

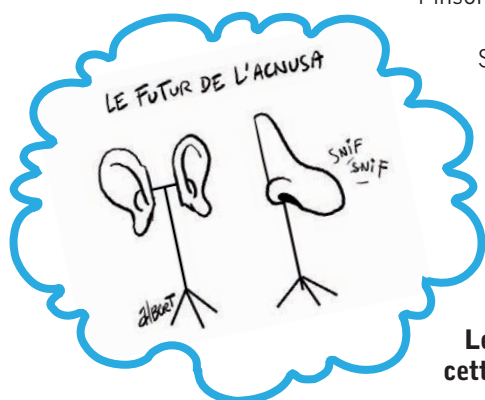


LES DIX ANS DE L'ACNUSA

Bilan de la table ronde 8

Bilan de la table ronde

À l'occasion du dixième anniversaire de sa création, l'ACNUSA a réuni tous ses partenaires autour d'une table ronde – riverains, élus, représentants de l'aviation civile, de compagnies aériennes et d'exploitants aéroportuaires – afin de dresser le bilan des actions entreprises depuis 1999. Cette table ronde fut également l'occasion de faire le point sur les perspectives d'évolution de l'Autorité et d'évoquer les nouveaux défis qu'elle devra relever dans les années à venir. Parmi les thématiques abordées, on relève la qualité de l'information, la concertation, les trajectoires et procédures, la cartographie du bruit, l'aide à l'insonorisation et l'impact du bruit sur la santé.



Sont intervenus : Alain Biche, président du comité antibois pour la suppression des survols abusifs, Bernard Cathelain, directeur général adjoint en charge du pôle aménagement et développement d'ADP, Pierre Causade, directeur environnement et développement durable d'Air France, Charles de Courson, député de la Marne, Patrick Gandil, directeur général de l'Aviation civile, Patrick Kruissel, président de l'Union française contre les nuisances des aéronefs, et Lionel Lassagne, directeur du développement durable de l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry.

Les paragraphes suivants se veulent le reflet des propos tenus lors de cette manifestation.

Avant 1999, les relations entre riverains et acteurs du transport aérien se limitaient à des confrontations parfois tendues. L'extension à quatre pistes de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, décidée en 1997, a conduit au renforcement de la réglementation environnementale et a été à l'origine de la création de l'ACNUSA.

Aujourd'hui, les relations entre élus et riverains, d'une part, et exploitants aéroportuaires, compagnies aériennes, services de l'État, d'autre part, ont évolué. Ces différents acteurs ont rendu hommage au rôle déterminant joué par l'ACNUSA dans l'établissement du dialogue et la construction de relations plus confiantes.

Selon les représentants des associations, l'ACNUSA a permis aux riverains et à leurs représentants élus d'être enfin pris au sérieux et écoutés. Les intervenants considèrent qu'ils disposent désormais d'informations précises et transparentes sur les niveaux de bruit, le nombre de mouvements, l'utilisation des pistes, les trajectoires d'approche et les niveaux de survol sur les dix principales plateformes aéroportuaires françaises pour lesquelles l'Autorité dispose de compétences étendues.

Toutefois, certains riverains regrettent que le rôle de « juge de paix » de l'ACNUSA soit encore limité et que certaines de ses recommandations ne soient pas appliquées. De plus, l'absence de réunions des instances de concertation prévues par la loi – commission consultative de l'environnement et comité permanent – préoccupe les riverains de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, qui souhaitent que l'ACNUSA puisse convoquer ces instances.



Le représentant de l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry considère que l'ACNUSA apporte un regard extérieur et sécurise les relations avec les riverains. L'Autorité a permis de formaliser le dialogue avec les riverains et de surmonter la méfiance ancienne. Cette amélioration du dialogue était fortement souhaitable au vu de la complexité technique des questions de navigation aérienne.

Pour les autorités de l'aviation civile, l'ACNUSA a permis de dépasser le statu quo antérieur. Certes, des problèmes subsistent encore, mais il est aujourd'hui possible de progresser.

Le développement durable est devenu une préoccupation majeure pour l'administration de l'aviation civile. Il est clairement apparu que l'attention portée aux questions environnementales par les acteurs du secteur s'est profondément modifiée en dix ans. Aujourd'hui, l'aviation civile place l'environnement juste après la sécurité, mais avant la capacité. Selon les participants, l'ACNUSA peut se prévaloir d'avoir été un des moteurs de ce changement.



L'Autorité a également joué un rôle majeur dans la diffusion auprès du public des informations relatives aux nuisances sonores aéroportuaires : contrôle de la fiabilité des systèmes de mesure de bruit, transparence des méthodes et accessibilité des données.

Les compétences techniques de l'ACNUSA en matière de mesure de bruit sont reconnues. Cependant, selon le directeur du développement durable de Lyon – Saint-Exupéry, les systèmes de mesure et les résultats communiqués au public ne sont pas identiques sur les dix principales plateformes. Il estime que l'Autorité gagnerait à être plus directive et à définir une méthodologie commune et un cahier des charges unique de la mesure de bruit.

Selon le directeur général de l'Aviation civile, le travail de l'ACNUSA a permis d'améliorer la gestion des trajectoires d'approche des appareils et de progresser dans la maîtrise des nuisances sonores. Le relèvement des seuils de survol ou la procédure de descente continue permettront de réelles avancées.

Cependant, l'introduction de la descente continue ne saurait à elle seule suffire à la résolution des problèmes de nuisances sonores puisque la diminution du bruit est effective seulement en amont de l'interception de l'ILS. Cette procédure emporte néanmoins l'adhésion des riverains qui souhaitent son application systématique. En outre, le directeur général de l'aviation civile rappelle qu'une modification généralisée des procédures d'approche et des altitudes de transition ne peut se faire dans le simple cadre national. Elle ne saurait résulter que d'une action concertée au niveau européen qui serait nécessairement encore plus complexe à mettre en œuvre.

La descente continue présente toutefois un réel intérêt pour les vols de nuit. Les associations ont souligné l'impact sanitaire de ces vols sur les populations. Les acteurs du transport aérien reconnaissent la sensibilité de ce sujet mais souhaitent le considérer dans sa globalité, en tenant compte des nombreux facteurs socio-économiques en jeu.



Le président de l'Autorité a souligné que, depuis dix ans, les actions menées par l'ACNUSA contre les nuisances sonores ont permis de réels progrès et doivent donc être poursuivies. Les domaines d'action de l'ACNUSA ne se limitent pas aux considérations techniques de navigation aérienne, à la sanction des compagnies ou à l'insonorisation des habitations. Sa forte implication dans le lancement de la première étude épidémiologique (DEBATS), qui vise à déterminer scientifiquement les effets du bruit sur la santé des riverains, en est un exemple. L'urbanisme, le partage des retombées économiques ou la gouvernance territoriale des zones aéroportuaires sont également des questions centrales pour l'Autorité. Elle reste par ailleurs très préoccupée par l'évolution de l'urbanisation dans les zones du PEB.

En 2010, l'ACNUSA aborde de nouveaux défis. Les différents acteurs ont fait état d'un consensus sur la nécessité pour l'ACNUSA de développer la coopération internationale. Afin de valoriser auprès des partenaires européens les enseignements des dix années d'existence de l'Autorité et de faire connaître ses positions sur la gestion des nuisances sonores dans son ensemble, l'ACNUSA s'engage dans un véritable programme de rencontres européennes. Enfin, l'extension de son domaine de compétences à la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports traduit la volonté du gouvernement de s'appuyer sur cet outil qu'est l'ACNUSA.

Illustrations d'Albert lors de la table ronde.

