suscité des mouvements de protestation de la part des habitants de ces deux communes. Le 14 octobre 2003, une délégation de l'Autorité a rencontré successivement à ce sujet les représentants de l'administration responsables de l'étude d'impact, les élus et les associations concernés afin d'éclaircir les points de dissension et de relancer un dialogue constructif entre les parties.

À la demande de l'Autorité, le directeur de l'aviation civile sud étudie la faisabilité et l'impact en termes de population survolée des modifications de trajectoire proposées par l'association de Merville.

➤ Restriction d'exploitation

Le nouvel arrêté du 21 mars 2003 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac, prévoit notamment :

- une interdiction des essais moteurs entre 22 heures et 6 heures,
- une interdiction de principe d'atterrissage et de décollage entre 22 heures et 6 heures (aire de stationnement) pour :
 - les aéronefs les plus bruyants du chapitre 3,
 - les aéronefs bruyants du chapitre 3 si leur exploi-

tant ne peut prouver que l'appareil a été exploité sur la plateforme toulousaine moins de cinq ans avant l'entrée en vigueur de cet arrêté (30 mars 2003).

Une période transitoire est instaurée pour l'application de cette interdiction d'atterrissage et de décollage :

- du 30 mars 2003 au 27 octobre 2003 : l'interdiction concerne la plage horaire 23 heures - 6 heures,
- du 28 octobre 2003 au 30 mars 2004 : l'interdiction concerne la plage horaire 22 heures 30 - 6 heures.

Voir le texte sur www.acnusa.fr/juridique/aeroport.asp.

➤ Information du public

Bulletin TEMOIN

Le gestionnaire de l'aéroport de Toulouse-Blagnac a travaillé cette année sur le projet d'un bulletin d'information trimestriel; cette périodicité est motivée par le fait que d'autres indicateurs environnementaux (air et déchets) viendront enrichir ledit bulletin. Le lancement de TEMOIN est prévu pour le 1^{er} trimestre 2004, avec un premier numéro qui retracera les indicateurs environnementaux de 2003. Un tirage à 300 exemplaires est envisagé pour diffusion aux membres de la CCE; la mise en ligne sur Internet est également programmée.

Internet

Un volet "environnement" a été intégré sur le site Internet du gestionnaire (<http://environnement.toulouse.aeroport.fr>); il est opérationnel depuis octobre 2003.

Traitement des plaintes

Depuis le 1^{er} janvier 2003, les plaintes et les demandes d'information sont traitées de manière conjointe par la DAC et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse (guichet unique).

Espace Environnement

Un "espace environnement" est envisagé, de manière permanente et au sein de l'aérogare, pour 2004. Une personne sera présente pour expliquer le fonctionnement du système de surveillance des trajectoires et de mesure du bruit du gestionnaire (Sentinelle).

Récapitulatif des recommandations par plateforme

L'état d'avancement de la procédure de révision des PEB et PGS par plateforme est disponible sur www.acnusa.fr/zone/zones_de_bruits.asp.

Bâle – Mulhouse

Mise en place de l'ILS 34

L'Autorité demande que :

- le décret relatif aux enquêtes publiques en cas de modification de la circulation aérienne paraisse rapidement,
- la procédure en France soit ouverte aux citoyens suisses.

Lyon – Saint-Exupéry

Restriction d'exploitation

L'autorité demande qu'avant la fin du 1^{er} trimestre 2004, la commission consultative de l'environnement délibère sur les modifications suivantes de l'arrêté du 10 septembre 2003 :

- les atterrissages d'avions les plus bruyants du chapitre 3 seront interdits entre 22 heures 15 et 6 heures 15,
- les décollages d'avions les plus bruyants du chapitre 3 seront interdits entre 22 heures et 6 heures.

Modification de la circulation aérienne

L'Autorité demande que :

- la partie relative aux départs en piste 36 des avions à hélices soit disjointe et réexaminée, avec d'éventuelles nouvelles propositions de trajectoire, en commission consultative de l'environnement,
- les études complémentaires soient communiquées aux membres de cette commission,
- un pôle d'information soit mis en place afin de réaliser un porté-à-connaissance des modifications et de répondre aux questions des riverains et des personnes survolées non représentées en commission consultative de l'environnement,
- dans un an, un compte-rendu de la mise en œuvre en termes de respect des trajectoires et du nombre de personnes survolées, soit communiqué à la commission consultative de l'environnement et à l'Autorité.

Marseille – Provence

Modification de la circulation aérienne

L'Autorité demande depuis 2002 que la recherche d'une procédure alternative en baie de Marseille soit étudiée. Elle s'étonne que cette étude ne soit toujours pas réalisée.



✦ Nice – Côte d'Azur

Atterrissages en piste 22

L'Autorité demande que :

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

Plan d'exposition au bruit

Les membres de l'Autorité ont également retenu l'option de l'application anticipée du plan d'exposition au bruit par arrêté préfectoral dans une logique de prévention des nuisances sonores; il conviendra de transmettre cet arrêté à l'ACNUSA lors de sa parution.

➤ Aéroports parisiens

Fonctionnement des institutions

Pour les trois principales plateformes parisiennes, l'Autorité demande que soient clarifiés les rôles du préfet de la région et des trois préfets coordonnateurs.

Volumes de protection environnementale

Les restrictions fixées par arrêté et la protection des riverains au regard des nuisances sonores devant être pleinement respectées, l'Autorité demande que les services de circulation aérienne chargés d'instruire les dossiers correspondants disposent des ressources humaines et techniques nécessaires.

Les incidents "environnement" du mois ou du trimestre doivent donner lieu à une analyse commune des causes et de recherche de solutions entre agents verbalisateurs et ingénieurs du contrôle de la circulation aérienne.

Information du public

L'ACNUSA demande que :

- comme pour les autres principales plateformes, un système complet de suivi des trajectoires mis en corrélation avec les niveaux de bruit soit installé en 2004,
- le réseau de stations de mesure soit augmenté d'au minimum 15 stations en 2 ans. Les résultats de ces mesures seront communiqués aux populations riveraines dans les mêmes conditions que précédemment.

➤ Paris–Charles-de-Gaulle

L'Autorité demande que :

- le projet de révision du plan d'exposition au bruit précise les hypothèses retenues avec le nombre correspondant de mouvements annuels d'aéronefs à court, moyen et long terme,
- les indices les plus protecteurs soient choisis pour fixer les limites extérieures des zones B (Lden 62) et C (Lden 55).

➤ Paris–Le Bourget

L'Autorité demande que le plan d'exposition au bruit soit approuvé dans les délais, c'est-à-dire avant le 31 décembre 2005. Ceci devrait enfin permettre de créer la commission consultative de l'environnement.

➤ Strasbourg–Entzheim

Modification de la circulation aérienne

L'Autorité demande que :

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



AUTRES
ACTIVITÉS





Fonctionnement de l'Autorité

➤ Renouvellement de la moitié des membres

Chronique d'une nomination annoncée

Dès leur première réunion, les membres de l'Autorité ont procédé au tirage au sort dans les conditions prévues au 3^e alinéa de l'article L. 227-1 du code de l'aviation civile : renouvellement au bout de trois ans de la moitié des membres.

Il était donc irrévocable et connu que s'achèveraient au 9 février 2003, les mandats de :

- Monsieur Jean-Pierre Gualazzi, désigné par le président de l'Assemblée nationale ;
- Messieurs Claude Azais et Claude Lamure, proposés par le ministre chargé de l'environnement ;
- Monsieur Alain Muzet, proposé par le ministre chargé de la santé.

Ainsi, le secrétaire d'État aux transports et à la mer recevant, le 6 décembre 2002 les membres de l'Autorité, a demandé aux "partants" leur bilan et leurs vœux pour la prochaine équipe. En outre, soucieux d'assurer un fonctionnement régulier à l'Autorité, les membres susnommés ont pris contact à l'automne 2002 avec les services et/ou les membres de cabinet ministériel concernés. Dans certains cas ces contacts furent fructueux : par décision du 26 février 2003, le président de l'Assemblée nationale a nommé Monsieur Jean-Pierre Musso membre de l'Autorité. D'autres furent plus laborieux et devant le manque de réaction, le président de l'Autorité a écrit au ministre chargé de la santé le 13 décembre 2002 :

"Depuis le 9 septembre et après de très nombreux contacts par téléphone ou fax avec votre secrétariat particulier ou votre cabinet, les services de l'Autorité sollicitent une audience en mon nom.

"Toujours sans réponse, je suis dans l'obligation de vous écrire afin de vous signaler qu'un dossier urgent, relatif au fonctionnement de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, relève de votre compétence.

"Un membre de l'Autorité, Monsieur Alain Muzet, nommé par le ministre chargé de la santé, quittera ses fonctions le 9 février 2003 et devra donc être remplacé à cette même date. Je me permets d'attirer votre attention sur ce point afin que les travaux de l'Autorité puissent continuer sans à-coup.

"Bien évidemment je suis à votre disposition ainsi que mes collègues pour tout entretien ou demande concernant notre activité et notre fonctionnement."

Ce courrier est resté sans réponse.

Le décret de nomination qui semblait prêt en mai 2003, ne fut pas publié. Pour finir c'est par décret du 28 août 2003 qu'ont été nommés :

- Madame Monique Vernet, sur proposition du ministre chargé de l'environnement ;
- Monsieur Michel Rumeau, sur proposition du ministre chargé de l'environnement ;
- Monsieur Damien Léger, sur proposition du ministre chargé de la santé.

Fonctionnement assuré

Grâce à la nomination de Monsieur Jean-Pierre Musso en février 2003, l'Autorité put travailler, examiner les projets de texte et donner son avis car la majorité était assurée : le président et 4 membres sur 7.

Cependant, les retards dans les autres nominations ont eu pour effet de :

- retarder certaines décisions sur le programme d'études fixé début 2003,
- diminuer les contrôles et visites sur place,
- ralentir l'activité des services,
- contraindre ces nouveaux membres à un fort investissement dans un très court laps de temps.



TOULOUSE / 03/10/03 / 11H52

➤ Pouvoirs et compétences

Au regard de l'ensemble des plateformes aéroportuaires

Le conseiller juridique de l'ACNUSA, M. Bernard de Froment (conseiller d'État) mène régulièrement une réflexion sur la nature des pouvoirs détenus par l'Autorité et les améliorations qui pourraient être apportées pour renforcer son rôle.

Cet examen s'axe principalement sur les pouvoirs de recommandation et d'avis, d'injonction, d'investigation ainsi que sur son pouvoir de sanction.

Par ailleurs, le rapport d'information de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire de l'assemblée nationale sur "l'avenir du transport aérien français et la politique aéroportuaire" (juillet 2003), plus communément dénommé "rapport Gonnot" reprend notamment cette réflexion visant à améliorer, voire conférer de nouveaux pouvoirs à l'Autorité.

Dans la partie V de ce rapport, premier objectif "un vrai contrat avec les franciliens", la mission propose :

"d) De nouveaux pouvoirs pour l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA)

"[...] - La mise en demeure et l'injonction

"L'ACNUSA ne dispose en matière de mise en

demeure et d'injonction que de pouvoirs très limités. Rien n'est par exemple prévu en dehors de sanctions de l'article L. 227-4 du code de l'aviation civile pour inciter les compagnies aériennes à respecter rapidement les restrictions d'exploitation édictées par arrêté, si ce n'est le dispositif de sanctions, très lourd et très long à mettre en œuvre. Dans le cadre d'un dispositif calqué sur celui existant pour le Conseil supérieur de l'audiovisuel, on pourrait mettre en place une procédure semblable pour l'ACNUSA, au cours de laquelle l'autorité, après avoir constaté qu'une compagnie aérienne se rend coupable de façon habituelle de manquements aux mesures prises par le ministre pour réduire les nuisances sonores à proximité des principaux aéroports, pourrait saisir le président de la section du Contentieux du Conseil d'État, ou le président du tribunal administratif du siège de la compagnie, si elle est française, lequel statuerait en référé par une décision immédiatement exécutoire. Faute pour le contrevenant d'obtempérer immédiatement, il devrait acquitter une forte astreinte.

"- L'obligation pour l'administration de répondre aux demandes de l'autorité.

"L'administration, centrale et déconcentrée, semble avoir quelques difficultés à répondre de façon rapide et précise à l'ACNUSA, dans le cadre des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article L. 227-6 du code de l'aviation civile. L'administration refuse rare-

ment de répondre, mais elle ne met pas un zèle excessif à donner suite aux demandes de renseignements que l'Autorité lui adresse.

« Cette lenteur à répondre peut même se transformer en refus implicite d'agir lorsque l'ACNUSA demande à l'autorité administrative compétente d'édicter telle ou telle réglementation conforme à ses recommandations (arrêté portant restriction d'exploitation par exemple).

« Il conviendrait donc :

« - de compléter le deuxième alinéa de l'article L. 227-6 du code précité pour prévoir un délai de réponse impératif, fixé par l'ACNUSA ;

« - de prévoir expressément d'évoquer dans le rapport public les difficultés rencontrées dans l'exercice des pouvoirs qu'elle tient de l'article L. 227-6 précité. »

 **Recommandation 2003.** L'ACNUSA souhaite que soient examinées les propositions du « rapport Gonnot » la concernant.

Au regard des aéroports militaires

La question est souvent posée de savoir si l'Autorité dispose de compétences en matière d'aérodromes dont l'armée est l'affectataire unique ou principal (aéroport mixte). Ainsi, les riverains de ces plateformes ont souvent du mal à comprendre que l'Autorité n'intervienne pas.

L'article L. 227-3 du code de l'aviation civile relatif aux recommandations que peut émettre l'Autorité ne comprend aucune restriction concernant les aérodromes – en totalité ou en partie – militaires. Cependant, il limite l'habilitation de l'Autorité à saisir l'autorité administrative, aux seuls manquements aux règles fixées pour la protection de l'environnement sonore des aérodromes, passibles d'une sanction administrative.

Quant aux articles qui suivent, l'article L. 227-4 relatif aux sanctions et l'article L. 227-5 afférent aux aéroports pour lesquels l'Autorité dispose de pouvoirs accrus, ils lui dénie tout pouvoir normatif ou de contrainte sur les aérodromes militaires ou mixtes.

La lecture des travaux parlementaires qui ont précédé le vote de la loi du 12 juillet 1999 (rapports et discussions devant l'Assemblée nationale et le Sénat) confirme tout à fait cette analyse. Plusieurs députés et sénateurs ayant, à cette occasion, regretté que les aéroports militaires et les plateformes aéroportuaires mixtes ne soient pas concernés par le projet de loi (cf. en particulier Sénat – séance du 16 février 1999,

pages 1005 à 1007, interventions de M. Jean-François Le Grand, rapporteur et de M. Jean-Pierre Placade). Le ministre a pour sa part confirmé, à plusieurs reprises, devant les deux chambres que la loi ne concernait que « [...] la maîtrise des nuisances sonores du transport aérien et de l'activité aéroportuaire, [...] ».

Si l'Autorité est aujourd'hui dépourvue de moyens juridiques d'action sur les plateformes, en tout ou partie, militaires, il n'en va pas de même des commissions consultatives de l'environnement, créées en application de la loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisation au voisinage des aéroports. L'autorité préfectorale peut en effet créer cette commission que la plateforme soit purement civile (transport aérien ou aviation légère), à usage militaire et civil, ou purement militaire.

En attendant que la loi de 1999 soit complétée, l'Autorité envisage de prendre contact avec les autorités militaires pour que ses recommandations soient prises en compte dès lors qu'elles ne contreviennent pas aux exigences opérationnelles de la Défense nationale.

Rencontres : réunions, colloques

Réunions techniques

- 20/03/03 – Marseille, réunion avec MM. Jean Souquet, Yves Coutier, Jean Guibaud et Alain Réveillon de la direction de l'aviation civile sud-est.
- 30/07/03 – M. Claude Azais, maître de conférence du laboratoire d'acoustique de l'université Paul Sabatier à Toulouse ; M. Alain Muzet, directeur de recherche au centre d'études de physiologie appliquée du CNRS.
- 05/08/03 – Visite de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée.
- 13/10/03 – Suites réunion du 30 juillet.
- 14/10/03 – Visite à Merville (Haute-Garonne).
- 22/10/03 – Réunion avec les représentants de l'International Federation of Air Lines Pilotes Associations (IFALPA/SNPL) : M^{me} Cécile Le Faucheur, pôle technique SNPL/Cometec ; M. William Gachinard, vice-président technique ; M. Jean-Michel Bidot, membre de la commission technique, M. Patrick Magisson, représentant du SNPL commissions consultatives de l'environnement de Marseille, Nice et Toulouse.
- 07/11/03 – Réunion avec l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires Wallone (ACNAW).

Réunions plénières

- 06/02/03 – pas d'audition.
- 23/04/03 – MM. Eric Bruneau et Jean-Pierre



Loi ACNUSA
Autorité garante de la fiabilité des informations
"bruit" transmises aux riverains (article L 227-5)

Desbenoit, de la direction de la navigation aérienne;
M. Claude Azam, chef du service des bases aériennes.

- 27-28/05/03 – M^{me} Caroline Grandjean-Perrin, chef du service aménagement nantais à la direction départementale de l'équipement et M. Daniel Filliatre, ingénieur à la direction de l'aviation civile ouest.

M. Michel Wachenheim, directeur général de l'aviation civile, accompagné de M. Eric Bruneau, chef du bureau "organisation, programme et environnement" à la direction de la navigation aérienne et de M. Claude Azam, chef du service des bases aériennes.

M. Josselin Smykoswski, président du syndicat national des pilotes de lignes accompagné de MM. William Gachinard et Patrick Magisson.

- 03/07/03 – MM. Daniel Renuit et Patrick Dupont de la direction de l'aviation civile nord-est ainsi que M. Jean-Pierre Desbenoit.

M. Michel-Claude Lorriaux (chef du département environnement ADP) et M. Philippe Décoret (agence Moby Dick).

- 31/07/03 – pas d'audition.

- 04/09/03 – M. Claude Azam.

M. Claude Azaïs et M. Alain Muzet.

- 03/10/03 – MM. Frank Morisseau, Eric Bruneau et Jean-Pierre Desbenoit et MM. Yves Debouverie et Durand de la direction aviation civile centre-est.

- 20-21/10/03 – M. Michel Wachenheim accompagné de MM. Frank Morisseau et Claude Azam.

MM. Serres, Goupil et Richard, secrétaires nationaux du syndicat national du contrôle du trafic aérien.

M. Bernard de Froment, conseiller d'État, conseiller juridique de l'Autorité.

Entretien avec M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux transports et à la mer, M. Dominique David, conseiller technique auprès du secrétaire d'État et M. Franck Mereyre, conseiller technique auprès du ministre ont participé à cet entretien ainsi que MM. Wachenheim, Morisseau et Azam.

- 28/11/03 – MM. Gérard Bomont et Michel Sivry de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur, MM. Frank Morisseau, Eric Bruneau, Jean-Pierre Desbenoit.

M. Jean-Marie Gourdin, président de l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA).

- 18-19/12/03 – Visite à Athis-Mons du centre en route de la navigation aérienne nord, organisée par MM. Jacques Dopagne et Francis Gainche du CRNA nord, et présence de M. Eric Bruneau.

Colloques/Réunions

- 22/01/03 - Colloque international, "Le bruit en

Ile-de-France", participations de M. Roger Léron et de M^{me} Janine Le Floch-Fournier.

- 25/02/03 – Assises régionales d'Ile-de-France pour la charte de l'environnement, intervention de M. Roger Léron.

- 25/03/03 – Cartographie et surveillance du bruit dans l'environnement, intervention de M. Philippe Lepoutre et participation de M^{me} Delphine Croizer.

- 07/04/03 – Gestionnaires chinois d'aéroport, formation assurée par Aéroports de Paris, intervention de M^{me} Janine Le Floch-Fournier.

- 7-8-9/04/03 – World Health Organisation : technical meeting on noise and health indicators, participation de M^{me} Fanny Giraud.

- 28/29/04/03 – Thematic Network on Airport Activities : 3rd Workshop, participation de M. Philippe Lepoutre.

- 29/04/03 – Débat public sur Notre-Dame des Landes, intervention de M. Roger Léron.

- 29/04/03 – Conférence du Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement du Val-d'Oise : Le coût du bruit. Qualité de l'environnement et valeurs immobilières, participation de M^{me} Fanny Giraud.

- 04/06/03 – Colloque annuel d'Avenir Transports, participation de M. Roger Léron.

- 11/06/03 – Débat public CDG Express, intervention de M. Roger Léron.

- 18/06/03 – Quatrièmes rencontres sur le bruit aéronautique lors du salon du Bourget, interventions de MM. Roger Léron et Philippe Lepoutre.

- 20/06/03 – 3^{es} rencontres de l'association "Ville et Aéroport" : "Quel aéroport pour le XXI^e siècle?", intervention de M. Roger Léron.

- 26/06/03 – "Regionales Dialogforum" de l'aéroport de Francfort, réunion sur la maîtrise du bruit, intervention de M^{me} Janine Le Floch-Fournier.

- 30/06/03 – "La ville et son renouvellement", Université Paris XII, participation de M^{me} Delphine Croizer.

- 03/10/03 – IAURIF, bilan du schéma directeur de la région Ile-de-France, intervention de M^{me} Fanny Giraud.

- 04/11/03 – Ministère de l'écologie et du développement durable, réunion des chargés de mission "Bruit" dans les directions régionales de l'environnement, intervention de M^{me} Janine Le Floch-Fournier.

- 12/12/03 – Premières rencontres parlementaires "Santé et environnement" sur le bruit, participation de M. Roger Léron.



Vie des services

Personnel

En 2003, l'Autorité a renforcé son pôle technique par le recrutement d'un technicien en acoustique. Participant au dispositif de contrôle in situ, ce technicien contribue aussi à l'étude des dossiers d'infractions relatifs aux arrêtés portant restrictions d'exploitation des aéroports, grâce à la mise en place de logiciels de cartographie. Il effectue en outre, le dépouillement et le traitement informatique des données brutes collectées via les systèmes de surveillance (bruit et trajectoires) des différents aéroports.

Le pôle juridique a renouvelé sa collaboration avec M. de Froment, conseiller d'État, dont la convention a été reconduite jusqu'en février 2004. Sa contribution a porté plus particulièrement sur les possibilités d'amélioration du processus de sanctions administratives et sur l'évolution des pouvoirs de l'Autorité.

Moyens matériels

Lors de son installation dans les locaux, mis à sa disposition aux termes d'une convention d'occupation passée avec la direction générale de l'aviation civile, l'Autorité s'était assurée de son autonomie matérielle en investissant dans sa propre installation téléphonique ainsi que dans la totalité de ses équipements tant informatiques que techniques (sonomètres, suivi cartographique, etc.).

Aujourd'hui, alors que la direction générale de l'aviation civile procède à la réfection de ses infrastructures techniques, l'Autorité reste totalement autonome dans la définition de sa politique comme dans les moyens matériels nécessaires.

Moyens financiers

Ressources budgétaires

La gestion 2003 a été marquée par le gel, puis l'annulation, d'un volume important de crédits en cours d'année.

La dotation ouverte en loi de finances initiale 2003 s'élevait à 1 095 323 €. Mais l'Autorité pouvait compter sur un montant de 200 000 € de crédits reportés (arrêté du 17 avril 2003). Or ceux-ci ont été gelés puis annulés.

Les crédits disponibles – tant pour assurer la rémunération du personnel et des membres que pour faire face aux différentes dépenses de fonctionnement et d'études – ont donc été limités à la stricte dotation ouverte en loi de finances initiale.

Consommation

À la mi-décembre le chiffre provisoire de l'exécution budgétaire 2003 s'établit à environ 998 000 €, soit 91 % de la dotation initiale.

Or cette année, le renouvellement tardif de quatre membres de l'Autorité a ralenti le programme d'activité : les échanges d'expérience tant en France qu'à l'étranger, les projets d'études techniques et de mesures acoustiques ont été – pour une grande part – reportés à 2004.

En dépit de cela, la prévision de consommation finale pour 2003 s'établit à 96 %, ce qui traduit bien la faiblesse de la marge de manœuvre que l'Autorité peut assumer en termes de gel de crédits.



La consommation des crédits en 2003 (estimation décembre), par grandes catégories de dépenses, se répartit comme suit :

- rémunération du personnel : 527 000 € (50 %),
- indemnités des membres et des experts : 25 000 € (2,5 %),
- dépenses de fonctionnement : 490 000 € (47,5 %).

Les études ont représenté un volume de 106 000 € (21,6 % des dépenses de fonctionnement). Elles voient leur part rester stable en volume alors qu'on peut constater leur quasi doublement en valeur.

Elles ont principalement porté sur les thèmes suivants :

- suivi des prescriptions techniques applicables aux dispositifs de mesure de bruit,

- contrôle acoustique des trajectoires sur Marseille,
- diagnostic de l'impact sonore suite à la réorganisation de la circulation aérienne en Ile-de-France,
- estimation des populations survolées par les aéronefs en Ile-de-France.

En complément des études commandées aux prestataires extérieurs, l'Autorité s'est dotée en interne des moyens informatiques qui permettent à son pôle technique de réaliser des analyses plus fines des survols effectués en prenant en compte les données géographiques ainsi que celles de population.

L'Autorité y a consacré un budget de 105 000 € en 2003.



L'ensemble des dépenses relatives à la documentation et information du public a représenté un montant de 39 700 €, auquel il convient d'ajouter 41 000 € alloués à l'élaboration et diffusion du rapport d'activité de l'Autorité pour l'année passée.

Enfin, il est à noter qu'en 2003, l'Autorité a réservé une enveloppe pour la formation de ses personnels à hauteur de 3 500 €. Les sessions ont porté sur des formations linguistiques et informatiques, notamment celles concernant les applications graphiques.

Amendes administratives

Il convient de rappeler que l'Autorité n'est pas uniquement un service dépensier : la loi du 12 juillet 1999 lui a attribué le pouvoir d'infliger des sanctions pécuniaires dont le montant, recouvré par le budget

de l'État, s'est élevé à 1,330 million d'euros en 2001 et 1,434 million d'euros en 2002.

En 2003, il a été émis des titres de perception pour un montant de 1,3 million d'euros à rapprocher du montant des dépenses pour la même période avoisinant le million d'euros.

L'Autorité apparaît donc bien comme contributeur net au budget de l'État.

Garantie de l'indépendance

Cependant, il faut souligner les spécificités de l'ACNUSA, autorité administrative indépendante, au sein du budget des services communs du ministère de l'équipement. Le président est certes l'ordonnateur principal des crédits du chapitre 37-10, mais n'a aucun pouvoir en cas de gel ou d'annulation.

Il ressort de tout ce qui précède que l'Autorité, consciente de l'effort général à accomplir en termes de dépenses publiques, n'est toutefois pas en mesure de supporter un gel de crédits supérieur à 10 % de sa dotation 2004 (hors dépenses en personnel), sans que ses missions s'en trouvent entravées.

➤ Communication

Principales actions

Le 31 janvier 2003, l'Autorité a rendu public son rapport d'activité 2002. À cette occasion, le président Roger Léron a présenté à différents journalistes le bilan de l'année écoulée dans le cadre d'entretiens individuels. L'amélioration du dispositif d'aide aux riverains a constitué le point fort du dossier de presse et du communiqué ; la création des volumes de protection environnementale et le suivi de la réorganisation de l'espace aérien en région Ile-de-France ont également été évoqués.

Comme les années précédentes, les pouvoirs publics concernés ainsi que les principaux acteurs du monde aéroportuaire ont été destinataires du rapport (disponible simultanément sur le site Internet www.acnusa.fr/rapport/rapport2002.asp).

Le 16 mai 2003, les premiers résultats de l'étude sur la réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne ont été communiqués aux participants des groupes de suivi constitués avec des élus et des associations volontaires et aux journalistes de la région parisienne.



www.acnusa.fr
77 500 visites en 2003
avec une moyenne mensuelle
de 6 400 visites

Afin de garantir son indépendance en terme de communication, l'Autorité a fait réaliser un reportage photographique sur les dix principales plateformes, ainsi que sur celles de Beauvais, du Bourget et d'Issy-les-Moulineaux. Le renouvellement du fonds iconographique disponible permet de faire évoluer son identité visuelle, tant en ce qui concerne le rapport d'activité que le site Internet.

Site Internet

Les clichés exécutés ont effectivement contribué à la refonte du site. Après plus de deux années d'existence et en gardant tout son contenu informatif, il était nécessaire de le rénover et de proposer aux Internautes une plateforme modernisée et plus attractive. Parmi les innovations, un moteur de recherche permet désormais aux utilisateurs d'optimiser leur visite.

Depuis son ouverture en juin 2001, les statistiques de fréquentation du site connaissent une hausse certaine : en 2003, www.acnusa.fr a fait l'objet de plus de 77 500 visites (avec une moyenne mensuelle de 6 400 visites) contre 28 000 en 2002 et 15 000 en 2001.

Comme les années précédentes, les rubriques "textes juridiques", "zones de bruit" et "rapport et avis" ont remporté le plus de succès.



Amendes administratives

➤ Bilan chiffré

Les données contenues dans ce bilan chiffré sont arrêtées au 30 novembre 2003.

Décisions prises en 2003

En 2003, l'ACNUSA a pris 242 décisions, donnant lieu à 192 amendes (pour un montant de 1 303 250 €) et 50 relaxes. Ces dossiers étaient constitués par :

- le solde des infractions commises en 2001,
- des infractions 2002 (examinées à hauteur de 95 % en Commission Nationale de Prévention des Nuisances, CNPN),
- ainsi qu'une partie des infractions 2003 (19 % d'entre elles), le solde des infractions 2003 attendant le passage devant la commission.

Un seul dossier relatif à une infraction en date de mai 2000 a bénéficié du délai de prescription.

Les principales causes de relaxe sont :

- Erreur (saisie horaire/type avion)** : 25 %
- Dérogations* : 23 %
- Certificat chapitre 3 : 20 %
- Cause technique ou sécurité : 16 %
- Faible écart : 10 %
- Météo : 6 %

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

(**) y compris les avions ayant été exploités moins de 5 ans avant la date d'application de l'arrêté du 2 août 2001 sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle

En ce qui concerne les certificats chapitre 3, il est à noter que, dans le cadre de l'organisation internationale de l'aviation civile, le certificat du pays de tutelle de la compagnie aérienne fait foi. Des exigences nationales supplémentaires ne peuvent être

excipées par les entités étatiques françaises dans la mesure où leurs conditions ne sont alors pas opposables aux tiers.

Infractions relevées

Les agents verbalisateurs ont adressé 207 dossiers d'infractions relevées en 2003 qui se répartissent comme suit :

- 142 dossiers de Paris-Charles-de-Gaulle (69 %)
- 2 dossiers de Paris-Le Bourget (1 %)
- 58 dossiers de Paris-Orly (28 %)
- 5 dossiers de Beauvais-Tillé (2 %)

L'absence de procès-verbaux sur les plateformes de Toulouse, Nice et Lyon s'explique par le retrait, courant 2002, des avions du chapitre 2 et par une mise en place progressive des nouveaux arrêtés concernant certains avions bruyants du chapitre 3.

Sur ce dernier point, il serait souhaitable, dans un souci d'efficacité, que les agents verbalisateurs de chaque plateforme aient à leur disposition une "base vol" recensant les avions chapitre 3 ne répondant pas aux normes de restriction et desservant l'aérodrome concerné.

L'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac est entré en vigueur le 30 mars 2003 et celui de Lyon-Saint-Exupéry le 1^{er} novembre 2003 ; l'arrêté du 10 septembre 2003 fixe la date d'effet sur l'aérodrome de Bâle-Mulhouse au 1^{er} janvier 2004.

L'Autorité a d'ailleurs souhaité réunir le 12 décembre 2003 les différents participants au processus de sanction afin de confronter les pratiques des plateformes concernées par les restrictions d'exploitation et faire ainsi profiter les nouveaux correspondants de Bâle-Mulhouse de l'expérience acquise.



ROISSY/20/11/03/9H47

Nature des infractions

À compter du 20 mars 2003, l'infraction pour déviation de trajectoire a fait place au volume de protection environnementale : sur les aérodromes de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly, le pilote doit évoluer dans un volume associé à une procédure de départ ou d'arrivée en respectant les limites d'entrée ou de sortie du dit volume.

La définition d'un volume permet non seulement une meilleure identification de l'infraction (l'appareil évolue dans un cône et n'est plus considéré comme devant suivre une ligne théorique au sol), mais sa mise en œuvre concerne aussi bien les atterrissages que les décollages, et non plus uniquement ces derniers comme c'était le cas pour la déviation de trajectoire.

Il en résulte pour les services verbalisateurs un surcroît important de vols à examiner, ce qui n'est pas sans conséquence sur les délais d'établissement des procès-verbaux ainsi que sur le nombre de mou-

vements contrôlés.

Lors de ses précédents rapports d'activité, l'Autorité avait déjà souligné la faiblesse du nombre d'agents affectés au relevé des infractions ; l'entrée en vigueur des arrêtés "VPE" étant intervenue à structure en personnel constante, cette carence n'a fait que s'accroître en 2003.

La meilleure illustration en est le déséquilibre entre les infractions constatées au décollage (73) et à l'atterrissage (3). Ce dernier chiffre montre assez le caractère anecdotique des relevés de ce type d'infraction sur des plateformes telles que Paris-Charles-de-Gaulle (2 dossiers) et Paris-Orly (un dossier).

L'arrêté du 20 juin 2003 a défini une restriction d'exploitation spécifique à la procédure d'arrivée sur Paris-Charles-de-Gaulle "OMAKO-MOSUD" : celle-ci est interdite entre 22 heures 20 et 7 heures (au point de passage MOSUD). Il a été relevé un seul manquement de ce type en 2003.

Le tableau ci-dessous donne la répartition des 207 infractions relevées en 2003 selon leur nature.

- Arrivée : 3 (1%)
- Arrivée chap. 3 : 13 (6%)
- Arrivée chap. 3 + : 11 (5%)
- Départ : 4 (2%)
- Départ chap. 3 : 17 (8%)
- Départ chap. 3 + : 30 (14%)
- Déviation : 52 (25%)
- VPE - arrivée : 3 (1%)
- VPE - départ : 73 (35%)
- OMAKO : 1 (0%)
- Inverseurs : 0 (0%)

Compte-tenu des difficultés rencontrées dans le relevé des infractions de type "utilisation des inverseurs de poussée", le groupe de travail sur l'amélioration du dispositif a fait une proposition d'expérimentation qui se trouve au paragraphe "Amélioration du dispositif", page 90.

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

Les décisions relatives aux "quotas de bruit" feront l'objet d'un affichage séparé sur le site; elles seront identifiées par deux entrées : l'une par la rubrique "sanctions", l'autre par la page dédiée à l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle.

Évolution sur trois ans (tableau n°1)

Après un fléchissement en 2002 dû notamment au retrait des avions du chapitre 2, l'entrée en vigueur progressive des restrictions d'exploitation concernant certains avions du chapitre 3 a contribué à rétablir le nombre des manquements faisant l'objet d'un procès-verbal au niveau de 2001.

Il faut toutefois rappeler que les chiffres 2003 sont provisoires, les derniers dossiers parviendront à l'Autorité jusqu'à la fin du premier trimestre 2004.

Délais de procédure

Les délais d'instruction des dossiers, de la date d'infraction au prononcé de la décision de l'Autorité, sont en nette amélioration : de plus de 15 mois pour les manquements commis en 2000, ce délai a pu être ramené à 10 mois environ pour les dossiers 2002 et il se stabilise à 9 mois en 2003.

La meilleure preuve de cette amélioration est apportée par le nombre de dossiers prescrits qui est passé de 15 pour les infractions 2000 à 0 pour celles commises en 2002.

Cette réduction s'explique tout d'abord par les efforts conjoints de la Commission Nationale de Prévention des Nuisances et de l'Autorité qui en doublant le nombre de séances ont pu résorber le stock de dossiers accumulés en 2000 et les traiter également plus rapidement.

Ce rattrapage a en outre été facilité par le léger tassement du nombre d'infractions relevées en 2002, pour les raisons évoquées précédemment.

De son côté, l'Autorité a prévu de renforcer en janvier 2004 son pôle chargé du suivi des sanctions par le recrutement d'une personne supplémentaire; ceci permettra d'une part, de raccourcir encore les délais en fin de procédure (rédaction des décisions et notification aux compagnies) d'autre part, d'améliorer la communication des informations relatives aux sanctions prononcées, tant à l'égard du public (site Internet) que des différents participants au processus (retour d'information sur les dossiers traités).

L'ACNUSA demande à la direction générale de l'aviation civile de faire le même effort en vue d'accélérer les délais de traitement des infractions.

Recouvrement

Infractions 2000

Les décisions relatives à des infractions commises en 2000 (y compris le solde 1999) infligeant

Tableau 1 - Répartition par année	2001	2002	2003	Total
ADP (CDG, Orly, Le Bourget)	194	156	202	552
DAC-centre est (Lyon – St Exupéry)	5	1	0	6
DAC-sud (Toulouse – Blagnac)	5	0	0	5
DAC-sud est (Nice – Côte d'Azur)	3	3	0	6
DAC-nord (Beauvais – Tillé)	0	8	5	13
Total	207	168	207	582



aux compagnies des sanctions financières pour un montant total de 18 560 000 F (soit 2 829 000 €) ont été recouvrées à hauteur de 2 148 346 € (soit 76 % du total).

Si l'on exclut les amendes prononcées à l'égard de compagnies depuis lors en liquidation judiciaire ainsi que l'ensemble des créances devenues irrécouvrables, le taux de recouvrement dépasse 77 %.

Infractions 2001

L'examen par les membres de l'Autorité des manquements intervenus cette année-là étant achevé, le montant total des sanctions prononcées s'établit à 1 943 877,42 € (12 751 000 F).

Le montant recouvré est actuellement de 1 330 298,93 € (soit 68,43 % du total émis), donnée à considérer avec toutes les réserves dues aux processus de recouvrement (voir Rapport d'activité ACNUSA 2001 – page 45).

Infractions 2002

Sur les 168 dossiers transmis à l'ACNUSA, une décision a été rendue pour 159 d'entre eux (95 %), pour un montant total de sanctions de 799 250 €.

Le taux d'apurement, qui actuellement s'établit à 23 % sous réserve d'être précisé par les derniers états transmis par la Trésorerie, n'est pas significatif en soi, l'émission de la majeure partie des titres de perception étant trop récente.

Il convient de compléter ce qui précède en indiquant 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 et donc sans faire référence à la date à laquelle l'infraction est survenue.

Ces deux approches sont évidemment complémentaires : la vision comptable traduit le nombre de dossiers traités dans une année, la référence à la date

nombre de dossiers d'infraction transmis à l'Autorité au 30 novembre 2003

d'infraction donnant quant à elle des indications sur le volume de manquements survenus pour une année donnée.

Au 13 octobre 2003, la Trésorerie a communiqué les chiffres qui figurent dans le tableau n°2 (en euros).

Le pourcentage d'apurement doit toutefois être apprécié en gardant à l'esprit le nombre de dossiers auquel il se rapporte. Ainsi les chiffres de l'année 2000, période de mise en place de l'Autorité, ne concernent-ils que 43 dossiers d'infractions traités alors qu'il y en eut 164 pris en charge par la Trésorerie en 2001 et 246 en 2002.

D'une manière plus générale, l'Autorité a développé au cours de l'année 2003 une collaboration plus étroite entre, d'une part les services de la Trésorerie, d'autre part la direction des transports aériens et la commission nationale de prévention des nuisances.

Cette démarche a pour but de faire prendre conscience aux compagnies de ce que les différentes parties prenantes au secteur aérien collaborent activement afin que la réglementation, et plus particulièrement ici ses aspects environnementaux, soit respectée et que les décisions consécutives aux manquements soient effectivement appliquées.

Il a donc été décidé un échange d'information concernant les compagnies aériennes ne s'acquittant pas dans des délais raisonnables de leurs amendes afin qu'un rappel ferme de leurs obligations leur soit adressé.

Tableau 2 - Apurement

Exercice	Prises en charge	Restes à recouvrer	% d'apurement
2000	314 045	21 343	93%
2001	1 943 877	342 096	82%
2002	2 285 221	479 263	79%
2003	1 030 226	498 174	52%
Total	5 573 369	1 340 876	76%

Contentieux

Recours administratifs

Au cours de l'année 2003, 5 décisions rendues par l'ACNUSA ont fait l'objet de recours contentieux devant la juridiction administrative. Ceux-ci concernent des infractions survenues sur la plateforme de Paris-Charles-de-Gaulle, à une exception près qui relève de Paris-Orly. Il convient de rappeler ici que les recours doivent être formés devant le tribunal administratif dont relève le siège de la compagnie requérante. À ce jour, aucun jugement concernant les recours déposés contre des décisions prononcées par l'Autorité n'est intervenu.

Recours gracieux

Par ailleurs, 12 demandes de révision de sanctions prises ont été communiquées à l'Autorité.

Parmi celles-ci, seul un cas a abouti à l'abandon des poursuites, la compagnie ayant démontré, bien qu'un peu tardivement suite à une réorganisation interne, que le mouvement initialement mis en cause était un vol sanitaire et donc non sanctionnable.

Amélioration du dispositif

Un groupe de travail réunissant les services de l'aviation civile, de la Commission Nationale de Prévention des Nuisances et de l'Autorité a examiné le dispositif relatif aux sanctions administratives afin notamment d'accélérer les procédures. Certaines des propositions du groupe de travail ont d'ores et déjà été mises en œuvre ou sont en cours d'études.

Infraction aux quotas de bruit

- L'aviation civile alerte dorénavant systématiquement les compagnies aériennes lorsque celles-ci présentent le risque de dépasser leur quota de bruit,
- l'administration rédige le procès-verbal de manquement dès que la compagnie dépasse son quota de bruit, et non plus en fonction d'un calendrier civil préétabli,
- la lisibilité de l'inscription portée systématiquement sur les correspondances au moyen d'un tampon encreur a été améliorée (police plus grosse notamment).

Réduction des délais

La Commission Nationale de Prévention des Nuisances nomme désormais par avance les rappor-

teurs afin de réduire les délais de transmission des procès-verbaux à ces derniers.

Utilisation des inverseurs de poussée

Le fondement du manquement est précaire : le document OACI 8168 – Exploitation technique des aéronefs – volume 1 – procédures de vol – V^e partie – procédures d'exploitation à moindre bruit dispose que "les procédures antibruit ne comporteront pas l'interdiction d'utiliser les inverseurs de poussée à l'atterrissage".

En outre, les moyens mis en œuvre tant humains que matériels ne permettent pas de faire la distinction entre les cas sanctionnables et ceux qui sont autorisés par la rédaction de l'arrêté.

Le groupe propose qu'en 2004, une expérimentation soit réalisée sur l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur : l'installation de stations de mesure du bruit à proximité de la piste permettra de relever le bruit caractéristique des "inverseurs de poussée" utilisés au-delà du ralenti.

Si cette démarche contribue à sensibiliser compagnies et pilotes, son extension pourra être envisagée sur d'autres plateformes.

 **Recommandation 2003.** L'ACNUSA demande qu'au 3^e trimestre 2004, les résultats de l'expérimentation sur l'utilisation des inverseurs de poussée à Nice-Côte d'Azur lui soient communiqués.

Récapitulatif des recommandations "Autres activités"

Pouvoirs et compétences

L'ACNUSA souhaite que soient examinées les propositions du "rapport Gonnot" la concernant.

Délais de la procédure de sanction

L'ACNUSA demande à la direction générale de l'aviation civile de mettre les moyens humains nécessaires pour accélérer les délais de traitement des infractions.

Amélioration du dispositif de sanction

L'ACNUSA demande qu'au 3^e trimestre 2004, les résultats de l'expérimentation sur l'utilisation des inverseurs de poussée à Nice-Côte d'Azur lui soient communiqués.



ANNEXES
ACTIVITE 2003



➤ Droits à construire dans les zones du Plan d'Exposition au Bruit

Constructions nouvelles	Zone A Comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	Autorisés
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés
Immeubles collectifs à usage d'habitation	Non autorisés
Habitat groupé (lotissement, etc.) parcs résidentiels de loisirs	Non autorisés
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées
Constructions à usage industriel, commercial et agricole	Admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente
Equipement de superstructures nécessaires à l'activité aéroportuaire	Autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs
Equipements publics ou collectifs	Autorisés s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes
Rénovation, réhabilitation, amélioration et extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes ⁽³⁾	Admises sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances
Renouvellement urbain des quartiers ou village existants, opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain ⁽⁴⁾	Non autorisés

Le certificat d'urbanisme doit signaler l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique. Le contrat de location d'un bien situé dans une des zones doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve ledit bien.

Zone B Comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 62 ⁽¹⁾	Zone C Comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden choisie entre 57 et 55	Zone D ⁽²⁾ Comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50
Autorisés	Autorisés	
Autorisés	Autorisés	
Autorisés	Autorisés	Constructions
Non autorisés	Non autorisés	autorisées,
Non autorisés	Non autorisés	sous réserve
Non autorisées	Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipement public et si n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil	des mesures
Conditions identiques à la zone A	Conditions identiques à la zone A	d'isolation
Conditions identiques à la zone A	Autorisés	acoustique
Conditions identiques à la zone A	Autorisés	prévues
Conditions identiques à la zone A	Conditions identiques à la zone A	à l'article
Conditions identiques à la zone A	Conditions identiques à la zone A	L. 147-6
Non autorisés	Secteurs autorisés si n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	du code de l'urbanisme

(1) Pour les aérodromes mis en service avant la publication du décret n°2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est comprise entre 65 et 62.

(2) La délimitation de la zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes.

(3) Article 28 de la loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003, Loi urbanisme et habitat, modifiant le 2° de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme.

(4) Article 28 de la loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003, Loi urbanisme et habitat, modifiant le 5° de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme.

➤ Aide à l'insonorisation : recommandations 2002

Redéfinir le périmètre

L'ACNUSA demande que de la souplesse soit introduite dans la gestion des dossiers de demande à partir de la courbe d'indice Lden 55. Au fur et à mesure de l'éloignement de cette limite, le taux de l'aide sera dégressif.

Étendre les locaux éligibles

Chaque commission consultative d'aide aux riverains établira une liste des locaux éligibles.

Grouper les opérations

L'Autorité recommande que :

- les commissions consultatives d'aide aux riverains établissent un programme permettant d'insonoriser en dix ans les locaux concernés ;
- des opérations groupées d'insonorisation soient réalisées par quartier ou en ensemble de bâtiments ;
- dans le cadre d'une opération groupée, soient financés à 100 %, les travaux "obligatoirement aidés".

Fixer et contrôler les objectifs d'insonorisation

L'ACNUSA demande que les objectifs d'insonorisation pour les zones I, II et III du PGS soient définis.

Dans le cadre d'une assistance à maîtrise d'ouvrage, seront vérifiés :

- de façon systématique, la conformité des devis aux préconisations de l'acousticien ;
- la conformité des travaux aux devis ;
- l'efficacité des mesures d'isolation réalisées, notamment dans l'hypothèse où seule une partie des travaux préconisés par l'acousticien a été effectuée.

Cette assistance est obligatoire et incluse dans le dispositif d'aide à l'insonorisation.

Définir les travaux

Seront pris obligatoirement en compte :

- les travaux garantissant l'efficacité des mesures (ensemble des préconisations de l'acousticien) sous réserve que soit atteint un gain acoustique minimal ;
- les opérations garantissant la salubrité du logement ;

Chaque commission consultative d'aide aux riverains déterminera les autres travaux aidés, tels que :

- les aménagements collectifs d'insonorisation (exemples : parties communes des logements collectifs, mur antibruit ou merlon, création de balcon, etc.) pourraient être aidés à 100 % ;
- certains travaux d'amélioration du cadre de vie (exemple : rafraîchissement) et des mesures d'isolation thermiques réalisées lors d'un chantier d'isolation phonique pourraient bénéficier d'une aide à 50 %.

Des outils d'information des riverains et des formations au bénéfice des membres de la CCAR, pourraient également être financés.

Définir le plafond de l'aide

Lors d'opérations groupées préconisées par l'Autorité, les travaux "obligatoirement aidés" seront financés à 100 %.

Pour les opérations individuelles, seuls les frais de dossier pourraient être à la charge du demandeur.

Dans certaines situations, le plafonnement par poste ne permet pas d'atteindre un niveau adéquat d'insonorisation. Il est proposé un plafonnement par poste dans le cas de logements individuels, en fonction de la surface dans les autres cas.

Une réévaluation du plafond fixé en 1997 devrait être faite en 2004, après la révision des PGS.



BEAUVAIS/21/10/03/11H55

➤ Population concernée par les nouveaux plans de gêne sonore

Aérodromes	Calcul non cumulé Zone I		Calcul non cumulé Zone II	
	Population	Logements	Population	Logements
Bâle – Mulhouse	0	0	26	11
Bordeaux – Mérignac	ND	ND	ND	ND
Lyon – Saint-Exupéry (1)	0	0	631	222
Marseille – Provence	ND	ND	ND	ND
Nantes – Atlantique	0	0	50	20
Nice – Côte d'Azur (2)	0	0	ND	ND
Paris – Charles-de-Gaulle (1)	49	23	1 085	503
Paris – Orly (1)	757	301	10 694	4 661
Strasbourg – Entzheim	0	0	ND	ND
Toulouse – Blagnac	33	15	1 424	692
Total (3)	839	339	13 910	6 109

➤ Estimation des coûts liés à l'insonorisation

Travaux d'insonorisation T3 (avec cuisine)	Zone I	Zone II	Zone III	Cumul des zones
Logements individuels	12 347	10 975	9 758	
Logements collectifs	7 772	6 859	5 639	
Coût moyen (4)	10 060	8 917	7 699	
Aérodromes	sur la base du coût moyen (4)			
Bâle – Mulhouse	0	98 087	5 735 383	5 833 470
Bordeaux – Mérignac	ND	ND	ND	-
Lyon – Saint-Exupéry	0	1 979 574	28 176 510	30 156 084
Marseille – Provence	ND	ND	ND	-
Nantes – Atlantique	0	178 340	11 008 855	11 187 195
Nice – Côte d'Azur (2)	0	ND	ND	16 000 000
Paris – Charles-de-Gaulle	231 369	4 485 251	573 846 190	578 562 810
Paris – Orly	3 027 910	41 562 137	399 552 150	444 142 197
Strasbourg – Entzheim (2)	0	ND	27 129 514	27 129 514
Toulouse – Blagnac	150 893	6 170 564	152 707 446	159 028 903
Total (3)	3 410 171	54 473 953	1 198 156 048	1 272 040 171

ND : données non disponibles

(1) Données issues du PGS non révisé

(2) Estimation

(3) Hors données non disponibles

(4) Calculé à partir de la législation et réglementation actuelles

(5) Les données indiquées sont parfois arrondies à la valeur la plus proche, les calculs sont réalisés avec les données exactes.

Calcul non cumulé Zone III		Calcul non cumulé Zones II & III		Calcul non cumulé Zones I, II & III	
Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
1 625	745	1 651	756	1 651	756
ND	ND	-	-	-	-
10 482	3 660	11 113	3 882	11 113	3 882
ND	ND	-	-	-	-
3 800	1 430	3 850	1 450	3 850	1 450
ND	ND	9 770	2 075	9 770	2 075
198 293	74 540	199 378	75 043	199 427	75 066
125 989	51 900	136 683	56 561	137 440	56 862
ND	ND	8 785	3 524	8 785	3 524
39 936	19 836	41 360	20 528	41 393	20 543
380 125	152 111	412 590	163 819	413 429	164 158

Travaux d'insonorisation par aéroport		Estimation du coût restant
Réalisés	A réaliser	coût moyen en Zone III
129	627	4 826 960
14	ND	ND
239	3 643	28 045 636
1 520	ND	ND
0	1 450	11 162 825
981	1 094	8 422 159
3 301	71 765	552 482 853
4 837	52 025	400 514 463
67	3 457	26 613 715
1 326	19 217	147 942 075
12 414	153 278	1 180 010 683 (5)

➤ Bilan par plateforme de l'aide à l'insonorisation¹

➤ Bâle–Mulhouse

	Réunions	Particuliers / Logements individuels			Particuliers / Logements collectifs			Grands maîtres d'ouvrage & bâtiments			Total coût en M€
		Dossiers	Logements	Coût en M€	Dossiers	Logements	Coût en M€	Dossiers	Logements	Coût en M€	
1999	2	25	25	0,3	-	-	0	-	-	0	0,3
2000	3	64	64	0,7	-	-	0	-	-	0	0,7
2001	2	40	40	0,4	-	-	0	-	-	0	0,4
Total	7	129	129	1,4	0	0	0	0	0	0	1,4

Coût moyen en K€ pour logements individuels : 10,8.

➤ Bordeaux–Mérignac

	Réunions	Particuliers / Logements individuels			Particuliers / Logements collectifs			Grands maîtres d'ouvrage & bâtiments			Total coût en M€
		Dossiers	Logements	Coût en M€	Dossiers	Logements	Coût en M€	Dossiers	Logements	Coût en M€	
2003	4	14	14	0,18	-	-	0	-	-	0	0,18
Total	4	14	14	0,18	0	0	0	0	0	0	0,18

Coût moyen en K€ pour logements individuels : 12,8.

➤ Lyon–Saint-Exupéry

	Réunions	Particuliers / Logements individuels			Particuliers / Logements collectifs			Grands maîtres d'ouvrage & bâtiments			Total coût en M€
		Dossiers	Logements	Coût en M€	Dossiers	Logements	Coût en M€	Dossiers	Logements	Coût en M€	
1995	1	-	-	0	-	-	0	-	-	0	0
1996	2	-	-	0	-	-	0	4	22	0,09	0,09
1997	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	0
1998	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	0
1999	2	24	24	0,1	-	-	0	-	-	0	0,1
2000	1	33	33	0,3	-	-	0	-	-	0	0,3
2001	3	67	67	0,7	-	-	0	-	-	0	0,7
2002	-	84	84	0,8	-	-	0	-	-	0	0,8
2003	1	31	31	0,3	-	-	0	-	-	0	0,3
Total	10	239	239	2,2	0	0	0	4	22	0,09	2,29

Coût moyen en K€ pour logements individuels : 9,2.

Coût moyen en K€ pour logements collectifs (grands maîtres d'ouvrage) : 2,7.

(1) Le bilan de l'année 2003 ne prend en compte que les 3 premiers trimestres.

➤ Marseille – Provence

	Réunions	Particuliers / Logements individuels			Particuliers / Logements collectifs			Grands maîtres d'ouvrage & bâtiments			Total coût en M€
		Dossiers	Logements	Coût en M€	Dossiers	Logements	Coût en M€	Dossiers	Logements	Coût en M€	
1995	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	0
1996	3	-	-	0	-	-	0	-	-	0	0
1997	3	82	82	0,04	2	2	0,001	3	16	0,01	0,052
1998	2	88	88	0,6	3	3	0,01	-	-	0	0,61
1999	2	90	90	0,7	16	16	0,08	1	-	0,07	0,85
2000	4	173	173	2	41	41	0,2	1	-	0,06	2,26
2001	3	331	389	3,9	129	165	0,8	-	-	0	4,7
2002	2	182	204	2	73	74	0,4	-	-	0	2,4
2003	3	109	120	1,4	42	73	0,3	-	-	0	1,7
Total	23	1055	1146	10,64	306	374	1,79	25	16	0,14	12,57

Coût moyen en K€ pour logements individuels : 9,2.

Coût moyen en K€ pour logements collectifs (particuliers) : 4,7.

Coût moyen en K€ pour logements collectifs (grands maîtres d'ouvrage) : 0,6.

➤ Nice – Côte d'Azur

	Réunions	Particuliers / Logements individuels			Particuliers / Logements collectifs			Grands maîtres d'ouvrage & bâtiments			Total coût en M€
		Dossiers	Logements	Coût en M€	Dossiers	Logements	Coût en M€	Dossiers	Logements	Coût en M€	
1995	2	-	-	0	-	-	0	-	-	0	0
1996	2	-	-	0	-	-	0	2	62	0,01	0,01
1997	1	-	-	0	11	11	0,04	1	72	0,2	0,24
1998	1	4	4	0,05	58	58	0,2	-	-	0	0,25
1999	3	6	6	0,06	293	293	1	1	37	0,1	1,16
2000	3	10	10	0,1	183	183	0,6	-	-	0	0,7
2001	2	2	2	0,02	156	157	0,6	-	-	0	0,62
2002	2	5	5	0,07	155	155	0,6	-	-	0	0,67
2003	3	8	8	0,08	89	89	0,3	-	-	0	0,38
Total	19	35	35	0,38	945	946	3,34	4	171	0,31	4,03

Coût moyen en K€ pour logements individuels : 10,8.

Coût moyen en K€ pour logements collectifs (particuliers) : 3,5.

Coût moyen en K€ pour logements collectifs (grands maîtres d'ouvrage) : 1,7.

Paris–Charles-de-Gaulle

	Réunions	Particuliers / Logements individuels			Particuliers / Logements collectifs			Grands maîtres d'ouvrage & bâtiments			Total coût en M€
		Dossiers	Logements	Coût en M€	Dossiers	Logements	Coût en M€	Dossiers	Logements	Coût en M€	
1995	3	84	94	0,5	-	-	0	4	146	0,9	1,4
1996	3	94	108	0,6	-	-	0	1	-	0,08	0,68
1997	2	115	121	0,8	-	-	0	3	77	0,6	1,4
1998	3	303	306	2,3	14	24	0,1	4	-	1,9	4,3
1999	3	424	426	3,6	40	66	0,5	21	345	2,4	6,5
2000	4	142	143	1,7	12	14	0,06	10	39	3,3	5,06
2001	4	539	543	6,4	71	80	0,3	4	-	0,6	7,3
2002	4	779	785	9,3	90	107	0,5	11	138	2,1	11,9
2003	3	405	422	4,9	58	62	0,2	13	564	4,1	9,2
Total	29	2885	2948	30,1	285	353	1,66	71	1309	15,98	47,74

Coût moyen en K€ pour logements individuels : 10,2.

Coût moyen en K€ pour logements collectifs (particuliers) : 4,7.

Coût moyen en K€ pour logements collectifs (grands maîtres d'ouvrage) : 4,9.

Paris–Orly

	Réunions	Particuliers / Logements individuels			Particuliers / Logements collectifs			Grands maîtres d'ouvrage & bâtiments			Total coût en M€
		Dossiers	Logements	Coût en M€	Dossiers	Logements	Coût en M€	Dossiers	Logements	Coût en M€	
1995	3	333	418	2,5	-	-	0	17	1435	6,1	8,6
1996	3	606	667	4	-	-	0	6	524	2,5	6,5
1997	2	316	325	2,2	117	197	0,9	3	198	0,7	3,8
1998	3	283	286	2,1	66	103	0,5	2	-	0,1	2,7
1999	3	319	322	2,8	229	271	2	5	204	1,8	6,6
2000	4	127	127	1,4	48	48	0,2	1	165	0,3	1,9
2001	4	446	452	5,1	167	209	0,9	-	-	0	6
2002	4	590	606	6,8	268	338	1,5	2	140	0,2	8,5
2003	3	290	303	3,5	144	165	0,7	3	940	1,9	6,1
Total	29	3310	3506	30,4	1039	1331	6,7	39	3606	13,6	50,7

Coût moyen en K€ pour logements individuels : 8,6.

Coût moyen en K€ pour logements collectifs (particuliers) : 5.

Coût moyen en K€ pour logements collectifs (grands maîtres d'ouvrage) : 3.

Strasbourg–Entzheim

	Réunions	Particuliers / Logements individuels			Particuliers / Logements collectifs			Grands maîtres d'ouvrage & bâtiments			Total coût en M€
		Dossiers	Logements	Coût en M€	Dossiers	Logements	Coût en M€	Dossiers	Logements	Coût en M€	
1995	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	0
1996	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	0
1997	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	0
1998	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	0
1999	1	4	4	0,05	1	3	0,01	-	-	0	0,06
2000	3	23	23	0,3	1	3	0,01	-	-	0	0,31
2001	2	13	13	0,1	2	6	0,02	-	-	0	0,12
2002	-	7	7	0,1	-	-	0	-	-	0	0,1
2003	1	8	8	0,08	-	-	0	-	-	0	0,08
Total	7	55	55	0,63	4	12	0,04	0	0	0	0,67

Coût moyen en K€ pour logements individuels : 11,4.

Coût moyen en K€ pour logements collectifs (particuliers) : 3,3.

Toulouse–Blagnac²

	Réunions	Particuliers / Logements individuels			Particuliers / Logements collectifs			Grands maîtres d'ouvrage & bâtiments			Total coût en M€
		Dossiers	Logements	Coût en M€	Dossiers	Logements	Coût en M€	Dossiers	Logements	Coût en M€	
1995	3	57	57	0,5	-	-	0	-	-	0	0,5
1996	2	45	45	0,4	-	-	0	-	-	0	0,4
1997	3	64	64	0,7	4	4	0,03	-	-	0	0,73
1998	0	0	0	0	-	-	0	-	-	0	0
1999	2	48	48	0,5	-	-	0	-	-	0	0,5
2000	3	95	95	1	-	-	0	-	-	0	1
2001	5	410	410	2,2	-	-	0	2	715	2,2	4,4
2002	4	393	393	1,9	49	49	0,3	31	1858	6,4	8,6
2003	4	163	161	1,7	-	-	0	8	785	3	4,7
Total	26	1275	1273	8,9	53	53	0,33	41	3358	11,6	20,83

Coût moyen en K€ pour logements individuels : 6,9.

Coût moyen en K€ pour logements collectifs (particuliers) : 6,2.

Coût moyen en K€ pour logements collectifs (grands maîtres d'ouvrage) : 3,3.

(2) Pour les années 2001-2003, les données comprennent les coûts afférents à AZF (environ 56% des coûts).

➤ Textes de nomination des nouveaux membres

Journal Officiel du 30 août 2003

Décret du 28 août 2003 portant nomination des membres de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires

NOR : EQUA0300447D

Le Président de la République,
Sur le rapport du Premier ministre et du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

Vu l'article 13 de la Constitution ;

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

Vu les propositions faites par la ministre de l'écologie et du développement durable et le ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées, relatives à la nomination des membres de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, en remplacement des membres dont le mandat est venu à expiration ;

Le conseil des ministres entendu,

Décète :

Article 1

Sont nommés membres de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires :

Sur proposition du ministre chargé de l'environnement :

M. Rumeau (Michel), ingénieur en chef au laboratoire central de la préfecture de police, vice-président du collège national des experts judiciaires en acoustique, en tant que personnalité compétente en matière d'acoustique, en remplacement de M. Azais (Claude).

M^{me} Vernet (Monique), physiologiste à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, en tant que personnalité compétente en matière de gêne sonore, en remplacement de M. Lamure (Claude).

Sur proposition du ministre chargé de la santé :

M. Leger (Damien), docteur en médecine, en tant que personnalité compétente en matière de santé humaine, en remplacement de M. Muzet (Alain).

Article 2

Le Premier ministre, le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, le ministre de l'écologie et du développement durable, le ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées et le secrétaire d'État aux transports et à la mer sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 28 août 2003.

Jacques Chirac

Par le Président de la République :

Le Premier ministre, Jean-Pierre Raffarin

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,
Gilles de Robien

La ministre de l'écologie et du développement durable, Roselyne Bachelot-Narquin

Le ministre de la santé, de la famille et

des personnes handicapées, Jean-François Mattei

Le secrétaire d'État aux transports

et à la mer, Dominique Bussereau

Journal Officiel du 27 février 2003

AVIS DIVERS

NOR : INPX0300548X

Nomination

Par décision du 26 février 2003, M. le président de l'Assemblée nationale a nommé, en application de l'article L.227-1 du code de l'aviation civile, M. Jean-Pierre Musso membre de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.

➤ Sigles

ADEME	agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ADP	Aéroports De Paris
BAREM	bruit aérien par région et par mois : information diffusée par ADP aux élus et associations concernées
CCAR	commission consultative d'aide aux riverains
CCE	commission consultative de l'environnement
CCI	chambre de commerce et d'industrie
CDG	abréviation de Paris–Charles-de-Gaulle
CNPN	commission nationale de prévention des nuisances
CIEMAS	computer integration environmental management à Bâle–Mulhouse
Clarines	projet de modification du dispositif de circulation aérienne de Lyon–Saint-Exupéry
CRNA	centre en route de la navigation aérienne
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
DGAC	direction générale de l'aviation civile
DME	moyen de radionavigation donnant une distance
EPNdB	"effective perceived noise decibel" : unité de mesure du niveau effectif du bruit perçu
IAURIF	institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France
IFALPA	international federation of air line pilots' associations
ILS	"instrument landing system" : système de guidage radio-électrique
LAeq	niveau continu équivalent de pression acoustique pondéré A
Lden	Level day evening night
OACI	organisation de l'aviation civile internationale
OMS	organisation mondiale de la santé
PEB	plan d'exposition au bruit
PGS	plan de gêne sonore
QFU	orientation de la piste
SIGR	système d'information géographique régional
SNCTA	syndicat national des contrôleurs du transport aérien
SNPL	syndicat national des pilotes de lignes
STADE	système de traitement et d'archivage des données enregistrées (ADP)
SYMBIOSE	système de mesure du bruit d'information et d'observation de Strasbourg–Entzheim
TGAP	taxe générale sur les activités polluantes
VHF	"very high frequency" : ondes radioélectriques de très hautes fréquences
VITRINE	visualisation des trajectoires sur Internet pour l'environnement
VPE	volume de protection environnementale
VOR	"VHF omnidirectionnal radio balise" : moyen de radionavigation donnant une route à suivre
VOR-DME	moyen de navigation
ZAD	zone d'aménagement différé

Termes aéronautiques

BASUD	point de sortie des avions situé au sud de l'aéroport de Bâle–Mulhouse
ELBEG	point de sortie des avions situé à l'est de l'aéroport de Bâle–Mulhouse
OMAKO-MOSUD	procédure d'arrivée par le sud de la plateforme de Paris–Charles-de-Gaulle en configuration face à l'est

ISBN 2-11-094740-3

Crédits photos

© Laurent Desmoulins

laurentdesmoulins@wanadoo.fr

Frédéric Joly (portrait de groupe de la page 2)

Conception et réalisation Gavrinis

Imprimé en France – Février 2004