

# PLATEFORMES

Bâle – Mulhouse	47
Bordeaux – Mérignac	49
Lyon – Saint-Exupéry	52
Marseille – Provence	53
Nantes – Atlantique	56
Nice – Côte d’Azur	57
Paris – Charles-de-Gaulle	58
Paris – Orly	62
Strasbourg – Entzheim	66
Toulouse – Blagnac	68
Autres plateformes	71

Sur les dix principales plateformes françaises, l'ACNUSA a des pouvoirs spécifiques qui vont bien au-delà de la possibilité d'émettre des recommandations. Elle doit définir les prescriptions techniques applicables aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires, les prescriptions concernant le nombre et l'emplacement des stations de mesure de bruit pour chacun des aéroports concernés et les prescriptions d'exploitation du réseau de stations. Elle doit s'assurer du respect de ces prescriptions par l'exploitant de l'aéroport et, en cas de manquement, elle peut le mettre en demeure de les respecter dans un temps défini. Si, à l'expiration de ce délai, l'exploitant ne s'est pas conformé à la mise en demeure, l'Autorité peut faire procéder elle-même aux travaux et réalisations nécessaires. Ces travaux sont effectués aux frais et sous la responsabilité de l'exploitant.

Ainsi, après avoir défini dès sa création les prescriptions techniques des systèmes de mesures de bruit, l'Autorité s'est attachée à vérifier le fonctionnement des moyens d'exploitation, de conservation et de mise à disposition du public des informations recueillies. Depuis 2006, elle a procédé activement à la vérification sur site des documents et des conditions d'exploitation sur les dix plateformes.

Si les conclusions ont été plutôt positives sur la qualité des données fournies sur les différentes plateformes, ce travail a néanmoins fait apparaître la nécessité de vérifications et de contrôles réguliers. L'ACNUSA a donc recommandé dans son rapport 2008 que l'Union des aéroports français (UAF) lui remette au cours du premier semestre 2009 un projet de liste des exigences de contrôle et une méthode de conduite des audits techniques des réseaux de mesure de bruit développés sur les dix principaux aéroports.

Certes, l'UAF a confirmé vouloir mettre à disposition des données fiables et procéder aux vérifications nécessaires au maintien de l'homologation des systèmes. Cependant, l'Autorité regrette que l'année 2009 n'ait vu aucune avancée sur le sujet.

L'Autorité considère que le questionnaire établi par ses soins pour mener ses visites au niveau local est le référentiel de base à mettre en place sur chaque plateforme.

**Si, à la fin du premier semestre 2010, l'Autorité ne constate aucune avancée sur ce dossier, elle fera procéder à partir du second semestre, comme la loi l'y autorise, à des audits aux frais de l'exploitant sur les aéroports concernés.**

Sur la question de l'harmonisation de l'information délivrée aux riverains en matière de bruit, l'année 2009 a été une année de clarification et de meilleure compréhension par les aéroports des demandes de l'ACNUSA.

En effet, l'Autorité est chargée par la loi « *d'établir un programme de diffusion auprès du public des informations sur le bruit dû au transport aérien et à l'activité aéroportuaire et en particulier des enregistrements qui proviennent des réseaux de mesure de bruit* ».

L'Autorité a fait paraître dans son rapport 2005 la liste des éléments que chaque plateforme doit pouvoir mettre à la disposition des riverains s'ils le demandent.

Le bilan réalisé en mars 2009 par l'UAF a montré que à l'exception des aéroports de Paris, Toulouse et Bâle – Mulhouse, les autres plateformes n'ont pas mis en place des systèmes de mesure de bruit capables de fournir l'ensemble de ces éléments. Cela nécessite de leur part soit une évolution de leur matériel, soit une modification de leur logiciel. Les exploitants concernés s'y étaient engagés avant la fin de l'année 2009. Or, cet engagement n'a pas été tenu malgré de nombreux rappels. **L'Autorité fait part de sa profonde insatisfaction et regrette qu'aucune assurance ne lui ait été donnée pour l'année 2010.**

Dans le domaine de la concertation, l'ACNUSA a organisé en 2009, comme elle le fait chaque année depuis sa création, une réunion sur les différentes plateformes avec les membres des CCE. En général, lors de ces rencontres, les associations ont souhaité un rôle plus actif de l'ACNUSA et une présence plus forte sur le terrain.

Dans ce chapitre, sont présentés la synthèse de ces échanges et un point sur la situation des plateformes. Les chiffres de l'aide à l'insonorisation sont à consulter page 109.

# Bâle – Mulhouse

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE s'est tenue le 7 décembre 2009.

### SITUATION ÉCONOMIQUE

En 2009, EuroAirport s'attend à une baisse de 10 % du nombre de passagers et de 25 % du fret ainsi que du nombre de mouvements. La reprise envisagée en 2010 devrait permettre le maintien à 80 000 mouvements annuels. Les emplois sur la zone aéroportuaire ont connu un pic de 7 113 emplois en 2002 suivi d'une chute en 2004 à 4 836 emplois. Depuis, ce chiffre augmente de façon régulière. En 2009, le nombre de 6 500 emplois devrait être atteint. Une stabilisation est prévue en 2010.

L'étude lancée en 2008 sur l'impact socio-économique de l'aéroport sur les trois territoires concernés (France, Suisse et Allemagne) indique que l'aéroport a généré un total de 27 060 emplois directs, indirects et induits, 4 milliards d'euros de chiffre d'affaires et 1,3 milliard d'euros de valeur ajoutée. Les emplois sont répartis pour 86 % dans des entreprises en Suisse et pour 14 % en France. En revanche, l'impact sur l'emploi en France est le plus important puisque 63 % des emplois sont tenus par des personnes de nationalité française.

### ILS 33

Dans le cadre de l'accord franco-suisse, le taux maximal d'utilisation de la procédure ILS 33 est fixé à 8 % du nombre total des atterrissages. Au 7 décembre 2009, le taux d'utilisation est de 7,7 %, alors qu'il était de 8,9 % en 2008 (compte tenu des conditions météorologiques particulières). Sur la période du 1<sup>er</sup> janvier 2008 au 31 octobre 2009, on relève 3 pics (autour de 14 %) de l'utilisation de la procédure de 15 heures à 16 heures, de 17 heures à 18 heures et de 20 heures à 21 heures. Les participants à la réunion ont, quant à eux, exprimé leur fort attachement au respect du taux de 8 % d'utilisation de l'ILS 33.

### MESURES DE BRUIT

Les résultats des mesures de bruit en dB(A) des stations ont été communiqués en LAeq total, LAeq avion et en Lden, depuis 2008<sup>1</sup>, ainsi que le nombre d'événements supérieurs à 85 dB(A).

<sup>1</sup> Indicateurs demandés par l'Autorité depuis 2005.

### VOLS DE NUIT

Les vols reportés après 22 heures et ceux de la tranche horaire 6 heures - 7 heures ont fait l'objet de critiques et une limitation des vols de nuit a été demandée. Sur ce point, le représentant de l'aéroport a précisé que le couvre-feu était largement respecté. Il a également indiqué que les vols fret entre 23 heures et minuit décollaient vers le nord et génèrent peu de bruit pour les riverains. Un bilan de ces vols décollant vers le nord et vers le sud sera cependant réalisé.

BÂLE — MULHOUSE suite

## QUALITÉ DE L'AIR

Une présentation détaillée des actions menées par l'aéroport dans le domaine de la qualité de l'air a été faite à la demande des participants à la réunion. Un nouvel état autour de la plateforme a été lancé (le dernier état datait de 2005) et un premier bilan carbone va être réalisé.

## AIDE À L'INSONORISATION

La CCAR a rendu 23 avis favorables et 1 avis défavorable (hors PGS). De juillet 2004 à juillet 2009, plus de 2 millions d'euros ont été dépensés pour financer les travaux de 166 dossiers sur un potentiel de 700. Le bilan financier est toujours déficitaire et l'aéroport continue à préfinancer ce déficit. Selon les riverains, l'insonorisation de leurs logements n'est pas une réponse suffisante aux nuisances sonores subies, particulièrement l'été (fenêtres ouvertes la nuit, etc.) Aussi l'ACNUSA a-t-elle été sollicitée pour faire progresser les mesures réduisant le bruit à la source.



## RÉCLAMATIONS

Le nombre de réclamations a continué à progresser et s'élève à plus de 30 000 pour environ 500 plaignants à la fin de 2009 ; 75 % de celles-ci proviennent de 20 personnes. L'origine des réclamations a fortement évolué ces dernières années. En 2009, les réclamations sont à 64 % suisses alors qu'en 2008 elles étaient à 43 % françaises et à 46 % suisses. En 2006-2007, plus de 80 % d'entre elles émanait du territoire français. Sur les quatre dernières années, les réclamations allemandes sont en baisse régulière et ne représentent plus que 7 % du total des plaintes en 2009.

Ont été également abordés d'autres sujets tels que le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) 2009-2014, la publication du cadastre du bruit de l'aéroport de Bâle – Mulhouse établi par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) (cf. page 116), les nuisances générées par l'aviation de loisir, la demande d'étude d'une nouvelle trajectoire est-ouest et le système de suivi de trajectoire utilisé par les plateformes allemandes.

# Bordeaux – Mérignac

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE de Bordeaux – Mérignac s'est tenue le 7 septembre 2009.

### CONCERTATION

La CCE a été réunie deux fois en 2009 : en avril et décembre. La commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) s'est tenue en janvier et juillet 2009. Le bulletin trimestriel a été réactualisé en janvier 2009 et un nouveau site Web mis en ligne en juin.

### PISTE 05

Les échanges au cours de cette réunion ont montré que les décollages en 05 constituent aujourd'hui un des problèmes majeurs dans le dialogue entre l'aéroport, la DGAC et les associations de riverains. Le choix de la piste en service étant théoriquement lié au vent, la DSAC/SO a réalisé une étude précise du vent arrière sur la plateforme et de la corrélation vent/utilisation dont les résultats ont été communiqués aux représentants associatifs. Ces résultats ne permettent pas d'expliquer les évolutions de l'utilisation de la piste 05. Néanmoins, il semblerait que l'utilisation de cette piste soit en grande partie liée aux demandes de trajectoires directes des pilotes et acceptées par les contrôleurs. La DSAC a d'ailleurs confirmé travailler sur la sensibilisation des contrôleurs aux conséquences environnementales de leurs décisions. Le SNA/SO a indiqué que le sujet de la piste 05 était un des thèmes récurrents des commissions locales d'analyse des incidents environnementaux (CLE). Le SNA a par ailleurs rejeté, pour des raisons techniques, la suggestion des associations de répartir les décollages en utilisant de façon plus intensive la piste 29. Les associations craignent une augmentation de l'utilisation de la piste 05 liée à l'augmentation de trafic tel qu'envisagée dans les hypothèses de construction du PEB. Aussi ont-elles souhaité des compléments d'analyse.

En vue de limiter ces mouvements, l'ACNUSA a demandé aux services locaux de la DGAC de définir un nombre maximal de décollages en piste 05 en concertation avec la CCE. L'ACNUSA considère que l'utilisation de la piste 23 n'a pas été totalement optimisée. Elle recommande par ailleurs que soit mentionnée dans l'AIP que la piste 23 soit la piste préférentielle jusqu'à 5Kt de composante de vent arrière et une composante de vent traversier à définir. Bien que mis à l'ordre du jour de la CCE du 9 décembre 2009, ce dossier n'a pas encore avancé. L'Autorité suivra avec attention l'évolution de ce dossier et en fera un des thèmes majeurs lors de sa prochaine réunion CCE/ACNUSA.

### DESCENTE CONTINUE (CDA)

Le SNA/SO a précisé que le gain acoustique obtenu lors de la réalisation des CDA qui ont lieu avant la prise de l'ILS ne profite pas aux populations puisqu'on survole des forêts ; en revanche, le gain en CO<sub>2</sub> est tout à fait notable.

### AIDE À L'INSONORISATION

L'aéroport, en lien avec la mairie de Mérignac, a réalisé en mars 2009 une importante opération de communication sur les aides à l'insonorisation. Des courriers ont été adressés à plus de 200 propriétaires sur les 390 logements concernés. Au 31 juillet 2009, les demandes éligibles concernaient 183 logements individuels HLM et 18 particuliers.

En 2008, l'Autorité avait suggéré à l'aéroport d'élaborer une cartographie des logements situés dans le PGS pour estimer le potentiel de logements restant à insonoriser en zones II et III du PGS. L'étude a porté sur les communes de Eysines, Le Haillan, Mérignac, Saint-Jean-d'Illac.

### RÉCLAMATIONS

Les réclamations enregistrées (97 de janvier à juillet 2009) portent sur :

- l'utilisation prolongée de la piste secondaire en mars, avril et mai 2009 à la suite des travaux de réfection des voies de circulation menant à la piste principale (32 % des plaintes) ;
- l'utilisation de la piste 05 au décollage (38 % des plaintes en provenance de la commune du Haillan) et à l'atterrissage (15 % des plaintes en provenance de la commune de Saint-Jean-d'Illac).

Enfin, au cours de cette réunion, la suppression de la zone C du PEB de Paris – Orly et la question de l'urbanisation en zone C ont été évoquées.

## Avis de l'Autorité sur la modification de procédures de départs de la piste 29 vers le nord

L'Autorité s'est prononcée lors de sa réunion plénière du 9 juillet 2009 sur la modification de procédures de départs de la piste 29 vers le nord en direction de Cognac et Royan. Ce projet vise à améliorer le tracé des trajectoires et à réduire la dispersion des flux en utilisant la navigation de surface (RNAV). Ce projet avait été approuvé par la CCE à l'unanimité le 1<sup>er</sup> avril 2009. L'Autorité a donné un avis favorable mais a demandé que avant la mise en service opérationnelle, ces modifications soient « portées à connaissance » des riverains et des personnes qui seront nouvellement ou différemment survolés jusqu'à 3 000 mètres et qui ne sont pas représentés à la CCE. Elle a par ailleurs demandé qu'un pôle d'information soit mis en place dès la mise en route de ces procédures (Numéro Vert, presse...) et que après 12 mois de mise en service de cette procédure, un compte rendu en termes de respect des trajectoires, du nombre de personnes survolées et des niveaux de bruit lui soit communiqué ainsi que à la CCE. Un groupe de travail réunissant le gestionnaire, le SNA/SO et la DSAC/SO a été mis en place pour répondre à ces demandes et a tenu sa première réunion le 20 août 2009 dans la perspective de publier cette nouvelle procédure en février 2010. Le point sur la mise en œuvre des recommandations de l'Autorité a été inscrit à l'ordre du jour de la CCE du 9 décembre 2009. Le porté à connaissance prévu en janvier 2010 a eu lieu.

## Arrêté de restriction

L'arrêté portant application de procédures de moindre bruit sur l'aérodrome de Bordeaux – Mérignac et pour lequel l'ACNUSA avait donné un avis favorable le 16 octobre 2008 a été publié au *Journal officiel* du 25 mars 2009 pour une entrée en vigueur le 29 mars 2009. Afin de mettre en œuvre le dispositif de relevé des manquements relatifs à cet arrêté de restriction, la DSAC/SO a donc assermenté deux de ses agents. L'Autorité a eu des premiers échanges avec la DSAC/SO sur la procédure à observer en septembre 2009.

## Homologation des systèmes de mesure de bruit

En février 2009, saisie par le préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, l'Autorité a confirmé que les résultats de l'audit qu'elle a mené sur l'aéroport de Bordeaux – Mérignac concernant ses exigences générales relatives au fonctionnement des réseaux de mesure de bruit et des trajectoires des avions sont satisfaisants.



# Lyon – Saint-Exupéry

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE s'est tenue le 5 novembre 2009.

### CONCERTATION

En 2009, sur la plateforme de Lyon – Saint-Exupéry, une réunion de la CCE, deux du comité permanent et trois de la CCAR ont été organisées. Par ailleurs, le groupe de travail sur la réduction des nuisances nocturnes a tenu sa dernière réunion en février 2009. Celui sur les nouveaux engagements 2009-2013, réuni tous les mois, a présenté un document regroupant 47 engagements à la dernière CCE.

Les rencontres avec les élus se sont poursuivies en 2009 sous forme d'un déjeuner par département, d'une journée européenne de débats et d'une présence de représentants de l'aéroport sur les marchés.

### AIDE À L'INSONORISATION

À la suite des CCAR, l'aéroport a engagé plus de 2 millions d'euros pour les travaux.

Les débats en séance ont porté principalement sur l'aide à l'insonorisation et notamment sur la limite des 50 mètres au-delà du PGS retenue pour admettre l'éligibilité des dossiers. Les représentants des associations et des collectivités locales ont suggéré de mettre en place une progressivité des aides afin de traiter les locaux situés entre le PEB et le PGS. Ils ont par ailleurs souligné l'incompréhension des riverains touchés par le bruit et qui pourtant ne peuvent prétendre à l'aide à l'insonorisation alors même que d'autres, dont le logement est actuellement sorti du PGS, en ont bénéficié par le passé. Pour remédier à cette situation, l'utilisation de l'indicateur NA a été évoquée. Cependant, la DSAC a indiqué que, d'une part, la traduction juridique de cet indicateur était particulièrement difficile et que, d'autre part le choix d'un tel indicateur ne réglait pas la question des limites de zones. D'ici trois à quatre ans, tous les logements autour de cette plateforme auront été insonorisés. Toutefois, la nécessité d'anticiper une éventuelle extension de l'aéroport a été mentionnée. À ce propos, la DSAC a indiqué que la construction des troisième et quatrième pistes n'était pas à l'ordre du jour, bien que celles-ci soient prévues dans les plans de masse actuels de l'aéroport. Néanmoins en raison de la saturation ponctuelle de l'aéroport, un troisième terminal sera construit en 2010.

Des précisions ont été apportées par l'aéroport sur la prise en compte des aspects thermiques et acoustiques dans l'isolation des logements. Autour de l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry, ces deux points sont traités en même temps grâce au concours d'entreprises sélectionnées et référencées pour effectuer les travaux. La plateforme réalise dans ce domaine une expérimentation à la demande du Conseil national du bruit et de l'ADEME. Il s'agit de démontrer que ce type de travaux n'engendre pas de surcoût. Un double diagnostic thermique-acoustique sera réalisé sur une trentaine de logements dont le financement est assuré par l'ADEME pour le thermique et par la TNSA pour l'acoustique.

Dans le cadre de la cartographie multisources – rail, route, avions –, une autre expérimentation est en cours sur 10 logements. Il s'agit de vérifier la faisabilité d'un financement multisources à la place des différents systèmes existants. La dimension thermique est également prise en compte.

Enfin, il a été souligné que certains riverains n'ont pas les moyens financiers pour payer le solde des travaux, déduction faite de l'aide à l'insonorisation.

## RÉCLAMATIONS ET INFORMATION

Durant les trois premiers trimestres 2009, le médiateur a reçu 272 réclamations de 54 plaignants. Environ 280 visiteurs se sont déplacés au point environnement de l'aéroport. *Dialogue*, journal des riverains, est diffusé quatre fois par an à 45 000 exemplaires dans 42 communes. Le bulletin trimestriel des indicateurs environnementaux fournit les résultats des mesures concernant le bruit, la qualité de l'air, l'eau et les déchets.

## SANCTIONS

En 2009, aucun manquement n'a été relevé. Ceci est peut-être lié à la disparition sur la plateforme des avions du chapitre 3, très bruyants, et à des vérifications permanentes des compagnies auprès des agents de l'aéroport de la réglementation en vigueur. L'évolution vers une disparition des chapitres 3 bruyants est prévue.

Ont été également discutés les points suivants :

- le code de bonne conduite acté par toutes les parties et en attente de signature officielle ;
- le positionnement de l'Autorité dans le domaine de la pollution atmosphérique ;
- les effets prévisibles du projet CAREX.

# Marseille – Provence

4

PLATEFORMES

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE s'est tenue le 6 octobre 2009. Elle s'est déroulée en deux temps : une première séance en présence du collège des professions aéronautiques et une seconde avec les collèges des associations et des collectivités locales.

## ÉVOLUTION DU TRAFIC

L'évolution du trafic entre 2000 et 2008 se caractérise par un meilleur emport avec une croissance du nombre de passagers et une diminution des mouvements. L'évolution du trafic entre août 2008 et août 2009 est de + 3,9 % en termes de passagers, + 9 % pour les mouvements non commerciaux et - 19 % pour les autres mouvements.

La répartition des mouvements est identique chaque année. Les arrivées face au nord correspondent à 68 % du trafic et les arrivées face au sud à 32 %. Les départs se font face au nord dans 71 % des cas et face au sud dans 29 %, avec toutefois une très forte variabilité saisonnière.

## SURVOL DE VITROLLES

Le maire de Vitrolles ayant fait connaître par écrit son opposition à la trajectoire du groupe de travail retenue lors de la CCE de 2008, il a été demandé à la DGAC de surseoir à sa mise en œuvre. Le processus de concertation se poursuit sur le projet de modification des trajectoires face au sud et se dirigeant vers le nord et l'est. De nouvelles études restent nécessaires afin d'améliorer la situation. Un partage équitable des nuisances sonores a été réclamé.

MARSEILLE — PROVENCE suite

## DESCENTE CONTINUE (CDA)

Une prolongation de l'évaluation de la procédure CDA jusqu'au 7 avril 2010 est envisagée, avec le souhait d'une coopération plus importante des compagnies aériennes. La faible adhésion peut s'expliquer en partie par le fait que le gain de carburant est négligeable puisque la CDA commence tard. Les contrôleurs ont, quant à eux, indiqué accepter systématiquement toute demande de CDA quelle que soit la densité de trafic, sauf conditions météo défavorables.

## VOLS DE NUIT

De 23 heures à 6 heures, 18 mouvements sont en moyenne comptabilisés. Les arrivées face au nord, considérées comme les mouvements les plus pénalisants, représentent en moyenne 5 vols par nuit et les départs face au sud moins de 2 vols. L'arrêt de restriction du 27 novembre 2007 a entraîné la disparition des avions les plus bruyants du chapitre 3 entre 22 h 45 et 6 h 15. Les compagnies ont soit reporté ces vols sur les autres plages horaires soit changé leur flotte. Aucun mouvement d'avion dont la marge acoustique cumulée est inférieure à 5 EPNdB n'a été relevé. La question du durcissement de l'arrêt a été envisagée, ainsi que l'idée d'un couvre-feu total la nuit.

## PEB

Si l'utilité des PEB pour empêcher les nouvelles populations de s'installer n'est pas contestée, un représentant de collectivité locale a considéré que les dispositions du code de l'urbanisme ne sont pas adaptées aux populations déjà installées. Une nouvelle approche a été proposée qui permettrait de fixer, sur des territoires de la zone C, un quota maximal de logements assurant une meilleure structuration de la ville. Ces quotas pourraient être contractualisés.

Ont été également abordés les points suivants :

- le projet de création d'une hélistation flottante pour remédier aux vols stationnaires d'hélicoptères l'été ;
- le non-respect des trajectoires et les approches à vue.



Trois axes de travail sont privilégiés par l'aéroport pour 2009-2010 : la nouvelle charte de l'environnement, l'actualisation du code de bonne conduite et l'étude de la gêne sonore sur les communes situées au nord de l'aéroport.

Au cours de la réunion, les associations et représentants des collectivités locales ont exprimé un fort mécontentement et regretté le manque d'actions concrètes de l'aéroport pour améliorer la situation sur les trajectoires et les approches à vue. Un rôle plus actif de l'ACNUSA a été souhaité ainsi que la tenue de réunions régulières des groupes de travail. L'Autorité a été à nouveau sollicitée sur les conditions de rachat des habitations exposées au bruit (cf. page 38).

## Avis de l'Autorité sur le projet de modification de la procédure de départ face au sud vers le nord

Lors de la réunion plénière du 17 juin 2009, les membres ont donné un avis favorable à la proposition de trajectoire élaborée par le groupe de travail. Celle-ci présente un gain environnemental et une amélioration technique de la circulation actuelle et future. Néanmoins, l'ACNUSA estime que l'amélioration de la situation des quartiers sud de Vitrolles passe aussi par le remplacement des aéronefs les plus " nuisants " par d'autres d'un niveau sonore inférieur.

Cependant, le maire de Vitrolles ayant refusé cette trajectoire (cf. page 53), aucune modification n'est intervenue.

## Bilan des approches à vue à Marseille – Provence

Afin d'éviter une concentration des avions à l'atterrissage au-dessus de l'Estaque lors de l'interception de l'ILS face au nord, l'Autorité s'est prononcée dès 2007 en faveur d'une plus grande utilisation des approches à vue sur l'aéroport de Marseille – Provence et a émis la recommandation suivante : « L'ACNUSA demande qu'un suivi des approches à vue soit assuré à Marseille – Provence et qu'un bilan lui soit présenté fin 2009. »

Ce bilan a été présenté par un représentant du SNA/sud-est aux membres de l'Autorité réunis en séance plénière le 16 décembre 2009.

L'objectif recherché se décline en trois points :

- survoler les zones les moins peuplées ;
- diminuer le nombre de survols des zones urbanisées ;
- poursuivre la sensibilisation des compagnies aériennes.

L'étude 2009 porte sur 10 mois, du 1<sup>er</sup> janvier au 11 octobre. Une étude détaillée a été réalisée sur 7 journées : les 4, 18 et 25 juin, 8, 10 et 31 juillet ainsi que le 3 août.

Sur les quelque 26 400 arrivées QFU 31 pendant la période analysée de janvier à octobre, 70 % étaient des approches ILS ; 30 % des approches ont donc été réalisées à vue, dont 54 % « main droite » (à l'est de l'aéroport) et 46 % « main gauche » (au nord et à l'ouest de l'aéroport).

En 2006, seules 15 % des approches à vue survolaient au mieux les zones les moins urbanisées. En 2007, ce chiffre frôlait les 38 %. En 2009, 49 % des approches à vue survolent au mieux les zones les moins urbanisées.

Cette amélioration s'explique par une meilleure sensibilisation de tous les acteurs (SNA, gestionnaire, compagnies, pilotes), obtenue grâce à l'envoi de courriers à destination des compagnies, la tenue de plusieurs réunions et la publication d'un mémo diffusé par l'exploitant et élaboré en coopération avec la DGAC.

Les principales compagnies qui pratiquent les approches à vues sont Air France (50 %) et Régional (20 %). Ryanair, qui ne souhaitait pas pratiquer ces approches, est aujourd'hui revenu sur sa décision.

# Nantes – Atlantique

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE s'est tenue le 20 octobre 2009.

### SYSTÈME DE MESURE DE BRUIT ET DE SUIVI DES TRAJECTOIRES MAESTRO

Conformément aux recommandations de l'ACNUSA, l'outil MAESTRO permet de mesurer le Lden et le LAmax. Les mesures effectuées sur trois stations de janvier à septembre 2009 montrent que le bruit moyen aéronautique est plus faible en 2009 qu'en 2008. À la suite d'un travail initialisé en 2005 et officialisé par la CCE du 5 décembre 2007, un groupe de suivi MAESTRO a été constitué pour veiller au respect des procédures aéronautiques en vigueur à l'aéroport en détectant les trajectoires non conformes. Ce groupe, composé de la CCI, de la DSAC et du SNA, se réunit une fois par mois, analyse ces trajectoires et décide des actions à entreprendre. En cas de non-conformité avérée, des courriers de rappel peuvent être adressés à la compagnie, des rencontres organisées avec celle-ci ou parfois même des manquements relevés. Les problèmes majeurs concernent l'arrivée en 03 et le non-respect du passage à 1 500 pieds au point OBSEN, le départ en 03 et le non-respect du virage obligatoire à 400 pieds après décollage et les arrivées et départs en 21. Les services de l'aviation civile ont précisé qu'il n'y avait pas de notification de manquements à l'ACNUSA car les analyses montrent que les trajectoires standards sont correctement utilisées.

### AIDE À L'INSONORISATION

La révision du taux de la TNSA en 2008 a permis de multiplier par trois les ressources et la résorption du stock de dossiers en attente. Fin 2012, le prêt effectué par les collectivités locales, d'un montant de 1,65 million d'euros, sera remboursé. Les résultats de l'enquête de satisfaction 2009 confirment que 98 % des riverains sont satisfaits des travaux. Autour de la plateforme, les représentants de l'aéroport s'attendent à peu de demandes d'opérations groupées compte tenu du petit nombre de logements collectifs dans le PGS. Ils travaillent par ailleurs à la simplification du dispositif de l'aide pour les riverains tout en systématisant les contrôles des travaux. Les associations et les élus ont demandé plus de transparence sur les rentrées de la TNSA et particulièrement celles liées aux vols de nuit.

### GUICHET UNIQUE DES RÉCLAMATIONS

Un protocole signé en 2006 entre le gestionnaire de l'aéroport, le service de la navigation aérienne et la DSAC a permis la mise en place de ce guichet unique. Au 15 octobre 2009, 38 réclamations ont été enregistrées, soit l'équivalent du chiffre total de réclamations de l'année 2008. Ces dernières sont particulièrement liées aux survols de Bouguenais et de Rezé en départ 03 et de Nantes en arrivée 21.

Autres sujets abordés :

- le code de bonne conduite qui a fait l'objet de critiques par les riverains ne comprenant pas l'écart entre les trajectoires modélisées, présentées dans le code, et celles réellement réalisées ;
- l'interdiction des approches à vue ;
- la carte résultant de l'étude densité de survols menée à la demande de l'ACNUSA.

# Nice – Côte d'Azur

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE s'est tenue le 5 octobre 2009.

### VOLS DE NUIT

En 2009, sur la période 23 h 30 - 6 heures, la moyenne a été de 6,4 mouvements par nuit : 4,7 atterrissages et 1,7 décollage. Les mouvements des avions commerciaux programmés représentent 28 % des mouvements de nuit et ceux des avions privés programmés, 38 %. Au-delà des nuisances directes entraînées par ces vols, des nuisances indirectes sont relevées sur le parking Kilo liées aux bips sonores de recul des tracteurs et à la durée d'utilisation des APU. La société anonyme des Aéroports de la Côte d'Azur (SAACA) a commandé une consultation juridique sur les vols de nuit auprès d'un avocat spécialiste du domaine aéroportuaire. À la suite de cette consultation, la SAACA propose d'interdire les vols autres que les vols postaux et commerciaux réguliers programmés de transport de passagers. Des dérogations pourraient être accordées par le préfet « à l'occasion d'événements sportifs, culturels ou économiques de retentissement international se déroulant sur la Côte d'Azur ». Si les services de l'aviation civile rejoignent les préoccupations de l'aéroport sur la nécessité de restreindre les vols de nuit, ils souhaitent que le dispositif soit fiable et juridiquement incontestable. Le dispositif proposé induirait selon eux une inégalité de traitement entre les usagers. Le durcissement des restrictions nocturnes est en cours d'étude et pourrait porter sur le niveau de bruit des avions et les créneaux d'atterrissage et de décollage. Les associations ont souligné la multiplication des vols de nuit par deux pour les arrivées et par trois pour les départs entre avril et août 2009. Elles ont déploré que ce dossier piétine depuis trois ans. L'ACNUSA a proposé de demander au ministre de saisir le Conseil d'État pour disposer d'un avis autorisé sur la réglementation envisageable. Elle a saisi le secrétaire d'État chargé des Transports de cette demande le 12 novembre et adressé copie de ce courrier au ministre chargé de l'Industrie, maire de Nice, le 20 novembre 2009. Début 2010, le Conseil d'État n'avait toujours pas été saisi.

Les autres points abordés ont été :

- l'aide à l'insonorisation (2 500 logements sur 3 700 restent à insonoriser et 67 dossiers ont reçu un avis favorable en 2009) ;
- la concertation avec la nécessité de respecter l'obligation d'une réunion de la CCE au moins une fois par an ;
- la modification du départ en piste 04 qui a fait l'objet d'un avis de l'ACNUSA en novembre 2009 présenté ci-après ;
- la modification apportée à l'AIP à la demande de l'ACNUSA sur la procédure RIVIERA pour faciliter le traitement des dossiers de manquements.

## Avis de l'Autorité sur la modification des départs initiaux en piste 04

En décembre 2007, le dossier de concertation pour la mise en service des SID PRNAV a été présenté à la CCE de l'aéroport de Nice – Côte d'Azur puis à l'ACNUSA, qui ont chacune émis un avis favorable. Le 10 avril 2008, les procédures de départs initiaux ont été modifiées avec la mise en service de procédures P-RNAV.

En septembre 2008, à la suite de plaintes de riverains de la ville de Nice, le ministre chargé

## NICE – CÔTE D'AZUR suite

des Transports a demandé à la DGAC de mettre en œuvre des mesures correctives sur les départs initiaux en piste 04. Ces mesures ont été présentées au groupe de travail Bruit ainsi qu'au comité permanent de la CCE. Elles ont ensuite fait l'objet d'un dossier d'étude d'impact de la circulation aérienne qui a été présenté à la CCE et à l'ACNUSA à la fin de 2008. Elles ont été mises en service le 20 novembre 2008.

En mai 2009, à la suite de nouvelles plaintes de riverains, le maire de Nice a demandé le retour aux procédures initiales de départ en piste 04 telles qu'elles étaient avant le 10 avril 2008.

En juillet 2009, le ministre chargé des Transports a demandé à la DGAC de revenir aux procédures d'avant le 10 avril 2008 pour les départs en piste 04. Le dossier a été présenté aux membres de l'Autorité lors de la réunion plénière du 17 novembre 2009 par la mission environnement et le service de la navigation aérienne sud-est de la direction générale de l'aviation civile.

La commission consultative de l'environnement, réunie le 1<sup>er</sup> décembre 2009, a donné à l'unanimité un avis favorable sur ce projet. Le retour aux procédures antérieures demandé par le ministre des Transports à la DGAC a été validé à titre transitoire par l'Autorité de surveillance.

Bien qu'estimant que les trajectoires qui leur ont été présentées le 4 décembre 2007 étaient alors les meilleures possibles compte tenu des contraintes de sécurité de la plateforme des hélicoptères, les membres de l'Autorité ont donné un avis favorable à ce dispositif. Ils ont toutefois demandé que le retour d'expérience prévu après l'été 2010 leur soit communiqué, ainsi qu'un compte rendu des effets du dispositif en termes de sécurité des vols, du respect des trajectoires et d'impact acoustique.

# Paris – Charles-de-Gaulle

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE s'est tenue le 15 décembre 2009.

### VPE (VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE)

Les associations se sont interrogées sur le respect des VPE. La DGAC a indiqué utiliser des outils de contrôle validés par l'ACNUSA. Elle a précisé que les déviations liées aux mauvaises conditions météorologiques n'étaient en rien imputables aux pilotes et que les ordres du contrôle pouvaient répondre à des rattrapages au décollage. Les manquements sont principalement liés aux nouvelles compagnies sur la plateforme et à des problèmes de FMS. Sur plus de 500 000 mouvements par an de 2004 à 2008, le nombre des manquements relevés liés au non-respect du VPE au départ a évolué de la manière suivante : 58, 27, 20, 21, 35. L'utilisation de l'ILS explique qu'une grande majorité des avions pénètrent correctement dans le VPE à l'arrivée. Lorsque ce n'est pas le cas, il s'agit obligatoirement d'une autorisation du contrôle. Aussi, les participants à la réunion se sont-ils interrogés sur l'utilité de l'existence même des VPE à l'arrivée.



PARIS – CHARLES-DE-GAULLE suite

## Avis sur le rapport de présentation de l'indicateur global mesuré pondéré (IGMP) de l'année 2008

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 29 septembre 2009, le sous-directeur de la prospective, du développement et de l'environnement de la direction du transport aérien et le service technique de l'aviation civile 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 2008.

Les membres de l'Autorité ont pris acte de la valeur 92,8 de l'indicateur pour l'année 2008 mais ont noté que, si cette valeur a baissé par rapport à 2007 (- 0,3%), l'énergie totale émise quant à elle a augmenté de 0,7 %.

En effet, si l'énergie due aux décollages diminue (- 3,8 %), l'énergie due aux atterrissages continue d'augmenter (+ 2,8 %) ainsi que le trafic (+ 1,3 %). Elle devient même pour la première fois supérieure à l'énergie de référence, la modernisation de la flotte (augmentation de la taille des modules) expliquant pour partie cette évolution.

Par ailleurs, l'Autorité constate que le taux d'indisponibilité des mesures reste trop élevé (28,6 %). Alors que le pourcentage des vols mesurés était de 75,8 % en 2006, il n'est que de 71,4 % en 2008.

L'Autorité atteste que la valeur de l'indice global mesuré pondéré pour l'année 2008 a bien été calculée selon les règles établies. Elle constate néanmoins que le mode de calcul de cet indicateur ne permet plus de répondre à l'objectif poursuivi. Aussi, les services de l'Autorité ont souhaité participer au groupe de travail qui doit notamment réfléchir à l'intérêt d'un indicateur de ce type.

À la suite de cet avis, le groupe de travail évoqué ci-dessus s'est réuni les 16 décembre 2009 et 9 février 2010. Divers points d'amélioration ont d'ores et déjà été étudiés : le déplacement du point W4 (situé actuellement à 8 800 mètres à l'ouest du seuil de piste sud) pour le rapprocher à 5 600 mètres (la position théorique étant à 5 000 mètres), l'automatisation de l'invalidation des valeurs aberrantes par la méthode des 6 sigmas (méthode statistique développée par Automotive Electronics Council), la sélection des événements par une méthode adaptée à la norme NFS 31-190 (caractérisation des bruits d'aéronefs perçus dans l'environnement) et la détection des bruits d'avion à partir d'un signal audio.

**Ayant constaté, comme indiqué ci-dessus, que le mode de calcul actuel de l'IGMP ne permet plus de répondre à l'objectif poursuivi, l'Autorité regrette que le groupe de travail n'ait pas mandat pour proposer un calcul différent.**

## Mission Roissy

À la suite des propositions du rapport de M. Dermagne, une mission concernant l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle et pilotée par M. Rebuffel, composée d'élus, d'associations et d'acteurs socio-économiques, a été créée. Huit commissions thématiques ont été constituées.

Parmi celles-ci, la commission Maîtrise des nuisances sonores a proposé de combiner cinq mesures :

- un relèvement de l'interception de l'ILS et donc des altitudes d'arrivée sur Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Le Bourget ;
- la poursuite de l'évaluation des procédures de descente continue ;
- des procédures d'atterrissage ou de décollage vent arrière afin de préserver les secteurs les plus urbanisés ;
- des décollages en seuil de piste à une distance la plus éloignée possible des habitations ;
- une plus grande utilisation du doublet nord en période nocturne couplée avec des approches courbes sur le nord.

L'ensemble de ces mesures, à l'exception de celle concernant les ILS, qui nécessite une enquête publique, fera l'objet d'une expérimentation de mi-mai à mi-novembre 2010.

L'Autorité se félicite des quatre premières mesures qui rejoignent ses propres recommandations. Quant à celle concernant l'utilisation plus intensive du doublet nord la nuit, l'Autorité souhaite disposer d'informations complémentaires avant de se prononcer (cf. ci-dessous).

## Doublets à Paris – Charles-de-Gaulle

La mise en service du doublet nord de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle est effective depuis le 3 novembre 2005. Une étude d'impact et un bilan de son utilisation ont été présentés à l'ACNUSA en juin 2006 puis en décembre 2007 par la mission environnement de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA).

En 2005, la répartition était de 60/40 entre le doublet sud et le doublet nord. En 2007, cette répartition était proche de 50/50. Cet équilibre a conduit à une réduction significative du nombre de personnes survolées par jour dans la configuration de vent face à l'ouest, objet de l'étude (52 000 personnes en 2007 contre 127 700 en 2005). L'Autorité s'est félicitée de cette amélioration environnementale. Elle s'est alors engagée à veiller à ce que ce partage des flux reste équilibré et avait par conséquent demandé à la DSNA de procéder à un nouvel examen. Les conclusions de ce travail ont été présentées aux membres de l'Autorité réunis en séance plénière le 17 novembre 2009. L'étude a porté sur les années 2006 à 2008. Les résultats sont les suivants :

- le jour, le taux est de 45 (doublet nord) / 55 (doublet sud) sur les trois années ;
- la nuit, entre 22 heures et 6 heures, la répartition est de l'ordre de 42/58. Elle est de 40/60 pour les arrivées et de 45/55 pour les départs.

À la suite de cette présentation, l'Autorité a envisagé de recommander un rééquilibrage de l'utilisation des doublets à 50/50 la nuit. Compte tenu de la proposition de la mission Roissy d'utiliser davantage le doublet nord en période nocturne, l'Autorité fait la recommandation ci-contre.



### Recommandation 2009

**L'Autorité demande 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 souhaite également qu'un bilan de cette expérimentation lui soit présenté fin novembre 2010.**

# Paris – Orly

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE s'est tenue le 9 novembre 2009. Cette réunion a eu lieu en l'absence de représentants de la direction des services de la navigation aérienne et de la direction du transport aérien, qui n'avaient pas souhaité y participer au motif que l'enquête publique relative au relèvement de l'interception de l'ILS allait débiter. **L'Autorité a vivement regretté cette absence qui n'a pas permis le dialogue souhaité par les participants.**

### ATTERRISSAGES À MOINDRE BRUIT

Les associations ont demandé à l'ACNUSA de poursuivre son action en faveur d'une généralisation des procédures favorisant un gain acoustique significatif à l'atterrissage. Ces procédures peuvent être réalisées au moyen de la CDA et de la sortie tardive des traînées. De plus, une surveillance particulière au niveau d'ODRAN a été demandée.

### ENQUÊTE PUBLIQUE (cf. page 64)

Plusieurs participants se sont déclarés surpris d'apprendre l'existence d'une enquête publique à la suite du relèvement du seuil d'interception de l'ILS. En effet, ils n'imaginaient pas que cette mesure puisse conduire à un changement de trajectoire et ont regretté de ne pas avoir été mieux informés. Ce dossier a suscité de vives réactions dans le département de l'Essonne, où 41 des 96 communes seraient concernées. La DSAC locale a précisé qu'une enquête publique était obligatoire et que la CCE aurait à donner son avis sur les conclusions de l'enquête. L'ACNUSA a rappelé que l'annonce en décembre 2007 du relèvement d'interception de l'ILS est une mesure du Grenelle de l'environnement et que le dossier avait bien fait l'objet d'une présentation lors de la CCE du 20 février 2009. L'Autorité a précisé qu'elle lançait une campagne de mesure de bruit sur 15 points touchés en positif ou en négatif par cette nouvelle trajectoire de façon à disposer de mesures avant la modification envisagée. Une deuxième campagne sera réalisée si le relèvement de l'interception de l'ILS est décidé. Certains participants ont demandé que l'avis de la CCE soit demandé avant le lancement de l'enquête publique. Par ailleurs, le principe même d'une enquête publique sur de tels sujets a été longuement discuté.

Enfin, les associations ont demandé l'appui de l'ACNUSA pour assurer une plus grande cohérence et transparence sur tous les grands dossiers en cours tels que le Grand Paris, la révision du schéma directeur de la région Île-de-France et l'étude Pollunef sur la pollution de l'air lancée par le conseil régional.

### AIDE À L'INSONORISATION

Les associations ont mis l'accent sur les difficultés à faire admettre des dossiers en limite de PGS ainsi que sur le refus de dossiers dans les zones I, II et III du PGS lié à la date d'antériorité. Elles ont indiqué que, malgré le recours à l'assistance à maîtrise d'ouvrage, cette procédure reste compliquée. Elles ont souhaité qu'ADP fasse des campagnes de publicité et que l'ACNUSA se saisisse du dossier de l'insonorisation des équipements publics situés dans le PEB mais hors PGS. Si la suppression de la zone C du PEB de Paris – Orly est approuvée par la plupart des élus, en revanche les associations se demandent quelles sont ses possibles répercussions en matière d'aide à l'insonorisation. De même, la question du plafonnement de l'aide a été évoquée. S'agissant des contours du PGS, les associations s'interrogent sur une nouvelle méthode d'élaboration qui ferait appel non pas à des courbes de bruit calculées par modélisation mais à des courbes mesurées en niveau de bruit.

## Descente continue (CDA)

L'Autorité avait demandé, dans son rapport d'activité 2008, que au quatrième trimestre 2009, la DSNA lui présente le bilan des procédures de descente continue mises en œuvre sur la plateforme de Paris – Orly. Ce bilan a été présenté aux membres de l'Autorité réunis en séance plénière le 16 décembre 2009.

La CDA ODRAN 1A est évaluée depuis le 4 août 2008 par AIP SUP 115/08 du 10 juillet 2008. C'est la première procédure de ce type mise en service en France qui débute à une altitude de l'ordre de 3 000 mètres.

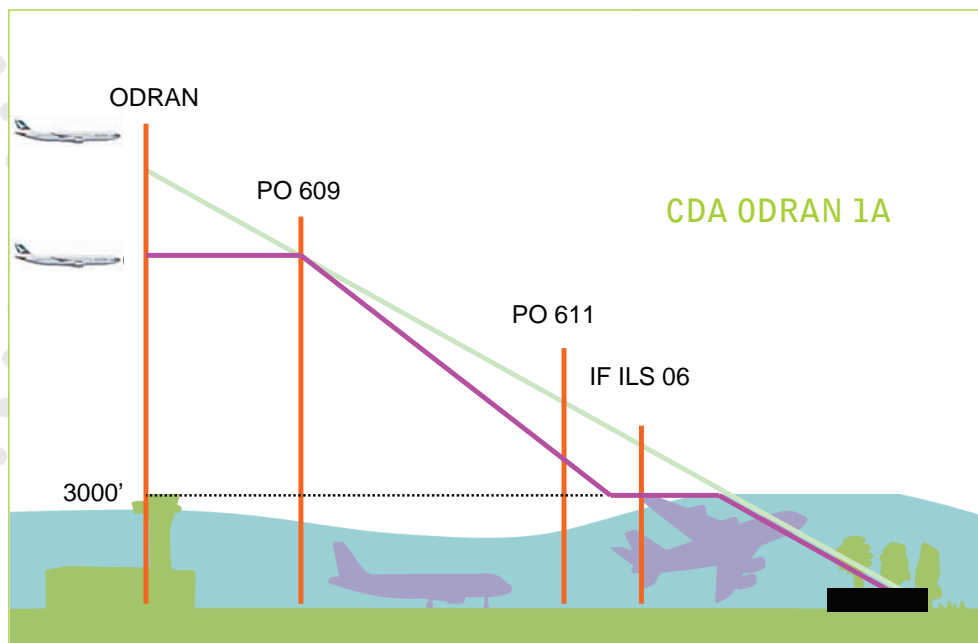
Elle permet d'effectuer une procédure d'arrivée en descente continue vers la piste 06, en évitant les paliers à basse altitude, sources de bruit. Elle combine une amélioration des impacts environnementaux en termes acoustiques et d'émissions gazeuses.

Bien que la densité de trafic de l'aéroport permette de tester cette nouvelle procédure sur des échantillons de trafic significatifs, la CDA reste néanmoins délicate à mettre en œuvre lors de séquences d'arrivées chargées.

La phase d'expérimentation a impliqué une douzaine de compagnies aériennes. Le nombre de procédures CDA réalisées a suivi un rythme sensiblement croissant. Cette procédure est aujourd'hui à disposition de tous les équipages par voie de publication provisoire. Sa mise en œuvre permanente pourrait intervenir après mai 2010. D'ici là, son utilisation dans sa forme expérimentale actuelle reste toutefois possible.

L'Autorité se réjouit que la CDA ODRAN 1A puisse être rapidement mise en œuvre de façon permanente. **Elle demande néanmoins à la DSNA de redoubler d'efforts pour aboutir, dans un délai raisonnable, à la mise en place de procédures d'arrivée en descente continue vers les pistes 24, 08 et 26 de la plateforme de Paris – Orly.**

SOURCE DGAC



PARIS — ORLY suite

## Avis de l’Autorité sur le prolongement du VPE de Paris – Orly

Le projet d’arrêté modifiant l’arrêté du 18 février 2003 modifié par l’arrêté du 19 janvier 2005 portant restriction d’usage par la création de volumes de protection environnementale sur l’aérodrome de Paris – Orly pour prolonger le VPE pour les décollages face à l’ouest a été présenté en CCE le 20 février 2009. Il a recueilli l’adhésion de la majorité des membres de la CCE présents.

L’objectif consiste à prolonger le VPE qui permet de contenir les avions dans un volume d’espace afin de minimiser la nuisance pour les communes proches de l’aéroport lors des départs et des atterrissages. En effet, pour les départs face à l’ouest, un certain nombre d’avions performants peuvent virer serré au sortir du cône et survoler des communes qui auraient dû être épargnées. Cette mesure s’inscrit dans le cadre du Grenelle de l’environnement et a été annoncée par les secrétaires d’État chargés de l’Écologie et des Transports le 4 décembre 2007.

**L’Autorité a donné un avis favorable à ce projet de modification.**

## Enquête publique de Paris – Orly

Du 16 novembre au 17 décembre 2009, 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 a fait l’objet d’une enquête publique dans les conditions prévues par l’article L. 227-10 du code de l’aviation civile.



Inscrit dans le cadre des travaux du Grenelle de l'environnement, ce projet de relèvement des altitudes d'interception de l'ILS a pour objectif le survol des populations à une altitude supérieure ou égale au dispositif actuel.

Jusqu'à la parution de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 créant l'article L. 227-10 du code de l'aviation civile complété par le décret d'application n°2004-558 du 15 juin 2004, il n'était pas nécessaire de recourir à une enquête publique dans le domaine aérien. C'est donc la première application de ces textes en France.

Aux termes de l'article L. 123-1 du code de l'environnement : « *L'enquête (...) a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions (...) afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.* »

En l'espèce, le lancement de l'enquête publique a fait l'objet de nombreuses contestations, principalement sur le manque de concertation en amont. En effet, seules les communes faisant partie de la CCE ont été préalablement informées (cf. page 62 CCE). C'est donc seulement le 16 novembre 2009, jour de l'ouverture de l'enquête publique, que les municipalités qui allaient être concernées par la nouvelle procédure en ont pris connaissance.

Cela aurait dû être évité si, tel qu'annoncé, par les deux secrétaires d'État aux Transports et à l'Écologie lors de la conférence de presse<sup>2</sup> du 4 décembre 2007, un comité de pilotage avait été constitué en février 2008. Dans son rapport 2008 (cf. page 10), l'Autorité regrette déjà « sa non-crédation » et faisait part de son incompréhension. Ce comité devrait enfin voir le jour en 2010.

Par ailleurs, il est regrettable que les services concernés n'aient pas mentionné le fait que le relèvement de l'altitude d'interception de l'ILS engendrerait inévitablement, par la modification des trajectoires, le déplacement des nuisances.

L'Autorité, prônant depuis sa création une meilleure concertation entre les riverains, les élus, les professionnels et les services de l'État, ne peut que déplorer une telle situation.

Au-delà du fait que l'information sur ce dispositif n'ait pas été diffusée comme elle aurait dû l'être, cette première procédure d'enquête publique soulève quelques interrogations. Comme le prévoit le décret en Conseil d'État susvisé, « *l'enquête publique a lieu dans les communes dont le territoire est situé dans les zones nouvellement survolées de "l'enveloppe des trajectoires" correspondant au projet de modification de la circulation aérienne* ». Ainsi, seules les populations nouvellement touchées sont interrogées alors que celles qui bénéficieront d'une amélioration de leur situation ne le sont pas. L'ensemble des populations concernées devraient être consultées, tant celles qui se verront soumises à une nuisance jusqu'alors inconnue que celles qui se verraient « débarrassées » de tous survols.

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. Définir les communes soumises à enquête publique seulement en fonction du critère « *zones nouvellement survolées* » ne semble pas adapté.

**L'Autorité suggère 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.**

Calendrier électoral oblige, la procédure normale de concertation devrait reprendre son cours (présentation en CCE, puis avis de l'ACNUSA) à partir du deuxième trimestre 2010.

<sup>2</sup> Conférence pendant laquelle le relèvement de 300 mètres des trajectoires d'approche sur les trois plateformes a été signifié.

# Strasbourg – Entzheim

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE s'est tenue le 13 octobre 2009.

### CONCERTATION

Les représentants des associations ont regretté qu'il n'y ait pas eu de réunion de la CCE depuis un an et réitéré leur demande d'une réunion semestrielle.

### SITUATION ÉCONOMIQUE

La DSAC a pointé « l'effet TGV » qui a conduit sur la plateforme de Strasbourg, au-delà de la baisse enregistrée en 2008, à une nouvelle diminution du trafic de 20 % en 2009, contre 8 % en moyenne sur les autres aéroports. La stratégie définie vise à développer l'implantation des compagnies *low cost* et à attirer les compagnies charters et l'aviation d'affaire dont les aéronefs, souvent récents, présentent de bonnes performances acoustiques. Les associations se sont félicitées de la réduction de la pollution locale grâce au transfert du trafic aérien vers le trafic ferroviaire. Elles ont souhaité l'accompagnement social du personnel du secteur aérien et la recherche d'une complémentarité entre aéroports.

### DESCENTE CONTINUE (CDA)

La qualité des CDA en cours d'évaluation sur la plateforme a été relevée. Ces CDA, les plus hautes de France, commencent à 6 000 mètres et favorisent des gains en CO<sub>2</sub> significatifs.



## CLE

Les associations ont souhaité avoir un retour sur le bilan de la prochaine CLE. La DSAC a précisé qu'il n'y avait ni CLE ni arrêté de restriction sur la plateforme. C'est un protocole d'accord, bien respecté, qui organise les relations entre les différentes parties. Les associations ont fait part de leur inquiétude sur le devenir de ce protocole dans le cadre de la création de la nouvelle société d'exploitation de la gestion de l'aéroport annoncée pour 2011. Des assurances ont été fournies sur la non-remise en cause de la politique environnementale de l'aéroport.

## PGS

Toutes les parties ont souhaité que sa révision ne soit pas lancée afin de poursuivre l'insonorisation des logements ; néanmoins, aucune demande d'aide à l'insonorisation n'a été déposée en 2009.

Le devenir de la taxe sur les nuisances sonores aériennes a été débattu. Les associations ont souhaité son maintien ainsi que l'insonorisation des bâtiments publics hors PGS. Les services de l'aéroport recensent actuellement les habitations ou locaux éligibles dans le PGS actuel, conformément à la demande de l'Autorité de 2008.

Autres sujets abordés :

- l'utilisation des stations mobiles de mesure de bruit (depuis leur achat, 45 communes ont fait l'objet de mesures) ;
- les émissions polluantes de l'aéroport.

Les associations se sont félicitées du rôle futur de l'Autorité dans le domaine de la qualité de l'air.

## Descente continue (CDA)

Lors de sa réunion plénière du 17 juin 2009, une analyse des CDA sur l'aéroport de Strasbourg – Entzheim a été présentée aux membres de l'Autorité.

Un protocole d'accord pour la mise en œuvre de la descente continue en procédure d'approche pour l'aérodrome a été signé entre le SNA/NE et la compagnie Régional en octobre 2008. Pour une meilleure précision des résultats, une nouvelle station de mesure doit être installée sur la commune de Gries.

Une carte d'approche, dédiée à la CDA sur la base de flux existants, a été installée dans les cockpits de la compagnie. L'expérimentation a débuté le 20 décembre 2008 et s'est terminée en octobre 2009. Il a été précisé que le niveau de flux sur la plateforme permettait d'intégrer facilement des CDA et que les 3 types d'approches (à vue, CDA, conventionnelle) étaient toujours possibles. L'interception ILS, quant à elle, se fait toujours à 3 500 pieds, soit environ 1 060 mètres.

Entre le 20 décembre 2008 et le 28 avril 2009, sur 3 469 arrivées en piste 23 : 56 CDA ont été réalisées, 7 interrompues et 2 refusées. Sur les 56 CDA pratiquées, 37 ont débuté à un niveau de vol supérieur ou égal à 150, soit 4 600 mètres environ. De plus, toutes les arrivées CDA débutent au-dessus du niveau de vol 65 en amont du point CD 18, soit à un niveau plus élevé que le dispositif actuel.

Au vu des premiers résultats, la CDA permettrait un gain de consommation en carburant évalué entre 30 et 35 % en TMA (TerMinal control Aera). Les impacts sur les niveaux de pollution et de bruit sont en cours d'analyse. La descente continue favorise également une plus grande régularité de la trajectoire.

L'expérimentation se poursuit. En décembre 2009, le supplément à l'AIP a été publié.

Les membres de l'Autorité ont demandé des résultats chiffrés tant sur la consommation de carburant que sur le bruit.

# Toulouse – Blagnac

## Réunion CCE/ACNUSA

La réunion organisée par l'ACNUSA avec les membres de la CCE de Toulouse – Blagnac s'est tenue le 7 septembre 2009.

### AIDE À L'INSONORISATION

Malgré l'augmentation importante des ressources financières pour l'aide à l'insonorisation grâce à l'abondement des collectivités territoriales, peu de travaux ont été engagés en 2008. En effet, les demandeurs ont attendu la parution du décret sur les opérations groupées.



### VOLS DE NUIT

Le représentant de l'aéroport a présenté les résultats de l'étude sur les impacts socio-économiques liés à une restriction des vols de nuit. Les associations les ont contestés dans la mesure où les conséquences sanitaires de ces vols n'ont pas été prises en compte. L'ACNUSA a réaffirmé que la seule façon immédiate d'avancer sur ce dossier est d'analyser sur chaque plateforme les mesures possibles et d'intégrer la dimension européenne. Le président de l'Autorité a approuvé les démarches engagées en ce sens sur la plateforme, telles que la réglementation sur les avions les plus bruyants, l'expérimentation des CDA, le respect des trajectoires, le refus des charters au cœur de nuit, les décollages avec vent arrière et la mise en place au 1<sup>er</sup> avril 2010 d'une modulation du montant de la taxe d'atterrissage en fonction du classement acoustique de l'aéronef.

### NAVIGATION AÉRIENNE

À la suite de la présentation des expérimentations concernant la procédure FISTO et les CDA, les associations ont fait part de leurs interrogations sur les conséquences pour les riverains situés dans les cinq derniers kilomètres. Les résultats sur les gains acoustiques et la liste des communes nouvellement survolées seront communiqués aux associations. Les services de la DGAC ont souligné que les descentes continues devraient conduire sur les zones les plus proches de l'aéroport à moins de régulation moteur et à des approches plus stabilisées se traduisant par un gain acoustique. La demande

de certaines associations d'un meilleur équilibre des décollages sur les pistes 1 et 2 pour les départs en QFU 32 reste un sujet de débat.

Les sujets suivants ont été également abordés :

- le guichet unique des plaintes ;
- la présentation lors de la CCE de 2009 du Lden 2008 mesuré ;
- l'avenir de la base de Franczal.

Enfin, l'ACNUSA a proposé d'organiser une réunion technique sur les indicateurs Lden et LAeq avec les services de l'Autorité, le gestionnaire et les associations (cf. ci-dessous).

## Augmentation du LAeq aéronautique et calcul du Lden

À la demande de plusieurs associations de riverains toulousains et tout particulièrement du Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine, l'Autorité a organisé le 10 décembre 2009 une réunion ACNUSA - Aéroport Toulouse – Blagnac (ATB) - associations de riverains afin qu'ATB réponde aux questions relatives à l'augmentation du LAeq aéronautique et au calcul du Lden. Aussi ATB s'est-il retourné vers son prestataire afin que celui-ci apporte les informations nécessaires. Les services locaux et un expert acousticien de la DGAC assistaient également à cette réunion.

Deux sujets principaux ont été évoqués.

1. L'augmentation du LAeq aéronautique moyen par capteur fixe depuis 2005. Cinq hypothèses ont été étudiées par ATB et son prestataire, dont deux techniques et trois liées à l'activité de l'aéroport.

### Hypothèses techniques

**Première hypothèse :** la mise en œuvre d'un nouveau système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires des avions depuis janvier 2007. On constate effectivement à partir de cette date une augmentation du LAeq aéronautique moyen dû à l'utilisation d'un algorithme de détection automatique des avions plus performants. Ce nouvel algorithme détecte plus « d'évènements avions », ce qui a pour conséquence inéluctable d'augmenter l'énergie sonore totale attribuée aux aéronefs (mais pas obligatoirement le LAeq moyen).

Une réinsertion dans le nouvel algorithme des données de 2005 montre une augmentation moyenne du niveau sonore de l'ordre de 2 dB. Cette meilleure évaluation du bruit permet de mieux appréhender les nuisances réellement occasionnées par les avions.

**Seconde hypothèse :** des écarts constatés lors des calibrations périodiques du système. Cela peut expliquer une augmentation complémentaire du niveau sonore de l'ordre de 1 dB.

### Hypothèses liées à l'activité de l'aéroport

**Première hypothèse :** une éventuelle augmentation du trafic. L'étude porte sur l'augmentation du LAeq aéronautique moyen par capteur fixe depuis 2005. S'agissant d'un LAeq moyen, son niveau peut rester stable même en cas de forte variation du trafic. En revanche, une augmentation du trafic dans chaque période de jour, soirée et nuit entraînerait systématiquement une augmentation du niveau Lden.

**Deuxième hypothèse :** une modification de la flotte fréquentant la plateforme. Pour que le LAeq aéronautique moyen par capteur fixe augmente, il faudrait que des petits modules d'avion aient été remplacés par des modules plus gros. Il semble que cela ne soit pas le cas entre 2005 et 2009.

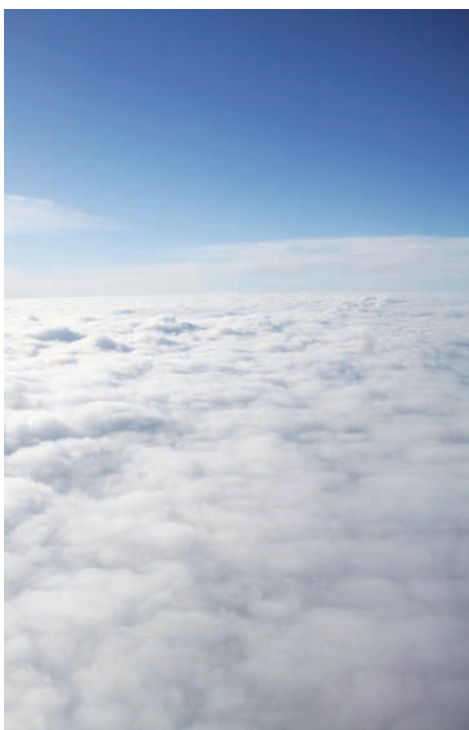
**Troisième hypothèse :** l'altitude de survol des avions. Compte tenu de la proximité des stations de mesure par rapport aux pistes, au décollage, les aéronefs survolent les stations plus ou moins haut en fonction des performances machines. Quant à l'atterrissage, l'altitude est fonction de la pente réglementaire de l'ILS. Depuis 2005, aucune modification significative n'a été constatée.

TOULOUSE — BLAGNAC suite

2. L'analyse du calcul du Lden 2008 par le gestionnaire de l'aéroport.  
L'Autorité a bien noté l'engagement d'ATB de rédiger une note de calcul du Lden qu'il soumettra à l'ACNUSA pour validation. Celle-ci sera diffusée aux autres aéroports équipés de systèmes identiques de surveillance du bruit et des trajectoires des avions.

## Départ FISTO

L'ACNUSA avait demandé, dans son rapport d'activité 2008, un bilan technique et les résultats des campagnes de mesure de bruit de la procédure mise en place depuis la fin de 2008. Il s'agit de modifier la procédure départ FISTO actuelle pour les vols de nuit équipés de P-RNAV afin de limiter les nuisances sonores sur les communes situées au nord de Toulouse (Merville et Grenade).



Le dossier a été présenté aux membres de l'Autorité réunis en séance plénière le 15 octobre 2009 par un représentant du service de la navigation aérienne SNA/sud. Cette nouvelle procédure a fait l'objet d'une publication aéronautique AIP.

La phase 1 a été mise en vigueur le 18 décembre 2008 uniquement pour les vols de nuit (publication SUP AIP du 6 novembre 2008). Cette phase 1 a été concluante, aussi la phase 2 a-t-elle été initiée dans un planning validé avec les riverains et la DSAC/sud. Le basculement en phase 2 a été effectué le 30 juillet 2009 ; elle inclut le week-end, ce qui permet de disposer d'un échantillon d'avions plus important. Depuis sa mise en œuvre en juillet 2009, la phase 2 n'a pas soulevé de problème notable. Il n'y a eu aucun retour négatif ni des compagnies, ni des contrôleurs. Aucun incident de sécurité n'est apparu.

L'évaluation finale permettra de disposer d'une empreinte réelle au sol et non d'une empreinte théorique comme celle présentée à l'Autorité en 2007. L'amélioration environnementale pour la commune d'Aussonne sera probablement moindre par rapport à celle constatée pour la commune de Merville. La ville de Grenade ne devrait, par ailleurs, plus du tout être survolée.

Une station de mesure de bruit mobile a été déployée en 2007, permettant de réaliser une étude acoustique de la phase 1. En 2007, les bruits diurnes et nocturnes sur Merville étaient identiques. Un gain de l'ordre de 2 à 3 dB a été constaté en 2009 par rapport à 2007, lié à l'évolution de la flotte. L'évaluation réalisée en 2009 montre que 50 % des vols de nuit empruntent la procédure FISTO PAPA. Une étude acoustique avec un échantillon de mesures plus important sera disponible au début de 2010. Les premiers résultats constatés sont encourageants.

Une enquête publique sera obligatoire pour pérenniser la procédure si les deux conditions suivantes sont réunies : changement significatif de l'enveloppe de survols et du nombre de vols. Les communes de la zone nouvellement survolée devront alors être consultées (cf. page 64).

# Autres plateformes

## Beauvais – Tillé : monitoring

L'aéroport de Beauvais – Tillé constitue un ensemble aéronautique de plus de 200 hectares dont l'exploitation a été confiée en juin 2008, pour une durée de quinze ans, à la société Sageb. L'aéroport accueille principalement trois compagnies à bas coûts (Ryanair, Wizzair et Blue Air) et deux aéroclubs.

L'activité annuelle de l'aéroport dépasse les 18 000 mouvements commerciaux. Selon les estimations, à l'horizon 2012, l'aéroport de Beauvais devrait comptabiliser 21 000 mouvements. Il deviendrait ainsi un aéroport « acné »<sup>3</sup>.

**L'Autorité approuve la démarche volontaire de la Sageb de s'être dotée d'un système de monitoring comprenant cinq stations fixes et une station mobile qui permettront de suivre l'évolution du bruit dans l'environnement de l'aéroport.** La Sageb a notamment demandé à l'ACNUSA de réaliser un suivi de sa démarche concernant le choix des systèmes et de leur implantation. Les « exigences générales relatives au fonctionnement des réseaux de mesure du bruit » préconisées par l'ACNUSA aux 10 principales plateformes ont également été prises en considération.

Les stations de mesure sont placées sur les communes les plus proches ou les plus concernées par les nuisances sonores de l'aéroport, à savoir Laversines, Plouy-Saint-Vincent, Tillé, Troisereux et Beauvais – Cité des Fleurs. Lorsque la station mobile ne sera pas utilisée pour des mesures ponctuelles demandées par des élus du Beauvaisis, celle-ci sera installée à Nivillers.

Malgré un protocole d'accord signé par la Sageb et la DGAC le 12 février 2009 concernant la distribution et l'exploitation des données radar, le projet de monitoring de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs de l'aéroport est resté plusieurs mois au point mort, faute d'accès aux données radar.

À la suite d'un courrier du président de la Sageb au directeur du SNA/nord, la situation évolue favorablement. Le système de surveillance du bruit et des trajectoires des avions de l'aéroport de Beauvais – Tillé devrait être opérationnel au premier trimestre 2010. Une procédure d'information des riverains via le système monitoring sera mise en place dès le printemps 2010.

<sup>3</sup> Le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes doit dépasser vingt mille mouvements lors de l'une des cinq années civiles précédentes.

## Paris – Le Bourget

Malgré l'insistance de l'ACNUSA pour la création d'une commission consultative de l'environnement, d'un plan d'exposition au bruit et d'un plan de gêne sonore sur la plateforme de Paris – Le Bourget, ses demandes n'ont jamais été entendues.

Dans le cadre de la mission Roissy, l'Autorité a noté que ces lacunes devraient être enfin comblées. Elle suivra avec attention ces évolutions et plus particulièrement l'impact des vols de nuit autour de la plateforme.

