

SUIVI DES RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Survoler sans gêner 30

- Descente continue (CDA) 30
- Étude de la transposition du modèle espagnol sur les aéroports de Bordeaux et de Nantes 32
- OPERA 33
- Formation des pilotes 33
- Formation des contrôleurs 34
- Analyse des incidents environnementaux 34
- Groupes auxiliaires de puissance 35

Réparer et prévenir 36

- Aide à l'insonorisation 36
- Autres modes de réparation 38
- Normes d'isolement de la zone D du PEB 38
- Number Above (NA) 40

Connaître, communiquer et partager 42

- Densité de survols 42
- Homologation monitoring / maintenance 43
- Concertation 43

Amendes administratives 43

L'Autorité se réjouit de la mise en œuvre de certaines de ses recommandations. Les expérimentations de la descente continue se sont développées en 2009 sur les plateformes. Le décret portant à 95 % la prise en charge des travaux d'insonorisation lors d'opérations groupées est enfin entré en vigueur. Toutefois, elle regrette que certaines propositions visant à lutter contre des nuisances sonores ne soient toujours pas suivies. Ainsi, un texte réglementaire sur l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance n'est toujours pas paru, la formation des contrôleurs à l'environnement n'est pas encore obligatoire et l'indicateur Number Above (NA) n'est toujours pas pris en considération dans la réglementation.

Survoler sans gêner

Descente continue (CDA)

Dans son rapport d'activité 2008, l'Autorité avait émis les recommandations suivantes à l'attention de la direction des services de la navigation aérienne :

- d'une part, lui soumettre, dès le deuxième trimestre 2009, la liste des plateformes sur lesquelles une ou des procédures de descente continue pourraient être initiées ;
- d'autre part, lui présenter, au quatrième trimestre 2009, le bilan des procédures de descente continue qui auront pu être mises en œuvre sur les plateformes de Paris – Orly et Paris – Charles-de-Gaulle.

Un état des lieux des expérimentations en cours d'exploitation en descente continue a été présenté par la mission environnement de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) et les services de la navigation aérienne (SNA) concernés lors des réunions plénières de l'ACNUSA des 14 mai et 16 décembre 2009. En outre, un point d'étape de leurs mises en œuvre a été adressé au président de l'Autorité par le directeur des services de la navigation aérienne le 10 juillet 2009.



Recommandation 2009

L'Autorité demande aux SNA de tutelle des quatre plateformes où aucune évaluation CDA n'a encore été initiée de lui présenter, courant 2010, leurs projets de mise en œuvre.

Les mesures de bruit effectuées sous la trajectoire d'approche de l'aéroport de Paris – Orly en configuration face à l'est confirment un gain acoustique certain. On observe un gain allant jusqu'à 6-7 dB(A) à Saint-Arnoult-en-Yvelines lorsqu'une CDA remplace le palier à 3 000 pieds sur Bonnelles. Ce gain acoustique s'accompagne également d'un gain en consommation de carburant et donc en émissions gazeuses.

Chaque SNA est chargé de conduire une évaluation avec des compagnies volontaires afin de valider le nouveau contexte opérationnel. Six des dix plateformes « accusées » se sont attachées à mettre en œuvre ces expérimentations.

SNA SUD / SUD-EST, MARSEILLE – PROVENCE

L'évaluation est appliquée depuis novembre 2007 (SUP-AIP 114/07 et SUP-AIP 155/08). Plus de 30 compagnies pratiquent la CDA de manière régulière. En revanche, certaines compagnies desservant l'aéroport ne l'exécutent que peu ou pas du tout.

Le SNA-SSE a prolongé l'évaluation des approches ILS 31R en descente continue depuis 5 000 pieds (environ 1 700 mètres) jusqu'au 21 octobre 2009 afin d'avoir un nombre plus significatif de réalisations.

Une troisième phase d'évaluation depuis le niveau 70 (environ 2 300 mètres) sera lancée à la fin du premier trimestre 2010 après publication d'un supplément de l'AIP.

SNA NORD-EST, STRASBOURG – ENTZHEIM

L'expérimentation de l'utilisation de la descente continue a fait l'objet d'une évaluation entre le 1^{er} novembre 2008 et le 1^{er} novembre 2009 avec les compagnies partenaires du projet (notamment après la signature d'un protocole SNA-NE / compagnie Régional).

Une nouvelle station de mesure de bruit a été installée sur la commune de Gries jusqu'au 15 décembre 2009 pour permettre de mieux évaluer les gains environnementaux. Un supplément de l'AIP permettant l'exploitation de la descente continue sur la plateforme a été publié le 17 décembre 2009 et sera en vigueur jusqu'à une date annoncée par Notam¹.

1 Notice To Air Men : messages publiés par les agences gouvernementales de contrôle de la navigation aérienne dans le but d'informer le personnel navigant des évolutions d'infrastructure.

SNA SUD, TOULOUSE – BLAGNAC

À compter du 24 septembre 2009 et jusqu'à une date qui sera annoncée par Notam, le SNA sud a lancé avec plusieurs compagnies une évaluation de nouvelles procédures d'approche à Toulouse – Blagnac en descente continue pour les pistes 32 L et 32 R. Cette procédure en descente continue concerne les arrivées du nord. Elle débute très haut au niveau 130 (environ 4 300 mètres) et selon 3 procédures : conventionnelle, RNAV et guidage radar. Dans un premier temps, les approches CDA sont réalisées uniquement de nuit de 20 heures à 4 heures UTC (21 heures à 5 heures l'hiver, 22 heures à 6 heures l'été).

En fonction du bilan de la phase 1 (date annoncée par Notam), les approches CDA pourront être entreprises de jour dans des conditions de faible trafic. Le résultat de cette évaluation devrait permettre d'étendre le concept CDA aux autres pistes.

SNA CENTRE-EST, LYON – SAINT-EXUPÉRY

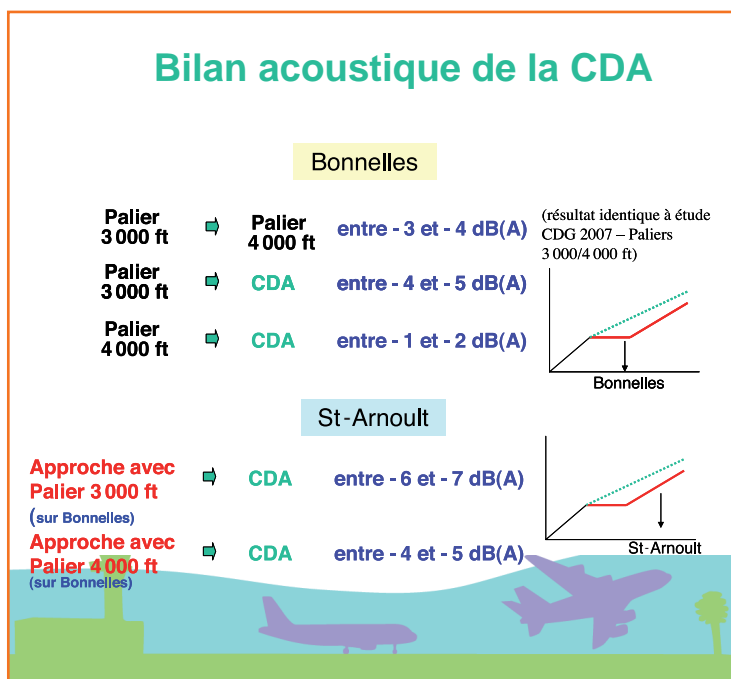
La mise en œuvre de procédures d'approche en descente continue est inscrite dans les « Nouveaux Engagements 2009 - 2013 » conclus entre les différents partenaires de la CCE. Dans un premier temps, ces approches seront évaluées de nuit.

SNA RÉGION PARISIENNE

Paris – Orly

L'évaluation de la procédure ODRAN 1A RWY 06 menée depuis le 4 août 2008 (date de publication du supplément de l'AIP 120/08 jusqu'à une date annoncée par Notam) s'est révélée concluante. Les mesures de bruit effectuées sous la trajectoire ont confirmé un double gain : acoustique et en émissions gazeuses.

SOURCE DGAC



SURVOLER SANS GÊNER suite



Recommandation 2009

L'Autorité regrette que l'évaluation de la procédure d'approche en descente continue sur Paris – Charles-de-Gaulle (plateforme française la plus importante et par conséquent fortement touchée par les problèmes d'environnement sonore) ait aussi peu d'ampleur.

Bien qu'ayant conscience de la difficulté à construire, dans le respect des règles de la navigation aérienne, une procédure validée en PRNAV et sur quatre pistes, elle demande à la DSNA et au SNA-RP de redoubler d'efforts pour qu'une véritable évaluation des procédures en descente continue correspondant à l'enjeu du plus important aéroport français soit mise en œuvre en 2010. Elle souhaite qu'un bilan lui soit présenté au début du quatrième trimestre 2010.

Plus généralement, l'Autorité demande à chaque SNA chargé de conduire une évaluation de procédure en descente continue de la lui présenter au début du quatrième trimestre 2010.

Cependant, tous les avions à l'arrivée ne peuvent à ce jour effectuer des approches continues si, comme c'est actuellement le cas, ils doivent tous être intégrés dans le flux par le contrôle aérien avec pour objectif un respect de 34 arrivées par heure.

Pour atteindre cet objectif, il faudrait réaliser une pré-régulation des approches en quatre dimensions. On ne dispose pas, à ce jour, des outils qui le permettent. L'Autorité espère que le projet SESAR en cours apportera un nouvel éclairage dans ce domaine.

Paris – Charles-de-Gaulle

L'évaluation des procédures d'approche en descente continue RNAV LORTA 1N et LORTA 1S est validée sur les quatre pistes : la procédure LORTA 1N dessert les 2 pistes du doublet nord et la procédure LORTA 1S dessert les 2 pistes du doublet sud. Ces procédures n'ont débuté que le 1^{er} décembre 2009 au lieu du 1^{er} août initialement prévu et font l'objet d'un supplément de l'AIP du 19 décembre 2009 jusqu'à une date qui sera annoncée par Notam.

La DSNA a précisé à l'ACNUSA que cette expérimentation implique une appropriation particulière de la part du contrôle aérien compte tenu de la dimension de l'aéroport et de la gestion des doublets de pistes.

À ce jour, l'évaluation n'a lieu que la nuit, de 1 heure à 4 h 30 (heures locales), en configuration est ; moins de 80 procédures LORTA ont été réalisées sur trois vols (dont le vol Air France en provenance de Tokyo). Compte tenu du nombre peu important de CDA réalisées, la DGAC n'a pris aucun engagement sur les délais de mise en application des descentes continues sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle.

Étude de la transposition du modèle espagnol sur les aéroports de Bordeaux et de Nantes

À la suite de la visite de l'ACNUSA sur l'aéroport de Madrid – Barajas en 2007, une étude avait été demandée à la DSNA pour vérifier les effets d'une transposition du modèle espagnol afin de contenir les avions au décollage et en phase de montée dans des volumes définis jusqu'à une altitude de 3 000 mètres. L'étude menée sur Paris – Charles-de-Gaulle n'ayant pas été concluante compte tenu de la taille de cet aéroport, une nouvelle étude a été réalisée sur des aéroports de taille moyenne en France et présentée à l'Autorité en décembre 2009.

Les études réalisées montrent que cette mesure n'apporte aucune plus-value évidente ni

sur Nantes ni sur Bordeaux et par conséquent que le modèle espagnol ne présente pas d'amélioration notable en France.



OPERA

L'Autorité maintient sa recommandation de 2008.



Recommandation 2009

L'Autorité demande qu'une analyse des améliorations environnementales liées à la mise en œuvre d'OPERA lui soit présentée par la direction des services de la navigation aérienne. L'Autorité souhaite que cette présentation qui n'a pas eu lieu en 2009 ait lieu en 2010.

Formation des pilotes

FORMATION INITIALE

L'instruction DCS/PN/FOR du 12 septembre 2006 a été adressée aux organismes de formation afin que les cours pour les futurs pilotes et instructeurs comprennent différents modules sur l'insertion de l'aviation dans l'environnement, la réduction des nuisances sonores, le rôle de l'ACNUSA, etc. Fin 2008, 70 % des organismes de formation avaient communiqué leur programme de cours intégrant ces modules.

Lors de l'audit d'une école de formation des pilotes, la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) vérifie que les instructions du bureau formation ont bien été intégrées. La réglementation oblige la DSAC à contrôler les écoles au minimum tous les trois ans. L'instruction étant de 2006, la totalité des écoles a été inspectée. Toutes doivent avoir intégré les modules de prise en compte de l'environnement.

FORMATION CONTINUE

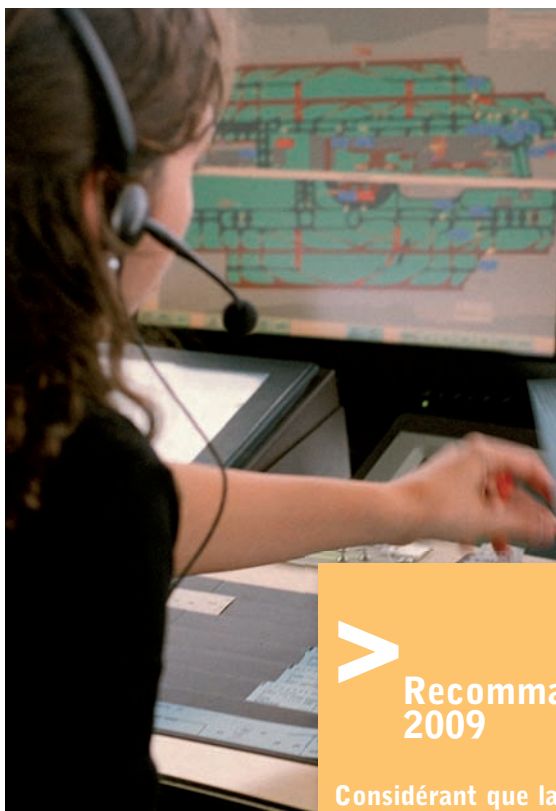
En 2008, la Direction du contrôle de la sécurité (DCS) est devenue un service à compétence nationale doté d'une organisation territoriale : la Direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC). Ses missions dans le domaine de l'environnement ont été précisées, notamment pour la formation des professionnels de l'aéronautique. La DSAC est devenue l'interlocuteur de l'ACNUSA pour la réalisation d'un support pédagogique de sensibilisation à l'environnement à destination des pilotes et souhaité par l'Autorité depuis plusieurs années.

En 2009, trois réunions de travail se sont tenues, les 15 avril, 19 mai et 11 juin, entre la direction technique des personnels navigants de la DSAC et les services de l'ACNUSA. Elles ont permis d'élaborer la trame d'un film d'une dizaine de minutes mettant en scène deux pilotes en situation de vol (simulateur). Ce film aborderait les différentes phases de vol sous l'angle de la réduction de l'impact sonore des pratiques de pilotage sur l'environnement.

Répondant à une interrogation du président de l'Autorité, la directrice de la sécurité de l'aviation civile confirmait, par courrier du 21 octobre 2009, son accord de principe pour le financement par ses services de la réalisation de ce support pédagogique. Début 2010, l'Autorité lancera la mise en œuvre de ce support.

SURVOLER SANS GÊNER suite

Formation des contrôleurs



Jusqu'en 2003, deux stages intitulés « Gestion de trafic et nuisances sonores » étaient organisés par l'ENAC, chaque année, pour des contrôleurs qui y participaient sur la base du volontariat. Le stage d'été 2004 ayant été supprimé pour effectif insuffisant, l'Autorité a recommandé dans son rapport d'activité 2004 que cet enseignement soit rendu obligatoire.

Deux stages ont été organisés par l'ENAC durant l'année 2005, mais aucun en 2006. Un stage a été organisé en 2007, mais aucun en 2008. Un stage a été organisé en juin 2009, mais un autre annulé en novembre 2009.

Il semble que la tenue de ces stages au profit des contrôleurs aériens est aléatoire, en fonction du nombre de volontaires inscrits. L'Autorité s'interroge sur la réelle volonté de sensibilisation des contrôleurs à l'environnement.



Recommandation 2009

Considérant que la notion d'environnement fait partie intégrante du métier de contrôleur aérien, l'ACNUSA demande que la formation qui s'y rattache fasse l'objet d'un enseignement continu obligatoire.

Aussi l'Autorité ne peut-elle que renouveler sa recommandation auprès des directions compétentes (DSAC, DSNA).

Elle demande à la DSAC et à la DSNA de lui présenter un plan de formation à l'été 2010.

Analyse des incidents environnementaux

Au-delà des entretiens réguliers au sein du service entre les contrôleurs et leurs responsables lors de la détection d'incidents environnementaux, la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) a généralisé en 2008 la mise en place des « comités locaux environnement » (CLE) appelés parfois « commission locale d'analyse des incidents environnementaux » (CLAIE) sur l'ensemble des dix principaux aéroports nationaux.

Ces instances, dont l'objet principal est le retour d'expériences, sont composées de contrôleurs aériens volontaires qui souhaitent s'entretenir entre eux des cas où, sans que la sécurité ait été mise en jeu, l'environnement aurait pu être mieux pris en compte.

Ainsi, au-delà de l'analyse proprement dite des incidents environnementaux – bilan des déviations de trajectoires – les sujets suivants ont été traités : évaluation des CDA, retour d'expériences liées aux procédures de nuit, approches à vue, arrêtés de restriction d'exploitation, politique de la DSNA en matière de développement durable, suivi des chartes de l'environnement, des codes de bonne conduite et bilan des recommandations de l'ACNUSA.

En réponse à la recommandation 2008 de l'ACNUSA, la DSNA a fait parvenir en décembre 2009 le calendrier des CLE par aéroport.

Si l'aéroport de Nantes – Atlantique a tenu deux réunions de CLE en 2009, les CLE des plateformes de Bordeaux – Mérignac, Marseille – Provence, Nice – Côte d'Azur, Paris – Orly et Strasbourg – Entzheim ne se sont réunies qu'une seule fois.

L'Autorité regrette que les CLE de Bâle – Mulhouse, Lyon – Saint-Exupéry, Paris – CDG et Toulouse – Blagnac n'aient pas eu lieu en 2009. Elles sont néanmoins programmées en janvier 2010.

L'Autorité estime que la diversité des sujets traités et les actions à mettre en œuvre, en termes soit de clarification soit de suivi de certaines procédures, justifieraient la tenue d'au moins une réunion semestrielle de ces CLE.

Des représentants des collectivités territoriales ou des associations ont désiré être informés sur les sujets abordés par « leur CLE ». L'Autorité rappelle que, s'agissant de professionnels analysant leurs pratiques, il est exclu que leurs échanges soient détaillés. Néanmoins, comme l'ACNUSA l'avait déjà proposé en 2008, il serait souhaitable qu'un cadre du service local de la navigation aérienne puisse présenter lors des CCE les actions engagées à la suite de ces réunions.

3

SUIVI DES
RECOMMANDATIONS

Groupes auxiliaires de puissance

Les avions en stationnement nécessitent l'utilisation de courant électrique afin d'assurer le fonctionnement de certains de leurs équipements. Cet apport peut être fourni soit par un moteur auxiliaire autonome (couramment appelé APU), soit par un groupe électrogène (GPU) constitué d'une unité mobile installée à proximité de l'avion. Ces deux moyens sont bruyants et deviennent très gênants lorsqu'ils sont utilisés sur de longues périodes.

En 2009, un texte relatif aux groupes auxiliaires de puissance aurait dû être présenté à l'Autorité. Or, cela n'a pas été le cas. Elle réitère donc sa recommandation.

Par ailleurs, l'Autorité note que, dans le nouvel arrêté de restriction de la plateforme de Nice – Côte d'Azur, une limitation de l'utilisation de cet équipement est déjà prévue.



Recommandation 2009

L'Autorité demande au directeur du transport aérien de lui communiquer pour avis, dès que possible au cours de l'année 2010, un projet de texte réglementaire pour encadrer l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance.



Réparer et prévenir

Aide à l'insonorisation

En matière d'aide à l'insonorisation, l'année 2009 est une année plutôt positive. En effet, le décret² portant à 95 % (contre 80 % auparavant) l'aide à l'insonorisation pour les opérations groupées annoncé en décembre 2007 est enfin paru. Il prévoit que « *Les demandes d'aides groupées peuvent être présentées par un syndicat de copropriétaires, par un organisme d'habitation à loyer modéré, ou par au moins cinq personnes physiques résidant dans la même commune dès lors que leur demande porte au minimum sur cinq maisons individuelles.* » Par ailleurs, la généralisation sur les plateformes de l'assistance à maîtrise d'ouvrage facilite les démarches et participe à la réduction des délais et des coûts.

Toutefois, des progrès restent encore à réaliser. L'Autorité est persuadée que seule l'insonorisation est à court et à moyen terme le meilleur moyen d'améliorer la qualité de vie des riverains. Aussi l'Autorité maintient-elle ses demandes : la prise en charge à 100 % du diagnostic et des travaux dans le cadre d'opérations groupées et la suppression de l'avance de la dépense. Elle rappelle par ailleurs que ce dispositif est financé par une taxe affectée, la TNSA³, versée par les compagnies et n'affectant donc pas le budget de l'État.

La DGAC a fait réaliser en 2009 une enquête sur le recours au dispositif d'aide financière à l'insonorisation des riverains d'aéroports. Le comité de pilotage de cette enquête associait l'ACNUSA, l'Union des aéroports français (UAF) et Aéroports de Paris (ADP). Il ressort de cette enquête que les principaux obstacles tiennent au manque d'information sur le dispositif et aux délais trop longs entre l'envoi du diagnostic et la réalisation des travaux. L'attente la plus forte est celle d'une information personnalisée. L'enquête permet également de vérifier que, pour les personnes gênées par le bruit des avions mais n'ayant pas réalisé de travaux d'insonorisation, l'aspect financier est le principal frein. L'avance du coût des travaux et le paiement des 5 ou 20 % restant à la charge du propriétaire peuvent décourager les riverains d'entamer les démarches. L'enquête a en revanche confirmé que la très grande majorité des personnes interrogées (96 %) sont satisfaites des travaux d'insonorisation ainsi que du confort acoustique (91 %). Elles considèrent également que les travaux effectués ont donné de la valeur au logement (83 %).

L'Autorité insiste de nouveau sur la nécessité d'une action volontariste et planifiée dans ce domaine. Une communication ciblée pourrait accélérer le processus, comme par exemple une information directe aux adresses des logements inclus dans le PGS et n'ayant pas bénéficié de l'aide. L'Autorité maintient et renouvelle sa recommandation de 2007.

À ce jour, en zone 3 du PGS, le plafond est de 2 896 euros par pièce habitable (chambre, salon, bureau...) pour un pavillon et de 1 540 euros pour du collectif. Dans les deux cas, pavillon ou logement collectif, le plafond est de 1 067 euros pour la cuisine.

Ce plafond semble suffisant lorsqu'il s'agit de réaliser des travaux dans une habitation standard. Toutefois, dans le cadre d'une isolation plus complexe (ex. : toiture), l'Autorité s'interroge sur l'opportunité d'attribuer une enveloppe supplémentaire en fonction de la nature des travaux. En outre, de nombreux interlocuteurs ont fait observer à l'Autorité que à prestations identiques, le coût d'une isolation phonique dans une zone PGS était d'environ 20 % plus cher que sur le reste du territoire.

² Décret du 9 juin 2009 relatif aux demandes groupées d'aide financière à l'insonorisation mentionnées à l'article R. 571-87-1 du code de l'environnement.

³ Taxe sur les nuisances sonores aériennes.



Recommandation 2009

L'Autorité demande que les riverains remplissant les conditions réglementaires pour bénéficier de l'aide à l'insonorisation n'aient pas à faire l'avance de la dépense.

Par ailleurs, lorsque le logement est inclus dans une opération groupée, l'Autorité demande que le diagnostic et les travaux soient financés à 100 %.

L'Autorité demande que soient mises en œuvre d'autres modalités d'actions telles que le rachat d'habitation, le versement de compensation aux riverains ou leur relogement.

Selon l'enquête précédemment évoquée, il resterait entre 30 000 et 50 000 logements à insonoriser en France. Compte tenu des montants disponibles via la TNSA et au vu du nombre de logements restant à insonoriser, ce chantier pourrait être terminé dans les cinq ans à venir.

Dans le cadre des rencontres annuelles organisées entre l'Autorité et les membres des CCE, des associations de riverains ont fait part du manque d'informations communiquées sur les montants perçus au titre de la TNSA. Plus de lisibilité est souhaitée sur les rentrées par tranche horaire. Aussi, **l'ACNUSA demande qu'une fois par an l'ensemble des données financières relatives à la perception de la TNSA soient présentées en CCE par la DGAC.**

TNSA 2009	JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOÛT	SEPT.	OCT.	NOV.	DÉC.
Paris – CDG	2 319 007	1 975 533	2 423 452	2 170 298	2 382 430	2 243 275	2 295 144	2 261 284	2 242 277	2 100 325	1 972 101	24 385 126
Paris – ORLY	1 307 987	1 774 887	1 397 493	1 776 097	2 165 857	1 792 010	1 625 572	2 000 809	1 732 809	1 775 704	1 343 250	18 692 475
ss-total ADP	3 626 994	3 750 420	3 820 945	3 946 395	4 548 287	4 035 285	3 920 716	4 262 093	3 975 086	3 876 029	3 315 351	43 077 601
Toulouse	340 967	380 258	475 623	370 655	425 998	356 529	408 062	326 299	426 172	399 318	357 830	4 267 711
Bordeaux	37 464	46 647	51 416	42 212	48 020	77 051	61 752	130 147	47 590	35 673	40 942	618 914
Lyon	123 664	122 448	173 514	149 994	172 625	151 973	162 840	153 873	146 246	94 390	134 258	1 585 825
Marseille	91 917	96 619	147 179	121 875	144 726	181 926	155 415	205 898	131 532	151 373	113 372	1 541 832
Nantes	100 470	110 879	133 404	166 111	147 905	176 483	155 629	310 840	197 520	139 690	108 932	1 747 863
Nice	77 340	93 020	106 295	91 964	119 128	104 090	135 688	282 996	113 583	98 900	88 660	1 311 664
Strasbourg	1 515	1 581	1 901	1 775	1 616	1 720	1 559	1 509	1 667	1 682	1 170	17 695
Total	4 400 331	4 601 872	4 910 276	4 890 981	5 608 305	5 085 057	5 001 661	5 673 655	5 039 396	4 797 055	4 160 515	54 169 104
Cumulé	4 400 331	9 002 203	13 912 479	18 803 460	24 411 765	29 496 822	34 498 483	40 172 138	45 211 534	50 008 589	54 169 104	

Par ailleurs, depuis 2007, l'Autorité insiste sur la nécessité de traiter de front l'isolation acoustique et thermique pour des raisons d'économie et d'efficacité.

Le COMOP bruit, issu du Grenelle de l'environnement, concluait que le critère d'affectation des aides devrait être : « Pas d'amélioration acoustique sans réhabilitation énergétique. » Les avantages fiscaux (crédit d'impôt, prêt à taux zéro) et l'aide à l'insonorisation pourraient être combinés afin de favoriser le couplage des travaux d'isolation acoustique et thermique. Une expérimentation est actuellement en cours sur la plateforme de Lyon – Saint-Exupéry (cf. page 52).

Enfin, d'autres modes de réparation du préjudice causé par les nuisances sonores sont possibles et pratiqués dans d'autres pays, tels que le rachat d'habitations, le versement de compensations aux riverains ou leur relogement.



RÉPARER ET PRÉVENIR suite

Autres modes de réparation

LE RACHAT DES LOCAUX

L'acquisition de locaux affectés en tout ou partie aux logements autres que les hôtels sur les fonds de la TNSA est prévue par le troisième alinéa de l'article R. 571-85 du code de l'environnement. Sont concernés les locaux situés en tout ou partie en zone I du plan de gêne sonore, existant à la date de publication de ce plan et ne pouvant pas être techniquement insonorisés. Les conditions d'application de ce texte nécessitent la définition de critères dans des arrêtés par plateforme. Or, ces arrêtés ne sont jamais parus.

Les informations recueillies par l'Autorité montrent que cette mesure permettrait de régler des dossiers a priori peu nombreux mais emblématiques.

Dans son rapport 2008, l'Autorité recommandait que sur chaque plateforme la commission consultative de l'environnement établisse le relevé des locaux concernés, étudie et définisse ces critères. Sur cette base, le ministre pouvait prendre les arrêtés indispensables.

Aucune CCE n'a encore inscrit à l'ordre du jour ce dossier. La DGAC a, quant à elle, indiqué vouloir mettre ce sujet à son programme de travail 2010.

L'Autorité espère donc qu'en 2010 les premiers arrêtés seront pris.

INDEMNISATION DES RIVERAINS PROPRIÉTAIRES : L'EXEMPLE SUISSE

Depuis 2001, il existe un système d'indemnisation destiné aux riverains propriétaires. L'estimation du bien repose sur un modèle de calcul de la banque cantonale de Zurich qui a pour objet d'évaluer sa dépréciation qui ne peut être supérieure à environ 20 % de la valeur du bien.

Un potentiel de 19 000 maisons pouvant prétendre à ce dispositif a été recensé. À ce jour 18 cas ont été jugés et pour 3 d'entre eux, les habitants ont reçu de la part de l'exploitant de la plateforme entre 50 000 et 200 000 francs suisses.

C'est une compensation de la valeur foncière. Elle repose sur 3 conditions cumulatives :

- la spécialité (ce qui correspond aux valeurs limites d'immissions, page 116) ;
- la gravité (diminution significative de la valeur d'un immeuble) ;
- l'imprévisibilité.

Sur ce dernier point, l'année d'achat du bien doit être inférieure à 1961, date déterminée par le tribunal fédéral et correspondant à l'introduction des premiers avions à réaction.

Norme d'isolement de la zone D du PEB à 32 dB(A)

Depuis 2003, l'Autorité demande que :

- la norme d'isolement acoustique de la zone D du plan d'exposition au bruit (PEB) soit fixée à 32 dB(A) ;
- les normes d'isolement acoustique du bruit des avions soient fixées par rapport à un « bruit route » (normes ISO 717-1 et 717-2) et non par rapport à un « bruit rose »⁴.

Malgré de nombreuses relances, la proposition de l'ACNUSA de remplacer le tableau n° 1 de l'annexe à la circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes par le tableau n° 2 n'a jamais abouti.

⁴ Le changement proposé entre « bruit rose » et « bruit route » permet un gain d'isolation acoustique de l'ordre de 3 dB(A).

Tableau n° 1
Valeurs en vigueur
en bruit rose

	Zone de bruits			Extérieur immédiat de la zone C
	A	B	C	
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soins	47 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)

Tableau n° 2
Valeurs recommandées
en bruit route

	Zone de bruits			
	A	B	C	D
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soins	47 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	32 dB(A)

3

SUIVI DES
RECOMMANDATIONS

L'Autorité a donc profité de l'occasion offerte par la révision de l'arrêté du 30 mai 1996 relatif « aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit » menée par la commission technique du Conseil national du bruit (CNB) pour faire connaître son souhait d'ajouter à cet arrêté les transports aériens, tout en précisant que l'ACNUSA avait émis le vœu que l'indice soit modifié et qu'une réflexion d'ensemble soit conduite afin d'intégrer toutes les incidences de la création de la zone D du PEB.

Plusieurs réunions de la commission technique du CNB se sont tenues sur ce sujet depuis 2006. Bien que la direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages (DHUP) n'y soit a priori pas favorable, le principe de l'extension de titre de l'arrêté pour être désormais relatif « aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit des transports terrestres et aériens » a finalement été retenu.

Il a donc été proposé de créer un article 8 (en attente d'un accord officiel de la DGAC) ainsi rédigé :

« Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit des aérodromes, au sens de l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme, l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{nT,A}$, tr minimum des locaux vis-à-vis de l'espace extérieur est le suivant en :

- zone A : 45 dB
- zone B : 40 dB
- zone C : 35 dB
- zone D : 32 dB.»

Les travaux de la commission technique du CNB chargée de réviser l'arrêté du 30 mai 1996 doivent s'achever lors de sa dernière réunion de travail sur le sujet programmée le 23 février 2010.

RÉPARER ET PRÉVENIR suite

Number Above (NA)

L'utilisation de l'indicateur NA (nombre d'événements au-dessus d'un certain niveau de bruit) est recommandée par l'ACNUSA depuis 2005. Cet indicateur possède l'avantage d'identifier les nuisances en associant simultanément bruit et survols.

L'Autorité regrette de n'avoir pu achever le travail engagé en 2007 sur la commune d'Ozoir-la-Ferrière. À la suite des mesures de bruit effectuées en novembre 2007, il restait à définir la partie de territoire de la commune touchée par des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB(A). Malheureusement, la nouvelle équipe municipale n'a jamais transmis à l'ACNUSA les données cadastrales demandées. L'estimation du coût de l'isolation acoustique des habitations concernées n'a par conséquent pas pu être réalisée.

Par ailleurs, à la demande de Madame le maire de Sucy-en-Brie et du président de l'association de riverains OYE 349, une campagne de mesurage sur cette commune a été confiée par l'Autorité à un bureau d'études.

Du 3 au 17 décembre 2008, trois points de mesures ont été placés en dehors du territoire inclus dans le plan de gêne sonore.

Les enregistrements ont été réalisés en continu suivant la méthode des « LAeq courts ». Cette méthode consiste à mesurer et stocker en continu, sur un support numérique, des échantillons de 1 seconde notés LAeq (1s), pendant un intervalle suffisamment long (une semaine analysée dans le cadre de cette étude) pour être représentatif de la situation.

Les tableaux ci-dessous présentent les principaux résultats de l'analyse des trois sites de mesure. Ils indiquent le nombre d'événements correspondant à des survols d'aéronefs dépassant 62 et 65 dB(A), ainsi que le pourcentage de dépassements par rapport à la totalité des événements codés.

Événements dont le LAeq (1s) Max est supérieur ou égal à 62 dB(A)

Jour	Date	Survols					
		P1		P2		P3	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Samedi après-midi	6.12.2008	47	33	136	94	138	95
Dimanche	7.12.2008	30	11	70	25	151	55
Lundi	8.12.2008	5	2	41	13	60	19
Mardi	9.12.2008	43	13	283	91	272	90
Mercredi	10.12.2008	98	29	283	93	288	93
Jeudi	11.12.2008	61	17	324	94	317	91
Vendredi	12.12.2008	23	7	302	92	287	86
Samedi	13.12.2008	122	45	221	92	225	90
Total période		429	18	1 660	73	1 738	76
Moyenne		57	18	221	73	232	76

Événements dont le LAeq (1s) Max est supérieur ou égal à 65 dB(A)

Jour	Date	Survol					
		P1		P2		P3	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Samedi après-midi	6.12.2008	11	8	121	84	130	90
Dimanche	7.12.2008	11	4	23	8	49	18
Lundi	8.12.2008	3	1	21	7	31	10
Mardi	9.12.2008	8	3	234	75	215	71
Mercredi	10.12.2008	26	8	260	86	252	81
Jeudi	11.12.2008	8	2	255	74	218	63
Vendredi	12.12.2008	3	1	227	69	176	53
Samedi	13.12.2008	35	13	152	63	148	59
Total période		105	4	1 293	57	1 219	54
Moyenne		14	4	172	57	163	54

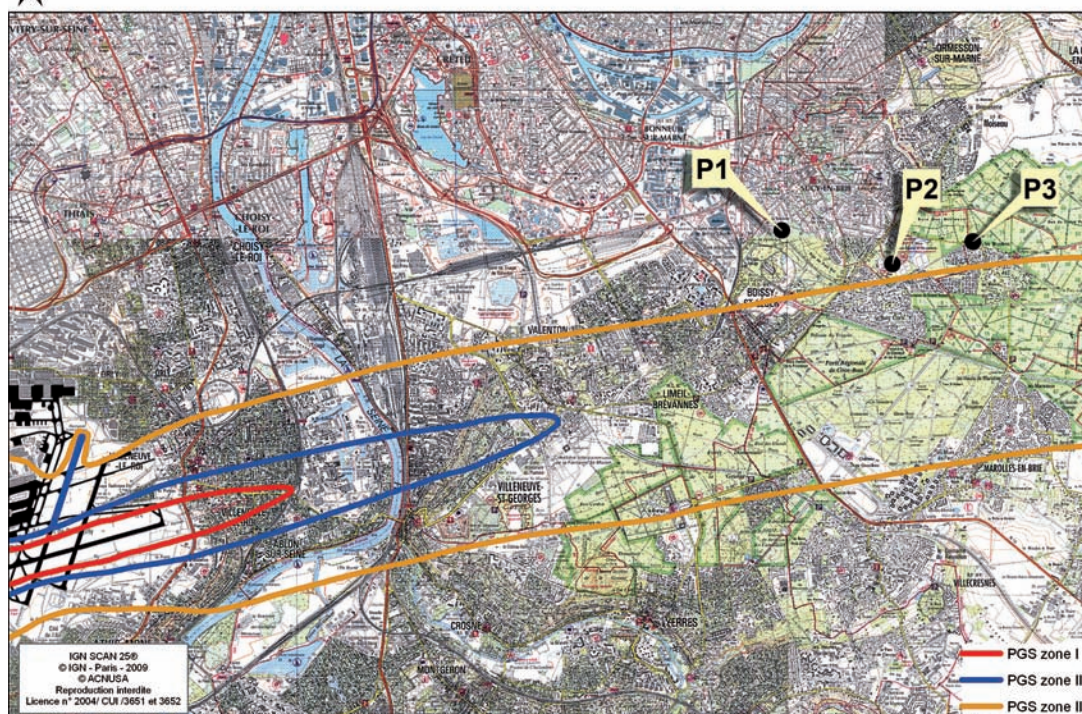
En moyenne, 172 et 163 avions par jour survolent respectivement les emplacements P2 et P3 avec un niveau de bruit instantané supérieur à 65 dB(A).

De même, 221 et 232 avions par jour survolent respectivement les emplacements P2 et P3 avec un niveau de bruit instantané supérieur à 62 dB(A).

En revanche, seuls 14 et 57 avions par jour survolent l'emplacement P1 avec des niveaux de bruit instantanés respectivement supérieurs à 65 dB(A) et 62 dB(A).



Emplacement des points de mesure P1, P2 et P3 à l'extérieur du PGS de Paris – Orly



RÉPARER ET PRÉVENIR suite

Si la recommandation suivante de 2005 de l'Autorité était adoptée :
À l'extérieur d'un plan de gêne sonore, les communes – fortement ou très fortement exposées au bruit des avions et/ou aux survols – peuvent être rattachées à ce plan, sous réserve de respecter les deux conditions suivantes :

1. les valeurs ouvrant droit au rattachement sont :
 - NA 65 / 100, soit plus de 100 survols à un niveau de bruit LAmax supérieur ou égal à 65 dB(A) ;
 - NA 62 / 200, soit plus de 200 survols à un niveau de bruit LAmax supérieur ou égal à 62 dB(A).
2. ces communes ou parties de commune – situées hors PGS et dont les habitants bénéficieront de l'aide à l'insonorisation – seront soumises aux contraintes d'urbanisme afférentes à la zone C du PEB si elles en sont extérieures.

Les parties de la commune de Sucy-en-Brie situées autour des emplacements P2 et P3, très proches de la limite latérale du PGS, pourraient bénéficier de l'aide à l'insonorisation alors que la partie de commune située autour de l'emplacement P1, plus éloignée de cette limite, n'en bénéficierait pas. À condition bien entendu que les zones en question soient soumises aux règles de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme.

Les mesures réalisées montrent toute la pertinence de la recommandation de l'Autorité. Celle-ci demande de nouveau que l'État prenne enfin en compte cet indicateur dans la réglementation.

L'ACNUSA se félicite par ailleurs que le groupe de travail sur les indicateurs de bruit et de trafic mis en place au sein de la commission environnement et qualité de vie du pôle d'Orly appuie cette recommandation de l'Autorité.

Enfin, elle note avec satisfaction que l'étude SURVOL (cf. page 20) prévoit le suivi de l'indicateur NA sur les zones étudiées.

Connaître, communiquer et partager

Densité de survols

Les études de densité de survols sur les aéroports de Nantes – Atlantique et Marseille – Provence, réalisées à la demande de l'Autorité par les services de la direction de la navigation aérienne (mission environnement / analyse, méthodes, outils), lui ont été présentées en octobre 2009. Elles complétaient l'étude intitulée « Utilisation des images radar pour l'élaboration des PEB / cas du PEB de Nantes – Atlantique ». Comme demandé par l'Acnusa, cette étude est disponible sur le site Internet du STAC (www.stac.aviation-civile.gouv.fr).

L'utilisation de la méthode des densités de survols permet de représenter sur un support géographique une moyenne journalière des survols et d'obtenir une représentation cartographique beaucoup plus lisible qu'une carte obtenue par superposition de « chevelus ».

Seuls les vols commerciaux et certains vols d'affaires sont pris en compte ; l'aviation de plaisance est exclue (absence de transpondeurs). La méthode intègre les aéronefs jusqu'au niveau de vol 65, soit 2 000 mètres environ.

La technique utilisée consiste à créer un maillage autour de la plateforme et à compter le nombre d'avions dans chaque maille.

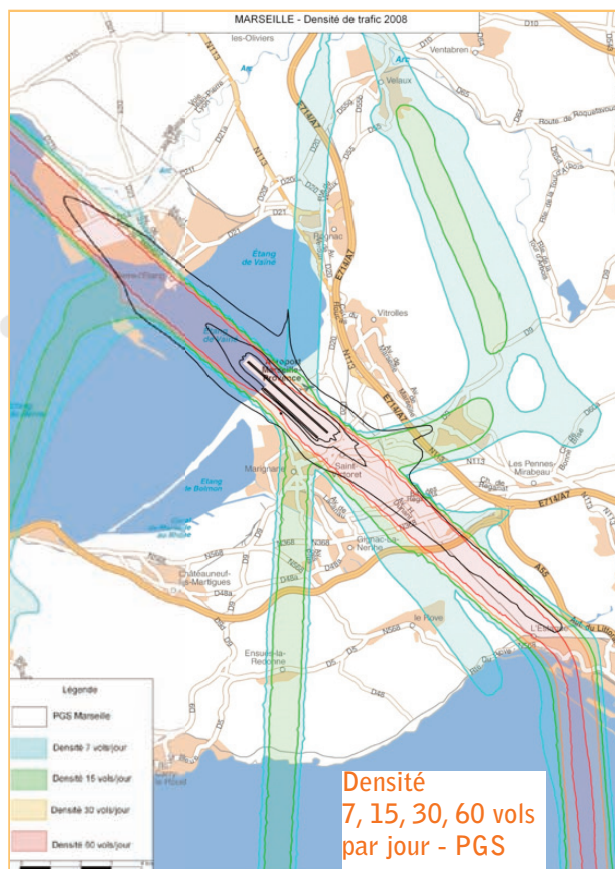
Les cartes réalisées pour les aéroports de Nantes – Atlantique et Marseille – Provence se présentent sous la forme de zones concentriques (de façon similaire aux PEB ou PGS).

SOURCE DGAC

Les limites retenues sont 7, 15 ou 30 survols / jour ; une classe supplémentaire de 60 survols / jour a été nécessaire pour l'aéroport de Marseille – Provence, compte tenu du trafic de la plateforme. Le choix de la valeur de 30 survols correspond au flux moyen journalier indiqué dans le décret n° 2004-558 du 15 juin 2004 pour qu'une procédure d'enquête publique soit initiée lors d'un projet de modification de circulation aérienne.

Au vu des résultats présentés, l'ACNUSA considère que l'utilisation de cette méthode en remplacement de celle actuellement utilisée pour l'élaboration des PGS ne paraît pas envisageable car elle aboutirait à exclure certaines zones situées de part et d'autre des trajectoires, actuellement incluses dans le plan. Elle pourrait, en revanche, être avantageusement utilisée pour définir des zones impactées par un certain nombre d'aéronefs, en prenant mieux en compte la dispersion des survols ou l'impact sous trace.

Aussi l'Autorité demande-t-elle à la mission environnement (analyse, méthodes, outils) de la direction des services de la navigation aérienne de poursuivre ses réflexions sur la façon dont pourrait être mieux prise en compte la dispersion par cette méthode et d'envisager son intégration dans le logiciel INM.



3

Homologation monitoring / maintenance

Voir le chapitre « Plateformes » page 45.

Concertation

L'Autorité renouvelle sa recommandation de 2007 qui lui permettrait de demander au préfet la convocation de la CCE si celle-ci n'a pas été réunie depuis plus d'un an.

Par ailleurs, en Île-de-France, au moins deux réunions par an semblent nécessaires pour favoriser la concertation et la diffusion régulière d'informations. Aussi l'Autorité s'était-elle interrogée en 2008 sur la nécessité de faire présider les CCE par le préfet de région qui, en raison de ses lourdes responsabilités, est peu disponible. Il semblerait qu'elle ait été entendue et qu'à l'avenir ce soit le préfet du département en charge de la plateforme de Paris – Orly ou de Paris – Charles-de-Gaulle qui réunisse la CCE.



Recommandation 2009

L'ACNUSA demande de modifier comme suit l'article 6 du décret n°87-341 du 21 mai 1987 modifié par le décret n°2000-127 du 16 février 2000 :

Art. 6 – La commission se réunit au moins une fois par an en séance plénière, sur convocation de son président, qui fixe l'ordre du jour de chaque séance. Celui-ci est tenu de la réunir à la demande du tiers au moins de ses membres, à celle de son comité permanent ou à la demande de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.

Amendes administratives

La suite donnée à la recommandation sur le recouvrement des amendes administratives est en page 82.