

LETTRE À MONSIEUR LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE À MONSIEUR LE PREMIER MINISTRE

Ce troisième rapport d'activité revêt une importance toute particulière puisqu'il permet à l'Autorité de faire un bilan à mi-mandat.

En 2002, les membres de l'Autorité ont participé à 18 réunions plénières et, pour partie, à 25 réunions plus spécifiques. Quatre d'entre eux vont nous quitter¹. Ils doivent être remerciés pour le travail accompli en totale harmonie et convivialité.

Nous pensons que 2003 sera une année charnière qui verra ou non des avancées significatives sur la prise en compte des préoccupations environnementales par les différents acteurs du transport aérien. La situation est en effet contrastée. Alors que certaines de nos recommandations sont mises en œuvre, d'autres connaissent un retard dont les raisons ne sont pas clairement identifiées.

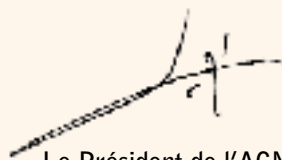
Sur certaines plateformes, la situation redevenue sereine depuis la création de l'ACNUSA s'est dégradée au cours des derniers mois : ainsi, peu ou pas de réunions des instances de concertation, communication partielle, retard ou dysfonctionnement dans la mise en place des systèmes de mesure de bruit et de suivi des trajectoires. Ceci favorise d'autant moins le dialogue avec les riverains – élus ou associatifs – qu'il est apparu clairement que, même en période de moindre trafic, la capacité n'était pas "sacrifiée" à l'environnement.

En 2002, nous avons plus particulièrement travaillé sur le dispositif d'aide aux riverains des dix principaux aéroports. Nous avons constaté la complexité du dispositif existant et les aléas de son financement. Nous proposons donc une simplification des procédures, l'organisation d'opérations groupées et la quasi-gratuité de l'aide à l'insonorisation. L'Autorité souhaite la création d'une taxe affectée, d'un montant suffisant pour réaliser un plan d'insonorisation à 10 ans : plus de 415 000 personnes et plus de 150 000 logements sont concernés.

Il s'agit de redonner aux personnes riveraines la possibilité de vivre dans leur logement de façon convenable et de les protéger au maximum du trafic, d'autant que celui-ci augmentera dans les dix prochaines années.

De nouveaux membres nous rejoindront en février 2003 pour une année qui sera consacrée à la consolidation des précédentes recommandations et à l'exercice de notre fonction de contrôle.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président de la République, Monsieur le Premier ministre, à l'assurance de notre considération.



Le Président de l'ACNUSA
Roger LERON

¹ Il s'agit de MM. Claude Azaïs, Jean-Pierre Gualazzi, Claude Lamure et Alain Muzet (application du 3^e alinéa de l'article L.227-1 du code de l'aviation civile).

Dans ses deux précédents rapports d'activité, l'Autorité a fait des propositions générales d'amélioration qui portaient notamment sur les indices et la mesure du bruit, les règles et procédures d'exploitation, le suivi des trajectoires, l'information du public, le contrôle et la sanction.

Cette première partie permet de faire le bilan de leur mise en œuvre par les ministres concernés et les gestionnaires des aéroports.

ADOPTER UN INDICE ÉVÉNEMENTIEL LA NUIT

Rappel

Considérant que la gêne la plus forte est celle qui trouble le sommeil et empêche le repos, l'ACNUSA aurait pu recommander l'arrêt des vols de nuit. Cette préconisation n'apparaissant pas plausible de façon unique au sein de la communauté européenne et uniforme sur tout le territoire national, l'Autorité a défini un indice de valeur maximale à mettre en place la nuit.

Recommandation 2000

- Entre 22 heures et 6 heures, tout survol engendrant un niveau sonore supérieur à 85 dB(A) mesuré en LAeq (1s) fera l'objet d'un procès-verbal et sera éventuellement sanctionné;
- Les infractions sont relevées en dehors des zones A et B des actuels plans d'exposition au bruit;
- Les infractions sont relevées sans distinction du chapitre de classification des avions.

État des lieux

Cette recommandation rompt avec l'utilisation des indices intégrés pour la mesure du bruit qui ne sont pas corrélés à la gêne ressentie. Ayant, en outre, l'avantage de la simplicité – protection du sommeil, prise en compte du bruit réel, relevé au cas par cas – elle semblait pouvoir être mise en œuvre aisément.

La première difficulté s'est présentée sous la forme d'une proposition de loi qui n'a repris qu'en partie la recommandation ci-dessus. Sur le rapport de M. Yves Cochet, elle a été adoptée le 26 avril 2001 par l'Assemblée nationale. Elle n'est toujours pas inscrite à l'ordre du jour du Sénat³.

En application de la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA, cette recommandation peut être prise par un simple arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et de l'environnement. Néanmoins, les gouvernements successifs ont préféré attendre la suite d'un aléatoire parcours parlementaire qui ne s'impose pas.

La seconde difficulté est apparue lors des discussions de l'Autorité avec notamment les représentants des compagnies aériennes et l'administration de l'aviation civile. Le point de mesure a été choisi afin d'être au plus près de la réalité vécue des riverains. Il est donc positionné en référence aux interdictions de construire du plan d'exposition au bruit : la mesure semble plus pertinente là où les constructions sont autorisées, à la limite des zones B et C des plans d'exposition au bruit⁴.

Or chaque plan est fonction du trafic de la plateforme concernée. Cette limite peut donc se trouver à une distance variant entre 2 et 6 km du toucher des roues et entre 7 et 11 km du lâcher des freins. Un avion qui utilise sans problème une plateforme, n'est pas assuré de respecter le niveau de 85 dB(A) sur une autre plateforme. Il fallait donc mieux connaître le bruit "réel" de chaque avion.

Étude réalisée

Afin de résoudre le problème soulevé ci-dessus, une campagne de mesures a été définie et réalisée avec le service des bases aériennes, le service technique de la navigation aérienne et Aéroports De Paris (ADP).

Cette campagne a concerné les aéroports de Lyon - Saint-Exupéry, Paris - Charles-de-Gaulle et Toulouse - Blagnac. Elle a permis de caractériser un niveau de bruit significatif⁵ pour les principaux aéronefs fréquentant ces plateformes en fonction des paramètres suivants :



- Sens (approche/décollage) ;
- Distance de la station de mesure à la piste ;
- Couple "avion/motorisation" ;
- Météo (température, pression, hygrométrie, force et direction du vent) ;
- Chargement réel de l'appareil ;
- Période (jour, soirée, nuit).

Grâce à ces travaux et comme le demandait l'Autorité depuis sa création, il est maintenant possible d'estimer quel bruit fait un aéronef entre 5 et 15 kilomètres du lâcher des freins et entre 2 et 10 kilomètres du toucher des roues.

Ayant travaillé sur ces résultats, l'Autorité a décidé de maintenir plus que jamais sa recommandation d'un indice événementiel la nuit mais de modifier l'emplacement du point de mesure.

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.

Proposition ministérielle

Le 25 juillet 2002, le ministre chargé de l'aviation civile a tenu une conférence de presse sur le développement durable des aéroports parisiens⁶.

Parmi les mesures annoncées, l'indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne de Paris-Charles-de-Gaulle, va dans le même sens que la recommandation ci-dessus mais ne concerne qu'une plateforme.

Le projet d'arrêté relatif à cet indicateur prévoit que la mesure sera réalisée en LAeq (1s). Pour chaque piste, deux stations de mesure seront installées dans l'axe de la piste, de part et d'autre de celle-ci et à une distance de l'ordre de 5 kilomètres de l'extrémité la plus proche.

Recommandation 2002

Dès leur installation à Paris-Charles-de-Gaulle, les stations destinées au calcul de l'indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne, pourront être utilisées lors des mesures de l'indice événementiel la nuit.

Bien évidemment, le niveau retenu de 85 dB(A) devra être abaissé en fonction de la distance selon une règle à définir.

² Au 13 décembre 2002. ³ M^{me} Billard, MM. Cochet et Mamère ont déposé, le 24 juillet 2002, une proposition de loi tendant à interdire aux aéronefs de décoller et d'atterrir la nuit sur les aéroports français. ⁴ En résumé, les zones A et B sont inconstructibles, en zone C la maison individuelle est autorisée sous conditions ainsi que l'habitat collectif à titre exceptionnel et sans augmentation significative de la population. ⁵ C'est-à-dire que les bruits aberrants ont été éliminés. Voir en annexe, page 54, "Étude sur les niveaux de bruit". ⁶ Voir "Autres Activités" Ile-de-France, page 35.

CHANGER L'INDICE DE PLANIFICATION

Recommandation 2000

L'ACNUSA recommande l'utilisation du Lden⁷.

La définition par l'Autorité d'un indicateur de mesure du bruit exprimé en Lden conduit à proposer une nouvelle cartographie. Les valeurs préconisées devront être les suivantes :

- Zone A, indice supérieur ou égal à 70 ;
- Zone B, indice inférieur à 70 et supérieur ou égal à 62 ;
- Zone C, indice inférieur à 62 et supérieur ou égal à 55 ;
- Zone D, indice inférieur à 55 et supérieur ou égal à 50.

Cependant pour Paris - Charles-de-Gaulle, la spécificité d'un trafic continu conduit à proposer de fixer la zone B à l'indice inférieur à 70 et supérieur ou égal à 58.

L'ACNUSA recommande la publication rapide du décret avec les nouveaux indices afin que la révision des plans d'exposition au bruit commence dès cette année.

État des lieux

Le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 fixe les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore et modifie le code de l'urbanisme⁸.

Si ce texte adopte bien l'indice Lden préconisé par l'ACNUSA et par la directive européenne relative au bruit dans l'environnement⁹, il ne reprend pas totalement la recommandation faite en 2000.

La principale divergence entre les deux textes tient à la possibilité de moduler certaines limites extérieures. Le décret permet, pour les aéroports mis en service avant sa date de publication, de fixer la limite extérieure de la zone B, au choix, entre 65 et 62. Il permet également, pour tous les aéroports, de choisir la limite extérieure de la zone C entre 57 et 55.

L'Autorité considère que globalement sa recommandation a été suivie et que le décret constitue une avancée notable. Ainsi le décret précise que "la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, examine tous les cinq ans au moins la pertinence des prévisions

ayant servi à l'établissement du plan au regard de l'activité aérienne constatée. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision."

Méthode et procédure

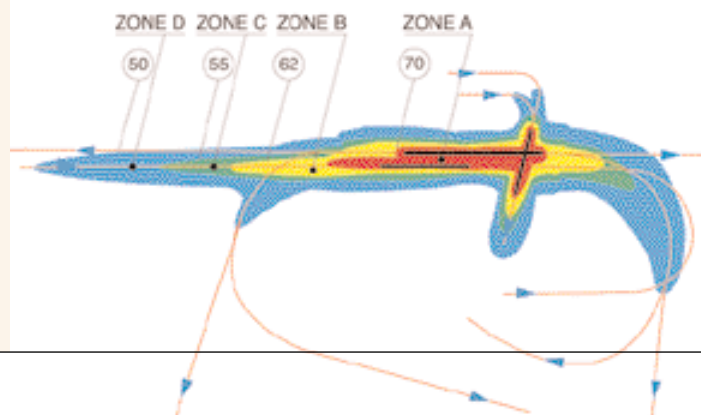
Avant le 31 décembre 2005, 191 Plans d'Exposition au Bruit (PEB) devront être révisés et 93 nouveaux PEB devront être établis.

Le service des bases aériennes de la DGAC prépare une circulaire et un guide méthodologique à l'intention des préfets, des directeurs de l'aviation civile en région, des chefs des services spéciaux des bases aériennes. Ces textes donneront notamment les méthodes d'élaboration des différents documents à fournir aux commissions consultatives de l'environnement.

Concernant les procédures de révision pour les principaux aéroports¹⁰, l'Autorité a demandé, par lettre en date du 1^{er} juillet 2002, aux dix préfets concernés de lui faire connaître le calendrier prévisionnel des révisions du plan d'exposition au bruit et du plan de gêne sonore ainsi que leurs éventuelles difficultés. Le tableau en annexe page 60 fait le point des procédures administratives en cours et donne les dates pour celles à venir.

Pour le plan d'exposition au bruit, la procédure réglementaire se déroule comme suit :

- Établissement des hypothèses à court, moyen et long terme ;
- Consultation de la commission consultative de l'environnement (CCE) : choix des valeurs d'indice pour les limites extérieures des zones B et C ;
- Accord express du ministre chargé de l'aviation civile¹¹ ;
- Arrêté préfectoral portant décision de révision ;
- Notification aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale (deux mois pour faire connaître leur avis) ;
- Consultation pour avis à la CCE (deux mois pour faire connaître son avis) ;
- Transmission de ces avis à l'ACNUSA (quatre mois pour faire connaître son avis) ;



- Projet, éventuellement modifié après les avis exprimés, soumis à enquête publique ;
- Projet, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, et transmis pour accord au ministre chargé de l'aviation civile ;
- Arrêté préfectoral approuvant le PEB ;
- Notification aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale concernés et information du public.

Lors des rencontres annuelles avec les membres des commissions consultatives de l'environnement⁷, l'Autorité a demandé que des réunions informelles soient organisées avant toute décision en CCE. Lors de ces réunions, l'administration expliquera la méthodologie et les fonctionnalités du logiciel utilisé, les hypothèses de trafic à court, moyen et long terme, les données "avion/moteur", la répartition des vols en soirée et nuit, etc.

Par ailleurs, l'Autorité a demandé que, pour les collectivités territoriales qui le souhaiteraient, les services de l'État réalisent une cartographie au 1/10 000^{ème} ou 1/5 000^{ème}. Ceci facilitera la transcription du plan d'exposition au bruit dans le plan local d'urbanisme et autres documents d'urbanisme.

Enfin, comme le demandait l'Autorité, l'administration de l'aviation civile a indiqué que, dans un premier temps pour les dix principaux aéroports :

- le relief sera, sauf difficulté avérée, pris en compte dans le calcul des courbes de bruit ;
- le comptage des populations à l'intérieur des courbes sera réalisé.

Décentralisation

Dans le cadre des transferts de compétences, la ministre de l'écologie et du développement durable a proposé que soit transférée aux régions la responsabilité des plans d'exposition au bruit. Actuellement ces collectivités territoriales sont membres des CCE, donc associées et sollicitées pour avis.

⁷ Niveau sonore moyen à long terme pondéré A pour les périodes jour, soirée, nuit (level day, evening, night). ⁸ Voir le texte du décret en annexe, page 55. Sauf exception signalée, tout texte juridique mentionné dans ce rapport se trouve sur le site <http://www.acnusa.fr> rubrique "textes juridiques". ⁹ Voir "Autres Activités", Dimension européenne et internationale, page 41. ¹⁰ Il s'agit des aéroports dont "le nombre annuel de mouvements d'aéronefs, de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes, est supérieur à 20 000" soit Bâle - Mulhouse, Bordeaux - Mérignac, Lyon - Saint-Exupéry, Marseille - Provence, Nantes - Atlantique, Nice - Côte d'Azur, Paris - Orly, Paris - Charles-de-Gaulle, Strasbourg - Entzheim, Toulouse - Blagnac (code des douanes, article 266 septies). ¹¹ Pour "les aéroports classés dans la catégorie des investissements d'intérêt national" article R 147-6 du code de l'urbanisme. ¹² Voir "Autres activités" Rencontres, page 47.

AIDER À L'INSONORISATION¹⁸

Les riverains des dix principaux aéroports peuvent bénéficier d'une aide pour les travaux d'insonorisation. Pour cela leurs logements ou locaux doivent être inclus dans le Plan de Gêne Sonore (PGS).

Recommandation 2000

Comme pour les plans d'exposition au bruit (PEB), la définition par l'ACNUSA d'un indicateur de gêne sonore en Lden va modifier la cartographie des plans de gêne sonore. Les valeurs préconisées pour les zones I, II et III seront les mêmes que celles des zones A, B, C des nouveaux PEB.

État des lieux

L'article 4 du décret n°2002-626 précité précise que la zone II et la zone B ont la même valeur d'indice pour leur courbe extérieure ; donc la modulation retenue pour le PEB – entre 65 et 62 – s'impose au PGS. En revanche, la valeur de la courbe extérieure de la zone III est fixée à 55 sans possibilité de modulation.

Méthode et procédure

Le projet de guide méthodologique précité concerne également les plans de gêne sonore. Ce texte donnera les méthodes d'élaboration des différents documents à fournir aux Commissions Consultatives d'Aide aux Riverains (CCAR).

Comme pour l'élaboration des PEB, l'Autorité a demandé que des réunions informelles soient organisées avant toute décision en commission. Lors de ces réunions, l'administration expliquera la méthodologie et les fonctionnalités du logiciel utilisé, le trafic estimé, les données "avion/moteur", la répartition des vols en soirée et nuit, les procédures de navigation aérienne, etc.

De même, la météorologie et le relief seront pris en compte, et une cartographie plus fine sera élaborée à la demande des

élus qui le souhaitent. Enfin, le comptage des populations et des logements à l'intérieur de chaque courbe sera réalisé.

Pour le plan de gêne sonore, la procédure est simplifiée :

- Établissement des hypothèses de trafic, prise en compte des procédures et infrastructures utilisées à l'année N+1 ;
- Consultation CCE ;
- Arrêté préfectoral portant décision de révision ;
- Notification aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale (deux mois pour faire connaître leur avis) ;
- Consultation pour avis à la commission consultative d'aide aux riverains ;
- Transmission pour avis à l'ACNUSA ;
- Projet, éventuellement modifié pour tenir compte des avis ;
- Arrêté préfectoral approuvant le PGS ;
- Notification aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale concernés et information du public.

Recommandations 2002

L'ACNUSA recommande que :

- Soient intégrées dans le dossier transmis aux collectivités concernées, à la commission consultative d'aide aux riverains et à l'ACNUSA, des informations sur la typologie de l'habitat et sur le nombre de personnes susceptibles de bénéficier de l'aide.
- Le PGS soit examiné voire révisé dans des conditions analogues à celles du PEB : "la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, examine tous les cinq ans au moins la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan au regard de l'activité aérienne constatée. Elle pourra proposer sa mise en révision." (Article 2 du décret n° 2002-626 du 26 avril 2002).
- Soit précisé le délai imparti à la CCAR et à l'ACNUSA pour donner leur avis, à défaut ils seront réputés favorables.

Décentralisation

Comme pour les PEB, serait transférée aux régions la responsabilité des plans de gêne sonore. La ministre de l'écologie et du développement durable souhaite que les



gestionnaires des aéroports puissent recevoir la responsabilité de la réparation des dommages sonores subis par les riverains.

Activité de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME)

Des progrès ont été réalisés par l'ADEME dans le traitement des dossiers de demandes d'aide à l'insonorisation :

- Le volume de dossiers engagés en matière de diagnostic correspond à un traitement quasi total des demandes ;
- En revanche, les dossiers concernant les travaux d'insonorisation connaissent toujours un retard important (12 mois en Ile-de-France par exemple).

Ceci est dû à une insuffisance de moyens humains et de crédits, même si globalement, les moyens alloués à l'ADEME ont considérablement augmenté depuis 1998.

En 2002, les dossiers ayant reçu un avis favorable des commissions consultatives d'aide aux riverains représentent un montant de 34,1 millions d'euros (chiffre arrêté au 3^e trimestre 2002), contre 24,9 millions d'euros l'année précédente, tous trimestres cumulés.

Le montant accordé aux autorisations de programme s'élève quant à lui à 43,1 millions d'euros sur l'année (chiffre définitif avec une progression de 2,3 millions d'euros par rapport à 2001).

L'ADEME est en capacité d'instruire environ 3 500 dossiers par an, ce qui représente une dépense annuelle de 35 millions d'euros (y compris la partie recherche et développement). Cette estimation est effectuée sur la base d'un coût moyen d'environ 9 400 euros par dossier de travaux et d'environ 500 euros par diagnostic.

RÉGLEMENTER LES CONDITIONS D'EXPLOITATION

Dès 2000, l'ACNUSA recommande que des arrêtés ministériels fixent, après avis de la commission consultative de l'environnement concernée, les conditions d'utilisation des plateformes aéroportuaires. Seuls ces arrêtés permettent de contrôler et éventuellement de sanctionner.

Chartes pour la qualité de l'environnement et codes de bonne conduite sont indispensables pour poser les problèmes, clarifier les débats et aboutir à un consensus au sein de la commission consultative de l'environnement. Cependant, il s'agit presque toujours d'engagements sans contrainte.

En 2001, l'Autorité constate, qu'à l'exception notable de Paris-Charles-de-Gaulle¹³, aucun arrêté n'a été pris par le ministre chargé de l'aviation civile soit pour introduire des restrictions d'exploitation sur d'autres aéroports, soit pour modifier un arrêté existant.

Recommandations 2000/2001

Pour les principaux aéroports, des procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores devront faire l'objet d'arrêtés ministériels permettant le relevé des infractions et leur sanction éventuelle.

Des arrêtés ministériels devront fixer, après avis de la commission consultative concernée, les conditions d'utilisation des plateformes ; selon les situations locales, ils pourront réglementer les procédures particulières, les restrictions sur les essais moteurs, l'utilisation des inverseurs de poussée, etc.

L'ACNUSA recommande qu'en 2002, les commissions consultatives de l'environnement soient saisies pour avis d'un projet d'arrêté rendant applicables sur leur aéroport, les dispositions de l'arrêté du 2 août 2001 relatif aux restrictions d'usage de certains avions du chapitre 3.

¹³ Ce chapitre concerne essentiellement la procédure du PGS et le bilan de l'activité de l'ADEME, les recommandations d'amélioration du dispositif d'aide à l'insonorisation se trouvent en deuxième partie, pages 22 à 29. ¹⁴ Arrêté du 2 août 2001 portant restriction d'usage de certains avions relevant du chapitre 3 sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.

État des lieux

En 2002, l'ACNUSA et la direction générale de l'aviation civile ont travaillé sur la structure de ces textes :

- Restrictions d'exploitation relatives aux avions les plus bruyants et bruyants du chapitre 3 de l'OACI ;
- Procédures particulières : volumes de protection environnementale, vols aux instruments et approche à vue, procédures à moindre bruit la nuit ;
- Modes d'exploitation : utilisation des inverseurs de poussée et conditions de réalisation des essais moteurs ;
- Dérogations.

Chaque CCE devra bien évidemment discuter et adapter le contenu de l'arrêté aux caractéristiques de sa plateforme.

La directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 a rendu plus difficile l'établissement de règles et procédures pour l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté¹⁵.

Cependant, l'article 7 de cette directive prévoit que l'analyse coûts/avantages des différentes mesures envisageables (réduction à la source, mesures d'aménagement et de gestion du territoire, procédures d'exploitation à moindre bruit, restrictions d'exploitation) ne s'applique pas lorsque les restrictions d'exploitation ont été décidées avant la date d'entrée en vigueur de la directive (28 mars 2002).

Sur les principales plateformes, ces restrictions ont déjà été adoptées soit dans une charte pour la qualité de l'environnement, soit dans un code de bonne conduite. Ces documents équivalant à l'analyse coûts/avantages, leurs préconisations peuvent donc être traduites en texte réglementaire.

En outre, le 26 juin 2002 pour Toulouse-Blagnac et le 10 juillet 2002 pour Lyon-Saint-Exupéry, les commissions consultatives de l'environnement se sont prononcées sur le contenu de leur arrêté ministériel ; d'autres arrêtés sont en cours de discussion.

Recommandations 2002

- Pour les aéroports de Bâle - Mulhouse, Lyon - Saint-Exupéry, Strasbourg - Entzheim et Toulouse-Blagnac, l'ACNUSA demande que les arrêtés ministériels correspondants lui soient transmis pour avis le plus rapidement possible.
- Pour les autres aéroports, l'ACNUSA considère que les éléments existants constituent une base suffisante pour engager sans délai l'élaboration des arrêtés.
- En tout état de cause ces arrêtés doivent être mis en œuvre avant la fin de 2003.

SURVOLER SANS GÊNER

Volume de protection environnementale¹⁶

Le respect des trajectoires publiées est une demande légitime et constante des riverains. Il est donc nécessaire de définir la limite à partir de laquelle une trajectoire est inhabituelle.

Toute sortie de ces limites sera analysée et, si nécessaire, un procès-verbal sera rédigé et le vol pourra être sanctionné.

Recommandation 2000

Un arrêté définira le volume dans lequel l'écart entre la trajectoire réelle d'un avion et la procédure publiée est une déviation tolérable. En dehors de ce volume, la procédure n'est plus respectée et le vol est sanctionnable.

État des lieux

Lors de la réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne, le ministre chargé de l'aviation civile a pris les engagements suivants¹⁷ :

« Les limites caractéristiques des volumes jusqu'à 2 000 mètres et qui ne donnent pas lieu à des opérations de guidage radar, feront l'objet d'une première définition dans les trois mois, puis, après validation d'ici l'été, d'arrêtés pour les rendre obligatoires.



Pendant une période de six mois, et sous le contrôle de l'ACNUSA, le suivi des vols, jusqu'à 3 000 mètres, permettra de déterminer les limites caractéristiques qui seront garanties, et qui feront l'objet d'arrêtés afin de les rendre obligatoires."

Cependant, lors de sa conférence de presse du 25 juillet 2002 sur le développement durable des aéroports parisiens, le ministre chargé de l'aviation civile a certes confirmé que "la définition de volumes de protection environnementale sera mise en place à l'automne". Mais il a restreint cette définition à : "La création de tels volumes pour les départs jusqu'à 2000 mètres et les arrivées à partir de l'interception de l'axe d'atterrissage fera l'objet dès cet automne d'un arrêté ministériel à Roissy comme à Orly, après consultation des commissions consultatives de l'environnement et avis de l'ACNUSA¹⁵."

Par lettre du 3 décembre 2002, le directeur de la navigation aérienne a adressé pour avis deux projets d'arrêtés portant création de volumes de protection environnementale, l'un sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle et l'autre sur Paris-Orly.

Lors de la réunion plénière du 6 décembre 2002, l'Autorité a donné un avis défavorable :
"Considérant que les propositions présentées ne correspondent pas à la demande de l'ACNUSA.

"Notamment :

- concernant les départs initiaux :
 - Les limites latérales proposées ne présentent pas d'avancée notable au regard de la protection environnementale, et en particulier, par rapport aux "aires SONATE" existantes actuellement.
 - Pour les limites verticales, l'Autorité considère que la pente de 3,3 % à partir de l'extrémité de fin de piste qui définit la limite inférieure est insuffisante et ne cor-

respond qu'à des conditions minimales de sécurité. En outre, la limite supérieure fixée au niveau de vol 60 est trop basse.

- concernant les arrivées :
 - Les limites verticales inférieures fixées correspondent au seuil minimal utilisé actuellement et n'apportent aucune amélioration par rapport à l'existant.

En clair, l'Autorité considère que sous le vocable "VPE" sont uniquement reprises les règles minimales de circulation aérienne sans amélioration de la situation actuelle. L'Autorité rappelle que pour être efficaces, les volumes de protection environnementale doivent être définis jusqu'à une altitude de 3 000 m."

L'ACNUSA considère que les propositions qui lui ont été présentées lors de la réunion plénière du 11 juillet 2002, correspondent précisément à ses demandes. Leur éventuelle remise en cause serait préjudiciable au dialogue établi depuis trois ans.

Recommandations 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.

¹⁵ Voir "Autres activités" Dimension européenne et internationale, page 41. ¹⁶ Terme proposé par la DGAC lors de la réunion plénière de l'ACNUSA le 11 avril 2002. ¹⁷ Lettre du 29 novembre 2001 adressée au président de l'ACNUSA. ¹⁸ Dossier de presse du 25 juillet 2002.

Relèvement généralisé des trajectoires

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.

État de lieux

“L'altitude de transition” est située entre le calage altimétrique utilisé pour l'atterrissage et le calage standard utilisé pour la phase de vol¹⁹. Compte tenu du relief au voisinage des aéroports métropolitains, les altitudes de transition sont généralement placées autour de 1 500 mètres (5 000 pieds)²⁰.

Pour garantir des altitudes de survol jusqu'à 3 000 mètres, il faut relever l'altitude de transition à 10 000 pieds (environ 3 000 mètres).

Recommandation 2002

L'ACNUSA demande que soient étudiés le relèvement de l'altitude de transition entre 10 000 et 15 000 pieds et toutes ses conséquences en termes d'environnement et de capacité.

Formation et sensibilisation

Recommandations 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.).

Par lettre en date du 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 renouvellement 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.”

État des lieux

Pour les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, l'ACNUSA est intervenue au cours du stage de renouvellement des qualifications le 5 décembre 2002.

Les modules de formation initiale relatifs à la prise en compte de l'environnement devraient lui être transmis pour avis dès la fin de 2002.

Pour les pilotes, le contenu de la sensibilisation est en cours de réalisation. Il sera intégré dans le stage de maintien des compétences à partir de la saison 2003/2004.

Le séminaire sur l'environnement pour les compagnies aériennes devrait se dérouler début 2003.

Sur ces sujets, un progrès sensible doit être noté.

Priorité environnementale

Recommandation 2000/2002

La priorité environnementale devra clairement être définie quitte à réduire les objectifs de capacité.

L'amélioration soulignée dans le précédent rapport marque le pas.

Comme depuis le 11 septembre 2001, le transport aérien connaît une baisse d'activité, l'Autorité a, tout au long de l'année, attiré l'attention des responsables économiques et administratifs sur cette opportunité : faire de la pédagogie, avancer sur les procédures à moindre bruit, fixer des règles plus respectueuses de l'environnement, etc.

Les résultats obtenus ne sont pas à la mesure des attentes. Il est donc à craindre que si la reprise du trafic se confirme, l'exaspération augmente.



MESURER LE BRUIT ET SUIVRE LES TRAJECTOIRES

Recommandations 2001 relatives aux dispositifs

L'ACNUSA recommande que les systèmes permettent de :

- Mesurer les bruits ;
- Isoler ceux d'origine aéronautique ;
- Corréler ces bruits avec des trajectoires d'avions ;
- Identifier totalement les avions (n° de vol, immatriculation, compagnie, type d'avion, type de motorisation) ;
- Établir les rapports et les statistiques.

Le système doit afficher en temps réel :

- La projection des vols à l'arrivée, au départ, en survol ;
- L'altitude de l'avion en chaque point de la trajectoire projetée ;
- L'emplacement des stations de mesure de bruit ;
- Les niveaux mesurés à ces stations.

Cet affichage se fera sur un fonds de carte terrestre récent et lisible.

En temps différé, tout vol doit pouvoir être retrouvé et "rejoué". L'ensemble des vols contenus dans un espace de temps doit pouvoir être affiché. Toutes les informations concernant un vol doivent pouvoir être visualisées. La localisation d'un plaignant doit pouvoir se faire de façon simple. Des tris par vols, types d'appareils, niveaux de bruit ou plaintes devront pouvoir être effectués.

Le stockage de l'ensemble des données sera sauvegardé et archivé au moins deux ans.

Recommandations 2001 relatives aux stations de mesure

Des stations de mesures fixes, servant de références dans le temps, seront installées pour chaque piste, à des distances variables selon qu'elles seront plus particulièrement dédiées à la mesure du décollage ou de l'atterrissage (soit au minimum de deux à quatre stations par piste). En outre, l'ACNUSA recommande une utilisation renforcée de stations de mesure mobiles permettant de réaliser les campagnes ponctuelles de mesure de bruit souhaitées

par les communes ou associations de riverains. Elles permettront également de valider de nouveaux lieux d'implantation pour les stations fixes.

Recommandations 2001 relatives à l'accessibilité des mesures

Sur chaque aéroport concerné, un "espace environnement" doit permettre à toute personne de visualiser, en temps réel et différé, les données concernant les niveaux mesurés de bruit et les trajectoires associées des avions²¹. L'ACNUSA recommande que le déport de stations de visualisation soit rendu possible. Ces stations pourraient, après demande d'un élu, être installées dans des locaux publics (municipaux, départementaux ou régionaux). Une participation au coût d'installation et un engagement sur l'accueil du public (notamment en termes de personnes formées à l'utilisation de l'outil) devront être fournis.

Pour son usage propre, un poste de consultation des systèmes de surveillance équipant chaque aéroport visé au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, devra être implanté dans les locaux de l'ACNUSA (article L. 227-6 du code de l'aviation civile).

État des lieux par plateforme²²

Bâle-Mulhouse

L'EuroAirport est doté du système de surveillance CIE-MAS (Computer Integration Environnemental Management Sytème) Ce système est constitué de 6 stations fixes et de 4 stations semi-mobiles.

L'Autorité a recommandé, dans son rapport d'activité 2001, que les conséquences de l'augmentation planifiée des décollages sur la piste est-ouest prolongée soient étudiées, à l'aide de trois nouvelles stations mobiles de mesure du bruit implantées à l'ouest de l'aéroport.

L'installation de ces 3 nouvelles stations mobiles est effective depuis le 21 janvier 2002.

¹⁹ Référence pression standard au niveau de la mer : 1013 hectoPascal. ²⁰ Strasbourg (5 500 pieds) aéroports parisiens (4 000 pieds). ²¹ Cependant certains vols non commerciaux tels que les vols d'État ou militaires ne peuvent être visualisés. ²² Au cours de l'année, les services de l'ACNUSA ont contrôlé les systèmes (fiabilité, qualité des informations, etc.) voir "Informer le public" page 18.

Bordeaux - Mérignac

L'installation d'un système de mesure du bruit et des trajectoires des avions a fait l'objet d'un marché par la chambre de commerce et d'industrie. Un groupe de pilotage coordonne le projet qui aboutira en mars 2003.

Le Service Technique de la Navigation Aérienne (STNA) et le prestataire choisi ont retenu 5 sites d'implantation des capteurs de bruit situés dans les communes de Eysines, Le Haillan, Pessac, Saint-Jean-d'Illac et Martignas-sur-Jalles. La proposition de ces emplacements a été soumise aux membres de l'ACNUSA lors de la réunion plénière du 18 octobre 2002. Elle a recueilli un avis favorable de l'Autorité.

Lyon - Saint-Exupéry

Le système de mesure CONSTAS (Contrôle des Nuisances Sonores et de Trajectoires de l'Aéroport Lyon – Saint-Exupéry) a été mis en service en janvier 2002. Il se compose de 6 stations fixes et d'une station mobile.

Marseille - Provence

Des propositions de sites pour l'implantation des stations de mesure de bruit ont été soumises à la commission consultative de l'environnement en février 2002. Des contacts ont été pris avec les maires des communes susceptibles d'accueillir les stations.

Suite à un recours déposé par un prestataire candidat, l'installation du système est repoussée au début 2004.

Nantes - Atlantique

La chambre de commerce et d'industrie vient de lancer le projet d'installation d'un système de mesure du bruit et des trajectoires des avions. Il a été présenté au comité permanent de la commission consultative de l'environnement le 20 septembre 2002.

Le système devrait être composé de 3 stations fixes et 2 stations mobiles.

Nice - Côte d'Azur

L'aéroport est doté d'un système de mesure du bruit et des trajectoires des avions, installé depuis fin 2000. Ce système était, à l'origine, constitué de 8 stations fixes et d'une station mobile.

En 2002, une station complémentaire a été installée à

Cannes-Est ; au Cap Ferrat, une autre station est installée mais non connectée. Une seconde station mobile a été commandée et est attendue très prochainement.

Paris - Charles-de-Gaulle et Paris - Orly

Depuis 1973, Aéroports De Paris s'est doté d'un système de surveillance dénommé SONATE (Suivi Opérationnel des Nuisances Aéronautiques et des Trajectoires pour l'Environnement) qui comprend 15 stations de mesure fixes (11 à Paris - Charles-de-Gaulle, 4 à Paris - Orly) et 5 stations dédiées à la surveillance des essais moteurs (3 à Paris - Charles-de-Gaulle, 2 à Paris - Orly).

De conception ancienne, ce système a une zone de surveillance limitée ; il connaît, en outre, des pannes et des dysfonctionnements de plus en plus fréquents.

Le projet STADE (Système de Traitement et d'Archivage des Données Enregistrées) destiné à remplacer SONATE, a été abandonné par ADP qui le considérait comme "ne répondant pas aux objectifs fixés initialement."

Il convient cependant de noter que la corrélation mesure du bruit/trajectoire correspondait aux demandes de l'ACNUSA.

Malgré ces aléas, six stations complémentaires ont été installées depuis mi-février à Groslay, Sarcelles (stade) Arnouville-lès-Gonesse, Gonesse (mairie), Compans et Le Plessis-aux-Bois ; une septième sera placée à Louvres fin 2002.

Des stations de mesures temporaires ont été installées.

- Pour Paris - Charles-de-Gaulle :

- Au Vésinet du 5 octobre 2001 au 15 janvier 2002 ;
- À Courbevoie du 28 février au 2 septembre 2002 ;
- À Asnières du 13 mars au 1^{er} juillet 2002 ;
- À Neuilly-sur-Seine du 5 juillet au 21 octobre 2002 ;
- À Saint-Pathus depuis le 24 octobre 2002.

- Pour Paris - Orly :

- À Boissy-Saint-Léger du 5 décembre 2001 au 1^{er} juillet 2002 ;
- À Limours du 14 février au 17 mars 2002 ;
- À Sucy-en-Brie depuis le 20 septembre 2002.

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 Inter-



net, 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.

Ainsi, l’information destinée aux riverains des deux plus importantes plateformes françaises va être moins complète que celle donnée aux riverains des autres aéroports car sans corrélation entre trajectoires et niveaux de bruit.

Recommandations 2002

L’ACNUSA demande que les niveaux de bruit des avions mesurés sur l’ensemble des stations de mesure distribuées autour des plateformes parisiennes soient mis à la disposition du public.

En outre et comme pour les autres plateformes, un système complet de suivi des trajectoires mis en corrélation avec les niveaux de bruit devra être mis en place en 2003.

Par ailleurs, depuis octobre 2002, l’Autorité reçoit – chaque semaine – les enregistrements radars et les niveaux de bruit mesurés aux différentes stations.

Strasbourg - Entzheim

Le système de mesure SYMBIOSE (Système de Mesure du Bruit, d’Information et d’Observation de Strasbourg – Entzheim) a été mis en service le 1^{er} janvier 2002. Il se compose de 3 stations fixes et d’une station mobile.

La station mobile a permis de réaliser, en 2002, 8 campagnes de mesures d’environ 4 semaines chacune.

Toulouse - Blagnac

Le système de mesure – dénommé SENTINELLE – a été mis en service en septembre 2002. Il se compose de 7 stations fixes et 2 stations mobiles embarquées dans un véhicule.

Homologation des prescriptions techniques

Comme rappelé ci-dessus et conformément à l’article L.227-5 du code de l’aviation civile, l’ACNUSA a défini les prescriptions techniques relatives aux dispositifs de mesure du bruit et de suivi des trajectoires.

L’article L.227-5 prévoit également que ces prescriptions sont homologuées par arrêté des ministres chargés de l’environnement et de l’aviation civile.

Pour accélérer ce travail, l’Autorité a transmis un projet d’arrêté aux ministres concernés, par lettre du 25 juillet 2002. L’Autorité demandait une publication de l’arrêté dans les meilleurs délais et l’organisation de réunions techniques afin de rédiger les annexes adaptées à chaque aéroport.

Le 23 août 2002, la ministre de l’écologie et du développement durable a donné son accord de principe sur le projet proposé et a désigné la Mission Bruit pour participer aux réunions techniques.

À ce jour, aucune réponse n’est parvenue du ministre chargé de l’aviation civile.

INFORMER LE PUBLIC

Missions de l'ACNUSA

L'article L. 227- 5 du code de l'aviation civile dispose que pour les principaux aéroports, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires :

“3° Etablit un programme de diffusion auprès du public, ou de toute personne physique ou morale qui en fait la demande, des informations sur le bruit dû au transport aérien et à l'activité aéroportuaire, et en particulier des enregistrements qui proviennent des réseaux de mesure de bruit et des données relatives aux sanctions infligées en vertu de l'article L. 227-4 et veille à la mise en œuvre de ce programme ;

“4° S'assure, le cas échéant, de la fiabilité des conditions dans lesquelles les informations ont été recueillies auprès des exploitants d'aéroports, des transporteurs aériens et des services de l'État concernés ;”

Recommandations 2001

Les recommandations de l'Autorité concernent la périodicité et le contenu de cette diffusion :

- Information événementielle : a posteriori, à la demande d'une personne, affichage du vol, des niveaux de bruit mesuré et de l'identification de l'avion ;
- Information quotidienne : jour J, prévisions des pistes et du trafic ainsi qu'explication de situation inhabituelle vécue la veille, confirmation des informations de J-1 et informations prévisionnelles de J+1 ;
- Information mensuelle : taux d'utilisation des pistes, trafic, événements ayant dépassé 85 dB(A) entre 22 et 6 heures, analyse des situations inhabituelles, respect des restrictions d'exploitation ;
- Information annuelle : statistiques globales sur les mouvements et les impacts sonores, journées significatives, gestion des plaintes et des demandes d'information.

En outre, l'Autorité recommande que ces informations soient accessibles dans des “espaces environnement” sur chaque aéroport ou dans des locaux publics à la demande d'élus et avec leur participation en termes de personnel formé.

État des lieux

Avant d'informer, il faut que soient mis en place les systèmes de mesure du bruit et de suivi des trajectoires. Or comme indiqué précédemment, les retards s'accumulent sur plusieurs plateformes.

Recommandation 2002

L'ACNUSA rappelle que la suspicion des riverains (élus, associations ou simples citoyens) vis-à-vis des services de l'État et des gestionnaires ne cessera que par une information complète, claire, et fiable grâce au contrôle de l'Autorité.

Avec les gestionnaires d'aéroports ont été définies, en décembre 2001, les expériences pilotes en termes de périodicité et de support. Le bilan de ces expériences a été réalisé le 6 septembre 2002.

Informations quotidiennes

- ADP / Paris - Charles-de-Gaulle devait installer un numéro vert avec un message jour et un message nuit, durant chacun 2 minutes. En test depuis septembre 2002, les difficultés techniques liées à la collecte de l'information ont retardé cette installation. Ce service sera opérationnel début 2003.
- Marseille - Provence : les supports retenus sont la télécopie et l'e-mail. Ils devraient être adressés aux membres de la CCE. Malheureusement la direction de l'aviation civile sud-est n'a pas accordé toute la priorité nécessaire à ce dossier, il n'a donc pas avancé.
- Nice - Côte d'Azur : grâce à l'installation d'un “Espace Riverain”, les informations à J+1 sont disponibles. On peut extraire la trajectoire d'un avion, donner son altitude et son niveau de bruit par station survolée. La mise en forme à partir des données de la DAC demande une journée de travail.

Informations mensuelles

- Strasbourg - Entzheim : depuis avril 2002, “Symbiose” bulletin de quatre pages est notamment adressé aux membres de la CCE. Il comprend le nombre de mouvements et la répartition par pistes, la répartition par tranche horaire, les dépassements de 85 dB(A) entre

22 heures et 6 heures, le suivi du protocole d'accord.

- Toulouse - Blagnac : "Cinq sur Cinq" paraît depuis octobre 2002 ; ce magazine de huit pages comprend également des dossiers, des rubriques d'actualité ou des reportages sur les métiers du transport aérien. Il est également accessible sur le site Internet de l'aéroport²⁸.

Informations trimestrielles

- Bâle - Mulhouse : les douze pages du "Bulletin environnement" comprennent : édito, mouvements, rappel des restrictions, bruit station par station et statistiques des réclamations.
- Lyon - Saint-Exupéry : "Dialogue" est un magazine de quatre pages, grand format. Lors de la réunion de la CCE du 10 juillet 2002, des améliorations ont été demandées dans le chapitre bruit (Lmax(1s) sur 21 heures pour chaque station, classement des compagnies utilisant les avions les plus bruyants).
- Paris - Charles-de-Gaulle et Paris - Orly ont chacun un "Entre Voisins, Environnement" de huit pages avec des informations concernant le trafic, le bruit, l'air et l'eau. Tirage de 9 500 exemplaires pour le premier et de 7 000 pour le second.

Délocalisation

L'Autorité avait demandé que les informations disponibles dans les maisons de l'environnement ou les espaces riverains soient accessibles dans des locaux publics, à la demande des élus et sous réserve de leur participation en termes de personnel formé.

Les gestionnaires d'aéroports se sont regroupés afin de faire l'étude de faisabilité technique et financière de ces dépôts.

Le 18 novembre 2002, la commission "environnement" ALFA-ACI (Aéroports de Langue Française Associés à Airport Council International) a convoqué les trois prestataires des systèmes de mesure du bruit et de suivi des trajectoires afin qu'ils exposent leurs solutions. Les trois prestataires ont proposé une solution par internet, en différé d'une demi-heure.

Pour deux prestataires, le coût d'une installation complète avec interrogation personnalisée n'est pas connu et la mise en œuvre ne sera possible que dans un an.

Le troisième propose la location d'un produit "catalogue" ne permettant pas d'interrogation personnalisée.

Enfin, deux prestataires ont proposé des solutions rapides de dépôt, sous licence (coût à préciser).

Recommandation 2002

L'ACNUSA considère que :

- Les solutions via Internet, paraissant à beaucoup comme plus simples à mettre en œuvre à grande échelle, n'offrent que des possibilités restreintes ;
- Seul le dépôt des informations sur des installations adaptées permet un travail plus approfondi et plus professionnel.



²⁸ http://www.toulouse.aeroport.fr/contenu/votre_aeroport/environnement.htm.

SURVEILLER ET SANCTIONNER

Le processus mis en place en 1998 par la création de la commission nationale de prévention de nuisances et modifié par la loi du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA, n'est pas totalement satisfaisant.

Recommandations 2000

Le nombre de rapporteurs de la commission nationale de prévention des nuisances doit être augmenté.

La possibilité de rétribuer les associations au prorata du temps passé par leurs membres ou d'indemniser les personnalités représentant ces associations devra être étudiée.

Pour tenir compte des sanctions nouvelles :

- Les fonctionnaires et agents assermentés devront être plus nombreux ;
- Une formation spécifique devra être organisée notamment pour des pratiques homogènes dans les constatations d'infraction ;
- Ces agents seront réunis, au moins une fois par an, afin de permettre des échanges d'expérience et une cohérence dans les constatations.

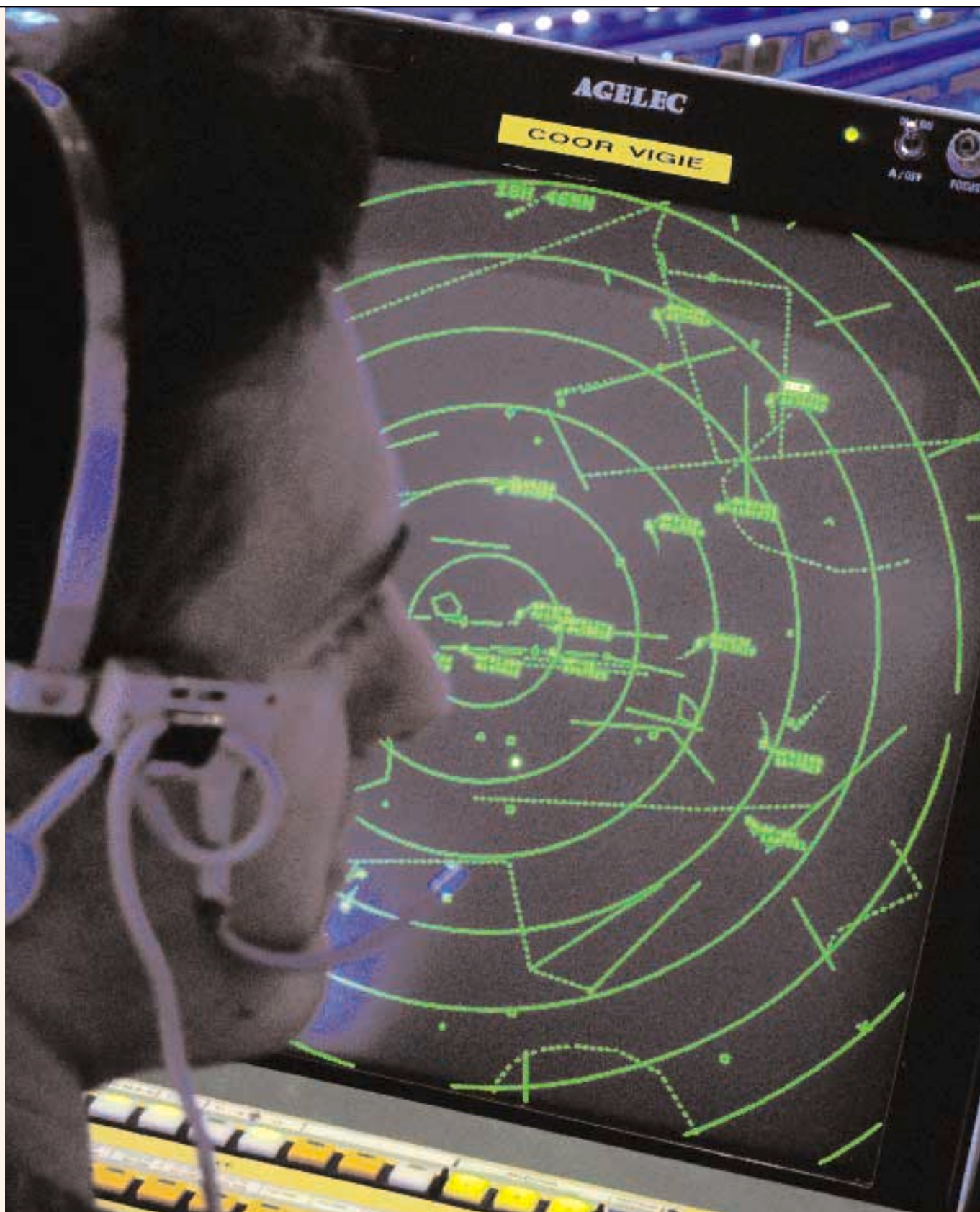
Recommandations 2001

L'ACNUSA recommande que :

- Soit enfin mis en place les moyens d'établir une base – fiable et actualisée – de données des avions ;
- Une fiche d'alerte signalant une anomalie (déviation de trajectoire, altitude trop faible, etc.) soit adressée le plus rapidement possible à la compagnie concernée en lui demandant de réunir immédiatement tous les éléments explicatifs et de les conserver afin de préparer son éventuelle défense ;
- Les incidents "environnement" du mois ou du trimestre donnent lieu à une réunion d'analyse des causes et de recherche de solutions entre agents verbalisateurs et contrôleurs aériens.

Recommandations 2002

Ces recommandations faites en 2000 et 2001 n'ont pas été mises en œuvre, elles restent donc totalement valables pour 2002.



AMÉLIORER LE DISPOSITIF D'AIDE À L'INSONORISATION

Cette année, l'Autorité s'est intéressée à la vie quotidienne des riverains notamment ceux des dix principaux aéroports où existe un Plan de Gêne Sonore (PGS).

Pour établir le diagnostic et recueillir les avis des professionnels et des personnes directement concernées, l'Autorité a procédé à des visites techniques, des auditions, au recueil d'expériences mises en œuvre pour les transports terrestres en France et pour d'autres aéroports à l'étranger²⁴. Une enquête menée, en mai 2002, auprès des membres des commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR) a eu pour objectif de connaître le fonctionnement de leur commission :

- Information ou formation des membres sur la réglementation, l'acoustique ;
- Procédures d'instruction ;
- Gestion des dossiers ;
- Relations entre les différents intervenants ;
- Information des riverains.

La liste des associations, collectivités, gestionnaires ou services de l'État ayant répondu se trouve en annexe page 64. Ont également été prises en compte, les opinions et propositions d'autres associations ou institutions transmises antérieurement.

Enfin, un questionnaire a été adressé aux délégations régionales de l'ADEME qui instruisent les dossiers d'aide à l'insonorisation²⁵.

L'Autorité remercie toutes celles et tous ceux qui ont apporté leurs connaissances et leurs réflexions à l'élaboration de ses recommandations.

Le dispositif existant d'aide à l'insonorisation doit être amélioré sur :

- La définition du périmètre d'intervention ;
- L'extension des locaux éligibles ;
- L'initiative des travaux ;
- Les objectifs d'insonorisation ;
- La définition des travaux et le plafond de l'aide ;
- Les moyens financiers nécessaires.

Par ailleurs, les relations de l'aéroport avec son voisinage nécessitent remise en question, études et expérimentations. Seront examinés les aspects suivants : maintien du tissu urbain, impact sur le marché foncier ou immobilier, garantie vénale des biens.

Rappel du dispositif

Les dispositions légales et réglementaires (article L.571-15 du code de l'environnement et articles 1 et 2 du décret n° 99-457 du 01.06.99) définissent trois conditions d'ouverture des droits à l'insonorisation :

1- Condition liée à la situation des locaux

Les locaux concernés doivent être situés : à proximité de l'un des aérodromes visés par le 3 de l'article 266 septies du code des douanes ; dans une zone où une gêne réelle a été constatée par le PGS (zones I, II et III).

2- Condition d'antériorité

Seuls peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation les riverains dont les locaux existaient ou étaient autorisés à la date de publication du PGS²⁶, à l'exclusion des locaux qui, à la date de délivrance de leur autorisation de construire, étaient compris dans le PEB en vigueur à cette date.

3- Condition liée aux caractéristiques des locaux

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

REDÉFINIR LE PÉRIMÈTRE

Les PGS constatent "la gêne réellement subie" autour des aérodromes concernés. Ils définissent 3 zones élaborées sur la base de l'indice Lden²⁷ :

- **Zone I** : zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70 ;
- **Zone II** : zone comprise entre les courbes d'indice Lden 70 et 65 ou la valeur d'indice de la courbe extérieure de la zone B du PEB si celle-ci est fixée à une valeur inférieure à 65 ;
- **Zone III** : zone comprise entre la limite extérieure de la zone II et la courbe d'indice Lden 55.

Or, l'application de la limite exclut de l'aide alors que le bruit, lui, ne respecte pas cette frontière.



Face aux demandes, chaque commission consultative d'aide aux riverains a introduit un peu de souplesse, par exemple : prise en compte des locaux dans les cinquante mètres après la limite de la zone III, application de la notion d'unité foncière, etc.

Recommandation

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

Comme ci-dessus, il paraît souhaitable de mieux prendre en compte l'insonorisation des parties communes d'habitat collectif. Elles seront alors considérées comme une ou des pièces principales.

De même, d'autres locaux publics pourraient être insonorisés. Cette souplesse serait compensée par une quote-part laissée à l'organisme ou à la collectivité propriétaire.

Recommandation

Chaque commission consultative d'aide aux riverains établira une liste des locaux éligibles.

GROUPEZ LES OPÉRATIONS

État des lieux

La procédure d'aide à l'insonorisation est engagée sur l'initiative du demandeur, propriétaire ou locataire. Les opérations d'insonorisation se font donc sur la base d'une demande aléatoire et sur une durée non maîtrisée.

Alors que l'établissement de programmes pluriannuels d'aide aux riverains est prévu par l'article 5 du décret n° 99-457 du 1^{er} juin 1999, seule la CCAR de Toulouse-Blagnac s'est dotée d'un programme débutant par les secteurs les plus exposés (mais toujours à la demande).

Planification et regroupement

De façon à s'assurer que tous les bâtiments situés dans un PGS sont insonorisés dans de bonnes conditions techniques et économiques, l'Autorité propose de planifier les opérations d'insonorisation afin :

- D'avoir une visibilité sur l'ensemble des opérations dans les zones couvertes par un PGS ;
- De regrouper les demandes d'aide à l'insonorisation par quartier ou ensemble de bâtiments pour bénéficier d'une économie d'échelle tant au stade des diagnostics qu'au niveau des travaux.

Cependant, une telle approche ne prend tout son sens que si elle s'accompagne d'une vision plus "volontariste" du dispositif d'aide aux riverains.

Il s'agit, avec ces programmes d'intérêt général, de rendre "obligatoires" les travaux d'insonorisation (regroupement par zone géographique ou par type de bâtiment).

La maîtrise d'ouvrage de telles opérations pourrait être confiée par l'ADEME à des sociétés d'économie mixte, des offices HLM, des PACT-ARIM ou tout autre opérateur qualifié.

Recommandations

L'ACNUSA 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 ensemble de bâtiments ;
- Dans le cadre d'une opération groupée, soient financés à 100 %, les travaux "obligatoirement aidés".

²⁴ Voir 3^e partie "Rencontres" page 47 et annexe page 61 "Aides aux riverains : les réglementations étrangères". ²⁵ Voir en annexe, page 65, "Note technique de l'ADEME". ²⁶ A l'exception de Nantes-Atlantique, les PGS en cours ont été approuvés entre 1994 et 1999. ²⁷ Cf. article 1^{er} du décret 94-236 du 18 mars 1994 modifié par les décrets 97-607 du 31 mai 1997 et 2002-626 du 26 avril 2002. Voir également "Mise en œuvre des recommandations" page 10.

Par ailleurs, il serait judicieux que l'ADEME envisage de réaliser ses Opérations Programmées d'Amélioration Thermique des Bâtiments (OPATB) en intégrant les améliorations phoniques.

FIXER ET CONTRÔLER LES OBJECTIFS D'INSONORISATION

Objectifs d'insonorisation

Les objectifs d'isolation acoustique sont définis par les dispositions suivantes :

Article L.147-6 du code de l'urbanisme

“Toutes les constructions qui seront autorisées dans les zones de bruit conformément aux dispositions de l'article L.147-5 feront l'objet de mesures d'isolation acoustique, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction ou d'habitation.”

Article 2 de l'arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur

“Bruit autour des aéroports – Pour les habitations exceptionnellement admises dans les zones exposées au bruit des aéroports, 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'arrêté précise les modalités de mise en œuvre de cet objectif.

Annexe à la circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports

“En l'absence de dispositions réglementaires concernant les normes applicables en zone A et B des PEB, cette annexe recommande l'application des normes décrites dans le tableau ci-dessous.”

Tous ces textes se réfèrent aux zones des plans d'exposition au bruit, dont les limites ne correspondent pas avec celles des plans de gêne sonore.

Recommandation

L'ACNUSA demande que les objectifs d'insonorisation pour les zones I, II et III du PGS soient définis. Ces objectifs évoluant selon les techniques disponibles, celui de 37 dB(A) en zone III devrait être retenu (dans les mêmes conditions que le 35 dB(A)).

Diagnostic, suivi et réception des travaux

À l'heure actuelle, durant les phases de choix des entreprises, de réalisation et de réception des travaux, le demandeur ne bénéficie d'aucune assistance :

- ni de l'ingénieur acousticien, dont la mission s'arrête au diagnostic ;
- ni de l'ADEME, qui ne dispose pas des moyens humains lui permettant d'assurer cette assistance à maîtrise d'ouvrage.

L'ADEME considère, en outre, que cette assistance non prévue légalement, ne peut être financée par la dotation budgétaire affectée à l'aide à l'insonorisation.

Par ailleurs, aucun contrôle de résultats n'est aujourd'hui réalisé. Le Syndicat National de l'Isolation (SNI) a défini, en 1984, un code de garantie au terme duquel les entreprises signataires (une quinzaine aujourd'hui) ont une obligation de résultat, éventuellement vérifiée par un organisme extérieur.

La garantie n'est accordée que si 3 principes sont respectés :

- Elle ne peut porter que sur ce qui est mesurable objectivement ;

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)



- Elle ne peut être donnée que s'il y a eu mesures initiales et étude des solutions ;
- Elle ne peut être effective que si les travaux sont réalisés par l'entreprise qui a donné cette garantie.

La garantie de résultats est limitée aux travaux réalisés en vue d'obtenir le résultat garanti. Si les mesures de contrôles montrent que le résultat n'est pas atteint, des travaux "confortatifs" sont entrepris.

Assistance à maîtrise d'ouvrage

La délégation régionale Ile-de-France de l'ADEME a effectué des vérifications de la réalité des travaux financés, ces contrôles ne portant que sur leur réalité physique, non sur leur efficacité.

Faute d'avoir été prévus par les textes, ces contrôles ne peuvent pas être financés par la dotation budgétaire affectée à l'aide à l'insonorisation et ne peuvent donc pas être généralisés.

Cependant, des mesures palliatives ont été mises en œuvre. Ainsi à l'échelle régionale, les acousticiens sont invités à signer une charte de bonne conduite. Seuls les signataires de cette charte seront recommandés pour la réalisation des diagnostics.

En Ile-de-France, un contrôle de conformité des devis aux préconisations de l'acousticien est systématiquement réalisé. Un devis type est actuellement en cours d'élaboration. Il est désormais demandé aux riverains d'attester, avant versement de l'aide par l'ADEME, que les travaux ont été réalisés conformément aux devis.

Recommandations

Dans le cadre d'une assistance à maîtrise d'ouvrage, seront vérifiées :

- 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 ET LE PLAFOND DE L'AIDE

Types de travaux

Il n'existe aucune liste des travaux susceptibles d'être financés par l'aide à l'insonorisation. En conséquence, les travaux pris en compte varient d'une délégation régionale de l'ADEME à l'autre.

Liste des travaux obligatoirement aidés

Recommandations

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.

Dans les cas d'opération groupée, ces travaux seront aidés à 100 %.

Travaux dont le financement est laissé à l'appréciation de chaque CCAR

- Les aménagements collectifs d'insonorisation (exemples : parties communes des logements collectifs, mur anti-bruit 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 %.

Actions dont le financement est laissé à l'appréciation de chaque CCAR

- Les outils d'information des riverains ;
- Les formations au bénéfice des membres de la CCAR.

Taux de l'aide

Actuellement, "l'aide financière à l'insonorisation est de 80 % du montant des prestations réellement exécutées, comportant les travaux et les études acoustiques préa-

lables. Ce taux est porté à 90 % quand les bénéficiaires sont des personnes dont le revenu fiscal de référence de l'année précédant celle de la date de dépôt de leur demande, défini au V de l'article 1417 du code général des impôts n'excède pas les limites prévues au 1 bis dudit article. Ce taux est porté à 100 % quand les bénéficiaires sont des personnes recevant l'allocation supplémentaire mentionnée à l'article L.815-2 ou à l'article L.815-3 du code de la sécurité sociale ou des formes d'aide sociale définies au titre III du code de la famille et de l'aide sociale."²⁶

Recommandations

Lors d'opérations groupées préconisées par l'Autorité, seront financés à 100 % le diagnostic et les travaux "obligatoirement aidés". Pour les opérations individuelles, seuls des frais de dossier pourraient être à la charge du demandeur.

Plafonnement du montant des travaux

Ce montant est plafonné (voir tableau ci-dessous) en fonction des caractéristiques des locaux et de la zone du PGS dans laquelle ils sont situés (arrêté du 15 mai 1997 relatif au montant forfaitaire des travaux d'insonorisation des logements admis au bénéfice de l'aide aux riverains des aéroports).

Les travaux doivent être exécutés dans un délai de 2 ans à compter de la décision d'attribution.

Recommandations

Dans certaines situations, le plafonnement par pièce 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.

CRÉER UNE AIDE AFFECTÉE

État des lieux

Les aides, destinées aux opérations d'insonorisation au bénéfice des riverains de certains aéroports, sont financées grâce aux crédits inscrits sur le budget de l'ADEME qui bénéficie à ce titre d'une dotation de l'État.

La dotation dont bénéficie l'ADEME a, jusqu'à présent, permis de financer au-delà du produit de la taxe²⁷. Mais le projet de loi de finances pour 2003 du ministère de l'écologie et du développement durable, annonce une baisse de 52 % des crédits consacrés à la lutte contre le bruit (5,93 MEuros contre 12,59 en 2002).

Or en 2003, tous les PGS vont être revus avec un indice prenant mieux en compte le bruit, les zones vont être élargies et le nombre de personnes et de logements concernés va augmenter.

Il convient donc d'avoir les moyens suffisants pour traiter le problème avec la vigueur attendue.

Nécessité d'augmenter les ressources

Le service des bases aériennes a préparé un projet d'articles pour la loi de finances rectificative 2002 qui devrait permettre d'augmenter le taux de base, de changer la classification des avions, d'élargir la fourchette de modulation et de taxer plus fortement la nuit. En année pleine, le produit de la taxe serait de 55 MEuros. Ce projet a été adopté en première lecture par l'Assemblée nationale, le 11 décembre 2002.

À titre de comparaison, il convient de regarder les évolutions de la partie "sûreté" de la taxe d'aéroport. Sa mise

ZONE I

ZONE II

ZONE III

Par pièce principale :

Logement collectif	1 981 euros (13 000 F)	1 829 euros (12 000 F)	1 524 euros (10 000 F)
Logement individuel	3 506 euros (23 000 F)	3 201 euros (21 000 F)	2 897 euros (19 000 F)
Pour une cuisine (tout type de logement)	1 829 euros (12 000 F)	1 372 euros (9 000 F)	1 067 euros (7 000 F)

en place par la loi de finances pour 1999 ne semble pas avoir rencontré de difficulté.

Ainsi la partie "sûreté" représente 80 % de la taxe d'aéroport pour les plateformes de plus de 4 millions de passagers. Pour ADP, le volume de dépenses sur la sûreté a représenté 185 MEuros en 2002, il représentera 250 MEuros en 2003²⁸.

Augmentation des bénéficiaires

Actuellement, des travaux préparatoires à la révision des PGS sont réalisés par la DGAC. Les cartes dites de "courbes de gêne sonore" transmises à l'Autorité permettent également de connaître la population et le nombre de logements pouvant être concernés²⁹.

En excluant Bordeaux, Marseille et Nantes dont les courbes de gêne sonore n'ont pas été transmises à l'Autorité, il y aurait 170 180 logements dans les trois zones des sept autres PGS. Les caractéristiques de ces logements et leur éligibilité n'ont pas fait l'objet d'une analyse détaillée. Par contre, éligibles ou non, il y aurait 415 000 personnes dans ces mêmes zones.

Pour mémoire, il convient de rappeler que, entre 1995-2001, le nombre de logements individuels et collectifs concernés par la dotation budgétaire (ADEME) a été de 11 143 (non compris Bordeaux, Marseille et Nantes).

Données chiffrées en cas de rachat

Le 17 mai, le président de l'ACNUSA a écrit au ministre de l'économie, des finances et de l'industrie. En application de l'article L.227-6 du code de l'aviation civile³⁰, le président demandait communication d'une étude des services de son ministère "sur le rachat éventuel de toutes les maisons exposées à des nuisances insupportables à côté de Roissy".

Cette étude de la direction de la prévision a été réalisée au moment des discussions sur le troisième aéroport international.

Outre la valeur moyenne fixée par logement, le périmètre, le nombre de personnes et de logements concernés, l'Autorité est intéressée par la consistance du critère "nuisances insupportables".

Malgré un second courrier du 6 novembre 2002, l'étude n'a toujours pas été communiquée.

À partir des chiffres en possession de l'Autorité et avec une valeur moyenne estimée à 150 000 euros par logement, 25,581 milliards d'euros seraient nécessaires pour le rachat des logements situés dans les trois zones du PGS (non compris les PGS de Bordeaux, Marseille et Nantes).

Données chiffrées pour des travaux

Sans réévaluer le plafond de l'aide – comme recommandé supra – il faudrait 1,1 milliard d'euros pour insonoriser 150 000 logements. En comptant de façon rustique : 100 000 logements collectifs de trois pièces + cuisine à 6 000 euros coûtent 600 millions, auxquels il faut ajouter 500 millions pour insonoriser 50 000 logements individuels de trois pièces + cuisine à 10 000 euros.

La reconnaissance des nuisances sonores que subissent depuis des années les riverains des principaux aéroports passe par un effort financier incontournable.

Recommandation

L'ACNUSA demande que, durant dix ans, une part de la taxe d'aéroport soit affectée aux opérations d'insonorisation.

²⁸ Article 3 du décret n°99-457 du 1^{er} juin 1999. ²⁹ Voir supra "Mise en œuvre des recommandations" page 11. ³⁰ Sources UCCEGA et Aéroports Magazine-n°334-décembre 2002. ³¹ Voir annexe "courbes de gêne sonore : nombre de personnes et de logements" page 66. ³² "Pour l'exercice de ses missions visées au premier alinéa de l'article L.227-3 et à l'article L.227-5, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires peut... se faire communiquer tous les renseignements et documents utiles à ses missions."

GÉRER L'URBANISATION AU VOISINAGE DES AÉROPORTS

Urbanisation et plans d'exposition au bruit

Les restrictions à l'urbanisation autour des aéroports dotés d'un PEB sont définies par l'article L.147-5 du code de l'urbanisme.

Ces dispositions ont été modifiées par :

- La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, dont l'article 36 a introduit un 5° à l'article L.147-5 aux termes duquel "À l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores."
- L'article 10 de la loi du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et au stockage souterrain de gaz naturel et d'hydrocarbures et de produits chimiques, a supprimé le terme "significatif". Ces opérations sont donc désormais autorisées à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.

Mesures de maintien du tissu urbain

Le maintien du tissu urbain des communes situées dans l'emprise d'un PEB nécessite un renouvellement du parc obsolète ainsi qu'un desserrement du parc existant³⁸.

Recommandation

Sans augmenter la capacité d'accueil des populations exposées au bruit, des projets d'aménagement pourraient être réalisés selon les modalités suivantes :

- Remplacement de l'habitat individuel par de l'habitat groupé en zone C des PEB ;
- Établissement de plans pluriannuels d'aménagement urbain adaptés aux contraintes du bruit.

Réduire le nombre de personnes exposées aux nuisances

L'ADEME peut, "à titre exceptionnel lorsque les locaux affectés en tout ou partie au logement, autres que les hôtels, ne peuvent être techniquement insonorisés, d'après les critères fixés par l'Agence, à un coût acceptable au regard de leur valeur vénale", utiliser les crédits affectés à l'aide à l'insonorisation pour acquérir ces logements situés en zone I du PGS et existants à la date de publication du PGS en vigueur, les démolir et réaménager les terrains (ou les aliéner ou les réaffecter) et reloger ses occupants³⁹.

Dans ces cas, la CCAR est consultée pour la détermination des parties communes qui servent de référence à l'évaluation des locaux à acquérir. À l'heure actuelle, deux demandes de rachat sont instruites au titre de cette disposition (Paris - Orly et Marseille - Provence).

Recommandation

La possibilité de rachat, ouverte aux opérateurs, sera élargie aux zones II et III du PGS sous réserve d'une convention avec une collectivité ayant un projet urbain.

Impact des PEB sur l'urbanisation autour des aéroports

Les associations de riverains font souvent état des conséquences démographiques et socio-économiques des PEB (dépréciation des habitations, paupérisation de la population, "désertification" des agglomérations situées dans un PEB).

En réalité, certaines observations montrent que les aéroports n'ont pas d'effet "répulsif" en termes d'urbanisation, ce phénomène tenant essentiellement à la proximité du centre de l'agglomération et au développement de la desserte locale liée à la présence de l'aéroport.

Par rapport au centre de l'agglomération, les communes riveraines de l'aéroport se développent globalement de la même façon que les communes comparables.

Concernant le marché foncier, la pression est différente selon les aéroports, mais en toute hypothèse, les prix

relevés correspondent, au minimum, aux prix habituellement pratiqués.

Sur le marché immobilier et selon des études étrangères, les habitations situées en bout de piste ou sous les trajectoires connaissent une dépréciation (de l'ordre de 5 à 15 % de leur valeur).

Ces questions sont importantes et l'Autorité se félicite de l'initiative du ministère de l'écologie et du développement durable (mission bruit) qui vient de faire un appel d'offres sur "l'impact du bruit des avions sur la valeur des logements dans les communes proches de Paris-Charles-de-Gaulle." Les résultats de cette étude devraient être disponibles en 2003.

Recommandation

En attendant, 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 actualisé.



³³ Selon le schéma directeur de la région Ile-de-France de 1994, "Le simple maintien de la population d'une commune suppose la construction annuelle d'un logement pour 200 habitants, pour assurer, à parts égales, le renouvellement du parc le plus ancien, et la décohabitation et le desserrement dans le parc existant". ³⁴ Articles 1 et 4 du décret n°99-457 du 01 juin 1999.

RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Adopter un indice événementiel la nuit

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.

Dès leur installation à Paris-Charles-de-Gaulle, les stations destinées au calcul de l'indicateur de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne, pourront être utilisées lors des mesures de l'indice événementiel. Bien évidemment le niveau retenu de 85 dB(A) devra être abaissé en fonction de la distance selon une règle à définir.

Aider à l'insonorisation

L'ACNUSA recommande que :

- Soient intégrés dans le dossier transmis aux collectivités concernées, à la commission consultative d'aide aux riverains et à l'ACNUSA, des informations sur la typologie de l'habitat et sur le nombre de personnes susceptibles de bénéficier de l'aide.
- Le PGS soit examiné voire révisé dans des conditions analogues à celles du PEB "la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, examine tous les cinq ans au moins la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan au regard de l'activité aérienne constatée. Elle pourra proposer sa mise en révision."
- Soit précisé le délai imparti à la CCAR et à l'ACNUSA pour donner leur avis, à défaut ils seront réputés favorables.

Réglementer les conditions d'exploitation

Pour les principaux aéroports, des procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores devront faire l'objet d'arrêtés ministériels permettant le relevé des infractions et leur sanction éventuelle. Des arrêtés ministériels devront fixer, après avis de la commission consultative concernée, les conditions d'utilisation des plateformes ; selon les situations locales, ils

pourront réglementer les procédures particulières, les restrictions sur les essais moteurs, l'utilisation des inverseurs de poussée, etc.

L'ACNUSA recommande qu'en 2002, les commissions consultatives de l'environnement soient saisies pour avis d'un projet d'arrêté rendant applicable sur leur aéroport, les dispositions de l'arrêté du 2 août 2001 relatif aux restrictions d'usage de certains avions du chapitre 3⁶⁵.

Pour les aéroports de Bâle-Mulhouse, Lyon-Saint-Exupéry, Strasbourg-Entzheim et Toulouse-Blagnac, l'ACNUSA demande que les arrêtés ministériels correspondants lui soient transmis pour avis le plus rapidement possible.

Pour les autres aéroports, l'ACNUSA considère que les éléments existants constituent une base suffisante pour engager sans délai l'élaboration des arrêtés.

En tout état de cause, ces arrêtés doivent être mis en œuvre avant la fin de 2003.

Survoler sans gêner

Volume de protection environnementale

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.

Relèvement de l'altitude de transition

L'ACNUSA demande que soient étudiés le relèvement de l'altitude de transition entre 10 000 et 15 000 pieds et toutes ses conséquences en termes d'environnement et de capacité.



Priorité environnementale ³⁵

La priorité environnementale devra clairement être définie quitte à réduire les objectifs de capacité.

Mesurer le bruit et suivre les trajectoires

Paris - Charles-de-Gaulle et Paris - Orly

L'ACNUSA demande que les niveaux de bruit des avions mesurés sur l'ensemble des stations de mesure distribuées autour des plateformes parisiennes soient mis à la disposition du public.

En outre et comme pour les autres plateformes, un système complet de suivi des trajectoires mis en corrélation avec les niveaux de bruit devra être mis en place avant la fin 2003.

Homologation

L'ACNUSA demande que :

- Le projet d'arrêté, transmis le 25 juillet 2002, soit publié dans les meilleurs délais ;
- Des réunions techniques soient rapidement organisées afin de rédiger les annexes adaptées à chaque aéroport.

Informer le public

L'ACNUSA rappelle que la suspicion des riverains (élus, associations ou simples citoyens) vis à vis des services de l'État et des gestionnaires ne cessera que par une information complète, claire, et fiable grâce au contrôle de l'Autorité.

L'autorité considère que :

- Les solutions via Internet, paraissant à beaucoup comme plus simples à mettre en œuvre à grande échelle, n'offrent que des possibilités restreintes ;
- Seul le dépôt des informations sur des installations adaptées permet un travail plus approfondi et plus professionnel.

Surveiller et sanctionner

Recommandations 2000

Le nombre de rapporteurs de la commission nationale de prévention des nuisances doit être augmenté.

La possibilité de rétribuer les associations au prorata du temps passé par leurs membres ou d'indemniser les personnalités représentant ces associations devra être étudiée. Pour tenir compte des sanctions nouvelles :

- Les fonctionnaires et agents assermentés devront être plus nombreux ;
- Une formation spécifique devra être organisée notamment pour des pratiques homogènes dans les constatations d'infraction ;
- Ces agents seront réunis, au moins une fois par an, afin de permettre des échanges d'expérience et une cohérence dans les constatations.

Recommandations 2001

L'ACNUSA recommande que :

- Soit enfin mis en place les moyens d'établir une base – fiable et actualisée – de données des avions ;
- Une fiche d'alerte signalant une anomalie (déviations de trajectoire, altitude trop faible, etc.) soit adressée le plus rapidement possible à la compagnie concernée en lui demandant de réunir immédiatement tous les éléments explicatifs et de les conserver afin de préparer son éventuelle défense ;
- Les incidents "environnement" du mois ou du trimestre donnent lieu à une réunion d'analyse des causes et de recherche de solutions entre agents verbalisateurs et contrôleurs aériens.

Ces recommandations faites en 2000 et 2001 n'ont pas été mises en œuvre, elles restent donc totalement valables pour 2002.

³⁵ Recommandations faites en 2000/2001. ³⁶ Idem.

Améliorer le dispositif d'aide à l'insonorisation

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'ACNUSA 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. Ces objectifs évoluant selon les techniques disponibles, celui de 37dB(A) en zone III devrait être retenu (dans les mêmes conditions que le 35dB(A)).

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 anti-bruit 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, seront financés à 100 % le diagnostic et les travaux "obligatoirement aidés". Pour les opérations individuelles, seuls des frais de dossier pourraient être à la charge du demandeur.

Dans certaines situations, le plafonnement par pièce 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.

Créer une aide affectée

L'ACNUSA demande que, durant dix ans, une part de la taxe d'aéroport soit affectée aux opérations d'insonorisation.

Gérer l'urbanisation au voisinage des aéroports

Sans augmenter la capacité d'accueil des populations exposées au bruit, des projets d'aménagement pourraient être réalisés selon les modalités suivantes :

- Remplacement de l'habitat individuel par de l'habitat groupé en zone C des PEB ;

- Établissement de plans pluriannuels d'aménagement urbain adaptés aux contraintes du bruit.

La possibilité de rachat, ouverte aux opérateurs, sera élargie aux zones II et III du PGS sous réserve d'une convention avec une collectivité ayant un projet urbain.

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 actualisé.



AUTRES ACTIVITÉS

Le travail de l'Autorité est en grande partie planifié car les recommandations passées, actuelles et futures sont la mise en œuvre des missions conférées par la loi du 12 juillet 1999.

Cependant la loi a également prévu qu'elle pourra travailler :

- sur saisine comme pour les recommandations particulières par aéroport ;
- de sa propre initiative comme pour l'analyse des relations "santé et bruit des avions" ou pour donner son avis sur les directives européennes.

Enfin, ce rapport rend compte d'une activité plus quotidienne (auditions, rencontres, vie des services) sans oublier celle relative aux amendes administratives, très exigeante en termes de sérieux du suivi et de temps passé.

SANTÉ ET BRUIT DES AVIONS

La question : "Quels sont les effets du bruit des avions sur la santé des riverains ?" est récurrente dans la lutte contre le bruit.

Cependant, si elle est importante, elle ne couvre pas la totalité des effets du bruit sur les populations exposées car il faut être conscient que l'exposition au bruit des aéronefs n'a pas que des effets sur la santé.

Des attentes grandissantes

Si l'on retient la définition du concept de santé donnée par l'OMS, à savoir : "La santé est un état de complet bien-être physique, mental et social et non pas simplement l'absence de maladie ou d'infirmité", il est indéniable que les populations se déclarant gênées par les bruits des avions se trouvent affectées dans leur vie quotidienne.

Ces manifestations vont de la gêne ressentie aussi bien le jour, dans les interactions humaines, que la nuit en ce qui concerne la nécessité de satisfaire un besoin irrépressible de repos.

Si les plaintes subjectives sont actuellement plus nombreuses que par le passé, c'est sans doute parce que les attentes de nos concitoyens sont aujourd'hui plus grandes dans la quête d'un monde plus confortable et mieux protégé contre les agressions individuelles, quelle qu'en soit la nature.

Des connaissances insuffisantes

Par contre, si l'on s'interroge sur les effets biologiques pouvant déboucher, à long terme, sur une certaine morbidité des populations concernées, l'insuffisance des connaissances actuelles est flagrante.

Cette insuffisance est en partie due à l'extrême pauvreté de la recherche consacrée à ce domaine, en dépit de la forte sensibilisation du public à l'impact de la nuisance sonore sur la qualité de vie.

Elle est due également à la difficulté d'extraire les seuls effets dus au bruit d'un ensemble de perturbations auxquelles la population est exposée dans sa vie quotidienne. Ainsi, le bruit – ou plutôt devrait-on dire l'ensemble de la charge sonore à laquelle une personne est journellement exposée – ne peut être facilement isolé du contexte général de notre environnement et il apparaît donc nécessaire de lui attribuer le poids de sa contribution à la perturbation globale.

L'exposition au bruit n'a pas d'effet léthal direct et le risque de surdité des populations vivant à proximité des plateformes aéroportuaires est très limité voire inexistant.

Néanmoins l'exposition au bruit peut aggraver ou même révéler certaines pathologies pré-existantes et jusque-là ignorées. Le problème qui se pose alors est celui de la contribution de la nuisance sonore à l'émergence ou à l'aggravation de la maladie.

Sommeil et bruit

Parmi les plus importantes atteintes du bruit à l'intégrité humaine, il y a lieu d'accorder une attention particulière à la perturbation du repos de l'individu et plus particulièrement de son sommeil.

Dans ce domaine, les résultats, quoique anciens, abondent.



Ils sont cependant souvent contradictoires, opposant les études réalisées sur le terrain à celles faites en laboratoire et les contextes et moyens techniques employés sont souvent très disparates, tout comme le sont les échantillons des populations observées.

Le problème de la perturbation du sommeil par le bruit n'est pas simple car il y a lieu de distinguer les effets immédiats du bruit (effets limités dans le temps et réversibles) des effets secondaires (reportés sur la journée suivante et demandant un certain temps de récupération pour disparaître) et des effets à plus long terme (développés au fil des mois et années d'exposition et souvent irréversibles).

Effets immédiats et secondaires

Les effets immédiats et les effets secondaires sont bien connus car mesurés et quantifiés grâce à des techniques dédiées.

Les études portant sur les mécanismes par lesquels le bruit entraîne des modifications physiologiques notables sont nombreuses. Elles sont aussi souvent demandées par les populations qui réclament une reconnaissance de la réalité des perturbations subies de façon quotidienne et répétée.

Elles restent néanmoins parcellaires et, de ce fait, plus limitées dans la généralisation des conclusions auxquelles elles aboutissent.

Effets à long terme

Par contre, les effets du bruit à long terme sont très peu connus. Ces effets qui peuvent être qualifiés "d'infra cliniques", mais qui, se développant au fil de l'exposition quotidienne, constituent vraisemblablement le lit de la morbidité liée à ce type d'agression de l'organisme.

Si notre connaissance est imparfaite dans ce domaine, c'est parce que les moyens indispensables n'ont jamais été mis en œuvre.

En d'autres termes, il n'existe pratiquement aucune étude épidémiologique consacrée à une évaluation sérieuse des

effets du bruit sur le sommeil s'appuyant sur la comparaison entre des populations ayant la même exposition diurne et ne différant que par leur seule exposition au bruit nocturne (présence ou absence de bruits nocturnes).

Ce type d'étude, complexe et lourde à mettre en œuvre, est cependant nécessaire si on veut être certain que l'exposition répétée aux bruits nocturnes entraîne une dégradation de la santé des populations exposées.

RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES

Ile-de-France

Depuis deux ans la réorganisation du dispositif de circulation aérienne en région parisienne a beaucoup mobilisé l'Autorité et ses services, mais également élus et riverains, sans parler des personnels du gestionnaire ou de l'État.

Depuis le début, les objectifs de l'Autorité sur ce dossier sont de :

- Garantir que le dispositif annoncé est respecté ;
- Veiller à la transparence de l'information.

Rappel historique

> 24 novembre 2000 : l'ACNUSA fixe les conditions exigées quant à la consistance du dossier et à l'information de toutes les parties. Le dossier transmis à l'ACNUSA doit :

1. Être le même que celui qui est présenté aux commissions consultatives de l'environnement ;
2. Expliciter la problématique générale du projet par rapport à l'existant ;
3. Présenter une analyse, en terme d'avantages et d'inconvénients, de chaque proposition de trajectoire, y compris celles émanant d'élus ou de représentants d'associations ;
4. Contenir une cartographie de l'ensemble des modifications indiquant clairement le nombre de mouvements et la population survolée.

> 19 octobre 2001 : présentation à l'Autorité du dispositif complet par ADP et la DGAC.

> 26 octobre 2001 : l'ACNUSA ne rend pas d'avis favorable en l'absence des dispositions suivantes :

1. Mise en œuvre de la recommandation de l'Autorité permettant de sanctionner les survols engendrant un niveau sonore supérieur à 85 dB(A) entre 22 heures et 06 heures.
2. Limitation du nombre de mouvements la nuit à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.
3. Engagement sur le volume dans lequel les avions doivent évoluer et garantie de son respect en vertical et en latéral ; mise en place de sanctions en cas de déviations.
4. Obligation, assortie de sanctions, de respecter les trajectoires de nuit à moindre bruit.
5. Interdiction, assortie de sanctions, de certaines trajectoires la nuit.
6. Information et formation des pilotes et des contrôleurs.

> 29 novembre 2001 : la réponse du ministre indiquait que "Les volumes devant contenir les vols en procédures d'arrivées et de départ présentés dans le dossier de la réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne, seront définis.

Les limites caractéristiques des volumes jusqu'à 2000 mètres et qui ne donnent pas lieu à des opérations de guidage radar, feront l'objet d'une première définition dans les trois mois, puis, après validation d'ici l'été, d'arrêtés pour les rendre obligatoires.

Pendant une période de 6 mois et sous le contrôle de l'ACNUSA, le suivi des vols, jusqu'à 3 000 mètres, permettra de déterminer les limites caractéristiques qui seront garanties, et qui feront l'objet d'arrêtés afin de les rendre obligatoires.

Les zones actuelles dites "Sonate", relatives aux procédures aux abords immédiats des aérodromes, seront aussi officialisées dans les trois mois, par des arrêtés."

Organisation du suivi

> 20 mars 2002 : sur la base du volontariat, l'ACNUSA a réuni deux groupes de suivi, associations et élus. Les groupes de suivi décident d'organiser leurs travaux autour des 2 thèmes :

- Suivi de la mise en place du nouveau dispositif par un

jeu de questions (associations et élus) / réponses (ADP et DGAC)

- Définition des "volumes de protection environnementale"³⁷ à l'intérieur desquels s'inscriront les procédures d'arrivée et de départ.

> 21 mars 2002 : mise en place du dispositif de réorganisation de la circulation aérienne en Ile-de-France.

> Réunions de suivi : élus (17/04, 22/05, 25/06, 25/09, 04/12) associations (17/04, 6/06, 9/07, 26/09, 11/12) professions aéronautiques (26/04, 27/09)

État de la concertation

Les représentants des collectivités territoriales et des associations :

- Ont dénoncé le non-respect de certaines dispositions, proposées par Eurocontrol et arrêtées par le ministre ;
- Ont contesté la véracité des informations données par ADP et la DGAC.

Bilan de la réorganisation

Un certain nombre de zones où le dispositif présenté par la DGAC sur le Cd-rom "évolution des couloirs aériens pour la desserte des aéroports parisiens" ne correspond pas aux trajectoires réelles des avions.

Les différences relevées se situent essentiellement lors des phases d'atterrissages :

> Configuration face à l'est

1- Atterrissages à Paris - Orly

- débordement sur l'ouest du flux prévu en provenance d'ODRAN.

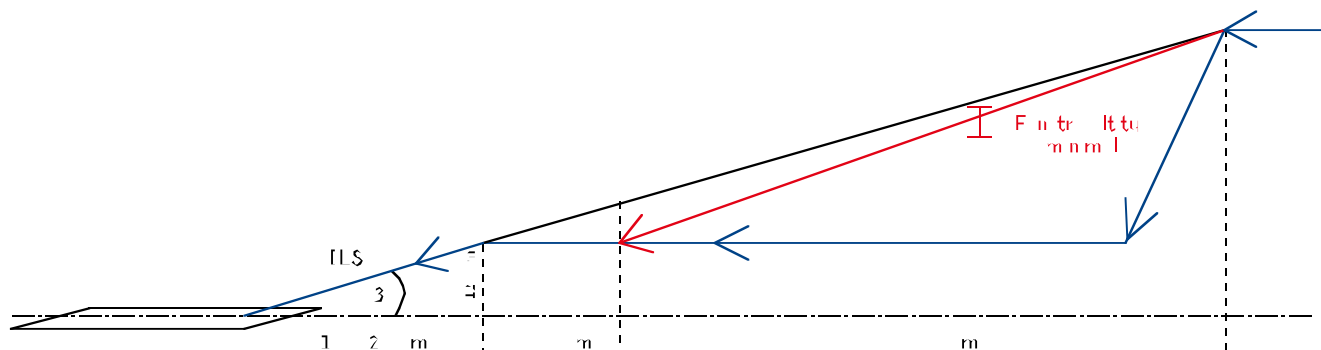
Aucune solution n'est actuellement proposée par ADP pour éviter ce débordement.

- survols plus bas que prévu de ce même flux au sud-ouest de la commune de Voves.

Il s'agit d'avions qui adoptent une pente de descente trop forte. Une limitation de la pente de descente, si elle était décidée, pourrait améliorer cette situation.

- survols plus bas que prévu du flux en provenance de MOLEK au sud-est de la commune de Diant.

Il s'agit, là encore, d'avions qui adoptent une pente de descente trop forte. Une limitation de la pente de descente, si elle était décidée, pourrait améliorer cette situation.



Proposition de modification de prise de l'ILS (trajectoire actuelle : en bleu – proposition ACNUSA : en rouge)

2- Atterrissages à Paris-Charles-de-Gaulle

- débordement du flux en provenance de BALOD sur la zone Beynes, Crespières...

Il pourra être fortement atténué avec la mise en service d'une interception de l'ILS à 6 000 pieds. ADP doit étudier cette possibilité.

- survols plus bas que prévu du flux en provenance de BALOD au sud-ouest de la commune d'Adainville.

Il s'agit toujours d'avions qui adoptent une pente de descente trop forte. Une limitation de la pente de descente, si elle était décidée, pourrait améliorer cette situation.

- survol de l'interpiste à l'ouest de Charles-de-Gaulle.

La mise en service du doublet nord diminuera très sensiblement ce problème.

> Configuration face à l'ouest

1- Atterrissages à Paris-Orly

- débordement sur la zone Moissy-Cramayel, Solers, Gretz... du flux en provenance d'ODRAN.

Il s'agit là de vols qui interceptent l'ILS 26 d'Orly à 3 000 pieds. ADP a confirmé qu'une amélioration de cette situation est possible.

- survols plus bas que prévu du flux en provenance de MOLEK au sud de la commune de Salins.

Il s'agit d'avions qui adoptent une pente de descente trop forte. Une limitation de la pente de descente si elle était décidée, pourrait améliorer cette situation.

2- Atterrissages à Paris-Charles-de-Gaulle

- survol de l'interpiste à l'est de CdG

La mise en service du doublet nord diminuera très sensiblement ce problème.

L'établissement par l'Autorité d'un bilan comparatif du nombre actuel de population soumise aux nuisances sonores dues aux avions avec celui existant précédemment est en cours. Il sera rendu public début 2003.

Concernant les survols plus bas que prévu, l'Autorité constate que les autorisations de descente en zone de régulation radar ont souvent pour conséquence des phases

de vol en palier, à basse altitude et sur une distance qui peut être de l'ordre de 50 à 60 kilomètres, créant par-là même de fortes nuisances (voir tracé ci-dessus).

Il serait donc nécessaire que des profils de descente plus continue soient adoptés, sur la base par exemple d'une pente de 5 %, généralement admise, et que ces profils puissent être contrôlés par les pilotes.

L'ACNUSA recommande qu'en zone de régulation radar, une pente maximale de descente soit imposée afin que le palier d'interception de l'ILS soit le plus court possible, et que soient définies des "fenêtres de vérification" avec des altitudes minimales de passage.

Par ailleurs, considérant les travaux sur le sujet (programme d'étude européen SOURDINE notamment) et constatant que de telles procédures sont déjà mises en œuvre sur certains aéroports étrangers.

L'Autorité recommande également la mise en œuvre, à chaque fois que possible, de la procédure "approche en descente continue" (continuous descent approach).

Engagements du ministre, le 25 juillet 2002

Lors de sa conférence de presse "pour un développement durable des aéroports parisiens", le ministre a proposé cinq orientations :

- Garantir la transparence et le respect des engagements ;
- Combattre en priorité les nuisances sonores la nuit ;
- Limiter globalement la gêne sonore ;
- Mieux répartir les retombées économiques des aéroports ;
- Solliciter l'Assemblée nationale pour étudier l'opportunité d'une nouvelle plateforme aéroportuaire.

Une quinzaine de mesures étaient annoncées pour la mise en œuvre de ces orientations, certaines devant être soumises pour avis aux commissions consultatives de l'environnement et à l'ACNUSA.

³⁷ Terme proposé par la DGAC lors de la réunion plénière du 11 avril 2002.

Concernant la publication via Internet de la visualisation des trajectoires, l'Autorité rappelle que ceci ne correspond ni à ses recommandations, ni aux attentes des riverains si les niveaux de bruit émis par les aéronefs ne sont pas accessibles.

Sur "la création d'un observatoire du bruit aérien", l'Autorité rappelle que la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 lui fait obligation d'établir les programmes de diffusion et de contrôler ce que donnent les gestionnaires. Ceci est d'ores et déjà en cours de réalisation, voir "Mise en œuvre des recommandations" page 15.

Cet automne, différents projets de textes devaient être officiellement soumis pour avis à l'Autorité : arrêté pour les procédures la nuit, résultats de l'étude sur l'utilisation des doublets, arrêté sur le retrait progressif des avions les plus bruyants du chapitre 3, arrêté sur l'indicateur représentatif de l'énergie sonore, arrêtés ministériels pour Orly et Roissy définissant leurs volumes de protection environnementale. Les commissions consultatives de l'environnement sollicitées pour avis ont examiné les deux derniers textes lors de leur dernière réunion ²⁸.

Avis de l'Autorité sur l'indicateur représentatif de l'énergie sonore

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

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

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.

Avis de l'Autorité sur les volumes de protection environnementale

Par lettre en date du 3 décembre 2002, le directeur de la navigation aérienne a adressé pour avis deux projets d'arrêtés portant création de volumes de protection environnementale, l'un sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle et l'autre sur Paris-Orly.

L'ACNUSA a, lors de la réunion plénière du 6 décembre 2002, donné un avis défavorable :

"considérant que les propositions présentées ne correspondent pas à la demande de l'ACNUSA.

Notamment :

- concernant les départs initiaux :
 - Les limites latérales proposées ne présentent pas d'avancée notable au regard de la protection environnementale, et en particulier, par rapport aux "aires SONATE" existantes actuellement.
 - Pour les limites verticales, l'Autorité considère que la pente de 3,3 % à partir de l'extrémité de fin de piste qui définit la limite inférieure est insuffisante et ne correspond qu'à des conditions minimales de sécurité. En outre, la limite supérieure fixée au niveau de vol 60 est trop basse.
- concernant les arrivées :
 - Les limites verticales inférieures fixées correspondent au seuil minimal utilisé actuellement et n'apportent aucune amélioration par rapport à l'existant.

En clair, l'Autorité considère que sous le vocable "VPE" sont uniquement reprises les règles minimales de circulation aérienne sans amélioration de la situation actuelle. L'Autorité rappelle que pour être efficaces, les volumes de protection environnementale doivent être définis jusqu'à une altitude de 3 000 m."

L'ACNUSA considère que les propositions qui lui ont été présentées lors de la réunion plénière du 11 juillet 2002, correspondent précisément à ses demandes. Leur éventuelle remise en cause serait préjudiciable au dialogue établi depuis trois ans.



Bâle - Mulhouse

Le 17 décembre 2001 les recommandations de l'ACNUSA ont été approuvées par l'aéroport de Bâle - Mulhouse, la DGAC et l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC). Cependant à ce jour, les deux points les plus importants ne sont toujours pas traités.

Envol directs vers le sud

Le conseil d'administration de l'aéroport s'était engagé sur un calendrier précis de mise en œuvre de ces recommandations, notamment sur l'utilisation de la procédure d'envols directs vers le sud pour une partie du trafic à destination du sud qui passe actuellement au point Elbeg. Les études de circulation et de réaménagement de l'espace aérien, réalisées conjointement par l'OFAC et la DGAC, visaient à une mise en œuvre de cette procédure pour la fin de l'année 2002.

Or le directeur de l'OFAC a adressé, le 29 octobre 2002, un courrier au président de conseil d'administration en indiquant le report de cette mesure au mois de mars 2003. L'Autorité demande que les autorités françaises fassent en sorte que la mise en œuvre de la procédure soit réalisée au 31 mars 2003.

Mise en place de l'ILS

Le calendrier d'installation et de mise en œuvre d'un ILS sur la piste 34 a été réalisé par la direction de la navigation aérienne, mais la question des procédures d'enquête publique se pose.

D'une part les autorités suisses n'ont pas donné la date à laquelle l'enquête publique sur leur territoire sera commencée, d'autre part les autorités françaises n'ont pas encore réglementé dans ce domaine.

En effet, l'article L.227-10 du code de l'aviation civile précise :

"Pour les aérodromes mentionnés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, la modification de la circulation

aérienne de départ et d'approche aux instruments, en dessous d'une altitude fixée par 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 I^{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 publique 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 de la circulation aérienne envisagée.

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

Ce décret est toujours en attente. Dès qu'il sera publié et pour éviter tout retard supplémentaire, l'ACNUSA propose que soit utilisée la même procédure que lors du renouvellement de la concession fédérale d'exploitation préalable au règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève. En 2000, une enquête d'impact environnemental a été faite par les autorités suisses. Les riverains français ont été appelés de façon officielle à participer à l'enquête. La réciprocité mise en œuvre à Bâle - Mulhouse permettra d'aller plus vite.

L'Autorité recommande que :

- Le décret relatif aux enquêtes publiques en cas de modification de trajectoires paraisse rapidement ;
- La procédure en France soit ouverte aux citoyens suisses.

Marseille - Provence

La procédure d'approche aux instruments ILS 32 en vigueur à Marseille - Provence survole le nord de Marseille et provoque de fréquents débordements sur l'ouest de la ville.

38 Voir en annexe "Principaux points à l'ordre du jour des CCE" page 58.

Une cinquantaine de courriers notifiant un non-respect de la procédure en vigueur ont été adressés par le bureau environnement de l'aéroport aux compagnies aériennes en 2002, mais ces rappels à l'ordre n'ont pas d'impact suffisant pour faire changer le comportement de certains pilotes.

L'ACNUSA a demandé :

- à la direction de l'aviation civile sud-est que la recherche d'une procédure alternative en baie de Marseille soit étudiée et qu'un projet permettant aux pilotes d'effectuer des approches à vue moins bruyantes soit proposé ;
- au service des bases aériennes qu'un arrêté ministériel interdise strictement de dépasser le radial 180°MRM.

L'Autorité s'étonne :

- que cette étude ne soit toujours pas réalisée ;
- qu'aucun projet d'arrêté ministériel n'ait été transmis à la commission consultative de l'environnement et à l'Autorité.

Nice - Côte d'Azur

Du fait de la proximité du survol des côtes par les avions en arrivée à Nice en procédure RIVIERA, les associations de riverains demandent que le projet de la direction de l'aviation civile sud-est, présenté en 2001, soit mis en œuvre.

La solution recommandée par l'Autorité dans son rapport d'activité 2001 est la suivante :

- Rotation du radial à un angle intermédiaire se situant entre 355° et 351° ;
- Mise en œuvre de toutes les propositions tendant à améliorer la "piloteabilité" et à favoriser la sécurité par diminution des possibilités d'interférences entre approches interrompues et décollages : pente réduite de 3,5° à 3°, balisage en mer, rampe d'approche, feux à éclats.

Suite à la recommandation de l'Autorité, l'approche interrompue de RIVIERA a été testée en simulateur ; elle est acceptée par l'Organisme de Contrôle en Vol (OCV) le

service de la formation aéronautique et du contrôle technique (SFACT) et les compagnies.

Ces mêmes tests, effectués en simulateur, ont montré qu'une rotation du radial de 3° est pilotable associée au passage à 3° de pente.

L'ACNUSA demande :

qu'un dossier, global ou non, lui soit présenté début 2003.

Beauvais - Tillé

Depuis 1997, date d'installation d'une compagnie à bas coûts, le trafic sur cet aéroport est en progression constante (676 mouvements commerciaux en 1996, 4 506 en 2000).

Le trafic nocturne est constitué par deux vols quotidiens au moyen d'avions équipés de hushkits (avions les plus bruyants du chapitre 3).

L'interdiction des vols de nuit est une revendication récurrente des associations de riverains. Lors de la réunion du 26 septembre 2001, la commission consultative de l'environnement a donné un avis favorable aux propositions suivantes :

- Interdiction de tout mouvement d'aéronefs entre 0 heure et 5 heures ;
- Élargissement de cette interdiction entre 22 heures et 0 heure d'une part, et entre 5 heures et 7 heures d'autre part, pour les avions les plus bruyants du chapitre 3.

Ces interdictions devaient être mises en œuvre au 1^{er} avril 2002 pour la première et au 1^{er} avril 2003 pour la seconde.

Le 31 janvier 2002, le directeur général de l'aviation civile a transmis pour avis le projet d'arrêté formalisant les dispositions ci-dessus⁵⁹. Avant de donner son avis l'Autorité a rencontré la plupart des membres de la commission consultative de Beauvais - Tillé.

Lors de la réunion plénière du 14 mars, l'ACNUSA a donné un avis favorable sous réserve que le projet mentionne le relevé des manquements et les éventuelles amendes administratives, et que l'article 2 soit mis en cohérence avec les projets d'arrêtés en cours.



Par ailleurs, en réponse à deux demandes de l'ACNUSA, le service des bases aériennes a confirmé, le 12 juillet 2002, que les manquements aux restrictions d'exploitation seraient relevés par la gendarmerie des transports aériens et que les informations relatives au trafic feraient l'objet d'un bulletin trimestriel. À ce jour, cinq manquements ont été relevés et transmis à l'Autorité.

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."

Bien que mobilisant plusieurs services de l'aviation civile, il reste surprenant qu'au bout de trois ans ce texte ne soit pas publié.

L'Autorité demande 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).

DIMENSION EUROPÉENNE ET INTERNATIONALE

Directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit des aéroports de la Communauté

Historique

L'Union européenne s'est efforcée de réduire les nuisances sonores dues au bruit des aéroports par plusieurs actes juridiques, et notamment le règlement 925/99/CE, appelé règlement Hushkit.

Source de conflit avec les États-Unis, ce règlement prévoyait que l'utilisation d'aéronefs insonorisés (hushkitted aircrafts) venant de pays tiers était interdite à partir du 1^{er} avril 2002.

En octobre 2001, l'assemblée de l'OACI, dans la résolution A33/7, a défini de nouvelles lignes directrices pour la protection contre le bruit, notamment en ce qui concerne les aéronefs du chapitre 3, au moyen d'une "approche équilibrée" visant à réduire le bruit des aéronefs, entre autres par le biais de restrictions d'exploitation liées au bruit dans certains aéroports.

La directive 2002/30/CE a très rapidement "transposé" cette résolution en droit communautaire et le règlement 925/99/CE a été abrogé. De même, les États membres doivent, au plus tard le 1^{er} janvier 2003, mettre en vigueur les dispositions législatives et administratives nécessaires pour se conformer à la directive.

Avis de l'ACNUSA

La directive du 26 mars 2002 vise à "établir des règles applicables dans la Communauté pour faciliter l'introduction de restrictions d'exploitation homogènes au niveau des aéroports de façon à limiter, voire réduire, le nombre de personnes souffrant des effets nocifs du bruit" (Article 1-a).

³⁹ Le texte est en annexe page 69.

Elle se fonde sur une "approche équilibrée"⁴⁰, aéroport par aéroport. Dans ce cadre, "lorsqu'elles envisagent d'introduire des restrictions d'exploitation, les autorités compétentes prennent en considération les coûts et avantages que sont susceptibles d'engendrer les différentes mesures applicables, ainsi que les caractéristiques propres à chaque aéroport" (article 4-3).

Pour l'ACNUSA, qui a pourtant largement défendu l'idée d'une réglementation aéroport par aéroport, cette directive n'offre pas de garanties suffisantes de protection des riverains d'aéroports.

D'une part, l'abrogation du règlement limitant, à compter du 1^{er} avril 2002, l'exploitation des avions dits "hush-kittés" ne peut qu'aggraver la situation.

D'autre part, elle ne prévoit aucune garantie en contrepartie des "obstacles" qu'elle crée à l'introduction de restrictions d'exploitation :

- La directive ne contient aucune disposition visant à obliger la recherche de solutions de lutte contre le bruit ;
- La directive définit de façon très stricte la nature d'un "aéroport urbain" qui seul pourra bénéficier de restrictions supplémentaires ;
- Les modalités de retrait des avions les plus bruyants du chapitre 3 sont peu favorables à une rapide amélioration de la situation au voisinage des plateformes aéroportuaires.

En outre, l'Autorité constate qu'une fois encore l'approche traditionnelle par chapitre OACI a prévalu : la gêne effectivement subie par les riverains n'est pas prise en considération, les restrictions d'exploitation devront se fonder "sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification..." (article 4).

Les mesures disponibles à l'ACNUSA montrent qu'il n'est plus concevable d'élaborer des réglementations visant la protection des riverains d'aéroports sur la base de normes élaborées à des fins de certification. Ces normes autorisent des niveaux de bruit de plus en plus élevés quand la masse de l'avion au décollage augmente.

L'Autorité regrette l'adoption rapide d'un texte qui aurait mérité que l'on prenne quelques mois supplémentaires de réflexion, notamment sur sa capacité à répondre aux

objectifs annoncés, ses modalités de mise en œuvre et ses impacts.

En tout état de cause, l'ACNUSA demande que :

- La mise en œuvre pratique de l'approche équilibrée soit clarifiée, avec ou sans transposition ;
- Le Gouvernement utilise la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement pour fixer des objectifs de réduction des nuisances sonores.

Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

Contrairement au texte précédent, l'élaboration de cette directive fut fort longue alors même que la rédaction d'origine n'a quasiment pas été modifiée.

Cette directive concerne le bruit des infrastructures de transports terrestres, des aéroports et des industries. Elle devra être transposée en droit français avant le 18 juillet 2004.

Ses objectifs sont :

- Établir une approche commune en matière de bruit ;
- Fournir une base à la future politique communautaire ;
- Garantir l'information du public.

Les outils de mise en œuvre sont :

- Une cartographie de l'exposition au bruit avec des indices (Lden et Lnight) ;
- Des plans d'action en matière de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement ainsi que la préservation des zones calmes.

Les aéroports de plus de 50 000 mouvements doivent établir dans une première étape la cartographie au 30 juin 2007 et les plans d'action au 18 juillet 2008.

Pour l'ACNUSA, cette directive présente plusieurs points d'intérêt. Outre les objectifs, sa mise en œuvre devrait être l'occasion de :

- Rendre effective la recommandation de l'Autorité relative à l'indice événementiel de nuit ;



- Élaborer, aéroport par aéroport, des plans d'actions à moyen et long terme qui engagent réellement les différents acteurs ;
- Réaliser une approche "territoire" de la problématique bruit prenant en compte l'ensemble des sources auxquelles est exposée la population.

Aussi, l'Autorité invite les administrations concernées à assurer, dans les meilleurs délais, la transposition de la directive et de profiter de cette opportunité pour repenser les rôles, interventions et responsabilités des acteurs, la stratégie et les objectifs poursuivis, les modalités de suivi et de contrôle.

Contacts européens et internationaux

Amsterdam - Schiphol

Suite au déplacement organisé l'an dernier, une réunion technique sur les mesures spécifiques de cet aéroport a été organisée le 23 mai 2002⁴⁰.

Les discussions ont porté sur l'organisation et la répartition des responsabilités ainsi que sur la politique relative au bruit aéroportuaire.

Les principales différences avec le système français sont mentionnées ci-après.

1-Urbanisation

- Il y a couplage entre le développement de l'aéroport (nombre de mouvements) et l'urbanisation autour de celui-ci (nombre d'habitations situées dans la zone de bruit). La définition du contour à 35 Ke⁴² correspond plus ou moins à la limite des zones B/C du PEB ;
- L'aéroport assure au cas par cas la recherche de solutions pour les habitations situées en zone de bruit (inso-

norisation ou rachat) ; la taxe bruit est utilisée à cette fin, mais l'aéroport aurait la possibilité d'y consacrer des ressources additionnelles ;

- Les redevances d'atterrissage sont modulées, dans des proportions significatives, et la définition d'avions non bruyants est beaucoup plus ambitieuse que celle de l'OACI⁴³.

2-Procédures d'exploitation

Elles ne sont pas réellement plus ambitieuses que celles connues en France :

- Si les trajectoires de départ doivent être contenues dans des traces au sol prédéfinies, on notera que ces surfaces sont relativement importantes ; en outre, le respect de ces traces ne s'impose que jusqu'à des attitudes relativement modestes (950 m le jour, 2 700 m la nuit) ;
- À l'arrivée, la régulation radar est à la discrétion des contrôleurs aériens et les altitudes d'interception de l'ILS sont relativement basses (600 mètres de jour, 900 mètres de nuit) ;
- La procédure de descente continue semble rester d'utilisation marginale (piste 6 seulement, faible trafic de nuit).

3-Concernant les restrictions d'exploitation, le couvre-feu de nuit ne concerne que les avions les plus bruyants du chapitre 3 (- 5 dB)⁴⁴, les autres mesures étant relativement classiques.

4-Néanmoins, le système fonctionne et les explications sont peut-être d'ordre non technique :

- Tout d'abord une politique claire des pouvoirs publics : limitation, voire diminution, du nombre d'habitants dans la zone de bruit, cet arbitrage étant obtenu par un compromis développement du trafic/développement résidentiel ;

⁴⁰ La directive définit une "approche équilibrée" comme "l'approche en vertu de laquelle les États membres examinent les mesures applicables en vue de résoudre le problème du bruit dans un aéroport situé sur leur territoire, et plus précisément les effets prévisibles de mesures de réduction à la source du bruit généré par les aéronefs, de mesures d'aménagement et de gestion du territoire, de procédures d'exploitation dites "à moindre bruit" et de restrictions d'exploitation." (article 2-g).

⁴¹ Participants : pour Civil Aviation Enforcement Agency : M. Molendijk, Mme Olthof ; pour l'ACNUSA MM. Soucheleau et Villain accompagnés de M. Lepoutre, responsable du pôle technique. ⁴² Ke=Kosten, unité hollandaise d'énergie sonore. ⁴³ La définition d'avions bruyants correspond sensiblement à la limite chapitre 3 / chapitre 4. ⁴⁴ Idem arrêté du 2 août 2001 sur Paris-Charles-de-Gaulle, mais les conditions sont beaucoup plus simples !

- Des règles du jeu claires et admises : zones d'énergie sonore, procédures d'exploitation, restrictions d'exploitation ;
- Des règles du jeu contrôlées, donc respectées ;
- Des responsabilités déconcentrées (administration de l'aviation civile), décentralisées (vers l'aéroport) mais clairement définies ;
- Une bonne coopération entre les différents acteurs : par exemple entre l'aéroport et le contrôle aérien pour l'utilisation des pistes préférentielles.

Londres - Heathrow

Du 17 au 19 juin 2002, l'Autorité a rencontré des représentants de :

- Department for Transport, DfT ;
- Civil Aviation Authority, CAA ;
- British Airways (service environnement) ;
- British Airport Authority, BAA (gestionnaire de l'aéroport d'Heathrow) ;
- Association Heathrow Action for the Control of Aircraft Noise (Hacan/Clearskies) ;
- Ainsi que M. Ken Hume, professeur à l'université de Manchester.

1- Organisation de l'aviation civile

Le Department for Transport définit la politique nationale et assure les relations internationales.

Il définit aussi les règles d'exploitation par rapport au bruit pour les aéroports "désignés"⁴⁵, en pratique les aéroports londoniens.

La Civil Aviation Authority a une gestion autonome ; elle a en charge les aspects techniques de l'aviation civile : système de circulation aérienne, règles de sécurité, etc.

La CAA est actionnaire majoritaire dans le National Air Traffic System (NATS) entreprise privée depuis le 1^{er} avril 2002 en charge de la circulation aérienne.

Les aéroports commerciaux sont organisés en entreprises de droit privé, le capital étant soit majoritairement ou totalement privé (BAA), soit majoritairement ou totalement public (Manchester). Les mesures relatives au bruit sont définies par :

- Le DfT pour les aéroports "désignés" ;
- Les aéroports après avis du DfT pour les autres.

2- Urbanisme au voisinage de l'aéroport

Planification urbaine et occupation des sols relèvent exclusivement des collectivités territoriales, le niveau national donnant des recommandations (Plannig Policy Guidances PPG).

Comme pour les PEB, quatre zones de bruit (A, B, C, D)⁴⁶ sont définies à l'aide du LAeq,T⁴⁷ et donnent les interdictions ou restrictions de construction.

Les contours moyens sont établis chaque été par la CAA, par pas de 3 dB de 57 à 72 dB, avec l'évaluation du nombre d'habitants concernés sur la base du recensement de 1991. Ainsi, sur les 10 ans de 1992 à 2001⁴⁸, on observe un accroissement du trafic de 14 % (406 000 à 463 000 mouvements), une réduction de la surface 57 dB (limite zones A et B de jour) de 26 % (204 000 à 150 000 km²), et une diminution de la population de seulement 16 % (372 000 à 311 400 habitants).

Des programmes d'aide à l'isolation phonique des logements existent depuis 30 ans (NIGS, Noise Insulation Grant Schemes), gérés et financés par l'aéroport. Le programme en vigueur depuis 1996 a conduit au traitement de 3 270 maisons (sur un potentiel de 8 500), pour une somme de 8,4 m£.

3- Restrictions d'exploitation

L'ensemble des restrictions peut se résumer comme présenté dans le tableau ci-contre.

Le non-respect des restrictions de survol est sanctionné financièrement, l'aéroport étant chargé du contrôle d'application. Les amendes s'élèvent à 500 ou 1 000 £ par infraction, selon la "gravité" et la période concernée. Plus de 2/3 des infractions ont lieu de nuit (en 2000/2001, 157 pour 5 527 départs), contre 1/3 de jour (en 2000/2001, 77 pour 227 054 départs).

Les sommes ainsi récoltées sont versées à un fonds d'aide aux collectivités, écoles et associations riveraines (Noise Fines Fund). Le produit annuel de l'ordre de 120 000 £, peut être supérieur lorsque de nouvelles mesures sont mises en œuvre, par exemple le 87 dB(A) de nuit en 2001. British Airways est la principale compagnie contributive. Le non-respect des restrictions de nuit est sanctionné indirectement : les vols concernés rentrent dans le calcul du quota de nuit (alors qu'ils étaient programmés de jour, donc hors quota), et en cas de dépassement du quota glo-



bal, une pénalité de 10 % est appliquée sur le quota de la période suivante. Ceci suppose donc une comptabilité globale vis à vis des riverains, mais aussi individuelle, opérateur par opérateur.

4- Procédures opérationnelles

L'aéroport utilise deux pistes parallèles et indépendantes (en 2001, 460 000 mouvements et 60 millions de passagers). Différentes procédures visant à réduire les nuisances ont été mises en œuvre : modes d'utilisation des pistes, trajectoires de départ, exploitation de nuit et descente continue. La procédure "Continuous Descent Approach" consiste à effectuer une descente ininterrompue jusqu'à l'interception de l'ILS en finale à 600 mètres de jour et 900 mètres de nuit, ce qui évite les réajustements de poussée, et donc réduit le bruit perçu au sol.

5- Concertation

Les relations entre partenaires sont assurées à travers plusieurs instances consultatives :

- Heathrow Airport Consultative Committee (HACC), en place depuis 1950, regroupe les professionnels, les collectivités, ainsi que, depuis peu, les associations situées dans le périmètre 57 Leq ;

- Noise and Track Keeping Working Group (NTKWG) concerné principalement par le respect des trajectoires au départ (restrictions de survol et NPR).

Néanmoins, un contentieux s'est développé en 2000 entre l'État (Heathrow étant aéroport désigné) et l'association HACAN / ClearSkies, suite à la mise en œuvre des nouveaux quotas de bruit de nuit.

L'association considère qu'il y a eu atteinte aux droits de l'homme, dans la mesure où les arguments mis en avant par l'administration britannique ne sont pas assez étayés à leurs yeux : elle a donc porté le différend devant la Cour européenne des droits de l'homme.

Pour le gouvernement, l'intérêt collectif prime sur l'intérêt individuel ; pour l'association, le gain pour l'intérêt collectif n'est pas démontré, et les nouvelles mesures portent atteinte au droit individuel au sommeil.

En 2001, la Cour européenne des droits de l'homme a jugé favorablement la demande des riverains. L'État a fait appel de la décision : l'affaire est actuellement en attente de jugement devant la Grande Chambre.

Restrictions globales	$N_{\text{mouvements}} \leq 480\,000/\text{an}$ $S_{57\text{dBA},\text{jour}} \leq 145\,000\text{ km}^2$	Conditions liées à l'autorisation de réalisation du terminal 5
Restrictions de nuit (23 h 00 - 06 h 00)	$N_{\text{mvts nuit}} \leq 3\,250$ (été) / 2 550 (hiver) $Q_{\text{nuit}} \leq 5\,610$ (été) / 4 140 (hiver) Interdictions des vols ayant un QC 4, 8 ou 16	Q_{nuit} = quota de trafic de nuit = trafic pondéré par le QC (quota count) ⁴⁵ Valeurs pour le semestre d'été 2002.
Restrictions au survol Jour (07 h 00-23 h 00) Nuit (23 h 00-23 h 30 + 06 h 00-07 h 00) Nuit (23 h 30-06 h 00)	$H_{\text{survol}} \geq 1\,000$ pieds $LA_{\text{max}} \geq 94$ dB(A) $LA_{\text{max}} \geq 89$ dB(A) $LA_{\text{max}} \geq 87$ dB(A)	Valeurs mesurées à 6,5 km du lâcher des freins par le système GEMS (trajectographie radar + stations de mesure du bruit)

⁴⁵ "designated for noise purposes" Civil Aviation Act 1982. ⁴⁶ De jour, A inférieur à 57 dB(A), B de 57 à 66, C de 66 à 72 et D supérieur à 72. ⁴⁷ T se réfère à la période de jour 7h-23h ou celle de nuit 23h-7h. ⁴⁸ En supposant en 2000 et 2001 le maintien des vols Concorde aux fréquences antérieures.

⁴⁹ "Quota count" est une pondération apportée à chaque mouvement en fonction des caractéristiques de certification.

Aéroport international de Genève

Le 19 septembre 2002, l'ACNUSA a rencontré les représentants de l'Aéroport International de Genève (AIG), un représentant des collectivités territoriales et des associations de riverains.

1- Gestionnaire ²¹

Après une présentation des aéroports internationaux suisses, le directeur général a donné des informations sur le trafic actuel et les perspectives de développement. La baisse du trafic post-11 septembre 2001 est faible (de l'ordre de 4 %). La concurrence du TGV ne se fait pas trop sentir.

Établissement public autonome depuis le 1^{er} janvier 1994, ses résultats financiers sont bons. Le conseil d'administration de l'aéroport comprend 22 membres, dont des représentants français.

La loi de 1993 spécifie que "l'activité de l'AIG doit tenir compte des objectifs de protection de l'environnement". Les fonctionnalités du nouveau système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires MIABA II (mise en service en 2003) ont été présentées par le chef du service de lutte contre le bruit : 12 stations de mesures sont réparties autour de l'aéroport.

Le directeur général a marqué son intérêt pour trouver des solutions aux demandes des riverains français.

Des documents sur les différents points évoqués ont été distribués en séance.

2- Représentant des collectivités territoriales

M. Christophe Iseli, Président de l'Association Transfrontalière des Communes Riveraines de l'aéroport International de Genève (ATCR-AIG).

Créée il y a 4 mois, cette association regroupait alors 35 communes suisses et 35 communes françaises. Elle n'en compte aujourd'hui plus que 16 (beaucoup de communes ne veulent pas payer leur cotisation calculée suivant le nombre d'habitants de chacune d'elle).

L'ATCR-AIG souhaite faire procéder à des mesures autour de l'aéroport et à des expertises techniques.

L'association s'oppose au renouvellement, pour 50 ans, de la concession aéroportuaire. Elle constate un manque de consultation des communes riveraines de l'aéroport.

3- Représentants des associations ²¹

Les associations de riverains s'opposent également au renouvellement de la concession aéroportuaire pour une durée de 50 ans. Elles ont déposé un recours en justice. Elles demandent une approche segmentée, refusée par l'aéroport pour raisons de sécurité.

Les associations considèrent être mal soutenues par les communes, qui balancent entre leurs intérêts financiers et ceux des riverains. Elles voudraient être mieux représentées à la CCE locale (seules 3 personnes y représentent les riverains, dont un français). Elles considèrent que l'aéroport fait de la rétention d'information et que les vols de nuit se multiplient. 150 demandes d'indemnisation sont en attente.

Autorité de Contrôle des Nuisances sonores Aéroportuaires en région wallonne ACNAW

Le 8 juin 2001, un décret a institué une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires de la région wallonne ²². Une première rencontre entre les membres de cette Autorité et le président de l'ACNUSA accompagné des services a eu lieu le mercredi 24 juillet 2002 à Paris.

Federal Aviation Administration FAA

Le 16 septembre 2002, le Président Roger Léron a reçu M. Carl Burleson, directeur du bureau de l'environnement et de l'énergie ainsi que son adjointe ; ils étaient accompagnés de deux représentants de l'ambassade américaine à Paris chargés de l'aéronautique afin de faire le point sur la politique américaine de réduction du bruit dans le transport aérien et de connaître les missions et compétences de l'Autorité.

La FAA est l'administration compétente en matière de bruit aéronautique depuis 1968 aux États-Unis. Son champ d'action est très large puisqu'elle :

- Gère les projets d'analyse d'impact des aéroports ;
- Met en place des programmes pour aider financièrement les aéroports à entreprendre des actions d'atténuation du bruit aéroportuaire : Airport Improvement Program (AIP) et Passenger Facility Charge (PFC) ;
- Gère le programme NCP (Noise Compatibility Program) qui permet l'établissement de plans d'expositions au bruit (NEM/Noise Exposure Map) et de programmes de compatibilité au bruit (NCP/Noise Compatibility Program).

RENCONTRES

Réunions avec les commissions consultatives de l'environnement

En septembre et octobre, l'Autorité a rencontré à nouveau les membres des commissions consultatives des dix principaux aéroports⁵⁰.

Chaque rencontre comprenait deux réunions de travail, en principe le matin avec les représentants des collectivités territoriales et les représentants des associations, l'après-midi avec les professionnels et les services de l'État. Un échange avec le préfet ou ses services était organisé au cours ou en fin de journée.

L'ordre du jour portait notamment sur la situation locale et le bilan de la mise en œuvre des recommandations de l'ACNUSA ainsi que sur les recommandations futures. La courte synthèse ci-dessous reprend les principaux points de discussion.

La concertation semble marquer le pas : sur certaines plateformes peu de réunions plénières ou de réunions du comité permanent⁵¹.

De nombreuses associations s'insurgent contre des dossiers transmis au dernier moment, des débats qui sont souvent tronqués, voire une pratique grandissante de la langue de bois.

Concernant les PEB et PGS, la plupart des élus ont demandé que leurs conséquences sur l'aménagement des communes soient rapidement connues. En effet, les plans locaux d'urbanisme sont en cours de réalisation et il faut donc fixer au préalable les limites extérieures des zones B et C. Élus et associations souhaitent que des arrêtés d'anticipation soient pris par les préfets dès que ces limites seront choisies.

Le retard dans la préparation ou la présentation des arrêtés d'exploitation a été également dénoncé par les associations ; à l'opposé, des professionnels regrettent le manque de concertation sur le contenu de ces arrêtés.

Sur certaines plateformes, la délimitation des volumes de protection environnementale semble poser problème tant aux pilotes qu'aux contrôleurs.

Auditions et colloques

Réunions techniques

- 19/02/02 - M. Jean-Louis Plazy, délégué régional de l'agence Ile-de-France de l'ADEME, membre de la CNPN ; M. Gilles Beaubillard, représentant de l'association PEGASE ; M. René Gamba, directeur du bureau d'étude acoustique "Acoustique Gamba et associés", président de la chambre des ingénieurs conseils de France, ancien président du groupement de l'ingénierie acoustique (GIAC).

Réunions plénières

- 14-15/03/02 - M. Jean-Baptiste Rigaudias, directeur général des opérations aériennes et de la qualité environnementale à Air France et M^{me} Monique Bacque-roet-Lortie, inspection générale - délégation à l'environnement ; M. Michel-Claude Lorriaux, chef du département environnement à ADP ; M. Pascal Lemonnier, responsable de la mission bruit, direction de la prévention, des pollutions et des risques, ministère de l'environnement ; M. Michel Ducamp, chargé de mission à la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande ; MM. Gérard Lefèvre et Jacques Gauran (SBA) ; M. Thierry Reviron (DAC nord).

⁵⁰ Ont participé : M. Jean-Pierre Jobin directeur général de l'AIG ; M. Marc Mounier, chargé de la division environnement et affaires juridiques ; M. Umberto Pocecco, chef du service de lutte contre le bruit. ⁵¹ M. Looten, ARAG, AGCNA ; M. Aeschbacher, ARAG ; M. Pachoud, ARAG ; M. Monat, AGCNA ; M. Ryser, AFRAG ; M. Paillard, AGCNA ; M. Miron, AGCNA ; M^{me} Deluar, ARAG. ⁵² Ce texte n'est pas sur le site Internet de l'ACNUSA. ⁵³ 20.09.2002, Lyon - Saint-Exupéry ; 3.10, Strasbourg-Entzheim ; 4.10, Bâle-Mulhouse ; 8.10, Toulouse-Blagnac ; 9.10, Bordeaux-Mérignac ; 10.10, Nantes-Atlantiques ; 22.10, Paris-Charles-de-Gaulle ; 23.10, Paris-Orly ; 30.10, Nice-Côte d'Azur ; 31.10, Marseille-Provence. ⁵⁴ Voir en annexe "Principaux points à l'ordre du jour des CCE" page 55.

- 11/04/02 - M^{me} Manuelle Troude, MM. Vincent Bachelier, Jean-Pierre Desbenoit (DNA), M^{me} Hélène Bastianelli, M. Yves le Goff (SBA), animateurs du réseau environnement de la DGAC; MM. Jean-Louis Pirat, François Watrin et Léonard Ponamale du service technique des bases aériennes.
- 16-17/05/02 - M^{me} Danielle Benadon, directrice des transports aériens; M. Yves Cousquer; M. Emmanuel Duret, président du conseil national des transports; M. Mathias Meisser, consultant acoustique; MM. Claude Pinchinat et Jean-Luc Drapier (STNA); UCCEGA : M^{mes} Anne Julia et Isabelle Vandrot, MM. Bernard Chafanges, Bertrand Eberhard, Jacques Hérisson, Pierre Noguès et Jacques Sabourin.
- 14/06/02 - Membres de la Commission Nationale de Prévention des Nuisances (CNPN).
- 11/07/02 - MM. Henri-Georges Baudry, Jean-Pierre Desbenoit (DNA) et Frédéric Rico (ADP).
- 05/09/02 - UCCEGA : M^{me} Isabelle Vandrot, MM. Jacques Sabourin, Bertrand Eberhard, José Coll, Jacques Hérisson, N'Doghia Yombo.
- 17-18/10/02 - MM. Yves Debouverie et Jean-Claude Durand (DAC centre-est) et Jean-Pierre Desbenoit (DNA); M. Bernard de Froment, conseiller d'État; M. Guillaume Faburel, chargé de recherche et de cours, Institut d'urbanisme de Paris, Université de Paris XII; M. Gérard Bomont, directeur de l'aérodrome de Nice - Côte d'Azur.
- 21/11/02 - MM. Frank Morisseau et Jean-Pierre Desbenoit (DNA); MM. Joël Rault, Gérard Soulié et Jean Anouilh (DAC sud); MM. Claude Pinchinat, Jean-Luc Drapier (STNA) et Jean-Marie Machet (ADP).

Colloques

- 01-02/07/02 : "Dernier appel avant embarquement : transport aérien, aéroport et développement durable" organisé par le Conseil Général du Val d'Oise, le programme des Nations Unies pour l'environnement et

Transport & Environnement à l'ESSEC, participation de M^{me} Janine Le Floch-Fournier.

- 8-9/10/02 : Stakeholders' meeting ATM & environment, Eurocontrol Headquarters, contribution de M. Roger Léron.
- 21/10/02 : Deuxièmes rencontres parlementaires de l'association "Ville et Aéroport" à l'Assemblée nationale (Salle Victor Hugo), intervention de M. Roger Léron.
- 24/10/02 : Colloque de l'Association des Représentants des Compagnies Aériennes sur "Le transport aérien en France : quelle évolution sur les sujets majeurs?" intervention de M. Roger Léron.
- 10/12/02 : "1992-2002, les dix ans de la loi bruit", colloque organisé par le Conseil National du Bruit au centre de conférences internationales du ministère des Affaires étrangères, intervention de M. Roger Léron.
- 12/12/02 : Réduction des bruits des avions commerciaux au voisinage des aéroports civils, problématique, enjeux et perspectives futurs, journée spécialisée organisée par l'INRETS, à Bron, participation de M. Philippe Lepoutre.

VIE DES SERVICES

Personnel

La loi de finances pour 2002 a ouvert sur le budget de l'Autorité deux postes de catégorie A destinés au pôle documentation/communication et au pôle juridique.

Le pôle documentation/communication est en charge de l'information du public, notamment via le site Internet "www.acnusa.fr" qui a pu ainsi s'enrichir de plusieurs animations à vocation pédagogique (voir infra).

En interne, il assure également la diffusion des informations et une veille relative aux différents aspects de l'aéronautique (économie, navigation aérienne...), du bruit et de ses effets sur la santé ou encore de l'urbanisme.

Le pôle juridique apporte son expertise sur des dossiers tels que le cadre juridique des plans d'exposition au bruit (P.E.B.) et plans de gêne sonore (P.G.S.), la transposition des directives européennes sur le bruit dans l'environnement et sur les restrictions d'exploitation des aéroports ou bien encore sur les contentieux résultant de l'exercice du pouvoir de sanction de l'Autorité. Il collabore avec M. de Froment, conseiller d'État, dont la convention a été renouvelée jusqu'en février 2003.

Budget

Le projet de loi de finances initiale pour 2002 a ouvert pour l'ACNUSA une enveloppe de crédits d'un montant de 1 076 593 €. Toutefois, suite à un amendement gouvernemental, la dotation de l'Autorité, inscrite au chapitre 37-10 des services communs du ministère de l'Équipement, a été ramenée dans la loi de finances à 1 066 893 €. Cet amendement, élaboré sans concertation avec le président de l'Autorité, était destiné au financement du plan d'action renforcée contre la violence.

Par ailleurs, dans le courant du mois d'avril, il a été procédé au blocage de 333 573 € dans le cadre de la régulation républicaine.

Ce néologisme en matière budgétaire recouvre un dispositif de régulation financière défini par la secrétaire d'État au budget dans sa lettre du 25 février 2002. Il a consisté en un gel de crédits dans l'attente d'un calibrage définitif des capacités d'engagement de chaque ligne budgétaire.

Le ministre délégué au budget a remplacé, le 12 août 2002, ce dispositif par un ensemble de mesures conservatoires destinées à permettre le respect des engagements pris au niveau européen en matière de déficits publics. Les mises en réserve décidées (reconduction de la régulation républicaine dans le cas de l'ACNUSA) ont été assorties de la fixation d'objectifs de reports de crédits sur la gestion 2003.

L'Autorité a, de son côté, fait part de ses observations au ministère de l'équipement quant au niveau irréaliste des

reports qui lui étaient demandés (0,8 M€, soit 75 % de la dotation 2002) compte tenu notamment de la date tardive dans la gestion à laquelle la demande était présentée.

Au terme de ce processus, il ressort un gel important pour l'ACNUSA dans la mesure où cela représente 60 % des reports 2001/2002 (hors fixation des reports 2002/2003).

La consommation des crédits, arrêtée à fin novembre, s'élève à 714 000 €, la prévision en année pleine se montant à 780 000 €.

Ce chiffre, qui représente 73 % de la dotation initiale, passe à 106 % de la dotation en loi de finances en tenant compte des différents blocages intervenus et maintenus durant la totalité de la gestion 2002.

Cela traduit donc la nécessité pour l'ACNUSA de pouvoir bénéficier de ses reports de crédits, ces derniers ayant permis d'assurer les paiements (salaires y compris) sur les deux derniers mois de l'année.

Les dépenses se répartissent comme suit (fin novembre 2002) :

- rémunération du personnel : 424 088 € (59 %)
- indemnités des membres/experts : 42 292 € (6 %)
- dépenses de fonctionnement : 247 986 € (35 %)

Dans cette dernière catégorie, les études représentent 59 352 € (24 %). Par rapport à 2001, dans un contexte de baisse des dépenses de fonctionnement hors personnel (-33 %), les études ont vu leur part progresser de 20 à 24 % des dépenses engagées.

Elles ont porté en 2002 sur le suivi des prescriptions techniques applicables aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des dix principaux aéroports français, des campagnes de mesures de bruit lié au trafic aérien de l'aéroport d'Orly et de Marseille ainsi qu'une campagne spécifique destinée à mesurer l'impact de la réorganisation de la navigation aérienne en Ile-de-France, des études juridiques liées aux contentieux portant sur les décisions de sanction rendues par l'Autorité.

Autre catégorie de dépense importante en volume, les frais de déplacements traduisent l'activité des membres et des services de l'Autorité sur les aéroports français ainsi que leur souci de s'informer des expérimentations et solutions nouvelles menées par différents pays européens (Belgique, Grande-Bretagne, Pays-Bas et Suisse).

Ils restent cependant stables en valeur (56 491 €), bien que leur part respective soit de 23 % du total des dépenses de fonctionnement (16 % en 2001).

Les dépenses liées à l'information du public (site Internet acnusa.fr) ainsi qu'à l'actualisation du fonds documentaire ont représenté 21 580 € (9 %).

Communication

Le 7 mars 2002, à l'occasion de la sortie de son rapport d'activité 2001, l'Autorité a organisé une conférence de presse afin de présenter son bilan. L'accent a été mis sur :

- La lenteur des pouvoirs publics pour mettre en œuvre certaines de ses recommandations 2001 ;
- La nécessité de garantir la fiabilité et la qualité des informations ;
- Les recommandations nouvelles concernant principalement la définition de l'enveloppe d'évolution des avions et son contrôle ainsi que la diffusion d'une information fiable, accessible et pérenne auprès des riverains.

La diffusion du rapport d'activité [📄] auprès des pouvoirs publics ainsi que des principaux acteurs du monde aéroportuaire s'est accompagnée de la mise en ligne d'une nouvelle version du site de l'Autorité www.acnusa.fr.

En mars 2002, les internautes ont pu découvrir un site plus convivial dont l'évolution a suivi leurs remarques (adressées via la rubrique contact@acnusa.fr) ainsi que les statistiques de fréquentation 2001. Le système de navigation a été optimisé, des animations graphiques et sonores et des pages en version anglaise [🌐] ont été ajoutées.

Le besoin d'information ne s'est pas démenti cette année puisque le bilan statistique 2002 permet de mettre en avant les points suivants :

- Depuis le début de l'année, le site a fait l'objet de plus de 33 000 visites ;
- La moyenne des consultations mensuelles a progressé depuis l'année dernière (1875 en 2001, 2563 en 2002) ;
- Les pages "accueil", "contact", "zones de bruit" et "rapports" sont les plus populaires.

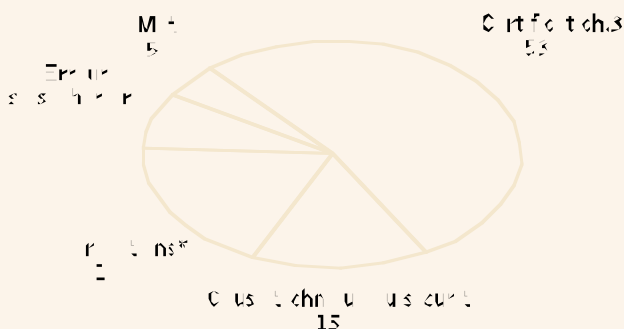
BILAN DES AMENDES ADMINISTRATIVES

Bilan chiffré des sanctions en 2002 [📄]

Au cours de l'année 2002, l'ACNUSA a pris 287 décisions, donnant lieu à 222 amendes (pour un montant de 2 092 000 €) et 62 relaxes. Trois dossiers, prescrits ou annulés, n'ont pas fait l'objet de sanction.

Ces décisions constituent d'une part le solde des infractions commises en 2000, d'autre part 90 % de celles ayant eu lieu en 2001. À ce jour, un seul dossier concernant les infractions 2002 a été examiné par la Commission Nationale de Prévention des Nuisances (CNPN).

Les principales causes de relaxe sont représentées dans le graphique ci-dessous :



* Les dérogations ont été accordées par la direction des transports aériens de la D.G.A.C. ou bien les vols en bénéficient de droit s'agissant de vols gouvernementaux ou sanitaires.

Par ailleurs en 2002, les agents verbalisateurs ont adressé à l'Autorité 89 dossiers d'infraction. La répartition par plate-forme est la suivante (en nombre de dossiers) :



Paris - Charles-de-Gaulle	46 soit 52 %
Paris - Le Bourget	9 soit 10 %
Paris - Orly	26 soit 29 %
Lyon - Saint-Exupéry	1 soit 1 %
Nice - Côte d'Azur	2 soit 2 %
Toulouse - Blagnac	0 soit 0 %
Beauvais - Tillé	5 soit 6 %

On notera plus particulièrement la mise en application de l'arrêté du 25 avril 2002 portant restriction d'exploitation sur l'aérodrome de Beauvais-Tillé. Ce texte instaure un couvre-feu à compter du 1^{er} juillet 2002 pour tous les aéronefs entre 0 heure et 5 heures, interdiction qui sera étendue à compter du 1^{er} avril 2003 aux aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 entre 22 heures et 0 heure d'une part et d'autre part 5 heures et 7 heures. Pour l'instant, cinq infractions ont été relevées et transmises à l'Autorité.

De même, l'arrêté du 2 août 2001 fixant les restrictions d'usage de certains avions du chapitre 3 sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle est entré en application.

Il sanctionne les appareils qui, en arrivée ou au départ, bien que relevant du chapitre 3, présentent une marge cumulée de niveaux de bruit certifiés par rapport aux limites admissibles définies dans ce chapitre comprises entre 5 EPNdB et 8 EPNdB ("aéronefs bruyants du chapitre 3") ou inférieures à 5 EPNdB ("aéronefs les plus bruyants du chapitre 3").

Le tableau ci-dessous donne la répartition des infractions 2002 selon leur nature :

Arrivée	5 soit 6 %
Arrivée Ch.3	8 soit 9 %
Arrivée Ch.3+	5 soit 6 %
Départ	13 soit 15 %
Départ Ch.3	11 soit 12 %
Départ Ch.3+	5 soit 6 %
Déviations	41 soit 46 %
Inverseurs	1 soit 1 %

Il convient de noter la baisse du nombre d'infractions au couvre-feu (arrivée ou départ) des avions relevant du chapitre 2, en raison de leur retrait progressif des flottes.

De même, l'application de l'arrêté du 18 juin 1998, fixant sur Paris - Charles-de-Gaulle la valeur maximale de l'indicateur de bruit (ou quotas de bruit) à ne pas dépasser pour les avions les plus bruyants du chapitre 2, se traduit par une baisse des infractions. Le service des bases aériennes de la DGAC n'a transmis à l'ACNUSA que quatre dossiers représentant un total de 30 vols en infraction sur l'année 2001 contre huit dossiers en 2000 pour 590 vols.

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

Évolution sur trois ans

L'évolution du relevé des infractions à la réglementation élaborée en vue de limiter les nuisances sonores se traduit par une baisse sensible des manquements relevés et ce d'une manière uniforme sur l'ensemble des plateformes concernées.

	2000	2001	2002	Total
ADP (CDG, Orly, Le Bourget)	306	195	81	582
DAC Centre Est (Lyon - St-Exupéry)	14	5	1	20
DAC Sud (Toulouse - Blagnac)	5	5	0	10
DAC Sud-Est (Nice - Côte d'Azur)	7	3	2	12
DAC Nord (Beauvais - Tillé)	-	-	5	5
Total	332	208	89	629

Aéroports De Paris

Cette baisse est particulièrement sensible en ce qui concerne la zone d'intervention d'ADP, ce dernier représentant à lui seul environ 90 % des dossiers transmis pour saisine à l'ACNUSA.

⁵⁵ Tiré à 2500 exemplaires. ⁵⁶ Animations graphiques : http://www.acnusa.fr/questions/questions_avions.asp.

Animation sonore : http://www.acnusa.fr/bruit_et_mesure/bruit_et_mes_audio.asp. Version anglaise : <http://www.acnusa.fr/english/index.htm>

⁵⁷ Les données contenues dans le bilan chiffré des sanctions infligées par l'ACNUSA pour 2002 sont arrêtées au 30 novembre 2002.

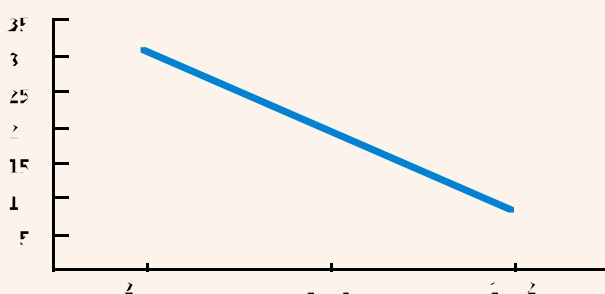
Parmi les arguments invoqués pour expliquer cette baisse, apparaît en premier lieu la baisse du trafic qui a touché l'ensemble des plateformes. Si celle-ci est, en effet, indiscutable, on peut néanmoins s'interroger sur le fait que les déviations de trajectoire subissent la plus forte baisse (65 % des infractions en 2001 contre seulement 45 % en 2002), alors que les infractions horaires, plus sujettes aux aléas du trafic (attente aux escales, avions de la flotte en service et indisponibles pour des remplacements...) ont vu leur part s'accroître de 34 % en 2001 à 53 % en 2002. En deuxième lieu, il semble que les pilotes des compagnies utilisant régulièrement les plateformes de la région parisienne soient plus attentifs aux procédures de décollage dites "de moindre bruit". Bien que ce phénomène soit difficilement quantifiable, on peut noter que certaines compagnies régulières apparaissent de manière moins fréquente que par le passé dans la liste des transporteurs verbalisés. Ceci semble confirmer l'effet bénéfique et pédagogique des rappels à la réglementation environnementale en vigueur, effectués tout au long de la procédure de sanction menée par l'ACNUSA.

Cependant, une autre raison peut également expliquer la baisse des infractions. Depuis le 21 mars 2002 le nouveau dispositif de circulation aérienne en région parisienne est mis en œuvre.

Pour des raisons évidentes de sécurité, tous les contrôleurs aériens ont été formés et les pilotes informés mais en phase d'appropriation collective, les contrôleurs sont intervenus plus souvent pour guider les pilotes.

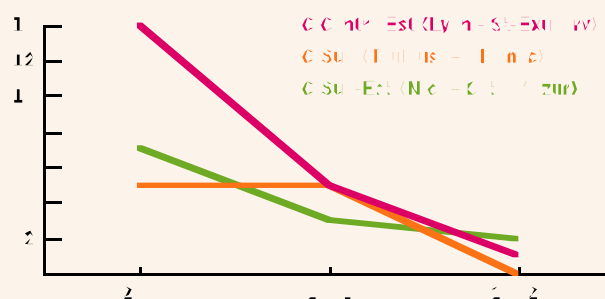
Or, si une déviation se produit suite à ordre du contrôle, elle ne donne pas lieu à procès-verbal donc elle n'est pas sanctionnée.

Évolution des infractions relevées par ADP
(CDG, Orly, Le Bourget)



Autres plateformes

Les autres plateformes connaissent également des niveaux anormalement bas d'infractions relevées, (voir graphique ci-dessous et tableau p.49) notamment si l'on met en regard les résultats de l'aéroport de Beauvais-Tillé sur moins de six mois, avec ceux de Lyon, Toulouse ou Nice sur une année complète et avec un trafic nettement supérieur.



Enfin, on ne peut que constater, une nouvelle fois, les difficultés rencontrées sur la plateforme de Nice-Côte d'Azur dans l'application de la restriction d'usage des inverseurs de poussée (ou reverse) au-delà du ralenti.

Il apparaît, en effet, que les moyens mis en œuvre actuellement (tant humains que matériels) ne permettent pas de faire la distinction entre les cas sanctionnables et ceux correspondants aux dérogations prévues par l'arrêté. Dès lors, le nombre de dossiers de ce type transmis à l'ACNUSA est ramené à 1 ou 2 par an, pour un volume potentiel de 80 environ, d'après une hypothèse basse.

Recouvrement et contentieux

Infractions 2000

L'examen par l'ACNUSA des infractions commises en 2000 (y compris le solde 1999) a donné lieu à 325 décisions infligeant aux compagnies des sanctions financières pour un montant total de 18 560 000 F (soit 2 829 454 €). À ce jour, 218 ont été recouvrées par la Trésorerie générale des créances spéciales du Trésor pour un montant total de 12 293 350 F (soit 1 874 109 €). Ce montant représente un taux de recouvrement de 66 %.

Le reste à recouvrer représente donc 107 décisions d'un montant total de 5 930 000 F (904 023 €)

Cinq amendes n'ont pu faire l'objet d'une procédure de recouvrement (336 650 F, soit 51 322 €).

Quatre amendes concernaient des compagnies en liquidation (Tower air et Sabena) et une cinquième a fait l'objet d'une annulation de la sanction suite à la production d'un certificat de conformité aux normes du chapitre 3 postérieurement au prononcé de l'amende.

En ce qui concerne les manquements aux dispositions de l'arrêté du 18 juin 1998 (quotas de bruit) pour l'année 1999, il avait été infligé 7 amendes pour un montant total de 3 551 000 F (541 347 €).

Les sommes recouvrées sont actuellement de 3 037 000 F (462 988 €), soit 85,5 % du montant émis.

Il convient enfin de préciser que le passage à l'euro n'a pas été sans conséquence sur le barème des sanctions que l'Autorité peut infliger aux contrevenants.

En effet, en application de l'ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000, il a été procédé à une adaptation de la valeur en euros de certains montants exprimés en francs dans les textes législatifs.

Ainsi, l'amende maximale qui était de 80 000 F, soit 12 196 €, a été ramenée à 12 000 €.

C'est pour cette raison et dans un souci de cohérence que les sommes afférentes aux sanctions prises en 2000 sont indiquées en francs, leur stricte conversion ne correspondant plus au barème actuel.

Infractions 2001

Les membres de l'Autorité ont prononcé 127 amendes administratives sanctionnant des manquements intervenus en 2001, pour un montant total de 1 088 500 €.

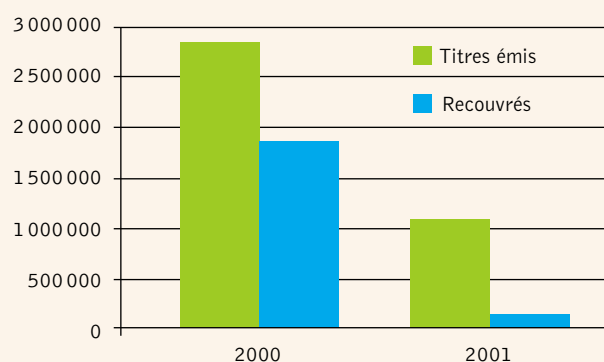
Le montant recouvré est actuellement de 146 726,08 € (soit 13,5 % du total émis), donnée à considérer avec toutes les réserves dues aux processus de recouvrement (voir le Rapport d'activité ACNUSA 2001, page 45).

Cas des infractions antérieures au 17 mai 2002

Pour ces dossiers en cours de recouvrement, certaines compagnies ont demandé l'application de la loi d'amnistie n° 2002-1062 du 6 août 2002, votée après l'élection prési-

dentielle.⁵⁶ La mesure d'amnistie concerne certains faits constitutifs d'infractions pénales, mais également les fautes passibles de sanctions disciplinaires ou professionnelles. Toutefois, il convient de préciser que le législateur a exclu du champ d'application de la loi les sanctions administratives. Les amendes infligées par l'ACNUSA ne sont donc pas concernées par l'amnistie. L'exclusion des amendes administratives est par ailleurs confirmée dans la circulaire d'application du 6 août 2002 relativement à cette même loi.

**Recouvrement des infractions 2000 et 2001 (en euros)
(hors quotas de bruit)**



Contentieux

Au cours de l'année 2002, 13 décisions rendues par l'ACNUSA ont fait l'objet de recours contentieux devant la juridiction administrative. Toutefois, alors que le premier recours date de mai 2001, aucun jugement n'est encore intervenu. Ceux-ci concernent des infractions survenues sur la plate-forme de Paris-Charles-de-Gaulle, exceptée une sur 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. Par ailleurs, sept demandes de révision de sanctions prises ont été adressées à l'ACNUSA. Parmi elles, seuls deux cas ont abouti à l'abandon des poursuites : des recherches complémentaires ayant permis de démontrer que la compagnie initialement mise en cause n'était ni propriétaire ni exploitante de l'appareil à la date de l'infraction.

⁵⁶ Cette loi n'est pas sur le site de l'ACNUSA.

UNE ÉTUDE SUR LES NIVEAUX DE BRUIT¹

Pourquoi cette étude ?

Avant sa mise en exploitation chaque couple avion/motorisation fait l'objet de mesures très précises de ses différents niveaux de bruit dans différentes phases de vol : c'est l'objet de la certification acoustique réglementée par l'OACI². Mais ces données complexes traduisent mal la réalité des niveaux de bruit perçus au sol des avions en exploitation.

La DGAC a lancé une grande campagne de mesures s'appuyant sur les systèmes de monitoring existants, complétés par des stations de mesure de bruit mobiles, sur les aéroports de Paris, Lyon et Toulouse, soit 23 points de mesure disposés à distances régulières directement sous les trajectoires de départ et d'arrivée des avions.

L'objectif : déterminer un ou plusieurs niveaux caractéristiques en exploitation pour chaque couple avion/motorisation, en configuration approche et décollage, en fonction de la distance de la station de mesure à la piste.

Méthodologie

Ces stations ont, pendant plusieurs mois et 24 heures sur 24, enregistré les niveaux sonores sous trace³ des avions qui les ont survolées. Au total, près d'un million d'événements sonores ont été exploités.

Chaque événement sonore a été associé au vol correspondant et donc au couple avion/motorisation concerné dans sa configuration de vol (atterrissage ou décollage). Sont représentés sous forme de courbe bruit/distance les 10 avions les plus représentatifs, pour lesquels des nombres suffisants d'événements ont été enregistrés à distance régulière (de 2 à 15 km de l'aéroport).

Vers des niveaux de bruit caractéristiques

Dès qu'on dispose d'au moins 100 événements sur une même station par couple avion/motorisation, l'analyse statistique des données permet de caractériser des valeurs de niveaux sonores. Ces valeurs restent très stables quel que soit le nombre d'événements complémentaires traités.

Elles ne sont fonction ni de la période (jour, soirée, nuit), ni de la température, ni de l'humidité.

Le chargement de l'avion n'a d'influence significative (de l'ordre de 2 dBA) que sur les très gros porteurs, dont la masse au décollage peut varier du simple au double.

Deux niveaux de bruit caractéristiques

Pour chaque configuration, atterrissage et décollage, deux valeurs ont été identifiées. Elles sont exprimées en dB(A) max, valeur maximale de l'événement sonore en dB(A) (indicateur pondéré tenant compte de la sensibilité de l'oreille humaine).

Niveau de bruit le plus fréquent

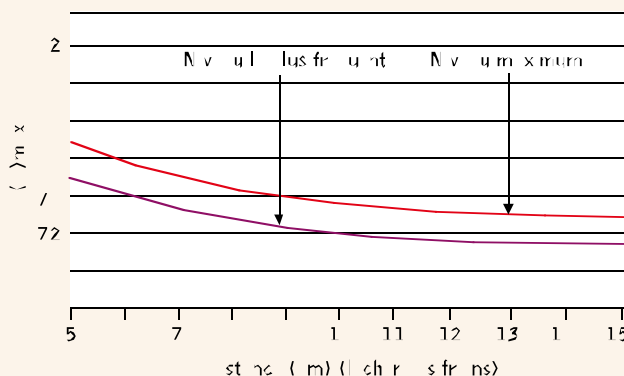
Ce niveau est représentatif du niveau généralement observé sous trace à la distance considérée.

Niveau de bruit maximum

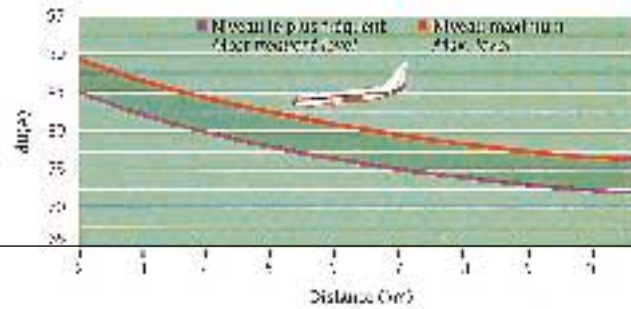
C'est le niveau non dépassé par 95 % des enregistrements sonores. L'étude fine des 5 % supérieurs montre :

- que la mesure du bruit avion a été perturbée par un bruit parasite ;
- ou que les conditions météorologiques ont perturbé la mesure ;
- ou que le vol est passé à la verticale de la station à une altitude plus basse.

Les éléments objectifs d'évaluation du niveau de bruit au sol pour un couple avion/motorisation sont à prendre dans l'intervalle de ces deux valeurs.



¹ Source : "Mesurer et comprendre le bruit au voisinage des aéroports" STNA (DGAC). ² OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale. ³ Sous trace : la station de mesure de bruit est positionnée à la verticale du passage des avions.



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

NOR : EQUA0200251D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement, des transports et du logement,

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 147-1 et suivants et R. 147-1 et suivants ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 571-13, L. 571-15 et L. 571-16 ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu le code des douanes, notamment son article 266 septies (3) ;

Vu le décret n° 87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aéroports, notamment son article 1^{er} ;

Vu le décret n° 94-236 du 18 mars 1994 relatif aux modalités d'établissement des plans de gêne sonore institués par l'article 19-1 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, modifié par les décrets n° 97-607 du 31 mai 1997, 98-335 du 30 avril 1998 et 2000-415 du 16 mai 2000 ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en date du 29 janvier 2002 ;

Le Conseil d'État (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er} - Les dispositions de la section I du chapitre VII du titre IV du livre I^{er} du code de l'urbanisme (deuxième partie : Réglementaire) sont remplacées par les dispositions suivantes :

"Section I

"Détermination des valeurs d'indices à prendre en compte pour la délimitation des zones de bruit des aéroports

"Art. R. 147-1. - La valeur de l'indice de bruit, L_{den} , représentant le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aéroport, exprimée en décibels (dB), est calculée à l'aide de la formule ci-après :

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} [12 \times 10^{(L_d/10)} + 4 \times 10^{((L_e + 5)/10)} + 8 \times 10^{((L_n + 10)/10)}]$$

avec :

" L_d = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de jour d'une année. La période de jour s'étend de 6 heures à 18 heures ;

" L_e = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année. La période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures ;

" L_n = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année. La période de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures le lendemain.

"Art. R. 147-2. - La zone de bruit fort A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70.

"La zone de bruit fort B est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe d'indice L_{den} 62. Toutefois, pour les aéroports 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 aéroports 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.

“La zone de bruit modéré C est la zone 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.

“La zone D est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d’indice Lden 50.”

Art. 2. - Les articles R. 147-5 à R. 147-8 du code de l’urbanisme sont modifiés ainsi qu’il suit :

I. - Le second alinéa de l’article R. 147-5 est remplacé par les dispositions suivantes :

“Le plan d’exposition au bruit est établi à l’échelle du 1/25 000 et fait apparaître le tracé des limites des zones de bruit dites A, B, C et, le cas échéant, D. Il rappelle les valeurs d’indice retenues pour définir les zones A et D et précise la valeur d’indice servant à définir la limite extérieure des zones B et C. Il prend en compte l’ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d’utilisation de l’aérodrome concerné.”

II. - Il est ajouté à l’article R. 147-6 un alinéa ainsi rédigé :

“Sans préjudice du pouvoir du préfet de décider la mise en révision du plan d’exposition au bruit d’un aérodrome en application du premier alinéa du présent article, la commission consultative de l’environnement, lorsqu’elle existe, examine tous les cinq ans au moins la pertinence des prévisions ayant servi à l’établissement du plan au regard de l’activité aérienne constatée. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision.”

III. - Après le premier alinéa de l’article R. 147-7, il est inséré un alinéa nouveau ainsi rédigé :

“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.”

IV. - L’article R. 147-8 est remplacé par les dispositions suivantes :

“Art. R. 147-8. - Dès réception des avis ou, à défaut, dès l’expiration du délai mentionné au dernier alinéa de l’article R. 147-7, le projet de plan d’exposition au bruit accompagné des avis des conseils municipaux et, le cas échéant, des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents est transmis pour avis par le préfet à :

“- l’Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires pour les aérodromes visés au 3 de l’article 266 septies du code des douanes, qui recueille au préalable l’avis de la commission consultative de l’environnement concernée ;

“- la commission consultative de l’environnement, lorsqu’elle existe, pour les autres aérodromes.

“La commission consultative de l’environnement dispose d’un délai de deux mois à compter de la date de la saisine, soit par le préfet, soit par l’Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, pour formuler son avis sur le projet communiqué.

“L’Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires dispose d’un délai de quatre mois à compter de la date de la saisine par le préfet pour émettre son avis sur le projet communiqué.

“Lorsque plusieurs départements sont concernés, le délai court à compter de la date de la dernière saisine. A défaut de réponse dans les délais impartis, ces avis sont réputés favorables.”

Art. 3. - Le I de l’article 1^{er} du décret du 21 mai 1987 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

“I. - le dossier soumis à l’enquête publique comprend les pièces suivantes :

1° Une notice explicative précisant l’objet de l’enquête et la portée des plans d’exposition au bruit ;

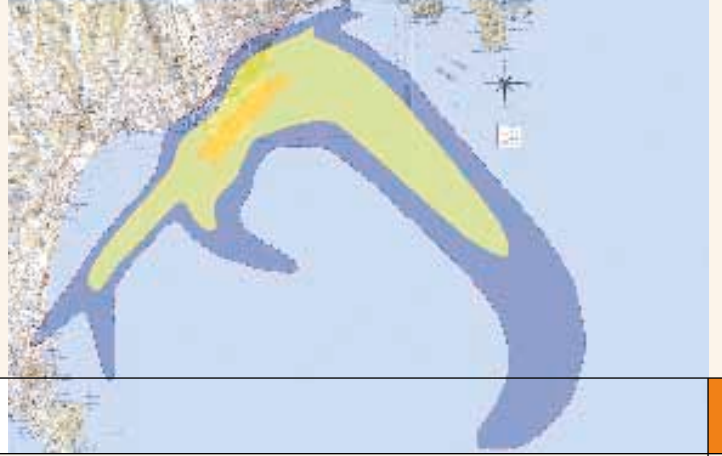
2° Le projet de plan d’exposition au bruit ;

3° L’avis des communes intéressées et, s’il y a lieu, celui des établissements publics de coopération intercommunale compétents ;

4° L’avis de l’Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires pour les aérodromes visés au 3 de l’article 266 septies du code des douanes ;

5° L’avis de la commission consultative de l’environnement, lorsqu’elle existe ;

6° La mention des textes qui régissent l’enquête publique en cause et l’indication de la façon dont cette enquête s’insère dans la procédure administrative d’établissement du plan d’exposition au bruit considéré.”



Art. 4. - L'article 1^{er} du décret du 18 mars 1994 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

"Art. 1^{er} - Le plan de gêne sonore comporte trois zones délimitées par des courbes correspondant à des valeurs de l'indice de bruit Lden calculées comme indiqué à l'article R. 147-1 du code de l'urbanisme :

"- une zone I comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70 ;

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

"- une zone III comprise entre la limite extérieure de la zone II et la courbe d'indice Lden 55.

"Ces zones sont établies sur la base du trafic estimé, des procédures de circulation aérienne applicables et des infrastructures qui seront en service dans l'année suivant la date de publication de l'arrêté approuvant le plan de gêne sonore."

Art. 5. - Les dispositions du présent décret entreront en vigueur le 1^{er} novembre 2002.

Les plans d'exposition au bruit et les plans de gêne sonore en vigueur à cette date demeureront applicables jusqu'à l'approbation des plans les remplaçant. La révision devra être achevée avant le 31 décembre 2003 pour les plans de gêne sonore, et avant le 31 décembre 2005 pour les plans d'exposition au bruit.

Art. 6. - Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre de la défense, le ministre de l'équipement, des transports et du logement, le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, la secrétaire d'État au logement et la secrétaire d'État au budget sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 26 avril 2002.

Lionel Jospin

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement,
Jean-Claude Gayssot

Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie,
Laurent Fabius

Le ministre de la défense,
Alain Richard

Le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement,
Yves Cochet

La secrétaire d'État au logement,
Marie-Noëlle Lienemann

La secrétaire d'État au budget,
Florence Parly

PRINCIPAUX POINTS À L'ORDRE DU JOUR DES CCE

Comité Permanent (CP)

Bâle - Mulhouse	
Bordeaux - Mérignac	
Lyon - Saint-Exupéry	02.10 : suivi des engagements ;
Marseille - Provence	07.10 : méthodologie PEB ; procédure ILS ; tableau de bord des réclamations ; code de bonne conduite ; point sur les stations.
Nantes - Atlantique	06.03 : charte de l'environnement ; système de mesure du bruit ; révision PEB. 20.09 : décollages face au nord ; reports aviation légère ; trajectoires hélicoptères ; système de mesure du bruit.
Nice - Côte-d'Azur	05.06 : règlement intérieur du CP ; charte et code de bonne conduite, information sur les classifications acoustiques des aéronefs. 19.09 : avancement procédure arrivée ; modification de l'arrêté de restriction d'usage ; départs NO ; comparatif trafic étés 2000/2001/2002 et mesures de bruit ; code de bonne conduite ; travaux prévus de 2003 à 2004.
Paris - Charles-de-Gaulle	11.03 : vols de nuit ; qualité de l'air ^❶ ; révision et anticipation PEB ; DCARP ^❷ ; rapport CCAR ; réglementation internationale. 16.10 : préparation de la CCE du 25.11.
Paris - Orly	04.03 : départs Orly face à l'est ; emport moyen ; qualité de l'air. 07.11 : bilan DCARP ; orientations ministérielles ; VPE ; trajectoires sur internet ; élaboration PGS. 21.11 : élaboration PEB/PGS ; bilan DCARP.
Strasbourg - Entzheim	
Toulouse - Blagnac	12.02 : PEB ; règlement intérieur ; point sur la charte de l'environnement. 05.06 : vols de nuit ; vols non commerciaux ; PEB ; 2 ^e plateforme ; charte ; utilisation reverse ; enquête de gêne sonore. 06.11 : campagne de mesure de la qualité de l'air ; étude de modification de procédures au Nord et Nord Est.

❶ CCE dans la composition prévue par la loi n°99-588 du 12 juillet 1999 et le décret 2000-127 du 16 février 2000. ❷ Compte-rendu des groupes de travail.

❸ DCARP : dispositif de circulation aérienne en région parisienne.

Commission Consultative de l'Environnement (CCE [®])	Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR)
01.10 : PEB/PGS ; circulation aérienne ; restriction d'usage ; piste 26 ; arrêté d'exploitation ; REGA. 21.11 : arrêté d'exploitation.	Le PGS a été annulé par le tribunal administratif de Strasbourg le 22.01.2002
28.01 : installation CCE ; programme de travail ; constitution comité permanent et CCAR. 25.03 : règlement intérieur CCE et CP ; charte de l'environnement ; 09.12 : charte de l'environnement.	16.09.02 09.12.02
10.07 : évolution de trafic ; PEB/PGS ; études circulation aérienne ; mesures de bruit ; code de bonne conduite ; suivi des engagements ; projet d'arrêté d'exploitation.	22.03.02 02.10.02
07.02 : charte environnementale ; stations de mesure de bruit. 24.10 : procédure ILS ; PEB ; rapport annuel environnement ; réclamations ; code de bonne conduite ; stations de mesure.	14.05.02 07.10.02
02.10 : révision PEB ; élaboration du PGS.	Le plan de gêne sonore est à élaborer (décret n°2001-705 du 31.07.2001)
23.04 : recommandations ACNUSA ; comité de suivi charte et code de bonne conduite ; règlements intérieurs ; information PEB ; journées significatives. 06.11 : suites rencontre ACNUSA ; parking KILO ; révision PEB/PGS ; projet de modification de l'arrêté de restriction d'usage, modification de la pente d'arrivée de 3,5° à 3°, code de bonne conduite.	18.02.02 19.09.02
25.11 : mises en œuvre des orientations du ministre ; trajectoires sur internet ; indicateur global de bruit ; avis sur les volumes de protection environnementale ; révision PEB ; rapports groupes de travail.	28.03.02 / 27.06.02 26.09.02 / 19.12.02
02.12 : avis sur les volumes de protection environnementale ; bilan du dispositif de circulation aérienne en région parisienne.	27.03.02 / 27.06.02 26.09.02 / 19.12.02
07.02 : localisation stations mobiles ; avis sur APPM.	26.06.02
28.02 : règlements intérieurs ; PEB. 26.06 : procédure PEB ; procédure Nord ; bulletins statistiques des vols ; arrêté d'exploitation ; système de mesure du bruit ; charter "ski et hub" ; 2^e plateforme ; enquête de gêne sonore ; eaux pluviales. 27.11 : résultats mesure qualité de l'air ; étude d'impact modification procédures ; évaluation démographique des quartiers concernés par la procédure de décollage vers le Sud ; budget de la CCAR ; guichet unique et gestion des demandes d'information et des plaintes ; station de traitement des eaux pluviales ; officialisation de la charte.	26.02.02 04.06.02 24.09.02 10.12.02

CALENDRIERS PRÉVISIONNELS DES RÉVISIONS DU PGS/PEB

Aéroport	Révision du PGS	Révision du PEB
Bâle - Mulhouse	Avis CCE en juillet/août 2003 Avis ACNUSA idem Publication en septembre	Information du CA en décembre 2002 Consultation CCE en mars 2003 Avis collectivités d'avril à juillet Avis CCE juillet/décembre Avis ACNUSA idem Enquête publique novembre (22 jours) Arrêté préfectoral avril 2004
Bordeaux - Mérignac	Présentation CCE début 2003	Présentation CCE début 2003 Lancement procédure mi-2003
Lyon - Saint-Exupéry ¹	Consultation CCE avril 2003 Publication décembre	Consultation CCE mi-2003 Lancement procédure en 2004
Marseille - Provence		CCE octobre 2002 : méthodologie présentée Attente d'approbation de l'APPM
Nantes - Atlantique	CCE octobre 2002 : présentation Avis collectivités Avis CCAR Avis ACNUSA Arrêté préfectoral printemps 2003	Juin 2002 présentation aux élus CCE choix des indices octobre 2002 Accord ministre novembre Décision révision et arrêté d'anticipation pour C et D décembre Avis collectivités février 2003 Avis CCE/ACNUSA avril Enquête publique juin Arrêté préfectoral automne 2003
Nice - Côte d'Azur	CCE juin 2003 Avis collectivités septembre Avis CCAR/ACNUSA octobre Arrêté préfectoral décembre	Information CCE avril 2002 CCE choix des indices juin 2003 Recueil des avis février 2004 Enquête publique septembre Arrêté préfectoral décembre
Paris - Charles-de-Gaulle	Consultation CCAR nov. 2002 Avis collectivités fév./mars 2003 Avis CCAR/ACNUSA mai Arrêté préfectoral juin/juillet	Consultation CCE novembre 2002 Avis collectivités février/mars 2003 • Avis CCE/ACNUSA mai/août Enquête publique nov./décembre • Saisine ministre février 2004 Arrêté préfectoral mars 2004
Paris - Orly	1 ^{er} trim. 2003 début de la procédure	1 ^{er} trim. 2003 début de la procédure
Strasbourg - Entzheim	Établissement projet mai 2003 Consultation CCAR juin Avis collectivités Avis CCAR/ACNUSA Arrêté préfectoral décembre	Consultation CCE juin 2003 • Avis collectivités septembre Avis CCE/ACNUSA décembre Enquête publique juillet 2004 Saisine ministre novembre Arrêté préfectoral décembre 2004
Toulouse - Blagnac		CCE information CCE cartographie choix des indices printemps 2003 Enquête publique automne 2003 Arrêté préfectoral fin 2003 ²

¹ Arrêté interpréfectoral du 26 décembre 2000 anticipant la courbe externe de la zone C à l'IP 73 ; Arrêté interpréfectoral du 28 juin 2002, approuvant le PEB en IP. ² L'arrêté préfectoral du 22 mars 2002 anticipe, pour deux ans, la courbe externe de la zone C à l'IP 76.



■ AIDES AUX RIVERAINS : LES RÉGLEMENTATIONS ÉTRANGÈRES

Aéroport Amsterdam - Schiphol^①

Texte fondateur : Civil Aviation Act dont une modification devrait intervenir en 2003 intégrant notamment un changement des indices retenus.

Occupation des sols et insonorisation

Dans les zones de bruit fort, un seuil limite d'habitations situées dans ces zones est prédéfini. Les propriétaires des habitations situées dans cette zone peuvent, sur la base du volontariat, être rachetées ou insonorisées par l'aéroport.

Limitation de l'énergie sonore annuelle

- Plafonnement du nombre de mouvements ;
- Dépassement des courbes de bruit de référence et application d'amendes.

Modulation des redevances d'atterrissage en fonction de la classification acoustique.

Procédures d'exploitation

- Relevé des écarts de trajectoires par rapport aux zones de tolérance définies autour des trajectoires nominales ;
- Restrictions d'exploitation, l'aéroport peut interdire l'accès à la plateforme à certains types d'avions.

Aéroport Bruxelles - Zaventem

L'accord Gouvernemental du 11 février 2000 prévoit, notamment :

- La construction de murs antibruit autour de l'aéroport ;
- Le développement d'une politique de construction linéaire autour de l'aéroport, les constructions linéaires ayant un effet d'insonorisation similaire à celui des murs antibruit ;
- L'expropriation des habitations situées dans les zones de

bruit fort et l'insonorisation des habitations situées dans les zones de bruit modéré. Le financement de ces opérations est assuré par un fonds alimenté par les amendes payées par les compagnies ainsi que par l'augmentation ciblée de certains droits d'utilisation de l'aéroport.

Les aides à l'insonorisation sont financées par :

- Le gestionnaire sous forme d'une dotation ;
- Les compagnies aériennes, via les pénalités financières et les contributions aux dégâts susceptibles d'être causés par les turbulences d'aéronefs.

Aéroports de la région wallonne

Le gouvernement wallon a présenté, en mai 2000^②, "Le contrat d'avenir pour la Wallonie", dans lequel sont décrites les propositions de mesures environnementales accompagnant le développement économique des aéroports de la région wallonne qu'il entend mettre en application.

La protection des riverains est organisée autour de deux principes fondamentaux :

- Les zones situées à proximité des aéroports ont avant tout une vocation économique. Les terrains nécessaires à l'installation des activités économiques seront rendus disponibles par le biais d'une procédure d'expropriation en zone de fort bruit (zone A) ;
- Principe d'équité entre les riverains soumis à un même niveau de nuisances sonores, quel que soit l'endroit où ils se trouvent. Ainsi, tout riverain qui se considère dans une situation similaire à celle d'un autre peut demander l'application des mêmes dispositions même s'il n'est pas situé au même endroit. Par exemple, un riverain en zone B peut demander que lui soient appliquées les règles qui prévalent en zone A s'il prouve qu'il subit les mêmes nuisances, cette preuve devant être établie en utilisant les mêmes indicateurs et systèmes de calcul de la gêne sonore que ceux utilisés pour établir le plan d'exposition au bruit et à condition que les mesures

① Compte-rendu de la réunion technique entre l'ACNUSA et la Civil Aviation Enforcement Agency, 23 mai 2002. ② Conférence de presse du ministre Serge Kubla du 25 mai 2000.

effectuées portent au moins sur une semaine normale de l'aéroport concerné.

La réglementation prévoit la création de 4 zones de bruit⁶

En zone A :

- Propriétaires d'habitations et de terrains à bâtir : dispositif de vente volontaire de leurs biens, sur la base de leur valeur vénale augmentée de 10 % ; prime de déménagement de 300 000 FB (≈ 7 437 euros).
- Locataires : prime au déménagement de 150 000 FB (≈ 3 718 euros).
- Commerçants et les professions libérales : indemnisation pour troubles commerciaux et perte de clientèle.

En zone B, C et D, les riverains peuvent bénéficier d'une prime à l'isolation, prime dégressive en fonction de la zone et dont le taux d'aide varie en fonction du montant des travaux.

Les entreprises habilitées à effectuer des travaux d'insonorisation dans ce cadre doivent justifier d'un agrément. Le gouvernement wallon a fixé la norme d'émission des avions à 87 dB(A)

Réglementation américaine⁴

Le problème de la gestion des nuisances sonores aéroportuaires émerge aux États-Unis à la fin des années 1960, du fait de la mise en service des turboréacteurs. En 1976, une politique globale de réduction du bruit autour des aéroports est lancée. Elle précise les responsabilités des différents acteurs et met en œuvre un programme d'actions fédérales qui concerne aujourd'hui plus de 230 plateformes américaines.

Quelques textes fondateurs

- Federal Aviation Regulation⁵ (FAR, 1969) ;
- Federal Noise Abatement Policy (FNAP, 1976) ;
- Loi Aviation Safety and Noise Abatement Act (1979) dont la FAR 150 constitue le texte d'application en matière de bruit ;
- Airport Noise and Capacity Act (ANCA, 1990).

Programmes d'insonorisation

Pour bénéficier des aides, l'insonorisation doit prendre

appui sur les zonages acoustiques normalisés par la Federal Aviation Administration : Noise Exposure Map DNL 65 dB(A)⁶. L'insonorisation est très répandue car elle ne remet pas en cause la conciliation des intérêts économiques et environnementaux (principes de l'ANCA). En outre, elle est de la responsabilité des gouvernements locaux qui, de fait, ont peu de moyens pour agir face à la multiplication des plaintes et des conflits.

Sur le terrain, les actions d'insonorisation relèvent de commissions paritaires regroupant l'opérateur, l'autorité gestionnaire (état ou ville), les représentants de communes exposées et parfois des associations de riverains. Ces commissions s'appuient sur des comités techniques en charge des programmes d'insonorisation (logements individuels ou collectifs, aux écoles, etc.). Le coût du dispositif est supporté par le budget de l'aéroport et le coût de l'insonorisation par les collectivités gestionnaires, les cotisations des membres et la FAA⁷.

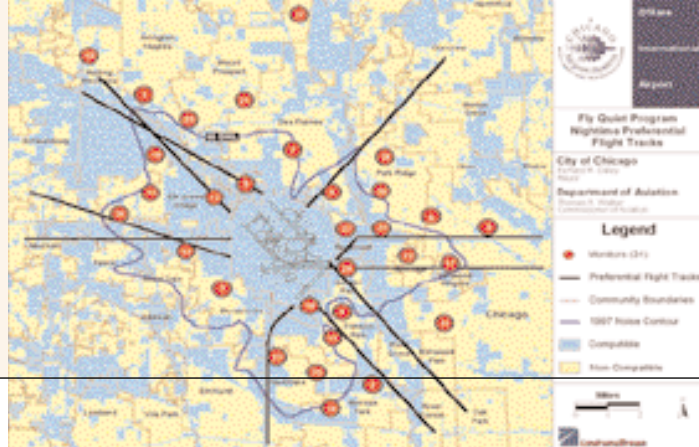
Exemple de l'aéroport de Minneapolis - Saint Paul

L'aéroport, ouvert 24 h/24, est exploité par la Metropolitan Airports Commission (MAC) ; situé en milieu péri-urbain, la communauté urbaine regroupe plus de 2,5 millions d'habitants.

Un service spécialisé, baptisé "MACAVSAT"⁸, composé de sept personnes, s'occupe exclusivement des questions d'environnement sonore. Le programme en vigueur "Noise Compatibility Program"⁹ comprend 19 mesures, dont 8 pour la planification en matière d'emploi des sols, l'achat ou la garantie d'achat de propriétés en zone bruyante, l'insonorisation des logements et l'information des riverains.

L'aéroport a démontré l'impact des avions hushkités sur les bruits mesurés au sol. Il a donc obtenu de la FAA que toutes les habitations situées dans le périmètre DNL supérieur ou égal à 65 dBA puissent bénéficier du programme d'insonorisation, qui est également étendu aux écoles et à d'autres bâtiments publics le cas échéant.

Les travaux sont effectués par des entreprises contractantes de l'aéroport et visent à apporter une atténuation du bruit d'au moins 5 dB. Ils sont conduits par quartiers,



les plus exposés au bruit étant traités en priorité. Sont pris en compte, entre autres : doublement ou remplacement de portes et fenêtres, isolation des combles, traitement des murs, climatisation. Pour un logement individuel, le coût varie entre 17 000 et 45 000 \$. Ainsi, le programme NCP en cours – actuellement dans sa 8^e année – a pris en compte 7 884 logements individuels (dont 6 790 sont traités ou en cours de traitement), 910 immeubles collectifs (4 appartements ou plus) et 16 écoles : le budget annuel consacré par l’aéroport à ce programme d’insonorisation est de l’ordre de 36,5 M\$.

Exemple de l’aéroport de Chicago O’Hare : programme d’insonorisation le plus important au monde

Débuté en 1982, il s’est considérablement infléchi en 1996 ; en 2000, 221 millions de \$ ont été investis pour insonoriser 87 écoles, et 130 M\$ pour 4 000 maisons ; en 2001, 105 écoles ont été équipées, pour un coût de 213,5 M\$, et 4 700 maisons pour 157 M\$.

Le financement est assuré par la mairie de Chicago (dont 20 % émane des PFCs).

Ces programmes sont décidés et mis en œuvre par la O’hare Noise Compatibility Commission (OHNCC), créée en 1996 qui regroupait en 2002 les représentants de 20 municipalités, dont ceux de la ville de Chicago, propriétaire de l’aéroport, ainsi que des représentants de 13 districts scolaires.

Les critères et priorités d’insonorisation ont été fixés grâce à l’établissement depuis 1990 d’un réseau comprenant à ce jour plus de 37 stations de mesure (fixes ou mobiles), pour un coût annuel de 4 M\$.

État des lieux

Malgré les efforts fournis, nombre d’aéroports (gérés à 70 % par les États et à 30 % par les villes) sont attaqués en justice par les communautés riveraines et les autres

gouvernements locaux ; les conflits et l’emprise judiciaire bloquent à ce jour l’agrandissement des 50 premiers aéroports américains et l’idée d’une nouvelle réglementation fait débat depuis avril 2000.

Réglementation suisse

Un indice événementiel en moyenne annuelle, dont le dépassement entraîne indemnisation des riverains a été fixé à :

- 50 dB(A) entre 23 h 00 et 24 h 00 et 05 h 00 et 06 h 00 ;
- 55 dB(A) entre 22 h 00 et 23 h 00 ;
- 60 dB(A) entre 06 h 00 et 22 h 00.

③ Autour de l’aéroport de Liège, 1036 habitants sont situés en zone A, 1992 en zone B. ④ Informations données notamment par Guillaume Faburel et Alain Soucheleau. ⑤ Toutes les FAR sont rassemblées dans la section 14 du Code of Federal Regulation. ⑥ Il s’agit de superficies où la densité sonore équivaut à un niveau sonore jour/nuit ou “day night sound level” (DNL) de 65 décibels ou plus. ⑦ Existence de subventions fédérales “airport and airway trust fund” et autorisation donnée à certains aéroports de collecter une taxe de 4,5 \$/passager “passenger facility charges” (PFCs). ⑧ Metropolitan Aviation Noise and Satellite Programs. ⑨ NCP : Noise Compatibility Program.

MEMBRES DES COMMISSIONS CONSULTATIVES D'AIDE AUX RIVERAINS AYANT RÉPONDU À L'ENQUÊTE

Association/Collectivité/Organisme	CCAR
Ville de Saint-Louis	Bâle - Mulhouse
Direction régionale de l'environnement d'Aquitaine	Bordeaux - Mérignac
Association SEPANSO	Bordeaux - Mérignac
Comité des Riverains de l'Aéroport Saint-Exupéry (CORIAS)	Lyon - Saint-Exupéry
Comité de défense des habitants du carrefour de Saint-Victoret	Marseille - Provence
CCI Marseille-Provence	Marseille - Provence
Association d'aide aux victimes des bruits de voisinage et de l'environnement de l'aéroport	Marseille - Provence
Fédération des comités d'intérêts des quartiers du 7 ^e arrondissement	Marseille - Provence
Sous-Préfecture d'Istres	Marseille - Provence
Comité de défense des quartiers Californie, Ferber, la Vallière, l'Arenas	Nice - Côte d'Azur
Comité Pour la Suppression des Survols Abusifs (CAPSSA)	Nice - Côte d'Azur
Comité de Quartier Carras les Bosquets av. St Augustin	Nice - Côte d'Azur
CCI Nice – Côte d'Azur	Nice - Côte d'Azur
EOLE, association de défense de Choisy-le-Roi et Thiais contre les nuisances aériennes	Paris - Orly
PEGASE, association de Villeneuve-le-Roi et Ablon des riverains de l'aéroport d'Orly pour la tranquillité et la sécurité	Paris - Orly
Comité intercommunal pour l'environnement (C.I.P.E.)	Paris - Orly
Association Valentonnaise pour l'Indemnisation des riverains de l'Aéroport d'Orly (AVION) et Association "OYE 349"	Paris - Orly
Ville de Valenton	Paris - Orly
Ile-de-France Environnement (IDFE)	Paris - Orly
Ville de Mitry-Mory	Paris - Charles-de-Gaulle
Union Fédérale contre les Nuisances de l'Aéroport de Strasbourg-Entzheim (UFNASE)	Strasbourg - Entzheim
CCI Strasbourg	Strasbourg - Entzheim
Collectif contre les nuisances aériennes	Toulouse - Blagnac
Association de Sauvegarde des Intérêts de St-Martin du Touch (ASIS)	Toulouse - Blagnac
CCI Toulouse	Toulouse - Blagnac
Association de Défense du Quartier de Lardenne (ADQL)	Toulouse - Blagnac
DAC Sud	Toulouse - Blagnac

NOTE TECHNIQUE DE L'ADEME

Analyse et synthèse des questionnaires ACNUSA juin 2002

L'objet de cette note technique est d'analyser et synthétiser l'ensemble des réponses des délégations régionales de l'ADEME aux questionnaires que l'ACNUSA leur a transmis en avril 2002.

Nous pouvons distinguer deux types de dossiers : d'une part les dossiers de bâtiments complexes du type établissements d'enseignement, locaux à caractère sanitaire ou social, et bâtiments de logement collectif (gérés par des Offices Publics d'HLM, par exemple) ; et d'autre part les dossiers des particuliers. Ce sont ces derniers qui constituent la grande majorité puisqu'ils représentent près de 99 % du nombre de dossiers que nous traitons.

À la lecture de ces questionnaires, on constate quelques similitudes et différences : les CCAR qui ne possèdent pas de règlements intérieurs sont celles qui traitent un volume relativement peu important de dossiers (Alsace et Rhône-Alpes qui ne possèdent pas non plus de programmes pluriannuels). En ce qui concerne les programmes pluriannuels, seule la CCAR de Toulouse-Blagnac s'est dotée d'un programme conséquent, qui repose sur le traitement successif d'une dizaine de secteurs classés par ordre d'importance, les premiers secteurs étant soumis à des niveaux de bruit des plus intenses. Ce programme s'accompagne d'une communication très ciblée et tente de traiter complètement les secteurs les uns après les autres.

Les demandes d'aide rejetées concernent principalement des dossiers situés en dehors des PGS. Ces rejets ne sont d'ailleurs pas toujours faciles à justifier : le bruit ne "s'arrête pas" en plein milieu d'une rue ou d'une agglomération. Une des règles établies par les CCAR d'Ile-de-France et Rhône-Alpes comporte une dérogation pour les bâtiments situés à moins de 50 m au-delà de la limite extérieure.

Les autres CCAR n'ont pas souhaité se doter d'un programme pluriannuel, considérant que les riverains devaient être traités sur un pied d'égalité. Leurs dossiers sont instruits par ordre d'arrivée des demandes d'aide.

Pour les quelques dossiers de bâtiments complexes, les aides financières aux travaux incluent des prestations de maîtrise d'œuvre et sont accompagnées d'études acous-

tiques préalables qui intègrent des mesures acoustiques avant et après travaux. Ceci n'est pas le cas pour les particuliers. En effet, le montant des prestations qui comporteraient les études acoustiques préalables, le suivi des travaux et le contrôle systématique des isolements atteints, serait, comparativement aux travaux, plus important.

Pour les particuliers, l'ADEME se limite alors à vérifier la qualité des diagnostics réalisés, le contenu des devis et le rendu des factures. Les contrôles de travaux ne sont effectués que pour vérifier la présence effective des produits facturés, et non pour la performance de l'isolement atteint.

Les modifications ou améliorations du dispositif actuel qui pourraient être proposées sont les suivantes :

Résoudre les problèmes qui se posent aux frontières

Définir des périmètres plus "intelligents", évitant des coupures trop brutales au sein de groupes d'immeubles ou de part et d'autre d'une rue.

Créer une 4^e zone qui s'étendrait jusqu'à la limite des communes touchées par un PGS. Les aides seraient accordées avec un pourcentage plus faible pour la zone 4.

Pour des travaux de qualité

Pour les particuliers, prendre en charge, en plus des études acoustiques préalables (diagnostic acoustique) et des travaux d'insonorisation, le coût d'une assistance au maître d'ouvrage. Cette assistance permettrait de négocier avec les entreprises en connaissance de cause, pour des travaux de meilleure qualité et à moindre coût.

Deux options se dégagent : la première consiste à augmenter le montant plafond des études acoustiques préalables pour pouvoir faire un diagnostic acoustique et une assistance à maîtrise d'ouvrage, la seconde consiste à systématiser le groupage des dossiers pour réduire le coût des prestations acoustiques et dégager ainsi un reliquat pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage.

Logements collectifs

Clarifier la notion de logement individuel et de logement collectif pour lequel le plafond d'aide est plus bas. Et indiquer clairement que l'insonorisation du bâtiment doit se faire globalement pour l'ensemble des logements collectifs qui le constitue.

COURBES DE GÊNE SONORE					
Aérodromes	Calcul non cumulé zone I		Calcul non cumulé zone II		
	Population	Logements	Population	Logements	
Bâle - Mulhouse	0	0	462	209	
Lyon - Saint-Exupéry	0	0	631	222	
Nice - Côte d’Azur	0	0	229	169	
Paris - Orly	757	301	10 694	4 661	
Paris - Charles-de-Gaulle	49	23	1 085	503	
Strasbourg - Entzheim*	0	0	1	1	
Toulouse - Blagnac	76	40	6 015	3 134	
TOTAL	882	364	19 117	8 899	

(1) : Courbes de gêne sonore
Zone I : Lden 70
Zone II : de Lden 70 à Lden 65 (62 pour les aéroports provinciaux)
Zone III : de la limite de la zone II à Lden 55

(2) : Sources
* DGAC - STBA Département Études générales et d'aménagement
* Estimations IGN à partir du trafic de l'année 2000 [(*) : 1999]



Calcul non cumulé zone III		Calcul cumulé zone I (I, II & III)		Calcul cumulé zone II (II & III)	
Population	Logements	Population	Logements	Population	Logements
5 693	2 574	6 155	2 783	6 155	2 783
10 482	3 660	11 113	3 882	11 113	3 882
9 535	5 953	9 764	6 122	9 764	6 122
125 989	51 900	137 440	56 862	136 683	56 561
198 293	74 540	199 427	75 066	199 378	75 043
2 846	1 346	2 847	1 347	2 847	1 347
43 359	21 308	49 450	24 482	49 374	24 442
396 197	161 281	416 196	170 544	415 314	170 180

Travaux d'insonorisation zone I :

pour un 3 pièces + cuisine en logement collectif : $(3 \times 1\,981) + 1\,829 = 7\,772 \text{ €}$

pour un 3 pièces + cuisine en logement individuel : $(3 \times 3\,506) + 1\,829 = 12\,347 \text{ €}$

Travaux d'insonorisation zone II :

pour un 3 pièces + cuisine en logement collectif : $(3 \times 1\,829) + 1\,372 = 6\,859 \text{ €}$

pour un 3 pièces + cuisine en logement individuel : $(3 \times 3\,201) + 1\,372 = 10\,975 \text{ €}$

Travaux d'insonorisation zone III :

pour un 3 pièces + cuisine en logement collectif : $(3 \times 1\,524) + 1\,067 = 5\,639 \text{ €}$

pour un 3 pièces + cuisine en logement individuel : $(3 \times 2\,897) + 1\,067 = 9\,758 \text{ €}$

Nombre de logements individuels & collectifs concernés par la dotation budgétaire (ADEME) 1995-2001
pour les aéroports susmentionnés : 11 143 dont 8 483 pour IDF

Reste : $170\,544 - 11\,143 = 159\,401$

ARRÊTÉ DU 25 AVRIL 2002 PORTANT RESTRICTION D'EXPLOITATION DE L'AÉRODROME DE BEAUVAIS-TILLÉ (OISE)

NOR : EQUA0200740A

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement,
Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 24 septembre 1968 concernant le texte trilingue de la convention relative à l'aviation civile internationale ;
Vu le règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons intracommunautaires, notamment son article 8-2 ;
Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles L. 227-4 et R. 221-3 ;
Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 571-13 ;
Vu l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs ;
Vu l'arrêté du 12 mai 1997 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public (OPS1) ;
Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Beauvais-Tillé (Oise) en date du 26 septembre 2001 ;
Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en date du 28 mars 2002,

Arrête :

Art. 1^{er} - Conformément aux dispositions des articles L. 227-4 et R. 221-3 du code de l'aviation civile et en vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Beauvais-Tillé (Oise), les restrictions d'exploitation suivantes sont décidées sur cette plateforme, sous réserve des dispositions prévues à l'article 2 du présent arrêté :

I. - A compter du 1^{er} juillet 2002, aucun aéronef ne peut atterrir ou décoller entre 0 heure et 5 heures, heures locales de départ ou d'arrivée sur l'aire de stationnement.

II. - A compter du 1^{er} avril 2003, aucun des aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 ne peut atterrir ou décoller entre 22 heures et 0 heure, d'une part, et entre 5 heures et 7 heures, d'autre part, heures locales de départ ou d'arrivée sur l'aire de stationnement.

Au sens du présent arrêté, on désigne par : "aéronefs les plus bruyants du chapitre 3" les aéronefs équipés de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruit certifiés, par rapport aux limites admissibles définies dans ce chapitre, inférieure à 5 EPNdB.

Art. 2. - I. - Les dispositions prévues aux I et II de l'article 1^{er} du présent arrêté ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;
- aéronefs mentionnés à l'article L. 110-2 du code de l'aviation civile ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.



II. - Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies à l'article 1^{er} du présent arrêté que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

Art. 3. - Un bilan des mouvements effectués au titre de l'article 2 du présent arrêté est présenté, par les services de l'aviation civile, lors de chaque réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Beauvais-Tillé et rendu public au moins une fois par an.

Art. 4. - Le directeur général de l'aviation civile et le préfet de l'Oise sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 25 avril 2002.

Jean-Claude Gayssot

GLOSSAIRE

ACNAW	autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en région wallonne
ADP	aéroports de Paris
ADEME	agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AIG	aéroport international de Genève
AIP	airport improvement program
ALFA-ACI	aéroports de langue française associés à airport council international
ARIM	association de restauration immobilière
ATCR-AIG	association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport international de Genève
ATC	air traffic control
BAA	british airport authority
CAA	civil aviation authority
CCAR	commission consultative d'aide aux riverains
CCE	commission consultative de l'environnement
CIEMAS	computer integration environmental management system à Bâle - Mulhouse
CNPN	commission nationale de prévention des nuisances
CONSTAS	contrôle des nuisances sonores et de trajectoires de l'aéroport Lyon - Saint-Exupéry
DAC	direction de l'aviation civile (interrégionale)
DfT	department for transports (Grande-Bretagne)
DGAC	direction générale de l'aviation civile
DNA	direction de la navigation aérienne (DGAC)
EPNdB	effective perceived noise decibel : unité de mesure du niveau effectif du bruit perçu (certification)
FAA	federal aviation administration (États-Unis)
FNAM	fédération nationale de l'aviation marchande
GIAC	groupement de l'ingénierie acoustique
Hacan Clearskies	heathrow action for the control of aircraft noise (Grande-Bretagne)
HACC	heathrow airport consultative committee (Grande-Bretagne)
HLM	habitation à loyer modéré
"Hushkit"	atténuateur de bruit
ILS	instrument landing system : système de guidage radio-électrique
LAeq	niveau continu équivalent de pression acoustique pondéré A
Lden	niveau day evening night
NATS	national air traffic system (Grande-Bretagne)
NCP	noise compatibility program (Grande-Bretagne et États-Unis)
NEM	noise exposure map (Grande-Bretagne)
NIGS	noise insulation grant schemes (Grande-Bretagne)
NTKWG	noise and track keeping working group (Grande-Bretagne)
OACI	organisation internationale de l'aviation civile
OCV	organisme de contrôle en vol (DGAC)
OFAC	office fédéral de l'aviation civile (Suisse)
OMS	organisation mondiale de la santé
PACT	protection, amélioration, conservation, transformation de l'habitat
PEB	plan d'exposition au bruit

PFC	passenger facility charge (Grande-Bretagne et États-Unis)
PGS	plan de gêne sonore
PPG	planning policy guidances (Grande-Bretagne)
SBA	services des bases aériennes (DGAC)
SFACT	service de la formation aéronautique et du contrôle technique (DGAC)
SNI	syndicat national de l'isolation
SONATE	suivi opérationnel des nuisances aéronautiques et des trajectoires pour l'environnement (ADP)
STADE	système de traitement et d'archivage des données enregistrées (ADP)
STNA	service technique de la navigation aérienne (DGAC)
SYMBIOSE	système de mesure du bruit d'information et d'observation de Strasbourg - Entzheim
VPE	volume de protection environnementale

Termes aéronautiques

BALOD	point d'arrivée des avions au sud-ouest de la région parisienne
ODRAN	point d'arrivée des avions au sud-ouest de la région parisienne
MOLEK	point d'arrivée des avions au sud-est de la région parisienne
MOSUD	procédure d'arrivée par le sud de la plateforme de Paris - Charles-de-Gaulle en configuration face à l'est
ELBEG	point de sortie des avions situé à l'est de l'aéroport de Bâle - Mulhouse

ISBN 2-11-093005-0

Photographies

- © ADP - Direction des Opérations Aériennes. Trajectoires d'une journée caractéristique de trafic.
- © ADP - Service image. Ciel, traînée laissée par un avion.
- © ADP - Service image - J. Burlot. Piste de décollage à Roissy CDG. Orly Sud, Centre de Régulation des Aires de trafic (CRA).
Avitaillement d'un avion. Roissy CDG, vigie Nord, contrôleur aérien.
- © ADP - Service image - F. Le Gall. Survol à Roissy CDG. Survol d'un avion sur une commune riveraine de l'aéroport de Roissy CDG.
- © ADP - Service Image - P. Stroppa : Roissy CDG, village riverain, aéroport en fond. Avion décollant de nuit sur piste balisée.
- © Aéroport International de Genève. Vue aérienne de l'aéroport.
- © Direction Générale de l'Aviation Civile - Réseau environnement. Illustration d'un plan d'exposition au bruit en Lden.
- © Direction Générale de l'Aviation Civile. Service Technique de la Navigation Aérienne. "Mesurer et comprendre le bruit au voisinage des aéroports",
MD 83 à l'approche, niveaux sonores mesurés sous trace en exploitation. Étude de gêne sonore, aéroport de Nice - Côte d'Azur.
- © Euroairport. Silencer.
- © Alexandre Paringaux. Aéroport de Toulouse-Blagnac : panneau de signalisation indiquant la nécessité de porter un équipement anti-bruit.
- © Véronique Paul. Fillette survolée. Mesure de bruit. Atterrissage d'un avion. Contrôleurs devant écran.
- © La lutte contre le bruit aux USA, G. Faburel. Réseau sonométrique à Chicago O'Hare, 2002.
- © F. Achdou : pose de fenêtre.
- © Urba Images - G. Beauzée : survol - J.C. Pattacini : manifestation.

Conception et réalisation Gavrinis