



ÉTAT DES LIEUX PAR PLATEFORME



Bâle – Mulhouse

Préambule

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

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

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

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

Concertation locale

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

Réunion ACNUSA / CCE

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

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

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

Commission consultative de l’environnement du 24 avril 2003

À l’ordre du jour de cette réunion :

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

Commission consultative de l’environnement du 8 décembre 2003

À l’ordre du jour de cette réunion :

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



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

❖ Plan d'exposition au bruit

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

Dossier d'élaboration

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

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

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

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

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



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

➤ Plan de gêne sonore

Procédure

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

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

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

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

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

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

Dossier

Les hypothèses suivantes ont été retenues :

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

Aide à l'insonorisation

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

Durant ces trois ans :

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

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

➤ Modifications de la circulation aérienne

Envois directs vers le sud

Dans son rapport d'activité 2001, l'Autorité recommandait la modification suivante : utilisation de la procédure d'envois directs vers le sud (Tessin, bassin méditerranéen), soit environ 20 % des mouvements qui ne passeraient plus au point “ELBEG”.

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

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

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

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

Mise en place de l'ILS 34

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

Recommandation 2003. L'Autorité demande que :

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



Restriction d'exploitation

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

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

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

«Ce projet interdit :

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

- les vols d'entraînement les jours fériés français et suisses, en dehors de la période du lundi au vendredi entre 8 heures et 20 heures et de celle du samedi entre 8 heures et 12 heures,

- les essais moteurs, le recul des avions à l'aide de leurs propres moteurs, l'utilisation des inverseurs de poussée entre 22 heures et 6 heures.

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

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

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

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

Système de surveillance

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

Bordeaux – Mérignac

➤ Concertation locale

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

➤ Plan d'exposition au bruit

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

Les services de l'État ont proposé :

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

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

➤ Plan de gêne sonore

Dossier de révision

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

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

Aide à l'insonorisation

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

➤ Système de surveillance

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

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

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



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

➤ Information du public

Plusieurs avancées ont eu lieu durant l'année 2003 :

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

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

Lyon – Saint-Exupéry

Concertation locale

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

Réunion ACNUSA / CCE

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

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

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

Commission consultative de l'environnement du 13 janvier 2003

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

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

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

Commission consultative de l'environnement du 17 juin 2003

Étaient à l'ordre du jour :

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

Commission consultative de l'environnement du 2 décembre 2003

Étaient à l'ordre du jour :

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

Plan d'exposition au bruit

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

Comparaison actuel/futur

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



LYON/10/10/03/13H23

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

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

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

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

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

Pour le choix de la valeur d'indice :

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

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

Plan de gêne sonore

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

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

Dossier de révision

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

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

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

Aides à l'insonorisation

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

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

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

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

Restriction d'exploitation

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

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

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

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

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

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



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


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

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

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

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

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

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

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

Modification de la circulation aérienne

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

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

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

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

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

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

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

Information du public

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

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

Marseille – Provence

Concertation locale

Réunion ACNUSA/CCE, 14 mai 2003

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

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

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

Commission consultative de l'environnement du 17 décembre 2003

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

À l'ordre du jour de cette réunion :

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

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

2. Modification de la procédure ILS 32.

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

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

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

Modification de la circulation aérienne

Nuisances liées à l'ILS 32

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



a été décidée sans aucune concertation avec les riverains.

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


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

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



Expérimentation et étude

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

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

Mesures de bruit

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

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

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



➤ **Système de surveillance**

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

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

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

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

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

➤ **Plan d'exposition au bruit**

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

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

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

➤ **Plan de gêne sonore**

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

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

Dossier de révision

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

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

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

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

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

Aide à l'insonorisation

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

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

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

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

Nantes – Atlantique

➤ Concertation locale

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

Les points suivants étaient à l'ordre du jour :

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

Commission consultative de l'environnement du 24 juin 2003

Étaient à l'ordre du jour les dossiers suivants :

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

Commission consultative de l'environnement du 24 juillet 2003

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

➤ Plan d'exposition au bruit

Dossier de révision

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

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

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

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

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

Avis

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



☑ NANTES / 29/09/03 / 10H37



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

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

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

“Ces hypothèses apparaissent pourtant soumises à deux aléas majeurs :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

➤ Plan de gêne sonore

Dossier d'élaboration

Le projet de plan est fondé sur le trafic 2003 :

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

Avis

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

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

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

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

➤ Système de surveillance

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

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

➤ Information du public

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

Nice – Côte d'Azur

Concertation locale

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

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

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

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

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

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

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

- méthodologie, calendrier et suivi des groupes de

travail Bruit, Air, Communication, Eau-Déchets,

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

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

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

Charte pour l'environnement

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Modifications de la circulation aérienne

Modification des procédures d’atterrissage en piste 04L

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

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

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

Modification des procédures d’atterrissage en piste 22

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

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

“La modification doit permettre de :

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

“Concernant les impacts sur la population :

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

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

Recommandation 2003. L’Autorité demande que :

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

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

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

Système de surveillance

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

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

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

➤ Plan d'exposition au bruit

Dossier de révision

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

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

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


Procédure

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

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

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

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

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

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

➤ Plan de gêne sonore

Dossier de révision

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

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

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

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

Aide à l'insonorisation

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

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

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

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

Aéroports parisiens

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

Développement et environnement

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

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

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

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

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

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

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

Fonctionnement des institutions

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



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

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

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

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

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

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



➤ Réorganisation de la circulation aérienne

Méthode pour un bilan

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

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

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

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

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

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

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

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

Population survolée

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

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

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

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

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

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

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

Comparaisons

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

Les baisses de population survolées sont respectivement à :

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

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

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

Actualisation du bilan

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

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

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

Volumes de protection environnementale

Rappel

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

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

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

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

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

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

Contrôle du respect des VPE


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

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

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

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

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


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



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

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

L'Autorité renouvelle donc sa recommandation 2001.

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

Information du public

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

Première issue : VITRINE (VIsualisation des TRajectoires sur INternet pour l'Environnement)

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

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

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

Volume de protection environnementale Au décollage :

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

Deuxième issue : BAREM

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

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

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

Pour chaque station de mesure, BAREM donne :
En niveau mensuel :

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

En niveau journalier :

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

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

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

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

Paris – Charles-de-Gaulle

Concertation locale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Saisie de ce texte, l'Autorité a donné l'avis suivant :

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Commission consultative de l’environnement du 30 juin 2003

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

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

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

ver 2003/2004 et de l'été 2004, le nombre de créneaux attribuables est limité à 22500; les créneaux abandonnés par la Poste et par Air France sont supprimés (environ 2000 vols). Chaque année, les créneaux non utilisés seront également supprimés.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cette mesure vise à interdire entre 0 et 5 heures :

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

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

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

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

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

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

Commission consultative de l'environnement du 18 décembre 2003

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

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

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

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

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

Groupes de travail

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

Plan d'exposition au bruit

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

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

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

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

Recommandation 2003. L'Autorité demande que :

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

Plan de gêne sonore

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

Dossier de révision

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

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

Comparaisons actuel/futur

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

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

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

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

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

Aide à l'insonorisation

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



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

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

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

➤ Restriction d'exploitation

Indicateur d'énergie sonore

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

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

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

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

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

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

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

Plan d'Exposition au Bruit Demandes ACNUSA :

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

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

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

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

L'Autorité recommande de modifier :

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

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

Voir l'arrêté du 28 janvier 2003 instituant un indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle, sur www.acnusa.fr/juridique/aeroport.asp.

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

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

Paris – Orly

Concertation locale

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

Groupes de travail

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

Plan d'exposition au bruit et Plan de gêne sonore

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

Concertation préalable

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

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

Cinq réunions ont été organisées :

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

Hypothèses PGS et PEB à court terme

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

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

Comparaisons PGS actuel et projet

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

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

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



Aide à l'insonorisation

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

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

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

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



Paris – Le Bourget

Concertation locale

Commission informelle du 4 juin 2003

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

Ont été examinés les dossiers suivants :

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

Réunions des groupes de travail

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


Commission informelle du 16 décembre 2003

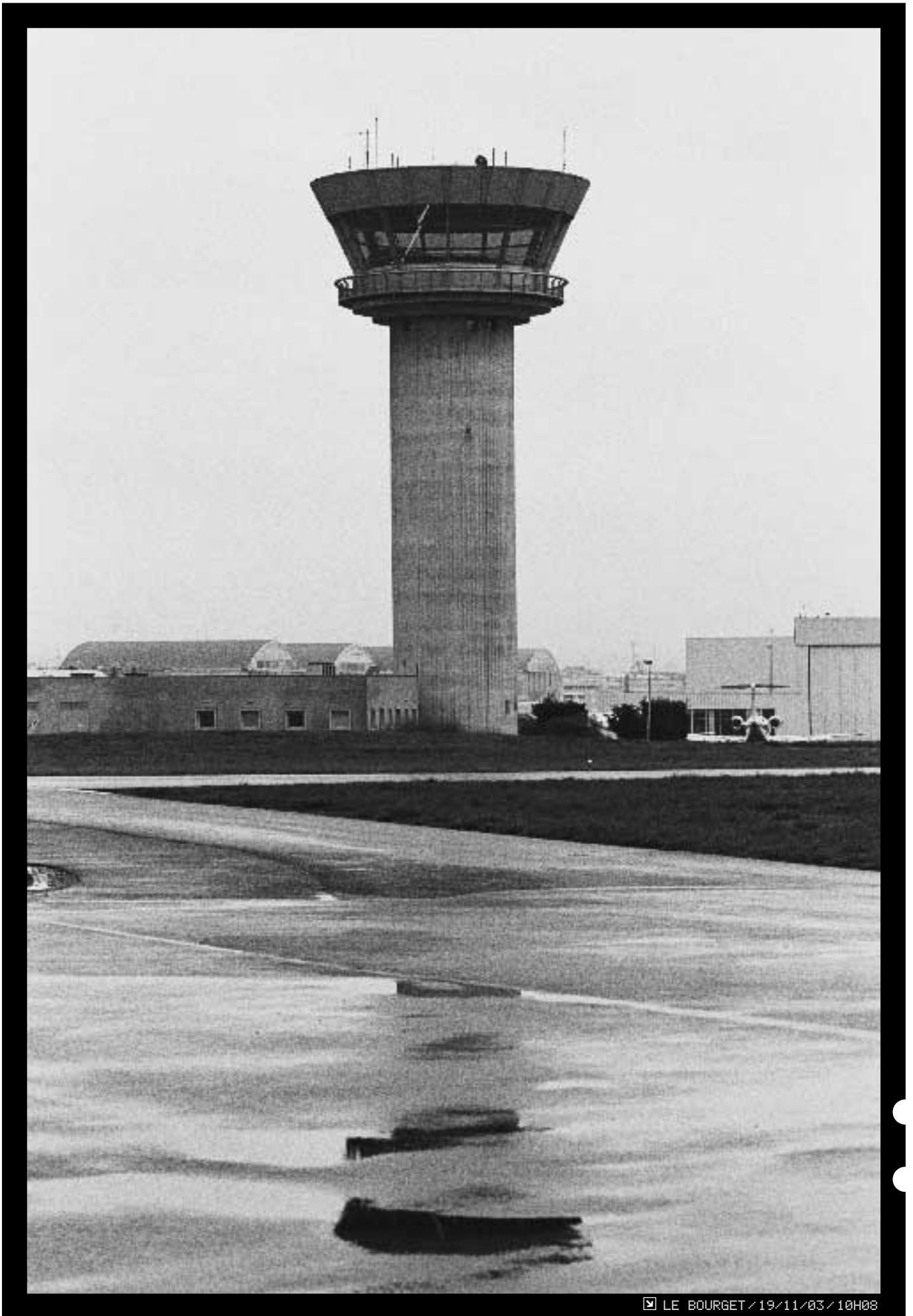
À l’ordre du jour :

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

Plan d’exposition au bruit

Il n’existe pas.

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



LE BOURGET / 19/11/03 / 10H08

Strasbourg – Entzheim

Concertation locale

Commission consultative de l'environnement du
27 novembre 2003

Étaient à l'ordre du jour :

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

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

Commission consultative d'aide aux riverains du
27 novembre 2003

Étaient à l'ordre du jour :

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

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

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

Plan d'exposition au bruit

Dossier de révision

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

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

Avis

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

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

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



STRASBOURG / 26/09/03 / 9H22



STRASBOURG / 25/09/03 / 22H07

Plan de gêne sonore

Dossier de révision

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

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

Avis

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

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

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

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

Aides à l'insonorisation

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

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

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

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

➤ Modification de la circulation aérienne

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

La modification doit permettre de :

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

Concernant les impacts sur la population :

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

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



Recommandation 2003. L'Autorité demande que :

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

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

➤ Système de surveillance

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

Toulouse – Blagnac

Concertation locale

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

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

Comité permanent du 19 février 2003

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

Commission consultative de l'environnement du 26 mars 2003

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

Commission consultative de l'environnement du 17 avril 2003

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

Commission consultative d'aide aux riverains du 26 novembre 2003

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

5 avis défavorables ont néanmoins été émis.

Commission consultative de l'environnement du 16 décembre 2003

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

Charte de qualité de l'environnement

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

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

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



❖ Plan d'exposition au bruit

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

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

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

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

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



Plan de gêne sonore

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

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

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

Comparaison actuel/futur

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

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

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

Aide à l'insonorisation

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

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

- 26 réunions de la commission consultative d'aide aux riverains,
- 1 275 dossiers de particuliers pour 1 273 logements, coût 8,9 millions d'euros,
- 53 dossiers de particuliers pour 43 logements collectifs, coût 0,33 million d'euros,
- 41 dossiers "grands maîtres d'ouvrage" pour 3 358 logements, coût 11,6 millions d'euros.

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

➤ Système de surveillance

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

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

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

➤ Restriction d'exploitation

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

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

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

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

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

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

➤ Information du public

Bulletin TEMOIN

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

Internet

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

Traitement des plaintes

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

Espace Environnement

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

Récapitulatif des recommandations par plateforme

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

Bâle – Mulhouse

Mise en place de l'ILS 34

L'Autorité demande que :

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

Lyon – Saint-Exupéry

Restriction d'exploitation

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

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

Modification de la circulation aérienne

L'Autorité demande que :

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

Marseille – Provence

Modification de la circulation aérienne

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



➤ Nice – Côte d'Azur

Atterrissages en piste 22

L'Autorité demande que :

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

Plan d'exposition au bruit

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

Aéroports parisiens

Fonctionnement des institutions

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

Volumes de protection environnementale

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

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

Information du public

L'ACNUSA demande que :

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

Paris–Charles-de-Gaulle

L'Autorité demande que :

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

Paris–Le Bourget

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

Strasbourg–Entzheim

Modification de la circulation aérienne

L'Autorité demande que :

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