



# PLATEFORMES

Bâle — Mulhouse	58
Bordeaux — Mérignac	60
Lyon — Saint-Exupéry	63
Marseille — Provence	63
Nantes — Atlantique	64
Nice — Côte d'Azur	65
Paris — Charles-de-Gaulle	67
Paris — Orly	74
Strasbourg — Entzheim	79
Toulouse — Blagnac	80
Autres plateformes	82

4

PLATEFORMES

# Bâle — Mulhouse

## ILS 33

Mis en service à la fin 2007, le système d'atterrissage aux instruments en piste 33 (ILS 33) demandé avec insistance par l'ACNUSA est aujourd'hui parfaitement opérationnel et répond aux attentes en termes de sécurité pour les atterrissages par le sud.

Au cours de l'exercice 2010, la procédure ILS 33 a été utilisée pour plus de 3 000 atterrissages. Compte tenu de la météo exceptionnelle (vent du nord), le taux d'utilisation de l'ILS 33 en 2010 (proche de 10 %) a été supérieur au seuil fixé dans l'accord franco-suisse (8 %). Si cette situation est satisfaisante pour les riverains français, elle a entraîné de nombreuses plaintes de la part des riverains suisses.

En effet, la majorité des réclamations 2010 proviennent de plaignants suisses et ont pour origine principale l'utilisation de l'ILS 33 en forte progression durant les premiers mois de 2010.



## Systemes de suivi des trajectoires

Les informations relatives au suivi des trajectoires de Bâle — Mulhouse sont actuellement disponibles sur Internet via une initiative privée. L'aéroport a annoncé son intention d'étudier l'achat d'un des systèmes existants après mise en concurrence.

En novembre, la DSNA a lancé l'étude et la réalisation d'un système permettant de diffuser sur Internet une situation aérienne simplifiée et filtrée. Elle travaille à l'élaboration d'un site officiel, plus performant que ceux existants à ce jour et permettant un contrôle de l'information, notamment au regard des vols les plus sensibles.

La DSNA a précisé que le dispositif envisagé devra s'inscrire dans le plan global qui sera mis en place dans les prochains mois.

L'Autorité demande à la DSNA de lui présenter l'état d'avancement du projet **avant la fin du premier semestre 2011.**

À  
NOTER

## Contrôle du relevé des manquements

L'article L. 227-6 de la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA dispose que, « pour l'exercice de ses missions visées au premier alinéa de l'article L. 227-3 et à l'article L. 227-5, l'ACNUSA peut charger un ou plusieurs de ses membres ou de ses agents, ou des experts qu'elle aura mandatés, de procéder à des vérifications sur place ou se faire communiquer tous renseignements et documents utiles à ses missions ».

Dans ce cadre, l'Autorité a dépêché le 4 janvier 2011 deux de ses agents pour vérifier le respect de l'arrêté du 10 septembre 2003 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle — Mulhouse.

Le contrôle a porté sur les trajectoires de départ horizontales des aéronefs entre le 22 novembre 2010 et le 20 décembre 2010. Les restrictions horaires et les pentes de montées initiales n'ont pas été analysées.

La préparation du contrôle des trajectoires a été réalisée à l'ACNUSA au moyen du déport du système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires de l'aéroport.



**Les comptes rendus des réunions CGE/ACNUSA sont disponibles sur [www.acnusa.fr](http://www.acnusa.fr)**

Plusieurs trajectoires ont été contrôlées directement dans les locaux du SNA local. Les outils de « rejeu » et réécoute SNER et ELVIRA ont été utilisés.

Parmi les 24 vols contrôlés (il s'agit exclusivement des vols repérés par l'ACNUSA dont les trajectoires ne suivaient pas parfaitement celles définies par l'arrêté du 10 septembre 2003) :

- 20 aéronefs ne suivent pas les trajectoires publiées sur ordre du contrôle aérien :
  - la moitié d'entre eux a reçu consigne d'emprunter un cap direct pour des raisons diverses ;
  - l'autre moitié a reçu un ordre du contrôle aérien de virer plus tôt pour raison évidente de sécurité. En effet, pour limiter les nuisances sonores, lorsque cela est possible, le contrôle aérien peut autoriser certains avions à décoller en piste 33 alors que d'autres atterrissent en piste 15. Si les avions sont en face à face de façon trop rapprochée, le contrôle aérien fait virer l'avion au décollage plus tôt pour raison de sécurité. Cette situation est plus courante la nuit (faible trafic).
- 1 aéronef a fait l'objet d'un relevé de manquement. Il s'agit d'un avion ayant viré avant d'atteindre le point de virage imposé par l'arrêté.

Le contrôle effectué a donc fait apparaître qu'environ 80 % des déviations constatées sont motivées par un ordre du contrôle aérien (route directe ou évitement). Il a permis de repérer 1 avion en infraction qui n'avait pas été détecté et de constater la nécessité d'affiner le paramétrage des zones de détection. Une réunion DSAC/SNA/DTI est programmée début 2011 pour travailler sur le sujet.

L'Autorité suivra avec attention ce travail. Elle demande que les conclusions de cette réunion et les améliorations envisagées, puis mises en œuvre, lui soient exposées à **l'été 2011.**

4



# Bordeaux — Mérignac

## Crèche Babilou

Par courrier en date du 6 novembre 2009, la direction de l'aviation civile sud-ouest (DAC-SO) a sollicité l'ACNUSA afin qu'elle donne son avis au président du conseil général de la Gironde sur le bien-fondé de l'implantation de la crèche Babilou à Mérignac en zone C du plan d'exposition au bruit.

Les résultats des mesures présentées à l'Autorité l'ont conduite à préconiser, le 15 février 2010, une mesure conservatoire, à savoir ne pas sortir les enfants durant les périodes où les décollages se font en piste 05. Cette configuration n'est active qu'environ 10 % du temps.

Lorsque la piste 23 est en service (configuration de vent face à l'ouest), ce qui représente environ 90 % du temps, la contribution sonore due aux aéronefs est en effet négligeable et aucune précaution particulière par rapport aux avions n'est alors nécessaire.

L'Autorité avait cependant souhaité qu'une série de mesures complémentaires avec enregistrement audio ou la présence d'un opérateur soit réalisée durant l'utilisation de la piste 05 pour affiner cette analyse.

La société Babilou a fait réaliser ces mesures en avril 2010.

L'analyse par le pôle technique bruit des résultats des mesures réalisées en trois points autour du bâtiment destiné à accueillir la crèche, a permis à l'Autorité de préciser sa position, par courrier adressé au président du conseil général de la Gironde le 22 juin 2010 :

- « Lorsque la piste 05 est en service, seule la partie de cour située à l'est du bâtiment respecte les préconisations de l'OMS et est utilisable en tant qu'aire de jeux.
- Lorsque la piste 23 est en service, la partie de cour située au nord du bâtiment peut également être utilisée si un écran acoustique protégeant du bruit routier est installé. »

## Piste 05

Les décollages en piste 05 restent un des problèmes majeurs existant entre, d'une part, l'aéroport et la DGAC et d'autre part, les élus et les associations de riverains.

Sur les huit premiers mois de l'année 2010, les décollages en piste 05 ont représenté 19,4 % des décollages et 9,5 % des mouvements (atterrissages et décollages). Les taux d'utilisation des décollages en piste 05 les plus élevés sont de 28,9 % en mars et de 33,7 % en avril. 56 % des plaintes sur les huit premiers mois de l'année émanent de la commune du Haillan à la suite de l'utilisation de la piste 05. 31 % des plaintes proviennent de la commune de Saint-Jean-d'Ilac et du lieu-dit Le Las à la suite de l'utilisation de l'approche à vue en piste 05 et des décollages en piste 23.

Lors de la réunion CCE/ACNUSA du 9 septembre 2010, de nombreuses interventions des participants ont souligné l'accroissement continu de ces décollages et rappelé l'augmentation du nombre des plaintes. Ils ont regretté que l'aéroport ne fasse pas suffisamment d'efforts pour utiliser la piste secondaire et l'ont mis en garde sur la dégradation des relations que cela risque d'entraîner.

Les élus, quant à eux, ont le sentiment de ne pas être entendus par l'aéroport et que rien de concret n'émerge depuis un an. Ils considèrent que le contrôle acquiesce trop facilement à la demande des pilotes d'utiliser la piste 05 au décollage. Ceci leur paraît injustifié et injustifiable et contribue à entretenir leur défiance.

Le SNA a rappelé les raisons économiques qui conduisent les pilotes à demander des



décollages, en 05 indiquant même recevoir des reproches de la part des compagnies estimant anormaux les refus de décollages en 05 par le contrôle aérien.

Les représentants des associations ont souligné que la fermeture de la piste 11/29 pour travaux a mis en avant les nuisances acoustiques liées à l'utilisation de la piste 05. La commune d'Eysines juge la situation insupportable. Les riverains de Saint-Jean-d'Illac souhaitent que les procédures soient modifiées.

**L'ACNUSA a indiqué qu'elle envisageait de mener une campagne de sensibilisation sur les procédures à moindre bruit auprès des compagnies aériennes et notamment Air France.**

## Avis de l'Autorité sur le projet de modification de la procédure de départ vers le nord en piste 23 sur l'aérodrome de Bordeaux — Mérignac

Par lettre du 13 janvier 2010, le service de la navigation aérienne sud-ouest a transmis pour avis à l'Autorité le projet de modification des départs de la piste 23 vers le nord en direction de Cognac et Royan. Ce projet visait à améliorer le tracé des trajectoires et à réduire la dispersion des flux en utilisant la navigation de surface (RNAV).

Deux scénarios ont été étudiés : virage à 3 Nm ou virage à 3,5 Nm de la balise BMC. Les membres de l'Autorité ont examiné le dossier en réunion plénière du 12 février 2010 et ont pris connaissance de l'avis du 9 décembre 2009 de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Bordeaux — Mérignac approuvant à l'unanimité la proposition de virage à 3 Nm.

Notant que la modification de procédure entraîne peu de changement de trajectoire et une faible diminution du nombre d'habitants survolés due au resserrement du flux, **l'Autorité a donné un avis favorable au dispositif de départ nord en piste 23 avec virage à 3 Nm sur l'aérodrome de Bordeaux — Mérignac.**

Néanmoins, l'Autorité a demandé :

- « d'une part, qu'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 dans les six mois après la mise en service de la procédure.
- d'autre part, qu'une étude complémentaire permettant de contourner le lieu-dit Le Las par l'ouest soit réalisée et lui soit présentée avant la fin de l'année 2010. »

**L'Autorité regrette que seules deux hypothèses aient été étudiées. Cependant, ses membres n'ont pas souhaité arrêter le processus qui avait reçu un avis favorable des associations de riverains.**

N'ayant reçu aucune réponse aux demandes ci-dessus, l'Autorité a adressé à la DSAC-SO le 7 janvier 2011 un courrier demandant le lancement de l'étude **avant la fin février** et la date à laquelle cette dernière sera présentée à l'ACNUSA.

4

## Avis de l'Autorité sur le projet de modification de la procédure de départ vers le sud en piste 23 sur l'aérodrome de Bordeaux — Mérignac

Par lettre du 31 août 2010, la direction des services de la navigation aérienne a transmis pour avis à l'Autorité le projet de modification des départs de la piste 23 vers le sud en direction de Sauveterre et Ensac. Ce projet visait, là encore, à améliorer le tracé des trajectoires et à réduire la dispersion des flux en utilisant la navigation de surface (RNAV). Les membres de l'Autorité ont examiné le dossier en réunion plénière du 16 septembre 2010 et ont pris connaissance de l'avis positif du 22 juin 2010 de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Bordeaux — Mérignac approuvant à l'unanimité le projet.

Compte tenu des gains environnementaux apportés aux populations survolées, **l'Autorité a donné un avis favorable au dispositif de départ vers le sud en piste 23 sur l'aérodrome de Bordeaux — Mérignac.**

L'Autorité a demandé qu'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 dans les six mois suivant la mise en service de la procédure. Elle attend ce compte rendu pour **le printemps 2011.**

À  
NOTER

## Charte de développement durable 2010/2013

Le projet de charte de développement durable 2010/2013 a été préparé au cours de l'année 2010. Trois groupes de travail réunissant l'ensemble des partenaires ont été créés : bruit et air, économie et social, déchets et biodiversité.

Le projet de charte a été discuté à plusieurs reprises au sein du comité permanent de la commission consultative de l'environnement. Le point sur les travaux de la nouvelle charte a été présenté au cours de la CCE du 22 juin et lors de la réunion CCE/ACNUSA du 9 septembre 2010. À cette occasion, les associations ont demandé la présence de l'Autorité lors de la validation de la charte.

L'ACNUSA a ainsi participé à la réunion de la CCE du 26 novembre 2010 qui avait à son ordre du jour la validation de la charte. Organisée autour de trois grands thèmes, concertation, préservation de l'environnement et contribution économique et sociétale, la charte présentée contient 32 actions. Les échanges sur ces actions ont été nombreux. L'importance de la mise en place du comité de suivi de la charte, action numéro 1, qui devra associer tous les partenaires, a été largement soulignée. Il a été acté en séance que l'objectif de l'action n° 8, « *poursuivre les actions visant à faire respecter les procédures moindre bruit* », serait complété par la problématique des décollages en piste 05.

La charte a été cosignée le 4 février 2011 par les préfets de la région Aquitaine et de la Gironde et par le président du directoire de la société Aéroport de Bordeaux — Mérignac. À cette occasion, les associations d'Eysines et du Haillan ont remis deux lettres ouvertes faisant part de l'inquiétude des riverains au sujet de la piste 05 et de leur désaccord, sur ce point, avec le contenu de la charte.

# Lyon — Saint-Exupéry

Lors de la réunion CCE/ACNUSA du 15 juin 2010, un bilan des plaintes a été présenté. Alors qu'en 2009 l'aéroport avait traité 502 demandes d'information et/ou réclamations et accueilli 417 visiteurs sur la plateforme, au premier trimestre 2010 les plaintes ont chuté. Le médiateur a recueilli 23 réclamations de 16 plaignants et reçu 16 visiteurs. Les associations ont souligné que cette baisse n'indiquait pas pour autant une amélioration marquante de la situation.

Au premier semestre 2010, trois réunions informelles de la CCE ont eu lieu, au cours desquelles ont été présentés : les résultats de l'étude comparative sur les protocoles de mesure de bruit, le plan d'action d'ODESA et le « baromètre riverains », les travaux des parkings avions et leurs impacts sur l'utilisation des pistes pour le printemps et l'été 2010 ainsi qu'une étude sur la qualité de l'air par Coparly.

Les associations ont insisté pour que la CCE se réunisse au moins deux fois par an.

Les principaux dossiers de 2010 sur la plateforme ont concerné :

- l'expérimentation acoustique et thermique dont la première réunion a eu lieu en mars 2010. L'opération est engagée avec l'ADEME et la convention a été signée en préfecture ;
- le bilan carbone de la plateforme ;
- la cartographie multiexposition qui devrait être finalisée en 2011 ;
- la descente continue (cf. bilan page 41).

# Marseille — Provence

Lors de la réunion CCE/ACNUSA, le représentant de l'aéroport a souligné le bilan positif de la charte de l'environnement 2002 (95 % des actions de la charte ont été réalisées) et rappelé que le travail sur la nouvelle charte commencerait en novembre 2010. Par ailleurs, le sous-préfet s'est félicité de l'ensemble des rencontres organisées en 2010. Il a notamment souhaité la poursuite des échanges concernant le survol de Vitrolles.

À la suite de la réunion de la commission consultative de l'environnement du 9 juin 2010, l'association de riverains CIQ des Hauts-de-l'Estaque a saisi l'ACNUSA par courrier du 14 juin 2010 pour lui demander de « *rétablir une communication et une transparence réelle* ».

En effet, depuis 2006, est annoncé un projet de modification pour 2015 de la trajectoire d'atterrissage actuelle vers le nord en réalisant une trajectoire dite « courbe » en baie de Marseille. Or, les annonces faites en CCE ont été perçues par cette association comme reportant à une date lointaine le projet.

Aussi l'Autorité s'est-elle rapprochée du sous-préfet d'Istres afin d'organiser une réunion qui s'est tenue le 13 octobre 2010 sous sa présidence et en présence du responsable du pôle technique de l'ACNUSA.

Y participaient les représentants des associations CIQ des Hauts-de-l'Estaque, Action environnement Estaque, Cap au nord, CIQ l'Estaque le Marinier, Patrimoine côte bleue ainsi que Monsieur Sébastien Jibrayel, conseiller régional PACA, Monsieur Roland Cazzola, adjoint au maire des 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements de Marseille, l'attachée parlementaire du député Éric Diard et le représentant du député Henri Jibrayel.

La DGAC était représentée par son directeur des services de l'aviation civile sud-est (SNA-SE), accompagné de plusieurs collaborateurs.

Les représentants des associations ont fait part de leur déception en apprenant que la mise en œuvre des approches courbes ne pouvait être envisagée avant 2020, ce qui ne correspond pas à l'échéance annoncée lors des réunions techniques antérieures. Ils ont déploré d'une part le manque de concertation depuis de longues années et d'autre part l'absence d'une réelle volonté de l'Aviation civile de déterminer une trajectoire moins pénalisante pour l'Estaque sans pour autant reporter les nuisances sur d'autres communes.

Le directeur du SNA-SE a rappelé les décisions prises à l'issue du comité permanent du 23 septembre 2010 sur la question d'une approche segmentée, à savoir le recensement des dérogations aux normes en vigueur nécessaires puis l'examen de la possibilité ou non de déroger. Il a exprimé la volonté de la DGAC de trouver des solutions permettant d'attendre la réalisation des approches courbes.

Une première réunion technique entre le SNA-SE et les associations directement concernées a eu lieu le 22 novembre 2010. Au vu des relevés de conclusions du CIQ des Hauts-de-l'Estaque et du SNA-SE proposant l'étude de quatre propositions de trajectoires, le dossier semble en bonne voie.

**L'Autorité s'en félicite, suit avec attention l'avancement de ce dossier et réitère sa proposition faite lors de la réunion du 13 octobre 2010 de s'associer, si nécessaire, à sa conclusion.**

## Nantes — Atlantique

Outre les thèmes généraux « vols de nuit », « aide à l'insonorisation » et « taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) » abordés lors de la réunion ACNUSA/CCE du 1<sup>er</sup> juillet 2010, le débat a également porté sur une initiative propre à la plateforme : « le groupe de suivi MAESTRO », qui veille au respect des procédures aéronautiques en vigueur sur l'aéroport. L'outil MAESTRO permet entre autres de mesurer le Lden et le LAmax.

La direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) a indiqué que ce groupe se réunissait en moyenne une fois tous les deux mois. Au 1<sup>er</sup> juillet 2010, quatre réunions s'étaient tenues au cours desquelles 250 dossiers présentant une anomalie potentielle ont été évoqués.

Parmi ces dossiers, 17 ont nécessité une attention particulière du service de la navigation aérienne ouest (SNA-O). Dans la majorité des cas, le non-alignement sur le point OBSER et le non-respect du virage à 400 pieds vers Nantes au décollage en piste 03 sont à l'origine de ces anomalies.

Sur ce dernier point, il faut souligner que le non-respect de l'angle de virage imposé par les textes est dû à une problématique spécifique de masse au décollage. En 2009, 14 manquements avaient été relevés et 5 au 1<sup>er</sup> juillet 2010.

Dans le cadre de la mise en place du code de bonne conduite, le SNA-O et l'aéroport ont réalisé et diffusé une plaquette d'information (3 000 exemplaires) auprès des compagnies aériennes et sociétés d'assistance aéroportuaire. La plaquette est remise à chaque équipage au départ de Nantes — Atlantique avec le dossier de vol. Si cette action est considérée comme efficace par l'aéroport, les associations ont indiqué être moins optimistes. Elles se sont interrogées sur les moyens d'action disponibles pour les compagnies qui n'ont pas signé le code de bonne conduite et ne respectent pas le virage à 400 pieds.



# Nice — Côte d'Azur

## Nouveau plan de gêne sonore (PGS)

Les hypothèses retenues (validées à la CCE du 1<sup>er</sup> décembre 2009) pour l'élaboration du nouveau PGS de l'aéroport de Nice — Côte d'Azur ont été présentées aux membres de l'ACNUSA en séance plénière du 20 octobre 2010.

Ce nouveau PGS présente les caractéristiques suivantes : les zones I (limite Lden 70) et II (limite Lden 65) restent circonscrites sur la plateforme. En revanche, la zone III (limite Lden 55) est sensiblement étendue, augmentant ainsi le périmètre de la zone d'aide aux riverains. Ce nouveau projet de PGS de 2011 concerne 6 630 personnes et 3 960 logements dans la zone III, soit 1 295 personnes et 700 logements supplémentaires par rapport au PGS de 2004.

Ce projet ainsi que les limites du PGS ont été validés par le comité permanent de la CCE du 7 octobre 2010. La CCAR a donné son accord sur la prise en compte de toutes les habitations situées à la limite extérieure du trait du PGS et sur le fait que tout bâtiment touché par le trait est totalement intégré au plan. La consultation des communes impactées a été lancée par courrier le 28 mai 2010. La communauté urbaine de Nice — Côte d'Azur s'est prononcée favorablement le 9 juillet 2010, ainsi que les conseils municipaux de Nice le 17 septembre 2010 et de Saint-Laurent-du-Var le 20 septembre 2010. Les membres de l'Autorité se sont étonnés de l'augmentation de la zone III du PGS alors que le trafic a baissé. Les raisons avancées sont, d'une part, la meilleure prise en compte des dispersions dans le modèle de calcul (ont été introduites dans INM des trajectoires modélisées à partir d'enregistrements de trajectoires radar fournies par le SNA/SE intégrant la dispersion constatée pour chaque procédure) et, d'autre part, une répartition du trafic aérien par piste tenant compte des travaux importants d'infrastructures prévus dans les prochaines années. L'Autorité s'est par ailleurs interrogée sur le tracé du trait limite de la zone III qui exclut parfois certains bâtiments au sein d'une même copropriété.

**Pendant, compte tenu des avis positifs énoncés plus haut et de l'extension de la surface du PGS augmentant ainsi le nombre de locaux éligibles, les membres de l'Autorité ont donné un avis favorable au PGS présenté.**

## Modifications des procédures départ Nice V3

Le dossier traitant des modifications des procédures départ Nice V3 a été présenté à l'ACNUSA en réunion plénière. A tout d'abord été rappelé l'historique des deux premiers volets du chantier de refonte des espaces aériens et des procédures de circulation aérienne de l'aéroport de Nice — Côte d'Azur :

- V1 (avril 2004), mise en place de la procédure SALEYA ;
- V2 (avril 2005), déplacement des circuits d'attente NIREL et DRAMO.

La phase V3, objet du dossier présenté, a ensuite été développée. Il s'agit d'améliorer, d'une part, la sécurité du système afin d'en augmenter la capacité en gérant la compatibilité IFR/VFR et, d'autre part, le dispositif de circulation aérienne Nice/Cannes. Saint-Tropez est un point de passage obligé pour les vols à vue Corse/continent. Or, le centre en route ne gère pas la compatibilité entre les vols à vue et les vols IFR, ce qui entraîne des problèmes de sécurité.

Cette refonte entraîne une modification des procédures de circulation aérienne des aéroports de Nice — Côte d'Azur et de Cannes — Mandelieu et un changement de nomenclature des procédures. Ainsi, pour Nice, les procédures d'approche restent inchangées, à une exception près : le relèvement à 4 000 pieds de l'altitude d'interception de l'ILS en provenance de NERAS. L'enveloppe et les densités des trajectoires ont été présentées ainsi que les courbes L<sub>max</sub> 65dB et NA 65-20 événements. Ce relèvement offre également la possibilité de créer un départ de Cannes en piste 17 vers le VOR CNM qui passe sous les axes de l'ILS. La création d'un SID 17 via CNM aura un impact environnemental restreint ; en effet, la limitation à 3 000 pieds ne sera exigée que lorsque

l'ILS sera en service à Nice — Côte d'Azur, soit environ 28 % du temps en moyenne annuelle. **L'Autorité a souligné que, si un conflit existe avec un avion en approche sur l'ILS de Nice, cela pourrait entraîner une empreinte acoustique au sol plus importante qu'elle ne l'est actuellement.** Cependant, ce cas de figure ne devrait se produire que très rarement et, en tout état de cause, la zone alors survolée est très faiblement habitée.

Le SNA-SE a acté, conformément à la demande de l'ACNUSA, que le déplacement du flux d'arrivée de Cannes de la balise radioélectrique MUS vers le point virtuel NEKIP nécessitera « un porté à connaissance » au profit des 26 communes survolées du Var.

**En conséquence, les membres de l'Autorité ont donné un avis favorable à la procédure dite Nice V3.**

### Arrêté portant restriction d'exploitation

L'ACNUSA a été saisie, d'une demande d'avis sur un nouvel arrêté de restriction d'exploitation sur l'aéroport de Nice — Côte d'Azur en janvier 2010.

Ce nouvel arrêté a pour objet de renforcer les restrictions d'exploitation des vols de nuit en abaissant les niveaux limites acoustiques autorisés que doivent respecter les aéronefs. Les restrictions prévues s'appuient sur la notion de marge cumulée des niveaux de bruit certifiés par rapport aux limites admissibles du chapitre 3 défini par l'OACI.

Ces nouvelles mesures dont la mise en œuvre est prévue de manière étalée dans le temps concernent :

- dès le début de la saison aéronautique d'hiver 2011/2012, l'interdiction totale des atterrissages entre 23 h 30 et 6 h 15 et des décollages entre 23 h 15 et 6 heures des avions du chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB ;
- l'interdiction totale des atterrissages et des décollages dans les mêmes plages horaires ci-dessus des avions du chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB s'appliquera au début de la saison aéronautique d'hiver 2011/2012.

L'arrêté prévoit également des restrictions d'utilisation des groupes auxiliaires embarqués (APU) sur les postes de stationnement.

La CCE du 1<sup>er</sup> décembre 2009 a émis un avis favorable sur le texte à l'unanimité sauf une abstention. **L'ACNUSA a donné le 14 janvier en réunion plénière un avis également favorable.**

**L'Autorité se félicite du progrès que représente cet arrêté et souhaite que, à terme, sa recommandation de retenir 8 heures consécutives pour définir la nuit-soit appliquée sur la plateforme.** Elle a demandé qu'un bilan du nombre de mouvements par catégorie de marge cumulée lui soit communiqué au terme d'un an d'application de l'arrêté, soit à la **fin de la saison aéronautique d'hiver 2011/2012.**

À  
NOTER

### Postes de démarrage aire kilo

Lors de la réunion CCE/ACNUSA du 2 novembre 2010, les services de l'aéroport ont présenté une étude sur la protection contre le bruit concernant les postes de démarrage aire kilo. Les sources de bruit identifiées sur l'aire kilo sont : les APU, les réacteurs, les équipements GPU et les tracteurs avions. Les résultats des mesures de bruit réalisées de mai à août 2010 montrent que, pour les hautes fréquences, la hiérarchisation des sources de bruit par ordre décroissant est la suivante : les APU, les réacteurs, les push et les GPU. S'agissant des basses fréquences, l'ordre décroissant en termes de nuisances sonores est le suivant : les push, les GPU, les réacteurs et les APU. Les solutions techniques envisageables sont des écrans antibruit, des pièges à sons ou grilles acoustiques. Il a été rappelé que les équipements 400 hertz peuvent remplacer les GPU mais pas les APU, car, s'ils permettent de répondre aux besoins en alimentation électrique, ils ne produisent pas d'air conditionné, indispensable pour les instruments de bord (cf. page 46). **Sont à l'étude : la création d'un mur antibruit, le déplacement des postes de démarrage, le durcissement des règles de fonctionnement la nuit, l'évolution des matériels assistants (amélioration de l'insonorisation des équipements et atténuation des bips).**

# Paris — Charles-de-Gaulle

## Relèvement des altitudes d'interception des ILS

Le secrétaire d'État à l'Écologie et le secrétaire d'État chargé des Transports ont annoncé, lors d'une conférence de presse le 4 décembre 2007, le lancement de plusieurs projets de relèvement des points de descente finale des flux de trafic des trois principales plateformes parisiennes. Ces modifications entraînent automatiquement le recul de ces points de descente finale.

Pour concrétiser ces différents projets, le ministre d'État de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire a signé le 28 janvier 2008 une convention avec les principaux acteurs du transport aérien français. L'un de ces engagements a pour objet la diminution des nuisances sonores autour des aéroports parisiens.

## Traitement des demandes d'informations générales et des réclamations sur la région parisienne

La présentation en CCE des statistiques relatives aux demandes d'informations générales ou aux plaintes par type de support utilisé, par motif, lieu géographique, catégorie de plaignants, telle que recommandée par l'ACNUSA dans son rapport 2001, n'a jamais eu lieu sur les plateformes parisiennes, alors que ces données sont présentées régulièrement sur les aéroports de province.

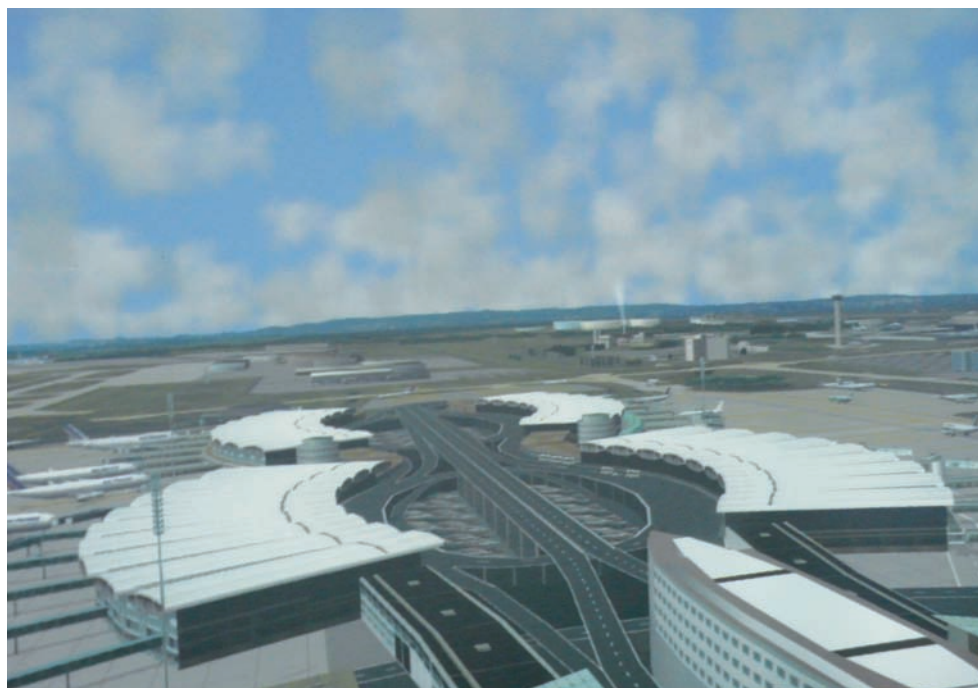
L'Autorité a donc demandé en 2010 à Aéroports de Paris et à la DGAC de lui présenter l'organisation mise en place, les modalités pratiques et les données fournies en matière d'information sur les conditions de survol.

Un protocole d'accord entre la direction des services de la navigation aérienne et la société Aéroports de Paris définit le mode de gestion des plaintes et des demandes d'informations en provenance de tiers, mais également les modalités de coopération entre le prestataire et l'exploitant concernant aussi bien les plateformes de Paris — Charles-de-Gaulle, Paris — Orly et Paris — Le Bourget.

Le protocole reconnaît à l'exploitant la faculté de fournir aux intéressés les informations de nature factuelle (type d'aéronef, trajectoire, altitude ou hauteur de survol, référence horaire). Les demandes parviennent à Aéroports de Paris par différents canaux (visites, appels téléphoniques, courriers et courriels). ADP s'est engagé à respecter un délai moyen de réponse aux sollicitations écrites d'environ 20 jours. De plus, un Numéro Vert (0 805 712 712) est mis à disposition pour une information quotidienne sur le trafic et la météo.

Les demandes sont transmises à la mission environnement de la direction des services de la navigation aérienne si un complément d'information relatif aux dispositifs de circulation aérienne ou à leurs perspectives d'évolution est nécessaire.

ADP utilise le dispositif de visualisation des trajectoires et du bruit VITRAIL installé dans les maisons de l'environnement et du développement durable de Paris — Charles-de-Gaulle et Paris — Orly. Deux fois par semaine, des contrôleurs de la navigation aérienne se tiennent à la disposition des riverains pour donner des explications sur les trajectoires.



### Demandes d'information et réclamations

Un bilan du traitement de ces demandes d'information et réclamations a été présenté à l'ACNUSA en septembre 2010 et aux participants à la réunion CCE/ACNUSA de Paris — Charles-de-Gaulle du 7 décembre 2010.

Le nombre de demandes d'information et de réclamations est passé de 299 en 2005 à 2 407 en 2009. Il était de 4 322 à la fin octobre 2010 et devrait approcher les 5 000 à la fin décembre. Les demandes transmises le sont très largement par l'intermédiaire de l'association ADVOCNAR (93 % en 2009). À la fin octobre 2010, 4 % des demandes ont été transmises à la DSNA.

Près de 72 % de ces 4 322 demandes proviennent du département du Val-d'Oise et principalement des communes de Sannois, Montmorency, Soisy-sous-Montmorency, Saint-Ouen-l'Aumône, Deuil-la-Barre et Eaubonne. 10 % de ces demandes sont issues du département de la Seine-Saint-Denis, 9 % du Val-de-Marne et 6 % des Yvelines.

Dans le Val-d'Oise, 181 plaignants ont été identifiés, 17 d'entre eux représentant plus de 84 % des demandes. En Seine-Saint-Denis, sur 10 plaignants, 1 totalise à lui seul plus de 97 % des plaintes ; en Seine-et-Marne, sur 22 plaignants, 2 sont à l'origine de plus de 86 % des plaintes ; dans les Yvelines, sur 16 plaignants, 3 représentent 96 % des plaintes.

En plus des demandes transmises par ADP qui nécessitent une réponse spécifique sur la navigation aérienne, la DSNA répond de son côté aux interventions de parlementaires, maires et associations. Le nombre d'interventions traitées est passé de 233 en 2005 à 750 en 2009. Les réclamations sont principalement liées à la fréquence des vols et au changement de configuration.

**L'ACNUSA regrette le manque actuel de lisibilité de la procédure pour le riverain en région parisienne ainsi que l'absence d'un guichet unique.**

## Avis de l'Autorité sur l'étude de la problématique du calcul des enveloppes de trajectoires particulières et du comptage des vols au-dessus des communes lors d'une enquête publique

Le calcul automatique des enveloppes développé par la DGAC est réalisé à l'aide d'un logiciel qui élimine 5 % des points les plus éloignés de la trajectoire moyenne. Ce logiciel a été utilisé pour calculer les enveloppes de l'enquête publique sur le relèvement des altitudes d'arrivée des avions en provenance du sud-est et à destination de l'aéroport de Paris — Orly en configuration de vent d'est.

Dans le cas de virages serrés tels que ceux nécessaires pour aligner les avions sur les pistes de la plateforme de Paris — Charles-de-Gaulle, le logiciel élimine davantage de points du côté extérieur du virage que du côté intérieur. Il conserve alors des points de trajectoires marginales côté intérieur du virage pour dessiner l'enveloppe. La méthode de calcul automatique des enveloppes est alors prise en défaut.

Aussi la direction des services de la navigation aérienne (DSNA/ME) a-t-elle transmis à l'ACNUSA pour avis l'étude de la problématique du calcul des enveloppes de trajectoires particulières lors d'une enquête publique.

**Compte tenu de la faible occurrence du nombre de virages serrés, l'Autorité a suggéré que les enveloppes soient dans ce cas corrigées manuellement et que la méthode de correction lui soit explicitée et soumise pour avis.**

Par ailleurs, le calcul d'une enveloppe, correctement lissée, nécessite un nombre important de trajectoires (quelques centaines). **Dans le cas de trajectoires issues de simulations utilisées dans l'étude des projets de modifications, leur nombre peut s'avérer être insuffisant pour tracer une enveloppe de trajectoire correcte. Une correction manuelle du tracé est, là encore, nécessaire. Dans ce cas, l'Autorité a de nouveau suggéré que les enveloppes soient corrigées manuellement et que la méthode de correction lui soit explicitée et soumise pour avis.**

De même, la DSNA a transmis à l'ACNUSA l'étude de la problématique du comptage des vols au-dessus des communes lors d'une enquête publique.

Le comptage des vols au-dessus des communes lors des enquêtes publiques peut être réalisé en positionnant un barreau de comptage perpendiculairement au flux à compter. Cette méthode a pour inconvénient de rester manuelle, donc subjective. En effet, la position exacte et la taille du barreau relèvent exclusivement de l'opérateur.

Le nombre de survols au-dessus d'une commune peut aussi être déterminé à l'intérieur des contours de la commune. Cette méthode a l'avantage d'être automatique mais des vols passant juste à l'extérieur des limites administratives de la commune pourraient ne pas être comptabilisés, même s'ils sont nuisants. En outre, des vols qui sortent des limites de la commune pour à nouveau y rentrer seront comptabilisés plusieurs fois. Des précautions particulières doivent donc être prises.

D'autres méthodes mathématiques, tel un comptage par densité de survol, peuvent également être utilisées. Elles ont l'avantage d'être fiables mais difficiles à expliciter.

**L'Autorité considère que la méthode de comptage des avions à l'intérieur des limites administratives est la plus objective. Néanmoins, sa mise en œuvre demandera, dans certains cas, quelques corrections dans des zones où les simulations sont peu représentatives de la dispersion réelle des trajectoires. Une justification des corrections apportées accompagnée des notes de calcul devra alors être systématiquement soumise à l'Autorité pour avis.**

## Avis sur le rapport de présentation de l'indicateur global mesuré pondéré (IGMP) de 2009

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

Lors de la réunion plénière du 17 juin 2010, le sous-directeur du développement durable de la direction du transport aérien (DTA) et le service technique de l'aviation civile (STAC) ont soumis pour avis le rapport de présentation des conditions d'obtention de la valeur de l'indicateur représentatif de l'énergie sonore de l'aéroport de Paris — Charles-de-Gaulle pour l'année 2009.

La méthodologie appliquée pour le calcul de l'IGMP 2009 intègre l'utilisation des droites de régression calculées en 2008 sur la base de l'arrêté du 28 janvier 2003 et l'ajout de 14 nouvelles droites de régression permises par les nouvelles mesures effectuées en 2009. Les énergies de référence restent inchangées et la station W4 (située à une distance très éloignée de sa position de référence à la suite des difficultés d'implantation) n'est pas utilisée pour le calcul des droites de régression.

Les membres de l'Autorité ont constaté que le taux d'indisponibilité des mesures s'améliorait. En effet, alors que le pourcentage des vols mesurés était de 71,4 % en 2008, il atteint 80,4 % en 2009. Ce chiffre s'explique par un bon taux de fonctionnement des stations de mesure, peu de perte de traces radar et des bruits parasites réduits (peu de travaux à proximité des stations en 2009), mais surtout par une amélioration du taux de corrélation par rapport aux années antérieures.

La DGAC a présenté aux membres de l'Autorité des pistes d'amélioration du taux de corrélation des IGMP à venir :

- utilisation d'une méthode statistique d'exclusion des valeurs aberrantes, dite des 6 sigmas (méthode statistique développée par *Automotive Electronics Council*), automatique, plus transparente et reproductible ;
- déplacement de la station de mesure W4 ;
- nouvelle méthode de détection des avions à l'aide de critères fréquentiels ;
- prise en compte des conditions météorologiques possible grâce à un enregistrement des données météo.

Par ailleurs, la DGAC a indiqué à l'Autorité que l'affichage de la première décimale de l'IGMP est significatif.

À la suite de la présentation du 17 juin 2010, les membres de l'Autorité ont demandé aux services de l'aviation civile de leur fournir :

- des exemples de droites de régression pour l'atterrissage et le décollage correspondant à des droites créées à la suite des mesures de 2009 ;
- une analyse de l'évolution de l'énergie sonore sur la période 0 heures - 5 heures ;
- une étude de l'influence du calcul des droites de régression sur l'IGMP ;
- une évaluation de l'incertitude liée à la détermination de l'IGMP.

Lors de la séance plénière du 16 septembre 2010, ces points ont été développés.

**Globalement, l'indicateur poursuit sa baisse et atteint la valeur la plus basse (85,6) obtenue depuis sa création en 2003 (88,3 mais avec 10 000 mouvements de moins que pour l'année 2009). L'Autorité atteste que cette valeur de l'indice global mesuré pondéré pour l'année 2009 a bien été calculée selon les règles établies. Elle a donné un avis favorable au calcul de l'IGMP 2009.** Elle a par ailleurs demandé à la DGAC de produire le calcul de l'IGMP sous un système d'assurance qualité qui fera l'objet d'une procédure écrite (manuel qualité).

L'Autorité a cependant noté que les augmentations de la part des mouvements soirée et nuit engendrent un accroissement global de l'indice de 0,5 point et qu'en termes d'énergie sonore l'impact de la modernisation des flottes utilisées la nuit ne compense pas complètement l'évolution de la masse ou de la taille des avions.

Dans son avis sur le rapport de présentation de l'indice 2008, l'ACNUSA précisait que le groupe de travail IGMP auquel participe le pôle bruit de l'Autorité devait réfléchir à l'intérêt d'un indicateur de ce type. Mais la DTA lui a indiqué que le mandat du groupe n'était pas de définir des indicateurs complémentaires à mettre en place pour mieux répondre aux préoccupations de l'Autorité mais de faire le bilan des travaux effectués et de proposer des pistes pour une évolution et une amélioration de la méthode de calcul de l'indice. L'Autorité ne peut que déplorer cette situation.

**L'Autorité a pris acte de ce que « l'administration a pris bonne note des interrogations de l'Autorité sur la définition de l'IGMP et des indicateurs complémentaires » et de ce que « la DGAC est prête, directement et au travers du STAC, à contribuer aux réflexions à ce sujet au sein du groupe de travail technique voire d'un autre groupe de travail à créer ».**

**Elle va néanmoins mettre en place sous la présidence de M. Jacques Roland, membre de l'ACNUSA, un groupe de travail sur la définition d'indicateurs complémentaires.** Ce groupe de travail, en cours de constitution, sera composé des spécialistes de la DGAC en charge du calcul de l'IGMP, mais aussi d'ingénieurs et d'universitaires compétents en matière de développements mathématiques, statistiques et calculs d'incertitude. Il rendra public un rapport d'étape avant la fin de l'année 2011.

## Mesures de bruit autour de l'aéroport de Paris — Charles-de-Gaulle dans le cadre du projet de relèvement des points d'interception des ILS

Poursuivant sa démarche adoptée autour de la plateforme de Paris – Orly et afin de disposer d'un référentiel de niveaux sonores avant et après la mise en place des relèvements des points d'interception des ILS autour de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, l'ACNUSA a souhaité disposer de données de mesures de bruit des avions sur vingt et un sites représentatifs des territoires potentiellement concernés par l'évolution des trajectoires induites par la modification. L'ACNUSA a donc lancé une étude visant les objectifs suivants :

1. analyser les effets induits par le relèvement de l'altitude d'interception de l'ILS en termes de nuisances sonores ;
2. déterminer les situations avant/après de manière objective ;
3. disposer de données fiables de mesurage acoustique permettant d'objectiver la situation.

Les emplacements des points de mesure ont été choisis :

- sur six communes survolées par des aéronefs en provenance des points d'entrée MERUE et LORTA : Cergy, Conflans-Sainte-Honorine, Le Plessis-Bouchard, Mériel, Saint-Ouen l'Aumône, et Us.

Ces mesures doivent être réalisées en configuration de vent d'est. Au moment de la rédaction de ce rapport, dix-huit jours de mesure ont été effectués. Pour des raisons météorologiques, toutes les journées de mesure ne pourront être retenues ;

- sur cinq communes survolées par des aéronefs en provenance des points d'entrée BALOD et OMAKO : Le Pecq, Corneilles, Sartrouville, Poissy et Morainvilliers.

### PARIS — CHARLES-DE-GAULLE suite

Ces mesures doivent être réalisées en configuration de vent d'est. À ce jour, seules quatre journées de mesure ont été effectuées ;

- sur cinq communes survolées par des aéronefs en provenance des points d'entrée MERUE et LORTA : Crouy-sur-Ourcq, Lizy-sur-Ourcq, Acy-en-Multien, Gandelu et Château-Thierry.

Ces mesures doivent être réalisées en configuration de vent d'ouest. Au moment de la rédaction de ce rapport, treize jours de mesure ont été effectués. Pour des raisons météorologiques, toutes les journées de mesure ne pourront être retenues ;

- sur cinq communes survolées par des aéronefs en provenance des points d'entrée BALOD et OMAKO : La Ferté-sous-Jouarre, Saint-Jean-Les-Deux-Jumeaux, Boissy-le-Châtel, Charly-sur-Marne et Varreddes.

Ces mesures doivent être réalisées en configuration de vent d'ouest. Au moment de la rédaction de ce rapport, seuls quatre jours de mesure ont été effectués.

Les mesures sont réalisées en conformité avec la norme NF S31-190 « *caractérisation des bruits d'aéronefs perçus dans l'environnement* », à savoir :

- pas de présence de pluie marquée ;
- une vitesse de vent au voisinage du microphone inférieure à 6 m/s (22 km/h) en vitesse moyenne de court terme (30 s) ;
- des conditions de température et d'humidité compatibles avec les recommandations de la norme NF EN 61672.

Le rallongement de certaines trajectoires, annoncé le 25 janvier 2011 (Rencontres du Grand Roissy) par le ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, n'aura pas d'incidence significative sur les enseignements qui pourront être retirés de l'étude. Dès que les analyses des mesures seront disponibles, les résultats seront mis en ligne sur le site de l'Autorité : [www.acnusa.fr](http://www.acnusa.fr)

## Doublets à Paris — Charles-de-Gaulle

Dans son rapport d'activité 2009, l'Autorité demandait à la DSNA de lui présenter à l'été 2010 un premier état de la mise en place d'une plus grande utilisation nocturne du doublet nord couplée avec des approches courbes sur le nord telle que proposée par la mission Roissy. Elle souhaitait également qu'un bilan de cette expérimentation lui soit présenté fin novembre 2010.

Les chiffres présentés lors de sa réunion plénière de novembre 2010 révèlent que :

- le doublet sud est le plus utilisé au global (57 % sud - 43 % nord), soit l'équivalent de 36 800 vols annuels ou 25 jours d'écart ;
- l'écart s'accroît légèrement (58 % sud - 42 % nord) pendant la nuit (22 heures - 6 heures), ce qui représente 4 800 vols annuels ou 30 nuits d'écart ;
- les chiffres s'inversent (42 % - 58 %) pendant le cœur de nuit (0 h 30 - 5 heures), soit 1 370 vols annuels ou 30 cœurs de nuit d'écart.

La DSNA a indiqué que les membres de la commission nuisances sonores mise en place dans le cadre de la mission Roissy rencontraient des difficultés à trouver un compromis dès lors qu'il s'agissait de détailler les mesures envisagées. S'agissant plus particulièrement des doublets, les hypothèses encore non stabilisées au moment de la rédaction de ce rapport sont les suivantes :

- en face à l'ouest, conserver les atterrissages sur les deux doublets pour ne pas entraîner de changements pour la Seine-et-Marne ; en revanche, les décollages auraient lieu sur le doublet nord ;
- en face à l'est, les atterrissages auraient lieu sur le doublet nord et les décollages sur les deux doublets afin de ne pas engendrer de modifications sur la zone ouest.

La demande d'utilisation du doublet sud reste la plus forte compte tenu de la localisation de la compagnie Air France à proximité de ce doublet. **Un arbitrage du préfet de région sera indispensable sur ce dossier.**



## Mission Roissy

À la suite du rapport de M. Jacques Dermagne, le préfet de la région Île-de-France a mis en place une mission chargée de traduire les trente-cinq propositions dudit rapport et pilotée par M. Jean Rebuffel. Un comité de pilotage, appelé groupe de réflexion stratégique, et réunissant élus, associations, acteurs socio-économiques et administrations, est chargé de traduire concrètement les propositions du rapport Dermagne « *dans un souci de protection des riverains et du développement économique et social d'un territoire prioritaire pour la région Île-de-France* ». Huit commissions thématiques ont été créées : maîtrise des nuisances sonores, aides aux riverains, espaces naturels, agricoles et forestiers, transports et déplacement, projet territorial, gestion du territoire urbain, territorialisation de l'offre de logement et économie et logistique.

Ces commissions ont travaillé tout au long de l'année 2010 et produit des notes d'étape. La mission a pris fin les 24 et 25 janvier 2011 avec l'organisation des rencontres du Grand Roissy.

S'agissant plus particulièrement de la maîtrise des nuisances sonores, le gouvernement a annoncé cinq nouvelles mesures qui concernent les riverains de l'aéroport Paris — Charles-de-Gaulle :

- l'extension des interdictions d'atterrissages et de décollages pendant la nuit. Dès la fin 2011, les avions les plus bruyants (aéronefs dont la marge de bruit est inférieure à 8EPNdB — effectif de bruit perçu en décibels —) seront interdits entre 22 heures et 6 heures. De nouvelles interdictions s'ajouteront à partir de 2014, toujours sur la même plage horaire (aéronefs dont la marge est comprise entre 8 et 10 EPNdB) ;
- le relèvement de 300 mètres des altitudes de vol à l'approche de la région parisienne. Cette mesure va permettre de diminuer les nuisances sonores la journée et la nuit grâce au recul du point de virage, qui se fera plus haut ;
- un rééquilibrage du trafic entre les pistes nord et sud, celles du nord étant sous-exploitées alors que les trajectoires correspondantes sont situées principalement au-dessus des zones agricoles ;
- mise en place de descente en profil continu. Ce type de descente plus vertueux tant au niveau du bruit que de la consommation de carburant sera mis en œuvre dans un premier temps pendant le cœur de la nuit, de 0 heure à 5 heures, lorsque le trafic est plus faible. Sous réserve des conditions de sécurité associées à ces profils, la mesure pourra ultérieurement être étendue à d'autres plages horaires ;
- une nouvelle trajectoire de décollage la nuit, évitant les zones très urbanisées de l'ouest de Roissy.

Cette mission a également permis d'aborder les questions d'aménagement du territoire et des transports ainsi que le difficile sujet de la conciliation des règles applicables en zone C du PEB, avec la nécessaire évolution des secteurs urbanisés dans cette zone (cf. page 16).

# Paris — Orly

## Demandes d'information et réclamations

Le bilan 2010 des demandes d'information et réclamations sur la plateforme de Paris – Orly a été présenté lors de la réunion CCE/ACNUSA du 13 décembre 2010. Ces demandes sont passées de 1 273 en 2006 (année marquée par des travaux sur la piste 06/24) à 219 en 2010. Pour les années 2007 (267), 2008 (216) et 2010 (219), le nombre de demandes enregistrées est assez proche. En revanche, en 2009, année marquée également par des travaux sur une piste, le nombre de demandes s'était élevé à 863.

La majorité des demandes provient des départements du Val-de-Marne et de l'Essonne et essentiellement (57 %) de particuliers.

En 2010, un seul plaignant a déposé 59 plaintes sur les 66 reçues pour le département de la Seine-et-Marne.

Les motifs principaux des réclamations sont les survols « inhabituels », les survols à basse altitude et les nombreux survols.

## Avis de l'Autorité sur la mise en service de la procédure d'approche en descente continue CDA ODRAN 1A RWY 06

Les résultats de l'évaluation de la procédure d'approche en descente continue CDA ODRAN 1A RWY 06 menée depuis août 2008 ont été présentés par la DSNA et le SNA-RP aux membres de l'Autorité réunis en séance plénière le 16 décembre 2009. Cette descente continue débute à une altitude de l'ordre de 3 000 mètres lorsqu'on est en configuration de vent face à l'Est et est bâtie sur le point d'entrée ODRAN ; un gain de l'ordre de 6 à 7 dB a été mesuré entre les approches avec palier à 3 000 pieds (environ 900 mètres) et la CDA ; un gain de 4 à 5 dB a été mesuré entre les approches à 4 000 pieds (environ 1 200 mètres) et la CDA.

La commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris — Orly du 18 décembre 2009 a émis à l'unanimité sauf deux abstentions un avis favorable. **L'Autorité a également donné un avis favorable le 29 janvier 2010 à la mise en service de la procédure d'approche en descente continue CDA ODRAN 1A RWY 06 sur l'aérodrome de Paris — Orly.**

Elle a par ailleurs souhaité la présentation d'un bilan d'étape qui a eu lieu dans le cadre de la mise en œuvre des approches en descente continue sur les dix principales plateformes le 25 novembre 2010 (cf. page 40).

## Avis de l'Autorité sur la mise en service des procédures GNSS 02, 06, 08, 20, 24 et 26

Il s'agit de procédures de sécurité déclenchées en secours des modes de guidage courants et notamment par vents forts.

Le *Global Navigation Satellite System* (GNSS) permet d'effectuer de la navigation de surface en s'appuyant sur les systèmes GPS et GLONASS (système russe équivalent). Dans le futur, le système GALILEO pourrait être utilisé. La mise en service des procédures GNSS à Paris — Orly permettra d'améliorer la sécurité et d'obtenir des bénéfices environnementaux.

En effet, si les procédures GNSS 02, GNSS 08 et GNSS 24 n'apportent aucun changement du point de vue environnemental, il n'en est pas de même pour les trois autres procédures GNSS.

Entre la procédure VOR/DME 06 et la procédure GNSS 06, cette dernière a pour effet de diminuer le nombre de riverains survolés d'environ 23 500. Entre la procédure VOR/DME 26 et la procédure GNSS 26, ce chiffre concerne environ 5 000 riverains. La procédure GNSS 20 réduit considérablement l'importante dispersion due à l'absence actuelle d'approche aux instruments publiée pour l'atterrissage en piste 20.

Après avoir pris connaissance de l'avis exprimé par la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris – Orly qui s'est tenue le 18 décembre 2009 (à l'unanimité des voix, sauf une), **l'Autorité a donné un avis favorable à la mise en service des procédures GNSS 02, 06, 08, 20, 24, 26 sur l'aérodrome de Paris – Orly le 29 janvier 2010.**

Elle a par ailleurs souhaité qu'un bilan d'étape lui soit présenté au quatrième trimestre 2010. Constatant que ce bilan d'étape ne lui a pas été présenté, elle demande que cette présentation lui soit faite **avant juin 2011.**



## Avis de l'Autorité sur le projet de relèvement des altitudes d'arrivée des avions en provenance du sud-est à destination de l'aéroport de Paris — Orly en configuration de vent d'est

Pour respecter l'engagement de diminution des nuisances sonores (*cf.* page 67), une des solutions retenue a consisté à relever de 300 mètres l'altitude de tous les avions à l'arrivée de la région parisienne. L'altitude à laquelle les avions en provenance du sud-est à destination de l'aéroport de Paris – Orly en configuration de vent d'est se situeraient alors à 1 200 mètres au lieu des 900 mètres actuels.

Les membres de l'ACNUSA ont donc examiné le dossier de relèvement des altitudes d'arrivée à destination d'Orly en configuration de vent d'est proposé par la DGAC à plusieurs reprises en réunion plénière :

- le 17 novembre 2009, présentation du dossier d'enquête publique par le chef de la mission environnement de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) ;
- les 20 mai et 17 juin 2010, présentation des résultats de l'étude des mesures de bruit réalisées par l'ACNUSA en décembre 2009 et mars 2010 sur quinze communes autour d'Orly (sept déjà survolées et huit non survolées) dans le cadre du projet de relèvement du point d'interception de l'ILS pour les arrivées à Orly en configuration face à l'est ;
- le 25 novembre 2010, prise de connaissance de l'avis positif de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Paris – Orly du 16 novembre (20 voix pour, 10 voix contre, 3 abstentions) et élaboration de l'avis de l'Autorité.

Parallèlement, au vu des multiples réactions négatives émanant tant d'élus que d'associations sur les conditions de la concertation sur ce projet, l'ACNUSA a organisé à son initiative une réunion d'information le 19 mai 2010 en présence de l'ensemble des élus et des associations concernés.

En effet, comme l'Autorité le signalait déjà dans son rapport d'activité 2009, le lancement de l'enquête publique a fait l'objet de nombreuses contestations, principalement sur le manque de concertation en amont. **L'Autorité regrette qu'il n'ait pas été mentionné suffisamment clairement que le relèvement de l'altitude d'interception de l'ILS engendrerait inévitablement, par la modification des trajectoires, le déplacement des nuisances.**

À la suite de cette réunion, l'ACNUSA a adressé un courrier en date du 21 juin 2010 au préfet de la région Île-de-France (copie à la DGAC) :

- elle a, d'une part, rappelé la demande de la commission d'enquête publique de définir le faisceau d'arrivée le plus approprié à l'objectif recherché et le souhait des habitants concernés d'un véritable gain environnemental se traduisant par une réduction sans transfert des nuisances ;
- elle a, d'autre part, appuyé les demandes d'études de scénarios alternatifs faites par les élus et les associations.

### PARIS — ORLY suite

À cette occasion, l'Autorité a évoqué les résultats de son étude de mesures de bruit qui montrent que :

- certaines communes actuellement peu survolées risquent de le devenir ;
- d'autres déjà fortement survolées le resteront ;
- d'autres encore resteront fortement survolées par d'autres aéronefs ;
- sur les quinze communes étudiées, seules deux communes seraient beaucoup moins survolées.

**Malgré les demandes de l'Autorité, les compléments d'études souhaités par les élus et les associations de riverains n'ont pas été fournis de manière satisfaisante, même si de nombreuses réunions d'information ont été menées par les services de la DGAC. Aussi l'Autorité a-t-elle donné un avis défavorable au projet et souhaité que des études complémentaires soient menées et discutées.**

Par courrier en date du 14 décembre 2010, le directeur général de l'Aviation civile a indiqué avoir été surpris par l'avis négatif rendu à l'unanimité par l'Autorité le 2 décembre 2010.

Dans sa réponse du 12 janvier 2011, l'Autorité a rappelé que l'avis négatif prononcé par l'ACNUSA concernait le projet tel qu'il était présenté et non le principe du relèvement des altitudes d'arrivée des avions que l'Autorité a toujours recommandé.

L'Autorité a indiqué n'avoir jamais contesté l'existence et la qualité des nombreux échanges entre la DGAC et différentes instances dont l'ACNUSA, et ce depuis le printemps 2009 jusqu'au dernier comité interrégional présidé par le préfet de région Île-de-France le 22 novembre 2010. Elle a cependant rappelé qu'elle avait dû organiser elle-même une réunion d'information le 19 mai 2010 en présence de l'ensemble des élus et des associations concernés.

Un certain nombre d'études complémentaires ont effectivement été réalisées par la DGAC à la suite de l'enquête publique et présentées lors d'une réunion technique tenue le 8 juillet 2010. Malgré tout, à la lecture du compte rendu des débats de la réunion du 21 septembre 2010 du comité interrégional pour la mise en œuvre des engagements du Grenelle du secteur aérien en matière de relèvement des trajectoires, il apparaît que plusieurs représentants d'associations ont dénoncé ce projet qui ne répond pas aux attentes suscitées par les déclarations des deux secrétaires d'État aux Transports et à l'Écologie en décembre 2007...

L'ACNUSA a d'ailleurs initié une rencontre avec les membres du parc naturel régional du Gâtinais ainsi que plusieurs représentants d'élus et d'associations afin qu'ils lui exposent leur proposition sur le relèvement. En effet, depuis sa création, l'ACNUSA a toujours insisté pour que toutes les propositions alternatives à un projet soient étudiées et lui soient communiquées afin de disposer de l'ensemble des éléments du dossier.

**Par ailleurs, l'enquête publique telle que menée autour de l'aéroport de Paris — Orly ne répond pas au besoin d'information et de participation des communes et des riverains concernés par des modifications de trajectoires aériennes. En effet, elle n'a lieu que dans les communes de la zone nouvellement survolée qui ne sont pas représentées à la CCE de Paris — Orly ; en revanche, les populations qui bénéficient d'une amélioration de leur situation ne sont pas consultées. Ainsi, définir les communes soumises à enquête publique seulement en fonction du critère « zones nouvellement survolées » ne semble pas pertinent dans la mesure où cela restreint de façon inappropriée le champ de l'enquête.**

C'est pourquoi l'Autorité avait suggéré dans son rapport d'activité 2009 que des réflexions soient rapidement engagées et que soient notamment étudiés les apports d'un processus tel que le débat public dans le domaine aéronautique. Elle regrette qu'aucune suite n'ait été donnée à sa suggestion.

**Enfin, dans le contexte actuel, il paraît pour le moins indispensable de raisonner globalement.** Un comptage des populations vivant dans les zones concernées par au moins trente survols par jour au-dessous de 1 981 mètres uniquement par la trajectoire en provenance du sud-est exclut de facto une population importante qui est pourtant déjà survolée par la trajectoire en provenance du sud. Le comptage serait très différent s'il était réalisé en tenant compte des survols par ces deux trajectoires et en mettant en évidence l'augmentation du nombre de survols. **On constaterait alors que certaines populations déjà survolées de façon non négligeable par la**



trajectoire en provenance du sud verraient le nombre de leurs survols augmenter de manière très importante...

S'il est normal que la DGAC présente de son point de vue le meilleur projet prenant en compte l'ensemble des contraintes, l'Autorité rappelle son attachement à l'étude de scénarios alternatifs qui ne pourront être définitivement écartés que par une démonstration de leur inacceptabilité du seul point de vue de la sécurité. Toutes les propositions envisageables doivent être étudiées avec la même attention, comparées entre elles, puis présentées à l'Autorité.

## Mesures de bruit autour de l'aéroport de Paris — Orly dans le cadre du projet de relèvement du point d'interception de l'ILS

Afin de disposer d'un référentiel de niveaux sonores avant et après la mise en place de ce relèvement, l'ACNUSA a souhaité recueillir des données de mesures de bruit des avions sur quinze sites représentatifs des territoires concernés par l'évolution des trajectoires induites par la modification.

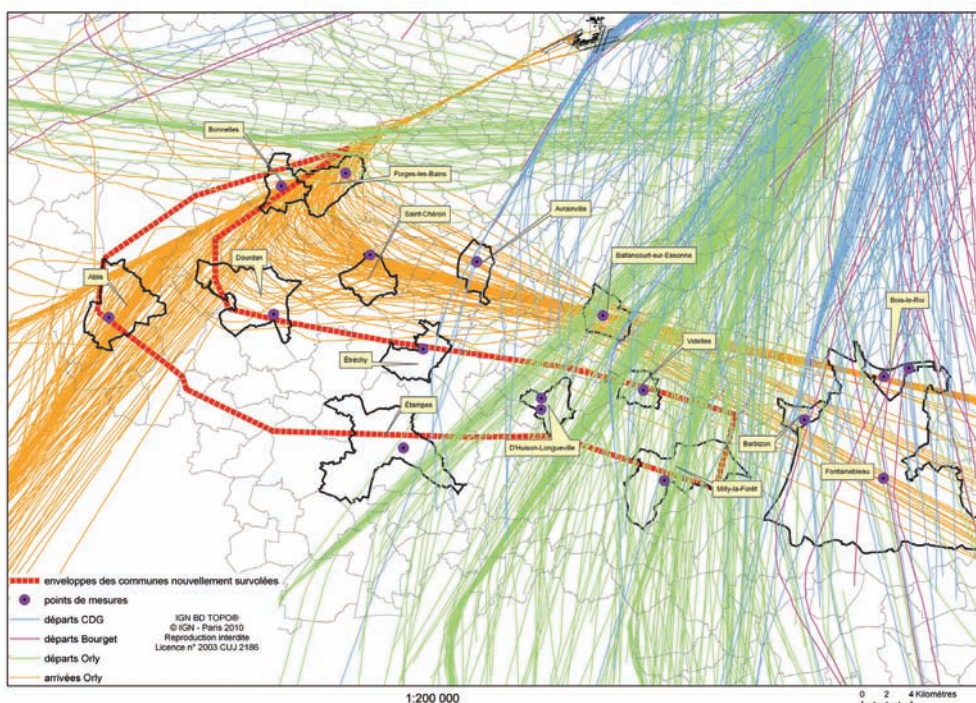
Cette étude avait trois objectifs principaux :

1. analyser les effets induits par le relèvement de l'altitude d'interception de l'ILS en termes de nuisances sonores ;
2. déterminer les situations avant/après de manière objective ;
3. disposer de données fiables de mesurage acoustique permettant d'objectiver la situation.

Les emplacements des points de mesure ont été choisis :

- d'une part, sur sept communes survolées par la trajectoire MOLEK actuelle : Boisle-Roi, Ballancourt-sur-Essonne, Avrainville, Saint-Chéron, Ablis, Bonnelles et Forges-les-Bains ;
- d'autre part, sur huit communes non survolées par la trajectoire MOLEK actuelle : Fontainebleau, Barbizon, Milly-la-Forêt, Videlles, D'Huisson-Longueville, Étretchy, Étampes et Dourdan.

### Emplacement des points de mesure de bruit



### PARIS — ORLY suite

Les mesures ont été effectuées en configuration de vent d'est. Pour des raisons météorologiques, elles ont du être réalisées en deux temps : du 11 au 16 décembre 2009 et du 9 au 11 mars 2010.

Les mesures ont été faites en conformité avec la norme NF S31-190 « *caractérisation des bruits d'aéronefs perçus dans l'environnement* », à savoir :

- pas de présence de pluie marquée ;
- une vitesse de vent au voisinage du microphone inférieure à 6 m/s (22 km/h) en vitesse moyenne de court terme (30 s) ;
- des conditions de température et d'humidité compatibles avec les recommandations de la norme NF EN 61672.

Compte tenu de la présence de vent dont la vitesse était supérieure à 22 km/h, certaines périodes ont dû être écartées. Des mesures complémentaires ont été réalisées du 1<sup>er</sup> au 7 septembre 2010 à Dourdan et Bois-le-Roi.

#### L'analyse des résultats de mesure a montré qu'en cas de modification de trajectoire :

**1/** les communes de **Bonnelles**, **Forges-les-Bains** et **Ablis**, déjà survolées par 290, 288 et 126 aéronefs (moyenne quotidienne sur plusieurs jours), resteraient survolées. Certaines d'entre elles pourraient même connaître une amplification du nombre des survols. Cependant, les niveaux de bruit mesurés à Ablis sont bien inférieurs à ceux mesurés à Bonnelles et à Forges-les-Bains :

- à Bonnelles, 76 % des niveaux de bruit ont été mesurés à plus de 60 dBA ;
- à Forges-les-Bains, 58 % des niveaux de bruit l'ont été à plus de 60 dBA ;
- à Ablis, 93 % des niveaux de bruit ont été mesurés à moins de 60 dBA.

**2/** les communes de **Saint-Chéron** et **Avrainville** seront beaucoup moins survolées. Actuellement, elles sont survolées par 126 et 103 aéronefs (moyenne quotidienne sur plusieurs jours).

- 61 % des niveaux de bruit mesurés à Saint-Chéron l'ont été à plus de 60 dBA ;
- 91 % des niveaux de bruit mesurés à Avrainville l'ont été à moins de 60 dBA. En effet, le point de mesure a été positionné au cœur du village, situé de façon excentrée par rapport à la trajectoire.

**3/** la commune de **Ballancourt** est actuellement survolée par 188 survols (moyenne quotidienne sur plusieurs jours). En cas de modification de trajectoire, la commune ne sera plus ou peu survolée par les atterrissages à destination de Paris — Orly mais restera fortement survolée par d'autres aéronefs. Actuellement :

- 41 % des niveaux de bruit émis par les avions à destination de la plateforme de Paris — Orly mesurés à Ballancourt l'ont été à plus de 60 dBA. Ces aéronefs représentent 58 % de l'ensemble des survols de la commune ;
- 93 % des niveaux de bruit émis par les autres aéronefs ont été mesurés à moins de 60 dB(A). Ces aéronefs représentent 42 % de l'ensemble des survols de la commune ;
- les niveaux de bruit des « autres aéronefs » supérieurs à 60 dBA sont très majoritairement générés par des vols d'aviation légère.

**4/** certaines communes actuellement peu survolées pourraient être plus impactées par les survols :

- **Fontainebleau**, actuellement survolée par une moyenne de 10 survols quotidiens à destination de Paris — Orly et 20 autres survols<sup>1</sup>. 96 % des niveaux de bruit émis par les avions à destination de Paris — Orly ont été mesurés à des niveaux inférieurs à 60 dBA ;
- **Milly-la-Forêt**, actuellement moyennement survolée par 1 seul survol quotidien à destination d'Orly (dont le niveau de bruit est inférieur à 60 dBA) et 30 autres survols<sup>1</sup> ;
- **D'Huisson-Longeville**, actuellement survolée par une moyenne de 3 survols quotidiens à destination d'Orly (dont les niveaux de bruit sont inférieurs à 60 dBA) et 21 autres survols<sup>1</sup> ;
- **Étréchy**, actuellement survolée par une moyenne de 10 survols quotidiens à destination de Paris — Orly et 20 autres survols<sup>1</sup>. 81 % des niveaux de bruit émis par les avions à destination d'Orly ont été mesurés à des niveaux inférieurs à 60 dBA ;
- **Étampes**, actuellement survolée par une moyenne de 1 survol quotidien à destination d'Orly et 14 autres survols<sup>1</sup>. 50 % des niveaux de bruit émis par les avions



à destination d'Orly ont été mesurés à des niveaux inférieurs à 60 dBA ;

- **Dourdan**, actuellement survolée par une moyenne de 20 survols quotidiens à destination d'Orly et 30 autres survols<sup>1</sup>. 21 % des niveaux de bruit émis par les avions à destination d'Orly ont été mesurés à des niveaux supérieurs à 60 dBA.

**5/** d'autres communes, déjà impactées par de nombreux survols, pourraient l'être davantage :

- **Barbizon**, actuellement survolée par une moyenne de 30 survols quotidiens à destination d'Orly (dont les niveaux de bruit sont inférieurs à 60 dBA) et 58 autres survols<sup>1</sup>, dont 93 % des niveaux de bruit émis par ces avions ont été mesurés à des niveaux inférieurs à 60 dBA ;
- **Videlles**, actuellement survolée par une moyenne de 16 survols quotidiens à destination d'Orly (dont les niveaux de bruit sont pratiquement tous inférieurs à 60 dBA) et 73 autres survols<sup>1</sup> dont 95 % des niveaux de bruit émis par ces avions ont été mesurés à des niveaux inférieurs à 60 dBA.

**6/** la situation de la commune de **Bois-le-Roi** devrait rester pratiquement inchangée. Cependant, le flux pourrait être légèrement déplacé vers le sud de la commune. 93 % des niveaux de bruit mesurés à Bois-le-Roi l'ont été à des niveaux inférieurs à 60 dBA. Cette commune est actuellement survolée par une moyenne de 122 survols à destination de Paris — Orly et 34 autres survols<sup>1</sup>.

**En conclusion, l'étude montre que le relèvement de l'interception de l'ILS sur la plateforme de Paris — Orly en face à l'est devrait probablement apporter une amélioration acoustique sur certaines communes situées le long de la trajectoire actuelle (Saint-Chéron, Avrainville, Ballancourt...).**

**Bien que rehaussant l'altitude des survols et par conséquent abaissant le niveau de bruit perçu, cette modification ne devrait probablement pas réduire (voire augmenter) le nombre de survols de certaines communes proches de l'interception de l'ILS (Forges-les-Bains, Bonnelles, Ablis...).**

**Le relèvement entraînera une modification des trajectoires qui impactera probablement des communes actuellement épargnées (Fontainebleau, Milly-la-Forêt, D'Huison Longueville, Étrechy, Étampes, Dourdan...).**

**Cependant, ces communes nouvellement survolées le seraient à des altitudes supérieures à celles des communes situées sous la trajectoire actuelle.**

4

PLATEFORMES

## Strasbourg — Entzheim

Lors de la réunion CCE/ACNUSA, le directeur de l'aéroport a annoncé la création d'une société d'exploitation aéroportuaire (SEA) en mai 2011 avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier. La future SEA aura l'État comme actionnaire majoritaire (60 %), la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin jusqu'alors gestionnaire disposant de 25 % et la région Alsace, le département du Bas-Rhin et la communauté urbaine de Strasbourg chacun pour 5 %. À ce sujet, les associations se sont inquiétées du devenir du protocole d'accord qui, depuis 1998, encadre et restreint le trafic nocturne de l'aéroport. Elles souhaiteraient que les horaires de fonctionnement nocturne de la plateforme inscrits dans ce protocole d'accord figurent expressément dans les textes fondateurs de la SEA.

Il a également été question de la création d'une zone militaire « CBA 22 ». En effet, dans le cadre du projet de construction du FAB Europe centrale (50 % du trafic aérien européen), il est nécessaire de redécouper les espaces de circulation aérienne civile et militaire utilisés aujourd'hui et de mettre en œuvre à terme un dispositif plus performant de coordination entre les unités de contrôle aérien civil et militaire. Le CBA 22 sera une extension de la zone d'entraînement aérien militaire existante côtés allemand et français. Les associations se préoccupent des conséquences environnementales d'une telle décision.

Autres points abordés :

- la CDA (cf. bilan page 41) ;
- le projet de programme environnemental ;
- le renouvellement du système SYMBIOSE ;
- la qualité de l'air (campagne de mesure tous les deux ans dont la dernière date de 2009-2010).

<sup>1</sup> On entend par autres survols les aéronefs VFR, décollages de Paris — Orly, et les mouvements des autres plateformes

# Toulouse — Blagnac

## Avis de l'Autorité sur le projet d'arrêté de restriction de l'aéroport de Toulouse — Blagnac

L'objectif de cet arrêté est de traiter les vols de nuit sans recourir au couvre-feu par une amélioration des flottes de nuit, comme le recommande l'ACNUSA. La CCE du 4 novembre 2010 a donné un avis favorable à ce projet de décret par 20 voix pour, 13 contre et 1 abstention. **L'Autorité réunie en séance plénière le 16 décembre 2010 a également émis un avis favorable.**

Le point fort de ce projet d'arrêté est l'interdiction au 30 octobre 2011 (article 7 du projet) pour le cœur de nuit (0 heure - 6 heures) de l'atterrissage ou du décollage des aéronefs avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB. Cette interdiction est différée de quatre ans après la mise en application de l'arrêté pour les aéronefs dont la marge cumulée est comprise entre 10 et 13 EPNdB, si l'exploitant d'un aéronef peut prouver que celui-ci a été exploité sur cet aéroport, pendant la même plage horaire, moins d'un an avant la date de publication de l'arrêté.

Entre 22 heures et 0 heure sont interdits, au 30 octobre 2011, l'atterrissage et le décollage des aéronefs, avec une marge cumulée inférieure à 8 EPNdB. À compter du 1<sup>er</sup> avril 2013, sur cette même plage horaire, l'interdiction portera sur les aéronefs avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB. Les aéronefs avec une marge cumulée comprise entre 8 et 10 EPNdB sont autorisés à atterrir ou à décoller dans la même plage horaire si l'exploitant de l'aéronef peut prouver que celui-ci a été exploité sur cet aéroport moins d'un an avant le 1<sup>er</sup> avril 2013, et ce jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 2017.

**L'Autorité se félicite des progrès que constitue ce projet qui conduira à une amélioration des flottes, notamment en cœur de nuit.** Ce projet est en phase avec sa recommandation émise dans son rapport 2009 sur les vols de nuit. **L'Autorité a cependant souligné dans son avis que la durée de mise en œuvre de l'ensemble des interdictions visant à supprimer les avions bruyants sur toute la période de nuit était bien longue.** Elle a également souhaité l'harmonisation des projets d'arrêté et dans le cas de Toulouse, la possibilité de dérogations accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'Aviation civile.

## L'aérodrome de Toulouse — Franczal

Ces deux dernières années, les associations et élus locaux, membres de la CCE, ont largement exprimé leur préoccupation quant au devenir de l'aérodrome de Toulouse – Franczal. Après 18 mois de travail avec les collectivités locales, la chambre de commerce et d'industrie, la direction générale de l'Aviation civile, le ministère de la Défense et l'ensemble des acteurs économiques du département, la préfecture a annoncé lors de la CCE du 4 novembre 2010 le maintien à titre transitoire de la piste de Franczal. Un pôle d'aviation d'affaires est en cours d'étude ; l'installation d'entreprises industrielles liées à l'aéronautique est prévue et les mouvements du 1<sup>er</sup> régiment de transport parachutiste seront déplacés sur Franczal afin de limiter les nuisances sonores sur Blagnac. Un bilan devrait être établi à la fin de la période transitoire de deux ans.

Un arrêté du 21 décembre 2010 portant modification de l'affectation de cet aéroport a été publié au *Journal officiel* du 28 décembre 2010. À compter du 3 janvier 2011 l'aéroport de Toulouse — Matabiau est affecté à titre principal au ministère chargé de l'Aviation civile pour les besoins du transport aérien et de l'aviation générale et à titre secondaire au ministère de la Défense et des Anciens Combattants pour les besoins de l'armée de terre ainsi qu'au ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer, des Collectivités territoriales et de l'Immigration pour les besoins de la gendarmerie nationale. Un arrêté du même jour a porté ouverture à la circulation aérienne publique de cet aéroport.



# 4

## Autres plateformes

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

Dans le cadre de la préparation de la deuxième charte de développement durable de l'aéroport de Cannes — Mandelieu, l'appui de l'ACNUSA avait été sollicité en 2009 afin de garantir aux associations de riverains une expertise objective et neutre dans le suivi de la mise en œuvre des actions de la charte.

Le protocole pour le contrôle de l'efficacité de la charte de l'environnement de l'aéroport de Cannes — Mandelieu a été signé entre l'État, la DGAC, l'ACNUSA et la SA ACA le 14 juin 2010 en présence de l'Association de défense contre les nuisances aéroportuaires, du Syndicat d'initiative de défense de Cannes-la-Bocca, de l'association Aéroport Cannes — Mandelieu partenaires, de EBAA France aviation d'affaires et de la ville de Cannes.

L'ACNUSA est chargée de contrôler les modalités pratiques de suivi des actions de la charte. Un tableau de bord trimestriel lui est adressé à cette fin. Un bilan annuel lui sera présenté ainsi qu'à la commission consultative de l'environnement. Le contrôle de l'activité aéronautique est également assuré au travers d'un tableau de bord trimestriel permettant le suivi quantitatif et qualitatif de l'évolution des différents courants de trafic, de l'utilisation des pistes et de plusieurs autres indicateurs nécessaires à la bonne compréhension de l'activité aéroportuaire. Un tableau de bord environnemental complète le dispositif et comprend obligatoirement les indicateurs suivants : trafic aéronautique, bilan du système de mesure de bruit, respect des trajectoires, analyse des plaintes. Ce tableau de bord est transmis trimestriellement à l'ACNUSA et sera présenté chaque année à la CCE et diffusé dans les supports d'information grand public de l'aéroport.

La SA ACA a mis en place en 2010, avec la DGAC, un système de suivi des trajectoires associé à un système de mesures de bruit afin d'évaluer la nuisance sonore, de suivre son évolution et de répondre aux demandes des représentants des communes et des riverains. Ce système de monitoring a été installé selon les prescriptions techniques de l'ACNUSA et validé par l'Autorité.

L'ACNUSA a par ailleurs proposé que soit suivi dans le cadre de ce protocole un indicateur d'énergie sonore spécifique à Cannes. Les services techniques de l'Aviation civile (STAC), de l'ACNUSA et de l'aéroport travaillent depuis juin 2010 à la définition de cet indicateur qui devrait être disponible au début 2011. L'idée retenue est de calculer cet indicateur à partir de mesures effectuées à l'aide de deux stations spécifiques déployées de part et d'autre de la piste. Son calcul pourrait être développé sur un modèle (très simplifié) de l'indicateur IGMP représentatif de l'énergie sonore de l'aéroport de Paris — Charles-de-Gaulle.

Une première reconnaissance des terrains a été faite lors d'une réunion en octobre 2010 élargie aux directions du transport aérien (DTA) et des services de l'aviation civile (DSAC) de Nice et des représentants de l'aéroport de Cannes — Mandelieu. Une recherche plus précise du positionnement des stations de mesure de l'indicateur a été réalisée en novembre 2010. Des mesures acoustiques ponctuelles ont été effectuées. Une réunion de poursuite du travail de définition de l'indicateur s'est enfin tenue en décembre 2010. Dans l'objectif d'avoir un projet défini en début d'année 2011, une quatrième réunion de travail a été programmée en février.



Le type d'indicateur proposé doit y être précisé : type d'indice choisi (événementiel ou énergétique), prise en compte du nombre de mouvements, du type d'aéronef, des procédures (décollages ou atterrissages).

Ce protocole d'accord a été conclu pour une durée de cinq ans. Le suivi ainsi mis en place permettra de vérifier l'efficacité des actions de la charte et, le cas échéant, de déterminer des actions correctives et si nécessaire, d'étudier de nouvelles restrictions d'exploitation.

Le suivi du trafic et le tableau de bord environnement pour la saison été 2010 ont été présentés à la CCE en présence de l'ACNUSA le 29 novembre 2010. L'Autorité a constaté les progrès réalisés notamment à propos du classement en catégorie B de l'aéroport de Cannes — Mandelieu publié en août 2010, de la limitation de l'utilisation des inverseurs de poussée à l'atterrissage publiée dans les documents officiels du service de l'information aéronautique en juillet 2010, du recrutement d'un agent assurant sur le terrain la sensibilisation des pilotes et de la mise en ligne en mai 2010 d'un briefing pilote présentant les procédures moindre nuisance et donnant des indications aux équipages pour respecter les trajectoires.

**L'Autorité considère que l'année 2010 a été une année positive de mise en place des outils et indicateurs indispensables à un dialogue constructif entre les parties.**

En 2011, le premier bilan annuel de l'ensemble de ces mesures sera fait et l'Autorité y portera une attention toute particulière.



## Paris — Le Bourget

### MESURAGES ACOUSTIQUES

Chaque avion, avant sa mise en exploitation, fait l'objet de mesures de bruit dites de « certification acoustique » normalisées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Cependant, ces mesures traduisent mal la réalité des niveaux de bruit perçus au sol par les riverains des aéroports.

Aussi, dès sa création, l'ACNUSA a-t-elle demandé à la DGAC de mettre à la disposition du public un fascicule permettant de connaître le niveau de bruit pour les couples avion-motorisation les plus courants directement perceptible au sol sous la trajectoire des avions.

Ce fascicule, d'excellente qualité, existe aujourd'hui pour les avions petits, moyens et gros-porteurs usuels. Il indique le « niveau de bruit le plus fréquent » observé à l'atterrissage de 10 km jusqu'au toucher des roues et au décollage du lâcher des freins (point zéro) jusqu'à 12 km.

Ces informations manquaient encore pour les avions d'affaires. Aussi l'Autorité a-t-elle demandé à la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) de compléter la base de données en décrivant le bruit des aéronefs en approche et au décollage avec ce type d'avion.

Le 18 mars 2010, la DSNA (DSNA/ME) est venue présenter aux membres de l'ACNUSA réunis en séance plénière l'étude des mesurages sonores autour de l'aéroport de Paris — Le Bourget destinée à répondre au complément d'information demandé par l'Autorité. L'aéroport de Paris — Le Bourget a été choisi pour réaliser ces mesures au titre de premier aéroport d'aviation d'affaires européen. La partie est de l'aéroport a été retenue pour des raisons pratiques d'emplacement des stations.

### AUTRES PLATEFORMES suite

Quatre stations de mesures ont été installées par la DSNA/ME sur les sites suivants : la maison d'arrêt de Tremblay-en-France, l'entreprise Singam à Mitry-Mory, le lotissement des Acacias à Mitry-Mory et la rue de Boulogne à Mitry-le-Neuf. Les données de la station de mesure du laboratoire d'ADP installée à Villepinte ont aussi été intégrées à l'étude.

Trois catégories d'aéronefs ont été mesurées : les turboréacteurs de 5, 10 et 15 tonnes. La campagne de mesures a duré d'avril à juin 2009.

En approche, les niveaux sonores observés varient de 63 à 69 dB(A) pour une distance au seuil de piste de 14 à 6 km. Au décollage, malgré une forte dispersion des trajectoires en montée, les niveaux retenus varient de 70 à 64 dB(A) à une distance de 8 à 13 km. Le fascicule publié par la DGAC pourra désormais être avantageusement complété.



### AVIS DE L'AUTORITÉ SUR LE PROJET D'ARRÊTÉ DE RESTRICTION

Depuis 2008, l'Autorité demande à la direction générale de l'Aviation civile de réviser l'arrêté portant restriction d'exploitation sur l'aérodrome afin de fiabiliser le relevé des manquements à la réglementation environnementale.

Jusqu'à 2010, il n'existait pas de commission consultative de l'environnement officielle sur cette plateforme. Seules quelques réunions informelles étaient organisées. Pour la première fois, la CCE nouvellement constituée s'est réunie le 9 décembre 2010.

Elle est présidée par le préfet délégué pour la sécurité et la sûreté des plateformes aéroportuaires de Paris — Charles-de-Gaulle et du Bourget auprès du préfet de la Seine-Saint-Denis. Lors de cette première réunion, le comité permanent de la CCE a été constitué et le dossier du PEB/PGS discuté. Deux dossiers ont été examinés pour avis : les procédures satellitaires et la modification de l'arrêté de restriction de l'aéroport en date du 17 décembre 1997. Ce dernier point a fait l'objet d'un vote favorable par 20 voix pour et 3 abstentions.

**En séance plénière du 16 décembre 2010, les membres de l'Autorité ont donné un avis favorable au projet d'arrêté sur l'aérodrome de Paris — Le Bourget.**

**L'Autorité se félicite du remplacement de l'heure bloc par l'heure piste pour relever les heures d'atterrissage.** Elle a suggéré de ne pas modifier les plages horaires encadrant les interdictions d'atterrissage. En effet, la modification de cinq minutes proposée dans le projet d'arrêté, afin de tenir compte du temps de roulage antérieur, complique la lecture de l'arrêté sans apporter pour autant d'améliorations majeures.

**Elle se félicite également du remplacement pour les décollages de la référence à l'aire de stationnement par les termes « quitter le point de stationnement en vue d'un décollage »** et a noté avec satisfaction que le bilan des vols effectués au titre des I, II et III de l'article 2 sera présenté à chaque réunion de la commission consultative de l'environnement.

L'Autorité demande que dès la prochaine réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris — Le Bourget, qui devrait avoir lieu en mars ou avril 2011, soit inscrit à son ordre du jour un projet d'arrêté modificatif afin de supprimer les deux premiers tirets du I de l'article 2 qui permettent, sans restrictions horaires, l'atterrissage ou le décollage à titre exceptionnel des aéronefs à destination de Paris — Le Bourget « retardés pour des raisons purement techniques ou des raisons indépendantes de la volonté du transporteur » ou « substitués au dernier moment pour des raisons purement techniques ».

### AIDE À L'INSONORISATION

L'Autorité a toujours regretté que les locaux situés dans les communes autour de l'aérodrome de Paris — Le Bourget n'aient jamais bénéficié de l'aide à l'insonorisation faute de plan de gêne sonore et d'un nombre suffisant d'avions de plus de 20 tonnes.

Cette situation avait conduit le législateur à voter un article L. 175 dans la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 dite Grenelle II qui ajoutait un alinéa à l'article L. 571-15 du code de l'environnement. Aux termes de cet alinéa, « *un plan de gêne sonore commun est institué pour deux ou plusieurs aérodromes dont les zones de bruit se recouvrent partiellement et dont l'un au moins est soumis à l'obligation d'instituer un plan de gêne sonore en application de l'alinéa précédent* ». Ce texte n'aura pas eu le temps d'être appliqué puisqu'il a été supprimé par l'article 95 de la loi de finances rectificative pour 2010 du 29 décembre 2010 qui a modifié l'article 1609 *quater* vices A du code général des impôts. Cet article a été complété par un alinéa permettant de percevoir la taxe sur les nuisances sonores aériennes sur les aérodromes pour lequel le nombre annuel de mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à deux tonnes a dépassé 50 000 lors de l'une des cinq années civiles précédentes, si les plans d'exposition au bruit ou de gêne sonore de cet aérodrome possèdent un domaine d'intersection avec les plans d'exposition au bruit ou de gêne sonore d'un aérodrome ayant un nombre annuel de mouvement d'avions de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes dépassant 20 000 mouvements.

D'autre part, le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

« *Dans le cas prévu au second alinéa du I et lorsque l'exploitant est identique pour les deux aérodromes, une partie du produit de la taxe perçue au titre de l'un des deux aérodromes concernés peut chaque année être affectée par l'exploitant au financement des aides aux riverains de l'autre aérodrome.* »

Les riverains de l'aérodrome du Bourget pourront prétendre à l'aide à l'insonorisation lorsque l'aéroport disposera d'un PEB et d'un PGS. L'arrêté du 30 décembre 2010 a modifié, pour ce qui concerne l'aérodrome de Paris — Le Bourget, l'arrêté du 26 décembre 2007 fixant le tarif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes applicable sur chaque aérodrome mentionné au IV de l'article 1609 *quater* vices du code général des impôts. Le tarif applicable a été fixé à 19 euros.

**On peut rappeler que la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 modifiée donne à l'ACNUSA des pouvoirs particuliers pour les aérodromes mentionnés dans cet article du code général des impôts. L'aéroport du Bourget devient donc un aéroport dit « acusé ».**

4

PLATEFORMES

## Paris — Beauvais — Tillé

La loi de finances rectificative pour 2010 intègre également dans la liste des aéroports pouvant percevoir la taxe sur les nuisances sonores aériennes l'aérodrome de Beauvais qui a, en 2010, dépassé 20 000 mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes. L'arrêté du 30 décembre 2010 mentionné ci-dessus a fixé le tarif applicable à cet aérodrome à 4,5 euros.

**L'aéroport de Beauvais devient donc également un aérodrome « acusé » portant à douze les aéroports sur lesquels l'ACNUSA dispose de pouvoirs particuliers.**

Cette augmentation du trafic de l'aéroport de Beauvais rend d'autant plus nécessaire la maîtrise de l'urbanisation afin que de nouvelles populations ne soient pas exposées au bruit des avions. En 2009, le PEB révisé a été annulé pour vice de forme. C'est donc le PEB de 2001 qui est actuellement en vigueur. Or, il repose sur des prévisions de trafic estimées à 14 000 mouvements commerciaux qui sont aujourd'hui largement dépassées. Aussi, l'Autorité a-t-elle fait part de ses inquiétudes à la préfecture de l'Oise par courrier en date du 8 novembre 2010 soulignant l'urgence qu'il y a à élaborer un nouveau plan d'exposition au bruit qui devrait précéder la réalisation du plan de gêne sonore et la mise en œuvre de l'aide à l'insonorisation.

L'année 2011 devrait voir le renouvellement des mandats des membres de la CCE afin qu'elle puisse se prononcer sur la valeur des indices Lden à prendre en compte pour la révision du PEB. On peut espérer que celle-ci sera effective à la fin de 2011.