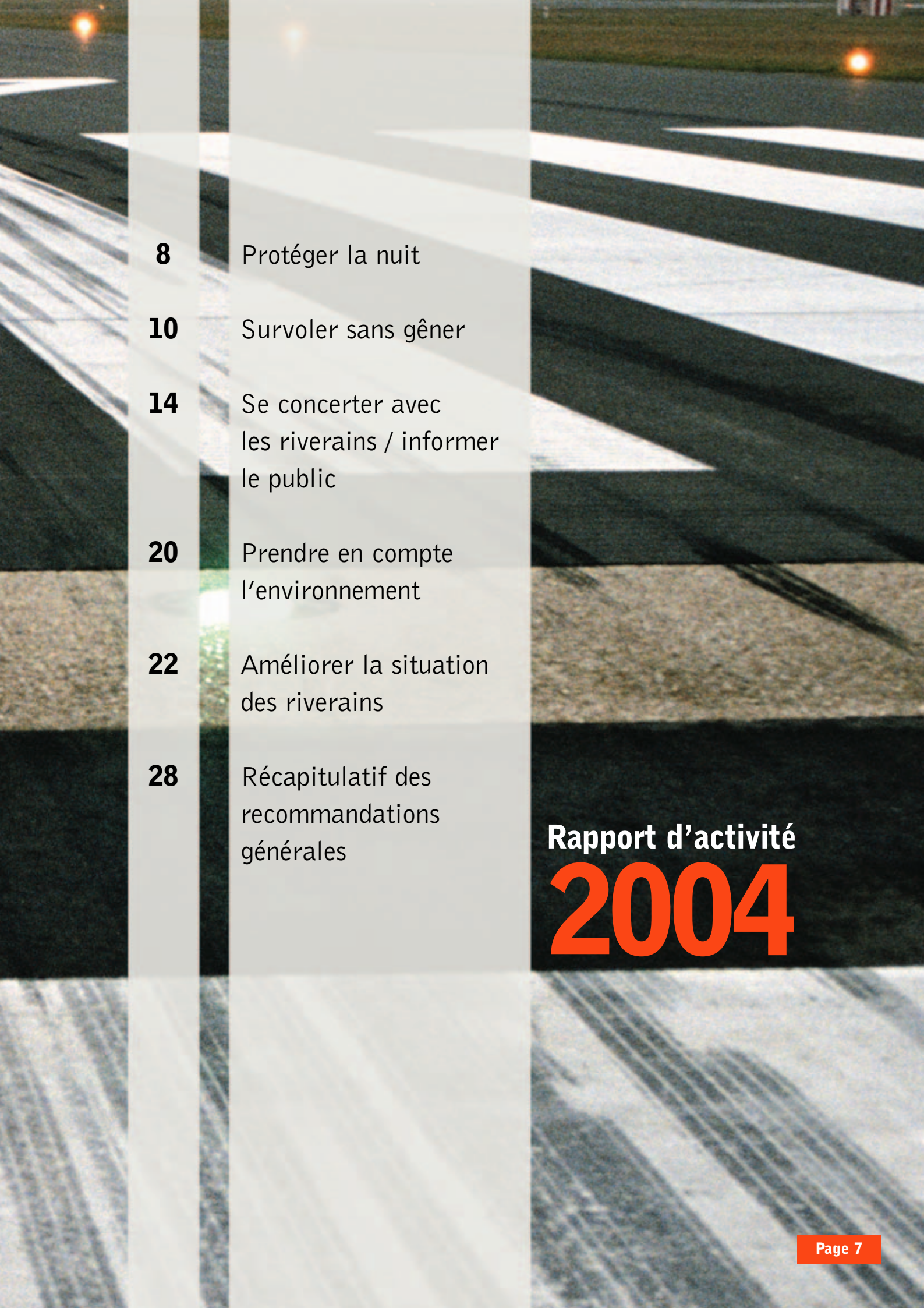




Mise en œuvre des recommandations générales*

* Sauf précision autre, le rapport est établi au 31 décembre 2004.

- 
- 8** Protéger la nuit
 - 10** Survoler sans gêner
 - 14** Se concerter avec les riverains / informer le public
 - 20** Prendre en compte l'environnement
 - 22** Améliorer la situation des riverains
 - 28** Récapitulatif des recommandations générales

Rapport d'activité **2004**

➔ Protéger la nuit

Indice événementiel la nuit

RECOMMANDATION 2002

Entre 22 heures et 6 heures, tout survol engendrant un niveau sonore supérieur à 85 dB (A) mesuré en LAeq (1s) relevé à 4,5 km de l'extrémité de piste la plus proche, fera l'objet d'un procès-verbal et pourra être sanctionné.

Bruit et isolement

Le choix du niveau supérieur à 85 dB(A) a tenu compte des préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Cette organisation recommande que les niveaux de bruit à l'intérieur d'une pièce, fenêtres fermées, ne dépassent pas 45 dB(A), limite correspondant au niveau LAeq (1s) lors du passage d'un aéronef. Le respect de la recommandation OMS suppose que les normes d'isolement acoustique soient fixées de façon réglementaire à un niveau élevé de protection.

Actuellement dans les zones du plan d'exposition au bruit, la norme d'isolement acoustique n'est que « préconisée » à 45 dB(A) en zone A, à 40 dB(A) en zone B et à 35 dB(A) en zone C.

L'Autorité a donc fait en 2003 des recommandations sur ces normes d'isolement :

- passer de la préconisation à l'obligation,
- définir une norme d'isolement pour la zone D du PEB à 32 dB(A),
- fixer ces normes par rapport à un « bruit route » (normes ISO 717-1 et 717-2) plutôt que par rapport à un « bruit rose » afin d'apporter un gain d'isolation acoustique de l'ordre de 3 dB(A) au bruit particulier des avions.

Une partie de ces recommandations devrait être reprise lors des travaux pour améliorer le dispositif d'aide à l'insonorisation (voir page 26).

Bruit certifié / Bruit mesuré

Comme présentés dans le rapport d'activité 2003, le ministre chargé de l'aviation civile a pris des arrêtés de restriction d'exploitation sur Bâle - Mulhouse, Lyon - Saint-Exupéry, Paris - Charles-de-Gaulle et Toulouse - Blagnac ainsi qu'à Nice - Côte d'Azur en juin 2004.

Par le biais des interdictions des vols d'avions de chapitre 3 bruyants et/ou les plus bruyants, le ministre a répondu - en partie et pour certaines plateformes - à la recommandation 2002 ci-dessus. Mais il s'en tient au bruit certifié.

Grâce à la mise en place de stations de mesure du bruit, associées aux systèmes de suivi de trajectoires, la connaissance sur le bruit réel des avions est en train de progresser.

En 2005, il sera possible de connaître tout survol dépassant 85 dB(A) à 4,5 km tant à Paris - Charles-de-Gaulle (voir ci-après) que sur d'autres plateformes.

Définition de la nuit

Dans les textes réglementaires pris par le ministre, la nuit a une durée variable : elle commence souvent aux alentours de 23 heures, voire 0 heure, pour se terminer à 6 ou même 5 heures.

La transposition en cours de la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement¹ conduira à inscrire dans son décret d'application que la nuit se définit comme huit heures consécutives.



Indicateur Global de bruit Mesuré Pondéré : IGMP

Le 4 décembre 2002, le directeur général de l'aviation civile transmettait pour avis à l'Autorité un projet d'arrêté instituant un indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle.

Mise en œuvre

La valeur de référence à ne pas dépasser est constituée par la moyenne des énergies sonores des années 1999, 2000 et 2001. L'année 2003 était une année d'expérimentation pour l'établissement de l'IGMP. Les premières mesures ayant débuté en juillet, les énergies moyennes de 2003 n'ont pu être calculées sur la base du bruit mesuré que depuis cette date. Les conditions de mise en œuvre de l'indicateur ont fait l'objet d'une évaluation. Le service

des bases aériennes prépare le rapport qui sera communiqué à l'Autorité et présenté à la commission consultative de l'environnement de Paris - Charles-de-Gaulle.

Le dispositif de mesures étant désormais opérationnel et la méthodologie définie, le calcul de l'indicateur sera présenté au début de l'année 2005.

Rappel de l'avis et travaux en cours

L'Autorité a considéré que cet arrêté tendait à limiter l'expansion des nuisances sonores sur cette plateforme. Elle appréciait également que ce nouvel indicateur soit établi à partir de niveaux sonores mesurés et non calculés comme pour l'indicateur global de bruit élaboré en 1997. Cependant, considérant qu'il souffre du même défaut que son prédécesseur - valeur de référence inchangée - elle avait recommandé que celle-ci diminue année après année. Elle n'a pas été suivie.

En outre, les restrictions d'exploitation d'avions bruyants, surtout la nuit, permettent de faire voler davantage d'avions légèrement moins bruyants. A titre d'exemple, l'énergie sonore d'un B747-200 est égale à celle de 80 avions A320.

Ceci conforte le travail actuel de l'Autorité sur la fréquence de passage comme un des éléments importants pour la définition d'indicateur complémentaire de gêne sonore.

1 L'ordonnance n°2004-1199 du 14 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive doit être ratifiée par la loi avant le 31 janvier 2005. Un décret en Conseil d'Etat précisera notamment les modalités d'établissement des cartes de bruit et d'information du public.



➔ Survoler sans gêner

Relèvement des trajectoires d'approche

Rappel

En 2002 et 2003, et dans la zone de régulation radar, l'ACNUSA a demandé à la direction générale de l'aviation civile que :

- soit imposée une pente maximale de descente afin que le palier d'interception de l'ILS¹ soit le plus court possible,
- soient définies des « fenêtres de vérification » avec des altitudes minimales de passage,
- soit relevée l'altitude d'interception de l'ILS,
- soient fixées des altitudes minimales de paliers en fonction de la distance à la piste
- soit mise en œuvre chaque fois que possible, la procédure « approche en descente continue (CDA) ».

Mise en œuvre

Durant l'année 2004, la direction de la navigation aérienne a travaillé ces recommandations tant au plan théorique qu'expérimental et en analysant les expérimentations à l'étranger. Elle a présenté les résultats de ses travaux aux élus de la région parisienne le 21 décembre 2004 ainsi qu'à l'Autorité.

Un résumé de ces présentations rappelant l'objectif, la théorie et les expérimentations ainsi que deux schémas explicatifs de la descente lisse et de la descente continue se trouvent en annexe 1, pages 78 et 79.

L'Autorité se félicite du travail accompli qui doit permettre, dans un bref délai, une avancée sur le plan environnemental.

➔ RECOMMANDATIONS 2004

Les travaux de normalisation des deux procédures doivent être poursuivis.

Les procédures de descente lisse peuvent être mises en œuvre sans délai. L'ACNUSA demande que la direction de la navigation aérienne lui présente, dès mars 2005, le calendrier de leur mise en place plateforme par plateforme.

Pour la procédure de descente continue qui peut être utilisée dans des conditions de moindre trafic et donc prioritairement la nuit, l'ACNUSA demande qu'à l'été 2005, la direction de la navigation aérienne lui présente l'avancement du projet.

Relèvement de l'altitude de transition

RECOMMANDATION 2003

L'ACNUSA demande que des études soient réalisées jusqu'à une altitude de transition supérieure à 3 000 mètres, compatible avec les contraintes de la circulation aérienne.

Le relèvement de l'altitude de transition est une priorité en matière d'environnement et constitue une demande forte des pilotes pour améliorer la sécurité des vols. Il conditionne, par exemple, la possibilité d'utiliser des altitudes plus élevées pour intercepter les ILS à Paris - Charles-de-Gaulle et l'amélioration du taux d'interception à 4 000 pieds en piste 26 à Paris - Orly.



1 « Instrument Landing System » système de guidage radioélectrique.

De juillet à novembre 2003, un groupe composé de représentants du centre en route de la navigation aérienne nord, du service du contrôle du trafic aérien et de la direction des opérations aériennes des Aéroports de Paris, a travaillé sur les avantages et les inconvénients du relèvement de l'altitude de transition en région parisienne à 6 000, 10 000 et 18 000 pieds (soit 1 800, 3 000 et 6 000 mètres). Les résultats présentés à l'Autorité lors de sa réunion plénière du 22 juin 2004 sont les suivants :

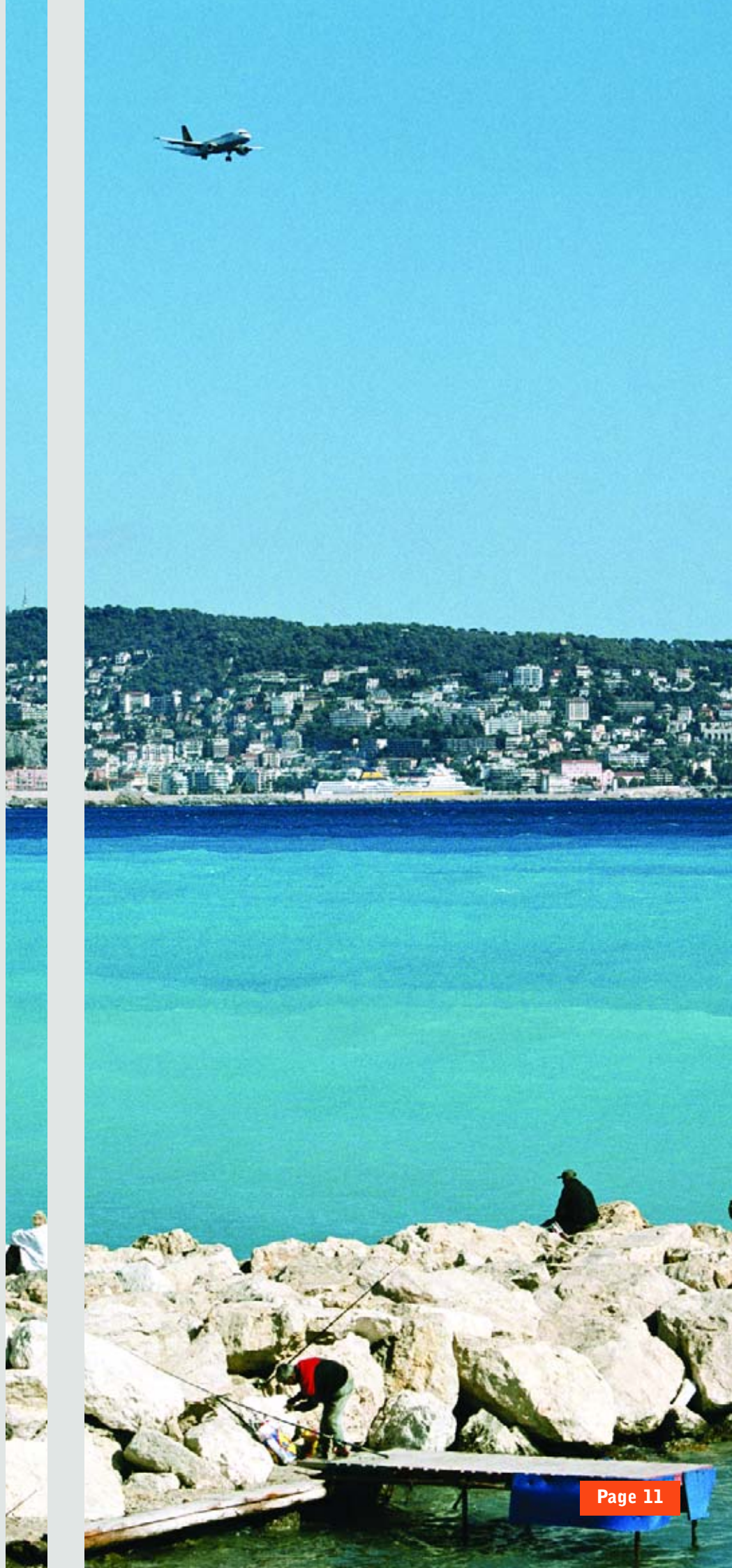
« **Le relèvement à 10 000 pieds est le plus mauvais choix**, car :

- il place la couche de transition au cœur du dispositif de circulation aérienne, avec des risques de diminution de la sécurité (croisements de flux sur des calages altimétriques différents),
- il abaisse l'altitude de certaines trajectoires à fort trafic,
- il implique un changement des méthodes de travail des contrôleurs.

« **Le relèvement à 6 000 pieds est un compromis acceptable**

sous réserve d'une adaptation du dispositif de circulation aérienne :

- il permet d'utiliser des altitudes d'interception des ILS plus élevées,
- il n'oblige à un changement des méthodes de travail des contrôleurs que dans les basses couches,



➤ Survoler sans gêner



- il demande en revanche un abaissement de certaines trajectoires à 5 000 pieds, nécessitant une étude du dispositif pour minimiser les conséquences néfastes pour l'environnement et l'aviation légère,
- son délai de mise en œuvre est de l'ordre de 18 mois à 2 ans.

« Le relèvement à 18 000 pieds semble le meilleur choix car :

- il améliore la sécurité,
- il permet une diminution de la charge de travail en approche.

« Mais il aura pour conséquences de :

- remplacer les niveaux de vols par des altitudes sur les écrans radar,
- changer les méthodes et augmenter la charge de travail pour les centres de contrôle en route.

« En outre, une telle décision ne peut être prise qu'au niveau européen car elle implique une étroite interface avec les centres étrangers de contrôle. ».

➤ RECOMMANDATION 2004

Afin qu'un relèvement de l'altitude de transition soit adopté dans les meilleurs délais, l'ACNUSA demande à la direction générale de l'aviation civile d'engager les démarches auprès de nos voisins européens.

Volumes de protection environnementale

RECOMMANDATION 2003

L'ACNUSA demande que, sur l'initiative de la commission consultative de l'environnement, soient définis des volumes de protection environnementale.

Lorsque la direction générale de l'aviation civile estime avoir des difficultés à contenir les avions dans les volumes au-delà de 1 800 mètres, une altitude minimum sera définie et garantie, notamment pour le survol du Bassin parisien.

Aucun arrêté n'a été pris cette année ; des projets existent qui pourraient aboutir en 2005.



Trafic d'hélicoptères

Le décret en Conseil d'Etat, prévu par la loi du 12 juillet 1999, n'est toujours pas paru.

Des mesures ponctuelles ont été prises notamment en région parisienne :

- réduction des mouvements (de 18 200 en 1992 à 13 200 en 2003) dont plus de la moitié sont des vols d'Etat (police, gendarmerie, protection civile, etc.) ou d'intérêt général (évacuation sanitaire, desserte hôpitaux, surveillance autoroutes),
- contrôle, par la gendarmerie, de la hauteur minimale des survols (200 mètres) et depuis le 1^{er} octobre 2004, expérimentation pour six mois du relèvement de survol au-dessus de la colline de Meudon.



➔ Se concerter avec les riverains / informer le public

Améliorer le fonctionnement des CCE

Le tableau des réunions des Commissions Consultatives de l'Environnement est en annexe 2, page 80 ; il comprend les dates et les différents points de l'ordre du jour.

Appellation

L'ordonnance du 1^{er} juillet 2004 relative à la simplification de la composition et du fonctionnement des commissions administratives et à la réduction de leur nombre avait proposé de changer le nom de la commission consultative de l'environnement pour celui de « commission consultative des nuisances sonores aéroportuaires ». Il s'agissait de faire correspondre la dénomination au champ de compétence réglementairement circonscrit aux seules nuisances sonores générées par le trafic aérien au voisinage des aéroports.

De nombreux élus et présidents d'association ont vivement protesté auprès des ministres, préfets et administrations concernés. L'Autorité est également intervenue auprès des ministres contre ce changement décidé sans concertation.

Après dépôt d'amendements¹, la loi n°2004-1343 du 9 décembre 2004 portant simplification du droit institue un nouvel article L. 571-13 du code de l'environnement qui entrera en vigueur au plus tard le 1^{er} juillet 2005. Cet article comprend les dispositions suivantes :

- les commissions consultatives de l'environnement conservent leur appellation initiale,
- leurs compétences sont élargies au domaine général de l'environnement, les recommandations qu'elles peuvent transmettre à l'ACNUSA sont celles relatives au bruit,
- les domaines qui peuvent être formalisés dans les chartes de l'environnement sont étendus, en précisant que les questions relatives au respect de ces chartes et les

demandes d'étude ou d'expertise dont les commissions peuvent saisir l'Autorité, sont celles relatives au bruit dû au transport aérien. Un décret en Conseil d'Etat déterminera les modalités d'application.

Chaque plateforme étant différente et les solutions devant être adaptées, l'Autorité souhaite que le décret en préparation permette le plus possible à chaque CCE de fixer collégialement ses modes de fonctionnement (nombre annuel de réunions, rapport annuel d'activité, création de comités ou de groupes de travail, etc.).

Rôle des préfets

En 2003, l'Autorité a recommandé que pour les trois principales plateformes parisiennes, les rôles du préfet de la région Ile-de-France et des trois préfets coordonnateurs soient clarifiés. En effet, la réglementation en vigueur (décret n°87-341 du 21 mai 1987) donne au préfet de région la présidence des CCE de Paris - Charles-de-Gaulle, de Paris - Orly et de celle de Paris - Le Bourget lorsqu'elle existera. Ceci conduit à :

- une raréfaction des réunions, conduisant en outre à une inutile politisation des interventions,
- des ordres du jour souvent pléthoriques,
- des sentiments de frustration et de découragement pour les membres de la CCE.

Il est possible de considérer que la situation s'est améliorée en 2004 pour la commission consultative de l'environnement de Paris - Orly, puisque non réunie en 2003, elle l'a été une fois en 2004. Quant à la commission consultative de l'environnement de Paris - Charles-de-Gaulle, elle n'a été réunie cette année que pour la constitution de son comité permanent... tout ceci n'améliorant pas réellement l'image de l'Etat et la confiance des riverains dans leurs institutions.

➔ RECOMMANDATION 2004

L'ACNUSA demande qu'une réflexion soit menée autour des orientations suivantes :

- En Ile-de-France, le préfet de région doit pouvoir déléguer sa présidence à un des préfets de département concernés. Quant aux réunions, elles doivent pouvoir se tenir dans les départements ;
- De façon générale, et en dehors des avis réglementaires à rendre par la CCE, la présidence de la commission, du comité permanent ou d'une sous-commission, pourrait être assurée dans le cadre d'un accord local par un membre de la commission consultative de l'environnement : professionnel, élu, président d'association ou gestionnaire.



En introduisant davantage de souplesse dans le fonctionnement de la commission, cette dernière gagnerait en représentativité et en réactivité.

Communautés aéroportuaires

La loi n°2004-172 du 24 février 2004 ouvre la possibilité aux conseils régionaux – ou à défaut aux préfets de région – de créer une nouvelle catégorie d'établissement public à caractère administratif « la communauté aéroportuaire »².

Ces communautés auront en charge «... de soutenir les actions territoriales et les projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de la vie urbaine et rurale, ... ».

Après une certaine hâte pour faire adopter ce texte par le Parlement, les décrets d'application sont toujours en cours d'élaboration. De fait, il semblerait que de nombreuses dispositions posent problème. La première et forte opposition à ce texte vient des membres des commissions consultatives de l'environnement en raison de la portion congrue réservée aux représentants des associations de riverains (trois représentants avec voix consultative). Une autre interrogation concerne les futures ressources de la communauté : hormis le produit des sanctions administratives prononcées par l'ACNUSA, elles proviendraient de « contributions volontaires » des entreprises bénéficiant de l'activité

aéroportuaire, du gestionnaire et des collectivités territoriales ou leurs groupements.

Enfin, le périmètre d'intervention de ces communautés ne correspondrait pas à ceux définis pour le PEB et le PGS.

Réunions CCE / ACNUSA

D'avril à novembre, l'Autorité a rencontré les membres des commissions consultatives de l'environnement des principaux aéroports à l'exception de Toulouse - Blagnac³. Afin de ne pas interférer avec l'enquête publique sur le plan d'exposition au bruit, l'Autorité a décidé d'organiser ces rencontres soit après son déroulement, soit bien avant le début de la procédure elle-même. Compte tenu des tensions autour du plan d'exposition au bruit de Toulouse - Blagnac et de l'enquête publique qui devait initialement se dérouler au quatrième trimestre, l'Autorité a préféré différer sa venue.

Chaque rencontre comprenait trois réunions de travail : en début d'après-midi avec les représentants des professions aéronautiques et les

¹ Sénat : MM. Beteille & Cambon et Mme Procaccia.

² Cette loi, proposée par le sénateur Legrand, concerne les aéroports visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes.

³ 29 avril, Paris – Orly ; 3 mai, Lyon – Saint-Exupéry ; 3 juin, Nantes – Atlantique ; 24 mai, Nice – Côte d'Azur ; 25 mai, Marseille – Provence ; 7 juin, Strasbourg – Entzheim ; 8 juin, Bâle – Mulhouse ; 29 juin, Paris – Charles-de-Gaulle ; 22 novembre, Bordeaux – Mérignac.

➤ Se concerter avec les riverains / informer le public

services de l'Etat, en milieu d'après-midi avec les représentants des collectivités locales et en fin d'après-midi avec les représentants d'associations. Lorsqu'il le souhaitait, un échange avec le préfet était organisé.

Outre un point sur la mise en œuvre des recommandations de l'Autorité, l'ordre du jour pouvait porter, selon la situation locale, sur la concertation, l'avancement du PEB et du PGS, le transfert de la gestion de l'aide à l'insonorisation, le monitoring et l'information, les projets de modification de procédure ou d'arrêté de restriction, les révisions de charte ou code de bonne conduite, etc.

Concertation

Comme le montre le tableau en annexe 2, page 80, la plupart des commissions ont été réduites « au minimum législatif » c'est-à-dire à une réunion dans l'année. Inutile de préciser que les membres du collège des associations et de celui des collectivités locales trouvent cela très insuffisant. En outre, deux préfets devaient encore répondre aux demandes de réunion formulées par le tiers des membres de la CCE (« réunion de droit » en application du 2^{ème} alinéa de l'article 2 de la loi n°85-696 du 11 juillet 1985).

Dans certains cas, les comités permanents qui devaient être un lieu d'initiatives, d'études et de préparation des travaux de la CCE, jouent de moins en moins ce rôle car les ordres du jour non négociables sont fixés par le représentant de l'Etat.

Par ailleurs, des représentants d'associations signalent les refus répétés des services préfectoraux à toute modification des procès verbaux de réunion de CCE, de comité permanent ou de commission consultative d'aide aux riverains.

Charte de l'environnement

Le travail d'élaboration à Nice - Côte d'Azur apparaît exemplaire. Bilan de la charte et

élaboration des plans d'actions donnent lieu à une co-rédaction : le groupe de travail sur l'air est présidé et animé par un expert indépendant, celui sur l'eau et les déchets par un président d'association et celui sur la communication au public par un représentant du conseil régional. Quant à celui sur le « bruit », il est piloté par deux présidents d'association qui fixent les ordres du jour ; ce groupe procède par audition des différents acteurs : gestionnaire, services de l'Etat, contrôleurs, compagnies, pilotes, etc.

Code de bonne conduite

Leurs rédaction et validation prennent du temps, et les compromis locaux peuvent se trouver remis en cause au niveau national. La rédaction du code de bonne conduite de Marseille - Provence est quasiment terminée.

A Nice - Côte d'Azur, sa signature fait toujours débat.

Quant à celui de Strasbourg - Entzheim, il a été validé en CCE le 17 février 2004. Il devrait être signé courant 2005 après réorganisation des services de l'aviation civile.

Monitoring et information

La mise en place des systèmes de mesure de bruit et de suivi des trajectoires est appréciée. La situation est plus contrastée quant à l'accès aux informations et à l'utilisation par les riverains des données de ces systèmes.


Pour le gestionnaire de Bâle - Mulhouse, il semble que toute information communiquée va être transformée en « machine à produire de la réclamation ». Il est vrai qu'en 2003, 6 456 plaintes sur 8 093 émanaient de 5 personnes. Ceci n'amène pas à la sérénité des débats et à la confiance mutuelle.

En revanche, les informations fournies par le système de Contrôle des Nuisances Sonores et des Trajectoires de l'aéroport Lyon - Saint-Exupéry (CONSTAS), vont servir de base au travail de l'Observatoire De l'Environnement Sonore de l'Aéroport (ODESA). Ce collège indépendant qui réunit des experts en acoustique, un sociologue, un médecin et des scientifiques, a pour missions d'approfondir les connaissances liées au bruit des avions et de proposer des mesures pour en limiter les effets sur son environnement.

Enquête publique

Nouvelle réglementation

La loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité instaure une procédure d'enquête publique sur les



dix principaux aérodromes⁴. Cette enquête doit être préalable à tout projet de modification de la circulation aérienne de départ ou d'approche aux instruments, revêtant un caractère permanent et modifiant de manière significative les conditions de survol. Un décret en Conseil d'Etat devait préciser les seuils et les critères à retenir pour le lancement d'une enquête publique.

Le décret n°2004-558 du 15 juin 2004, a retenu comme critère d'altitude le niveau de vol FL65, soit 1 981 mètres par rapport au niveau de la mer en conditions normales de température et de pression. Le critère du nombre de survols est fixé à un minimum de 30 vols quotidiens. Une condition relative à la superficie des zones nouvellement survolées est également définie : la superficie après modification de l'enveloppe des trajectoires doit être supérieure à 10% de la superficie de l'enveloppe initiale.

Enfin, seuls les aéronefs munis de turboréacteurs sont pris en compte pour la vérification des critères, les aéronefs à hélices étant considérés comme moins nombreux et moins bruyants.

Remarques

Ce texte présente certes l'avantage indéniable de définir en théorie une zone de survol supérieure aux plans d'exposition au bruit. L'Autorité s'interroge toutefois sur la pertinence d'un dispositif de consultation ouvert seulement à une partie du public, celui demeurant dans une zone nouvellement survolée. Par exemple, une telle

rédaction a exclu de l'obligation d'une enquête publique la réorganisation de la circulation aérienne à Bâle - Mulhouse...

Il est rappelé que pour l'Autorité, l'enquête publique n'est pas une fin en soi. L'accent doit davantage être mis sur le « porté-à-connaissance » et, de manière générale, sur une information plus systématique qu'elle ne l'est aujourd'hui.

« Porté-à-connaissance »

Au vu des différents projets de modification de circulation aérienne qui lui sont soumis régulièrement, l'Autorité avait émis en mars 2003 la recommandation suivante : « L'Autorité demande qu'un "porté-à-connaissance" soit réalisé pour les personnes concernées par de nouveaux survols ou par des survols plus nombreux entre 2 000 et 3 000 mètres. Ce document sera présenté en commission consultative de l'environnement et transmis avec l'avis de cette dernière à l'ACNUSA »

Bilan des « portés-à-connaissance » de 2003

Pour « CLARINES » à Lyon - Saint-Exupéry, une plaquette d'information intitulée « 18 mars, modification des procédures de circulation aérienne » a été réalisée et diffusée. Les cartes et schémas présentaient, zone par zone, la répartition des flux d'avions avant / après. Une information par

⁴ Article L. 227-10 et article R. 227-7 du code de l'aviation civile.

➤ Se concerter avec les riverains / informer le public

Internet et un pôle spécifique d'information ont également été mis en place.

Cependant, quelques élus et associations ont demandé à l'Autorité de vérifier que les procédures réservées aux avions à hélices n'étaient pas utilisées par des turboréacteurs. L'Autorité a confirmé que ces procédures ne sont utilisées ni actuellement, ni à court terme. Si une telle modification était étudiée, elle devrait être précédée d'une analyse d'impact environnemental soumise à la CCE et à l'ACNUSA.

A Toulouse - Blagnac, suite au « porté-à-connaissance » réalisé en 2003, les communes de Merville et de Grenade, vivement sensibilisées par les nouvelles procédures de circulation aérienne ont souhaité être davantage informées sur le dossier « départs nord ». Hors commission consultative de l'environnement, l'ensemble des représentants des associations de riverains de ces communes a été réuni, le 18 novembre 2004, par la direction de l'aviation civile sud sur l'état d'avancement de ce dossier.

Cette réunion a permis notamment de faire le point sur :

- la modification par le Service de l'Information Aéronautique (SIA) du support cartographique des départs face au nord et vers l'est pour lever toute ambiguïté sur le début du virage,
- le remplacement des procédures de départ FISTO et LACOU par une procédure satellitaire dite « P-RNAV » dont la mise en place ne devrait pas intervenir, pour des raisons techniques et procédurales, avant la fin de l'année 2006. Cette nouvelle procédure devrait répondre aux attentes des associations,
- l'éventualité d'un volume de protection environnementale. Cette création n'interviendrait que si aucune autre solution ne paraît efficace et en tout état de cause, après examen préalable des trajectoires « anormales », de la programmation des ordinateurs de bord et après consultation

des compagnies. De telles études ont été réalisées ou sont en cours de réalisation.

Une deuxième réunion est prévue début 2005, notamment pour exposer les résultats des études.

Dossier 2004

Aucun « porté-à-connaissance » n'a été soumis à l'Autorité après avis de la commission consultative de l'environnement selon la procédure inscrite dans la recommandation 2003.

Cependant, un « porté-à-connaissance » a été réalisé par la mission environnement de la direction de l'aviation civile sud-est dans le cadre de la mise en service de la procédure dite « Saleya » sur l'aéroport Nice - Côte d'Azur.

Conformément à la demande de l'Autorité, un bilan a été réalisé en octobre 2004 après six mois de mise en service de la nouvelle procédure. Les réactions des riverains du Cap de Nice, du Cap Ferrat, des villes de Cannes, du Cannet et de Vallauris ainsi que du département du Var ont été analysées. En outre, les principaux élus locaux ont été rencontrés ou sensibilisés.

L'Autorité a pris acte avec satisfaction du travail effectué.

Monitoring

Dès 2001 et conformément à l'article L. 227-5, alinéa 1, du code de l'aviation civile, l'Autorité a défini les prescriptions techniques relatives aux dispositifs de mesure du bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs. Ces prescriptions ont été homologuées par arrêté des ministres chargés de l'écologie et des transports le 20 juillet 2004.

Aujourd'hui, il appartient aux différents gestionnaires d'aéroport de soumettre à l'avis de l'Autorité le dispositif - préalablement expertisé - de mesure du bruit et de suivi des trajectoires installé sur leur plateforme.

La procédure, mise en place par les administrations concernées, impose un véritable parcours du combattant : validation de la configuration du dispositif par la CCE et l'ACNUSA, expertise, agrément du laboratoire de contrôle, avis de l'Autorité et homologation interministérielle.

Cette procédure aurait pu gagner en simplicité et en efficacité dès lors que des précisions quant aux délais auraient été introduites. En effet, si elle convient aux gestionnaires d'aéroport qui installent (cas de l'aéroport de Nantes - Atlantique) ou installeront un dispositif de monitoring, elle est en grande partie inutile pour les huit gestionnaires

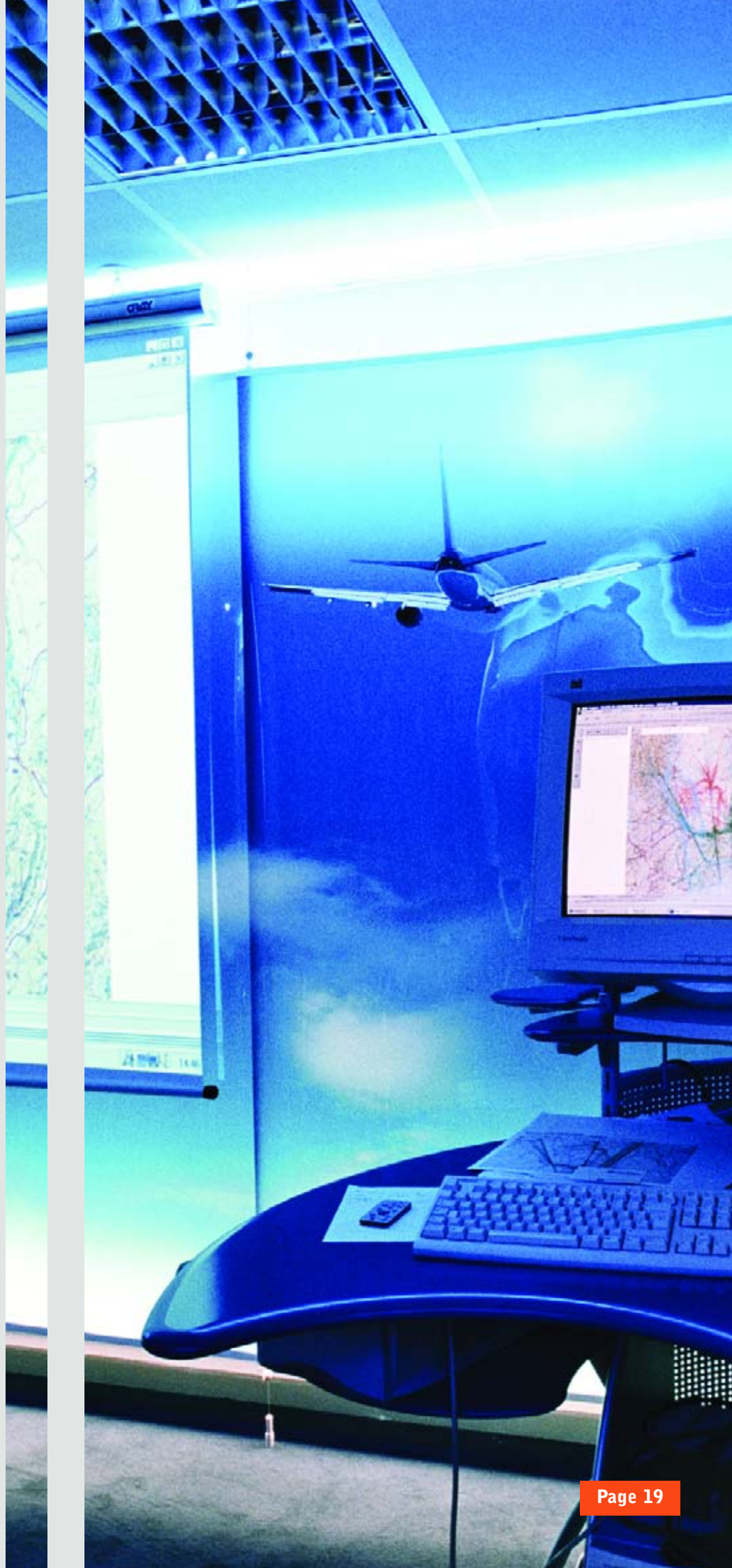
qui ont déjà installé ou défini la configuration de leur système. Généralement, ces systèmes ont donné lieu à une validation de facto par l'Autorité bien avant la parution de cet arrêté ...

A contrario, aucun délai n'est précisé quant à :

- l'intervention de l'expert,
- l'avis de l'Autorité,
- la parution des arrêtés interministériels qui doivent homologuer les dispositifs eux-mêmes, une fois que l'Autorité a donné son avis favorable pour leur homologation.

S'agissant du pouvoir de contrôle conféré à l'Autorité par l'article L. 227-5 du code de l'aviation civile, chaque aéroport doit installer, dans les locaux de l'Autorité, un poste de consultation de son système de surveillance. A ce jour, il est possible de vérifier que les informations sont correctement communiquées au public des aéroports de Marseille - Provence, Strasbourg - Entzheim, Bordeaux - Mérignac et Toulouse - Blagnac.

Il est rappelé que les informations factuelles sur un vol relèvent de l'exploitation des données par le gestionnaire de l'aéroport (article L. 227-5, alinéa 4 du code de l'aviation civile).



➔ Prendre en compte l'environnement

Formation des pilotes

Durant l'année 2003, une cassette de 12' 45'', réalisée par la direction générale de l'aviation civile, a été projetée lors des stages de maintien des compétences des pilotes d'Air France. Cette première initiative avait permis d'introduire la notion d'environnement au sein de ces stages. Mais le film, tourné sous forme d'interviews, fut perçu comme une « discussion de salon » par certains pilotes, plus habitués à une information concise, précise et chiffrée.

En outre, les pilotes d'autres compagnies, et particulièrement celles basées en province, n'avaient reçu aucune formation environnementale.

Ces constats ont conduit l'Autorité à demander, dans son rapport d'activité 2003, que :

- la formation aux aspects environnementaux de leur métier soit partie intégrante de tous les stages de maintien des compétences des pilotes,
- la direction générale de l'aviation civile s'assure du respect de cette recommandation et en rende compte tous les ans à l'Autorité.

Après l'audition du chef de la division des aptitudes techniques des personnels navigants du Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique (SFACT) en charge de la formation des pilotes, une double action sur la formation continue et sur la formation initiale a été décidée. Compte tenu du nombre de personnes concernées, l'Autorité veillera à la mise en œuvre effective sur plusieurs années de ces formations.

Formation continue

Cette formation doit corriger l'absence de prise en compte de l'environnement dans les formations précédentes.

Le SFACT s'est chargé de réaliser l'identification et le recensement des cursus de formation,

d'entraînement et de maintien des compétences des pilotes, ainsi que le choix des modules concernés.

Actuellement, l'instructeur responsable de l'environnement à Europe Airpost, l'adjoint au directeur des opérations et du développement technique d'Air France, un représentant du SFACT et les services de l'Autorité élaborent un document pédagogique. Il comprendra notamment une présentation de l'Autorité et deux animations montrant différents survols - respectueux ou non de l'environnement - et leurs conséquences sur les populations.

Formation de formateurs

La maîtrise des programmes de formation des instructeurs appartient à la DGAC. Ces derniers animent des sessions de formation qui concernent plus de 1 500 personnes et durent de 15 jours à 6 semaines suivant les qualifications. Ces instructeurs auront à transmettre aux stagiaires les réflexes de vigilance et de prise en compte des impacts environnementaux du pilotage. Il faut donc que leur propre programme de formation soit renforcé sur ces différents aspects.

➔ RECOMMANDATION 2004

L'ACNUSA demande à la DGAC que les instructeurs soient formés pour introduire les aspects environnementaux du pilotage tant dans les parties théoriques des formations que dans la partie pratique (études de cas, programmes sur simulateurs, etc.).

Formation des contrôleurs

RECOMMANDATION 2000

La formation des pilotes et des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne devra comprendre une meilleure prise en compte des aspects environnementaux (priorité donnée aux procédures particulières, connaissance des secteurs urbanisés, etc.).

Formation continue

Le stage spécifique au respect de l'environnement au profit de la formation continue des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, prévu fin mai 2004 avec intervention des services de l'Autorité, a été annulé faute de candidats. Seule une intervention, lors de la session de novembre 2004 à Toulouse, a été assurée.

Même si globalement il y a une vraie prise de conscience, il ressort que les engagements pris par l'administration pour aider à une meilleure prise en compte de l'environnement par les différents acteurs du transport

aérien ne sont pas respectés. L'Autorité considère que les contraintes environnementales font partie intégrante du métier de contrôleur aérien et qu'elles doivent faire l'objet d'un enseignement continu et obligatoire.

➤ RECOMMANDATION 2004

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.

Formation initiale

RECOMMANDATION 2003

L'Autorité demande que, durant l'année 2004, l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile élabore en coopération avec l'ACNUSA les études de cas qui seront analysées dans la deuxième partie de la formation initiale des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne.

Une première réunion avec des représentants de l'école nationale de l'aviation civile, de la direction de la navigation aérienne et de l'Autorité s'est tenue le 6 janvier 2005. A l'ordre du jour : état des lieux de l'enseignement actuellement dispensé, propositions de modifications et/ou de compléments concernant l'environnement.

L'environnement fait aujourd'hui l'objet de 11 heures d'enseignement, dispensées lors des 18 premiers mois de scolarité :

- 8 heures de cours lors d'un premier

module, où les thèmes planification, enquêtes publiques, études d'impact, protection de l'environnement, bruit et gêne sonore, acteurs institutionnels et approche équilibrée sont étudiés,

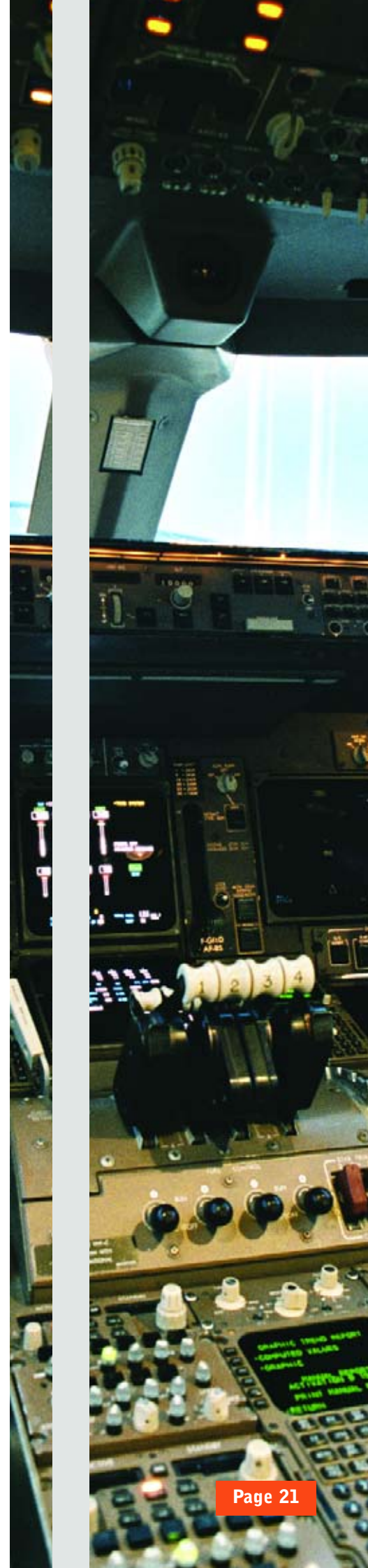
- 3 heures de cours et de prise en compte en formation pratique lors d'un second module, comprenant des simulations d'approches ou de décollages sur des plateformes existantes. L'objectif visé est de faire prendre conscience au futur contrôleur que ses décisions ont un impact sur l'environnement.

Les formations pratiques répondent partiellement à la recommandation faite par l'Autorité, qui souhaite néanmoins une collaboration plus active dans l'élaboration de ces études de cas.

A cet effet, la mise en place d'une journée complète consacrée à l'environnement lors de la deuxième phase de la formation initiale est à l'étude et devrait être officialisée au second semestre 2005. Pour des raisons pratiques d'association des organismes d'affectation à la définition des études de cas, l'école nationale de l'aviation civile souhaite que cette journée ait lieu lors du stage radar qui suit de quelques mois seulement la formation initiale.

➤ RECOMMANDATION 2004

L'Autorité demande à l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile de prendre toutes dispositions pour que la journée complémentaire consacrée à l'environnement par étude de cas soit opérationnelle en 2005. Elle demande que le projet et le programme détaillé lui soient présentés au printemps 2005.



➔ Améliorer la situation des riverains

Connaissance de la modélisation

De nombreux élus et représentants d'associations souhaitaient connaître d'une part les méthodes d'élaboration des PEB et des PGS, d'autre part l'impact des différentes données introduites dans le logiciel de modélisation sur les résultats.

Par courrier en date du 12 février 2003, l'Autorité demandait au chef du service des bases aériennes de réaliser une étude montrant - pour un aéroport donné - les variations des courbes d'exposition au bruit selon les différents paramètres, ceci tant pour le PEB que pour le PGS. L'étude a pris en compte les paramètres suivants :

- la méthodologie,
- les fonctionnalités du logiciel utilisé,
- les hypothèses de trafic à court, moyen et long terme,
- les données avion/moteur,
- la répartition des vols en soirée et nuit,
- la prise en compte du relief, etc.

Le service technique des bases aériennes a travaillé sur les données réelles de l'aéroport de Bâle - Mulhouse. Une centaine de simulations ont été effectuées à partir de deux scénarii de référence : un scénario de type PGS et un scénario de type PEB.

La surface, la longueur et la largeur des zones issues de chaque simulation ont été mesurées.

Les variations de ces dimensions ont été calculées, exploitées et interprétées.

Les principaux résultats de cette étude se trouvent en annexe 3, page 81.

Compte tenu de la qualité des informations contenues dans cette étude, il a été demandé au chef du service des bases aériennes, lors de la présentation faite en réunion plénière du 20 avril 2004, qu'elle soit mise en ligne sur le site Internet de l'Autorité, ou sur le site de la DGAC avec un lien vers le site www.acnusa.fr.



L'Autorité regrette que, malgré un courrier du 3 juin 2004, cette demande n'ait toujours pas été satisfaite.

Révision des PEB en Lden

Avancement des procédures

Le tableau en annexe 4, pages 82 et 83, présente les révisions approuvées et celles en cours pour les dix principales plateformes.

Par ailleurs, 251 plateformes civiles et militaires sont concernées par l'élaboration ou la révision du plan d'exposition au bruit avant le 31 décembre 2005 (date fixée par le décret n°2002-626 du 26 avril 2002). 90 PEB de plateforme civile sont en cours de révision. Pour les plateformes militaires, 31 PEB sont en cours de révision sur les 42 aérodromes qui devraient en être dotés.

Préciser les règles d'élaboration


RECOMMANDATION 2003

L'Autorité demande que le préfet, président de la commission consultative de l'environnement, fasse voter cette dernière sur chaque valeur de l'indice Lden fixant la limite extérieure de la zone C (entre 57 et 55) et, le cas échéant, celle de la zone B (entre 65 et 62). Le vote devra commencer par la valeur la plus faible, donc la plus protectrice.

Simplifier les règles d'urbanisme

RECOMMANDATION 2003

Durant l'année 2004, un groupe de travail nommé par le ministre chargé de l'urbanisme préparera la circulaire d'application à l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme avec pour objectifs de ne pas augmenter la population soumise au bruit et de n'autoriser que des aménagements urbains ou des constructions d'habitation adaptés au bruit.



Cette recommandation n'a pas été mise en œuvre. Cependant, une disposition de la loi n°2003-1312 du 30 décembre 2003 et modifiant l'article L.147-5 du code de l'urbanisme permet que par arrêté préfectoral, après enquête publique et postérieurement à la publication du plan d'exposition au bruit, soient délimités des secteurs en zone C où des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain seront autorisées à la condition que ces dernières n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.

Une première application de cette disposition législative a été réalisée autour de l'aéroport de Lyon - Saint Exupéry. En 2004, le préfet a délimité réglementairement des « pastilles » sur la commune de Jonage permettant ainsi le renouvellement urbain de quartiers existants. Cette souplesse indéniable introduite par le législateur pourrait facilement être appliquée autour d'autres plateformes.

Révision des PGS en Lden

Tableau

L'article 5 du décret n°2002-626 du 26 avril 2002 fixe au 31 décembre 2003 la date limite pour approuver par arrêté préfectoral le plan de gêne sonore révisé avec le Lden. Cinq révisions ont respecté cette date, les cinq autres ont été approuvées au cours de l'année 2004¹.

¹ Sur le site www.acnusa.fr, rubrique « cartographie du bruit » se trouvent le tableau des PGS approuvés, et par aéroport le texte de l'arrêté ainsi que la carte.

➤ Améliorer la situation des riverains

Effets du changement d'indice

Au dernier trimestre 2004, l'Autorité a réalisé une étude comparant, plateforme par plateforme, le plan de gêne sonore tracé avec l'indice psophique et celui tracé avec le Lden². Ce document a été communiqué aux membres titulaires des commissions consultatives de l'environnement en janvier 2005.

Sauf dans les cas où les hypothèses ont été modifiées par suppression de l'aviation militaire (Bordeaux - Mérignac et Strasbourg - Entzheim) ou en cas de très forte baisse du trafic (Lyon - Saint-Exupéry), les plans tracés avec le Lden sont élargis. Sans changement d'indice et notamment en raison de l'interdiction des vols d'avion du chapitre 2, les plans de gêne sonore auraient rétréci et moins de personnes auraient pu demander une aide à l'insonorisation. Grâce à l'utilisation du Lden avec les valeurs préconisées, les périmètres ont été sensiblement élargis et le nombre de logements concernés passe de 73 481 à 139 947.

L'agrandissement des PGS n'est pas le signe d'une extension durable des nuisances mais



² Cette étude comparative ne traite pas du PGS de Nantes - Atlantique élaboré directement en Lden. Elle est disponible sur www.acnusa.fr, rubrique « cartographie du bruit / étude ».

au contraire un début de reconnaissance, certes incomplet, du bruit supporté par les riverains. Si l'aide à l'insonorisation n'est pas la panacée, elle ne peut être rejetée d'un trait de tract. En outre, l'Autorité ne considère pas ces élargissements comme la seule réponse possible pour définir et prendre en compte la gêne.

Travaux en cours

Les dix principaux aéroports ont l'obligation de mettre en place un système de mesure du bruit corrélé au système de suivi des trajectoires. Ces systèmes vont permettre d'une part de mieux connaître les niveaux de bruit, d'autre part de travailler sur les trajectoires réelles.

Palliant les limites du logiciel INM, les systèmes de monitoring renseignent sur le bruit réel d'un avion survolant des communes hors plan de gêne sonore. L'Autorité travaille donc sur les données recueillies par ces systèmes en associant niveaux de bruit / périodes / fréquences de passage. Ces études devraient conduire à agir pour une meilleure maîtrise du bruit des aéronefs et à définir éventuellement d'autres indicateurs.

Aide à l'insonorisation

Rappel des recommandations 2002

L'actuelle procédure d'aide n'est plus à la mesure du problème à traiter car elle est déclenchée sur demande individuelle et se déroule sur une durée non maîtrisée, sans véritable objectif de résultats. Depuis 2002, l'Autorité demande en particulier de simplifier les procédures, de modifier les conditions d'obtention et de contrôle des travaux, de grouper les opérations d'aide à l'insonorisation.

Pour réduire de manière effective les délais en matière d'insonorisation tout en s'assurant que tous les locaux éligibles situés dans un plan de gêne sonore sont insonorisés dans de bonnes conditions techniques et économiques, l'Autorité recommande :

- un programme d'intérêt général sur dix ans établi par chaque commission consultative d'aide aux riverains,
- des opérations groupées d'insonorisation, réalisées par quartier ou ensemble de bâtiments, en commençant par la zone la plus bruyante,
- que dans ce cadre, le diagnostic et les travaux obligatoires soient financés à 100%.

Bilan des dépenses engagées

En 2003, la taxe sur les nuisances sonores aériennes a été créée pour une application au 1^{er} janvier 2005.

Le 1^{er} janvier 2004, la gestion de l'aide à l'insonorisation a été transférée de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie aux gestionnaires d'aéroport. Cependant, l'Agence devait assurer le financement des dossiers ayant fait l'objet d'un engagement juridique de sa part. Elle devait donc réserver 23 millions d'euros à cet effet dont 9 ont été dépensés en 2004.

Le bilan de gestion 2004 est en annexe 5, pages 84 et 85. Il ressort des données fournies par les gestionnaires que :

- 34 millions d'euros (frais de gestion inclus) ont été affectés à leur budget prévisionnel ; dans les faits, le montant réellement perçu s'élève à un peu plus de 29 millions d'euros au 31 décembre 2004,
- après avis de la commission consultative d'aide aux riverains, la quasi-totalité des gestionnaires n'a engagé les dépenses que dans la limite des crédits attribués.

Si le budget n'est pas augmenté en 2005, commissions consultatives d'aide aux riverains et gestionnaires d'aéroport ne pourront honorer les nouvelles demandes d'aide à l'insonorisation. Dans certains cas, des files d'attente de trois à quatre ans sont déjà annoncées. Ainsi, pour répondre aux demandes de ses riverains, la chambre de commerce et d'industrie de Marseille - Provence se trouve avec plus de 160% de ressources affectées.



➤ Améliorer la situation des riverains

➤ RECOMMANDATION 2004

L'ACNUSA demande qu'au minimum les engagements pris dans le Plan national d'actions contre le bruit du 6 octobre 2003 soient enfin respectés en 2005 : consacrer 55M€ «... à protéger les habitations des riverains situées dans les plans de gêne sonore,...».

Par ailleurs, il serait souhaitable que les sommes afférentes à l'aide à l'insonorisation bénéficient d'une comptabilité séparée pour une meilleure lisibilité et pour que les éventuels intérêts profitent à ce compte.

Réflexions en cours

Cette année, le service des bases aériennes a lancé une réflexion sur les nouvelles modalités d'attribution et de gestion de l'aide à l'insonorisation. Il a proposé aux différents partenaires (les neuf gestionnaires d'aérodrome, le ministère de l'écologie et du développement durable, l'Autorité) de constituer trois groupes de réflexion et de propositions :

- financement et optimisation de l'aide, piloté par les Aéroports de Paris,
- définition des opérations groupées, piloté par le gestionnaire de Toulouse - Blagnac,
- aspects techniques, en particulier les normes d'isolement acoustique suivant les zones du PGS, étudiés par le service technique des bases aériennes.

S'il est encore trop tôt pour évoquer l'orientation définitive des futures propositions (finalisation au 1^{er} trimestre 2005), certaines apparaissent conformes aux recommandations de l'Autorité :

- prescription d'un isolement acoustique absolu pour la zone III de 35 dB³,
- aide financière à 100% dans le cadre d'opérations groupées.

L'Autorité se félicite de la démarche engagée pour changer les modalités de l'aide financière accordée aux riverains et les conditions de conduite des travaux ; elle reste vigilante quant à la nécessité d'introduire de la simplification dans cette procédure.

Par ailleurs, la loi de finances rectificative pour 2004 (n°2004-1485 du 30 décembre 2004) a modifié l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts relatif à la taxe sur les nuisances sonores aériennes. Le produit de cette taxe, s'il est dévolu au financement des aides versées aux riverains, peut également, dans la limite de la moitié du produit annuel de la taxe, être affecté « au remboursement à des personnes publiques des annuités des emprunts qu'elles ont contractés pour financer des travaux de réduction des nuisances sonores prévus par des conventions passées avec l'exploitant de l'aérodrome sur avis conformes de la commission consultative d'aide aux riverains ».

Si ceci permettra d'augmenter les ressources, la pérennité de la taxe devrait également être garantie.

Garantie de la valeur des biens

Dans le cadre du développement durable et des perspectives de croissance future de Paris - Charles-de-Gaulle, une évaluation de l'impact du bruit aérien sur la valeur de l'immobilier dans les communes concernées par les émissions sonores a été souhaitée par le ministère de l'écologie et du développement durable.

BIPE et BVA ont été chargés de cette étude pilotée par la mission « bruit » du ministère de l'écologie et associant des représentants de l'aviation civile, d'Aéroports de Paris, de l'Autorité. Elle devrait être diffusée au 1^{er} trimestre 2005.

Durant l'année 2005, l'Autorité travaillera sur les résultats des différentes études menées récemment sur le sujet (par exemple, celle réalisée à la demande du conseil général du Val de Marne et confiée à l'Université de Paris XII) afin notamment de faciliter la mise en œuvre de sa recommandation 2003 qu'elle renouvelle.

➤ RECOMMANDATION 2004

L'ACNUSA demande que soit étudiée la faisabilité d'un fonds de garantie destiné à rassurer conventionnellement le riverain sur le rachat de son logement au prix d'acquisition ou de construction actualisé.

³ Normes ISO 717-1 et 717-2.



➤ Récapitulatif des recommandations générales

Survoler sans gêner

Relèvement des trajectoires d'approche

Les travaux de normalisation des deux procédures doivent être poursuivis. Les procédures de descente lisse peuvent être mises en oeuvre sans délai. L'ACNUSA demande que la direction de la navigation aérienne lui présente, dès mars 2005, le calendrier de leur mise en place plateforme par plateforme.

Pour la procédure de descente continue qui peut être utilisée dans des conditions de moindre trafic et donc prioritairement la nuit, l'ACNUSA demande qu'à l'été 2005, la direction de la navigation aérienne lui présente l'avancement du projet.

Relèvement de l'altitude de transition

Afin qu'un relèvement de l'altitude de transition soit adopté dans les meilleurs délais, l'ACNUSA demande à la direction générale de l'aviation civile d'engager la procédure auprès de nos voisins européens et des instances européennes de navigation aérienne.

Se concerter avec le riverains / informer le public

Améliorer le fonctionnement des CCE

L'ACNUSA demande qu'une réflexion soit menée autour des orientations suivantes :

- En Ile-de-France, le préfet de région doit pouvoir déléguer sa présidence à un des préfets de département concernés. Quant aux réunions, elles doivent pouvoir se tenir dans les départements ;
- De façon générale, et en dehors des avis réglementaires à rendre par la CCE, la présidence de la commission, du comité permanent ou d'une sous-commission, pourrait être assurée dans le cadre d'un accord local par un membre de la commission consultative de l'environnement : professionnel, élu, président d'association ou gestionnaire.

Prendre en compte l'environnement

Formation des pilotes

L'ACNUSA demande à la DGAC que les instructeurs soient formés pour introduire les aspects environnementaux du pilotage tant dans les parties théoriques des formations que dans la partie pratique (études de cas, programmes sur simulateurs, etc.).

Formation des contrôleurs

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.

L'Autorité demande à l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile de prendre toutes dispositions pour que la journée complémentaire consacrée à l'environnement par étude de cas soit opérationnelle en 2005. Elle demande que le projet et le programme détaillé lui soient présentés au printemps 2005.

Améliorer la situation des riverains

Aide à l'insonorisation

L'ACNUSA demande qu'au minimum les engagements pris dans le Plan national d'actions contre le bruit du 6 octobre 2003 soient enfin respectés en 2005 : consacrer 55M€ «... à protéger les habitations des riverains situées dans les plans de gêne sonore, ...».

Garantie de la valeur des biens

L'ACNUSA demande que soit étudiée la faisabilité d'un fonds de garantie destiné à rassurer conventionnellement le riverain sur le rachat de son logement au prix d'acquisition ou de construction actualisé.

