



**Mise
en œuvre des
recommandations
générales**



- 22** Survoler sans gêner
- 26** Informer
- 30** Dialoguer /se concerter
- 32** Prendre en compte l'environnement
- 34** Améliorer la situation des riverains
- 38** Récapitulatif des recommandations générales

Survoler sans gêner

◀ Relèvement des trajectoires d'approche

Concernant la phase finale d'approche, la réglementation aéronautique internationale impose une pente de descente d'environ 5%. Cette phase finale est initiée à une altitude de l'ordre de 900 mètres (3 000 pieds), qui correspond à une distance de la piste d'au moins 18 kilomètres. Elle est précédée d'un palier d'interception du plan de descente ILS d'environ 5 kilomètres.

Alors que depuis 2002 l'Autorité demandait à la direction générale de l'aviation civile de travailler pour que les avions restent le plus haut, le plus longtemps possible, différentes études lui ont été présentées en 2004.

RAPPEL DES RECOMMANDATIONS 2004

Les travaux de normalisation des deux procédures ci-dessous 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.

Suites nationales

Malgré de nombreuses relances :

- ▶ impossibilité de savoir si, dans la pratique, la descente lisse est devenue la règle,
- ▶ pas de présentation de l'état d'avancement du projet de descente continue la nuit sur Paris – Charles-de-Gaulle, bien que certaines compagnies aériennes soient volontaires pour l'expérimenter.

Expérimentation locale

Lors de la réunion plénière de l'Autorité du 17 novembre, le service de la navigation aérienne sud-sud-est a présenté l'état d'avancement de l'expérimentation « arrivée face au nord en descente continue » sur l'aéroport de Marseille – Provence.

Cette expérimentation avait notamment pour objectifs de :

- ▶ remonter l'altitude de début de l'approche initiale (travers de la pointe d'Endoume) de 300 mètres (soit 1 000 pieds), en passant de 3 000 à 4 000 pieds),
- ▶ remonter de 150 mètres (500 pieds) l'altitude du palier ILS (au niveau de l'Estaque), en passant de 2 000 à 2 500 pieds,
- ▶ limiter la longueur de ce palier.



La compagnie Air France et différents services centraux et locaux de la direction générale de l'aviation civile ont collaboré à cette expérimentation.

Les premiers résultats montrent que :

- ▶ la procédure est intégrable sans difficulté notable par le service du contrôle,
- ▶ elle peut être exécutée à tout moment, son acceptation est liée à la complexité du trafic,
- ▶ le temps de vol est équivalent entre approche ILS et descente continue.

De décembre 2005 à juin 2006, l'expérimentation sur un échantillon statistique représentatif de l'ordre de 1 000 mouvements devra valider

les conditions d'exécution de la procédure : charge de trafic, détection de conflits éventuels, acceptabilité par le contrôle aérien et les pilotes d'Air France, phraséologie, pilotabilité, etc. Parallèlement, des mesures de bruit seront réalisées pour quantifier les gains acoustiques obtenus.

Relèvement de l'altitude de transition

Le relèvement de l'altitude de transition constitue, pour des raisons de sécurité, un préalable à la mise en œuvre plus systématique des mesures préconisées ci-dessus. Les travaux sur trois hypothèses du niveau de relèvement ont été présentés par la direction générale de l'aviation civile en décembre 2004 et ont permis de faire la recommandation suivante :

RECOMMANDATION 2004

Afin qu'un relèvement de l'altitude de transition à 18 000 pieds 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.

Travaux européens en cours

Bien que la DGAC soit favorable à une altitude de transition de 18 000 pieds, il est apparu qu'au niveau européen l'unification de l'altitude de transition se préparait autour de 5 000 à 6 000 pieds. Cette base trop basse n'améliorerait en rien la situation, notamment en Ile-de-France.

Aussi l'Autorité a-t-elle adressé, le 14 avril 2005, un courrier au ministre chargé de l'aviation civile, lui demandant que la France fasse part de ses éventuelles intentions de relever son altitude de transition à 18 000 pieds auprès d'Eurocontrol afin qu'il analyse les implications de navigation aérienne pour les pays limitrophes. Après une nouvelle saisine du ministre le 8 septembre, le directeur général de l'aviation civile a indiqué au président de l'Autorité : « *S'agissant d'un relèvement à 18 000 pieds, les conséquences sur la phase de vol concernée par le calage altimétrique rendent indispensable une coordination avec les Etats limitrophes. C'est pourquoi j'ai saisi l'Agence Eurocontrol... en lui demandant d'analyser la possibilité d'harmoniser une telle altitude de transition et son impact.* » (lettre du 21 décembre 2005)

En outre, il convient de noter que le comité de pilotage sur le contrôle aérien en région parisienne a notamment relevé dans son rapport final : « *Dans tous les scénarios, les pistes d'améliorations environnementales en région*



MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Survoler sans gêner

parisienne en cours d'exploitation (relèvement de l'altitude de transition à 18 000 pieds, relèvement de l'altitude d'interception de l'ILS, descente lisse, descente continue...) peuvent être poursuivies. Ces améliorations ne sont pas directement liées aux choix de scénarios d'organisation des services de circulation aérienne mais bien plus au dispositif d'organisation des routes et des zones proprement dites. »¹

Volume de Protection Environnementale

Pour les aéroports parisiens, des arrêtés portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale ont été signés le 18 février 2003 pour une application au 20 mars 2003. Pour les autres plateformes, aucun volume n'a été défini.

Cependant, pour la sécurité des vols vis-à-vis des obstacles, une altitude minimale est définie pour chaque segment de la procédure. Cette valeur résulte de la construction d'une aire de protection. Pour assurer le respect de la procédure, l'avion doit évoluer à l'intérieur de ce volume. L'Autorité propose de déterminer des points de contrôle se basant sur les critères de construction de ces aires de protection vis-à-vis des obstacles.

Ainsi, au départ de Bâle – Mulhouse, le virage vers le sud se fait à la verticale de la balise BN. Le respect de la procédure impose à l'avion de voler à l'intérieur de l'aire de mise en virage. Si l'avion ne passe pas par cette aire, il ne respecte pas les critères de construction et de ce fait il ne respecte plus la procédure environnementale. De même à Nice – Côte d'Azur, toute sortie de l'aire de protection d'obstacle prouve que la procédure SALEYA n'a pas été respectée (arrêté du 7 juin 2004).

Les départs vers le nord de Toulouse – Blagnac ou les arrivées en deçà du radial 180 à Marseille – Provence pourraient faire l'objet de mesures réglementaires de cette nature.



RECOMMANDATION 2005

L'ACNUSA recommande que les commissions consultatives de l'environnement examinent les procédures de départ ou d'approche qui pourraient bénéficier de points de contrôle à respecter.

Trafic d'hélicoptères

État de la réglementation

Prévu par l'article 3 de la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, le projet de décret en Conseil d'Etat n'est toujours pas paru.

Il devrait déterminer les limitations que peut fixer le ministre chargé de l'aviation civile au trafic d'hélicoptères au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ou au-dessus des zones « à forte densité de population ».

Ces limitations devaient notamment porter sur le nombre de mouvements, les plages horaires, la répartition des survols dans le temps, le niveau sonore,



le type d'appareils ou les procédures de décollage ou d'atterrissage.

Héliport d'Issy-les-Moulineaux

Du 1^{er} septembre 2004 au 30 septembre 2005, la brigade de gendarmerie des transports aériens basée sur l'héliport a procédé à 66 services de contrôle depuis 83 emplacements différents (pont de Sèvres, Meudon, stade Charlety, éventuellement chez des riverains en cas de plaintes, etc.). Ces services de contrôle concernent les survols et non la mesure du bruit ; 84 des 144 contrôles ont été réalisés à l'aide de jumelles télémétriques ; 8 contrôles ont donné lieu à des poursuites judiciaires, 6 à des

poursuites administratives. Pour la même période, la gendarmerie nationale a enregistré 22 plaintes déposées par 11 personnes.

L'expérimentation du relèvement du survol au-dessus de la colline de Meudon s'est terminée le 31 mars 2005. Elle a conduit au relèvement de la hauteur minimale des vols à 1 200 pieds (360 mètres) au-dessus de la mer, au lieu de 200 mètres au-dessus du sol. Cette mesure représente un gain de 10 mètres. Enfin, la commission consultative de l'environnement devrait être réunie au début de l'année 2006.



Nice – Côte d'Azur

État, CCI, opérateurs, représentants du monde associatif et constructeurs ont élaboré une « Charte hélicoptères des Alpes-Maritimes » qui a été signée le 24 février 2005. Ses trois axes sont : concertation et transparence, maîtrise et intégration de l'activité, dans l'environnement, inscription de l'activité dans le développement durable.

1 Rapport final du CRPRP 15 novembre 2005.



Informer

LAeq avion et LAeq ambiant

Les systèmes déployés autour des différentes plateformes mesurent en permanence tous les bruits, qu'ils soient ou non d'origine aéronautique. Ces mesures sont réalisées en LAeq (1s).

Le stockage de ces niveaux enregistrés chaque seconde permet de calculer différents indicateurs :

- ▶ LAeq (1s) où LAmix correspond à la valeur maximale de bruit émise par l'avion lors de son passage,
- ▶ LAeq (24 heures), LAeq (jour), LAeq (soirée) où LAeq (nuit) correspondent aux niveaux de bruit équivalents de toutes les sources de bruit mesurées pendant la période choisie,
- ▶ Lden représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions sur 24 heures, pondérant d'un facteur 5 le bruit de soirée et d'un facteur 10 le bruit de nuit,
- ▶ LAeq (avion) représente le niveau sonore continu et stable correspondant au passage de l'avion,
- ▶ LAeq (avions/durée) est la moyenne des LAeq (avion) pendant la totalité de la durée de passage des avions. Ce LAeq (avions/durée) sera forcément plus élevé que ceux sur une période de jour, de nuit, etc.,
- ▶ LAeq (avions/période) peut aussi être calculé sur 24 heures, sur une période de jour, de soirée ou de nuit, qui correspond au niveau de bruit équivalent des événements de bruit générés par les avions ramenés sur 24, 12, 4 ou 8 heures.

Chacun de ces indicateurs a sa propre utilité et correspond à une indication précise de bruit. Mais ils ne sont pas comparables entre eux.

Dès lors que chaque gestionnaire diffuse dans ses bulletins d'information des valeurs de bruit sous la forme de tel ou tel indicateur, il n'est pas toujours possible de comparer, comme le souhaitent certaines associations de riverains, le bruit émis par les avions autour des différentes plateformes.



RECOMMANDATION 2005

L'ACNUSA recommande une harmonisation de l'information délivrée aux riverains. Elle préconise l'utilisation du :

- ▶ LAmix, qui indique la valeur maximale de bruit émise par l'avion lors de son passage. Une indication du nombre d'événements dépassant des valeurs seuils doit être fournie,
- ▶ LAeq (jour), LAeq (soirée) et LAeq (nuit), qui représentent l'exposition due à l'ensemble des composantes du bruit ambiant pendant chaque période considérée,
- ▶ Lden, qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions. Les niveaux LAeq (avions/jour), LAeq (avions/soirée) et LAeq (avions/nuit), nécessaires au calcul du Lden doivent être tenus à la disposition du public,
- ▶ LAeq (avions/durée), qui est la moyenne des LAeq (avion) pendant la durée totale de passage des avions.

Les systèmes existants recueillant déjà ces informations, il s'agit de les intégrer dans les bulletins d'information. Le bilan de la mise en œuvre de cette recommandation sera fait avec les gestionnaires d'aéroport en septembre 2006.

Nouvel outil : la visualisation 3D

En 2005, la direction des services de la navigation aérienne a réalisé un programme prototype interactif dénommé « visualisation de la circulation aérienne en 3 dimensions » autour de l'aéroport de Toulouse – Blagnac.

Ce prototype comprend trois parties :

- ▶ une partie pédagogique sur la sécurité,
- ▶ une sur la visualisation en 3 dimensions du trafic aérien de l'aéroport,
- ▶ enfin, des informations sur le trafic de l'aéroport, ses équipements et son impact économique.



RECOMMANDATION 2005

L'ACNUSA demande que cette visualisation en 3 dimensions qui permet d'avoir une vue globale du trafic autour de la plateforme soit réalisée pour chacun des grands aéroports et mise à la disposition du public au sein des « espaces riverains » durant l'année 2006.

Monitoring

Le 29 juillet 2005, six arrêtés interministériels des ministres chargés du transport aérien et de l'écologie ont homologué les dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires de Bordeaux – Mérignac, Lyon – Saint-Exupéry, Marseille – Provence, Nice – Côte d'Azur, Strasbourg – Entzheim et Toulouse – Blagnac².

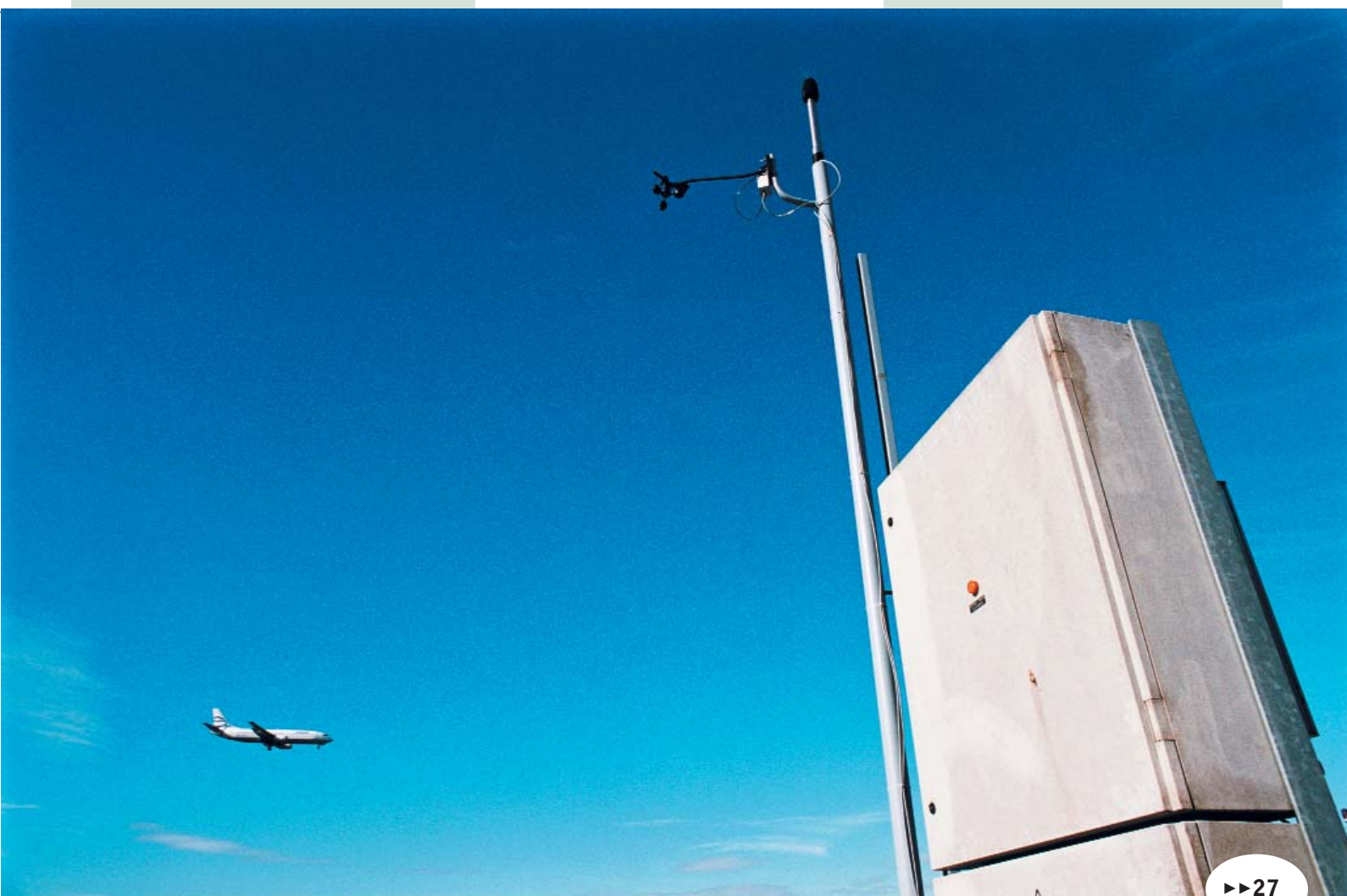
La configuration du dispositif et le plan de localisation des stations de mesure de bruit sont annexés à ces textes qui se trouvent sur www.acnusa.fr/juridiques/acoustique.asp³.

Lors de la réunion plénière du 9 décembre, l'ACNUSA a rendu un avis favorable à l'homologation par arrêté ministériel du système mesure de bruit et de suivi des trajectoires de Nantes – Atlantique.

Pour Bâle – Mulhouse, l'Autorité a agréé la société chargée de la maintenance des systèmes de surveillance de bruit et des trajectoires, le 17 février.

² Pour les aéroports parisiens, voir troisième partie, « Recommandations particulières ».

³ Le déport des données de ces systèmes dans les locaux de l'Autorité a déjà été réalisé pour la plupart des plateformes.



MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Informer

Depuis, l'Autorité attend un dossier complet d'homologation comprenant un descriptif et un historique du système ainsi que l'avis de l'expert technique.

Par ailleurs, l'Autorité travaille sur l'homologation de la maintenance qui donnera lieu à une recommandation en 2006.

Suivi des « Porté-à-connaissance »

Lyon – Saint-Exupéry

La procédure dite « *Clarines* » modifie, essentiellement au-dessus de 3 000 mètres, la répartition des vols sur les procédures d'atterrissage et de décollage de l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry.

Suite à l'examen du dossier en réunion plénière en octobre 2003, l'Autorité a demandé qu'un bilan soit réalisé. Aucun bilan n'a été réalisé en 2004, mais un compte rendu de la mise en œuvre du nouveau dispositif a été présenté lors de la réunion de commission consultative de l'environnement du 6 juillet 2005.

Le 18 novembre, le bilan des actions a été présenté aux membres de l'Autorité : la campagne d'affichage sur l'aéroport, l'envoi de plaquettes explicatives et la mise à disposition d'un Numéro Vert ont permis une vaste diffusion de l'information.

Très peu de demandes de renseignements ou de réclamations sont apparues suite à cette réorganisation.





Strasbourg – Entzheim

Présenté à l'Autorité le 18 décembre 2003, le projet de modification du dispositif de circulation aérienne de Strasbourg – Entzheim a reçu un avis favorable.

Ce dispositif se caractérise essentiellement par un déplacement vers l'ouest – très largement hors agglomération – du circuit d'attente et par un relèvement du seuil d'interception de l'ILS 23 à 1 100 mètres. Amenant de fait un « glissement » vers le nord des trajectoires d'arrivées, il importait d'informer les populations nouvellement survolées et de suivre l'utilisation de cette procédure.

Le bilan présenté à l'Autorité, lors de la réunion plénière le 19 mai, puis à la CCE en juin 2005, est très positif : la quasi-totalité des trajectoires suivies par les avions est confinée dans le volume prévu. Quelques habitants ont demandé des explications, mais sans se plaindre d'une quelconque gêne ; en outre, la visualisation immédiate des trajectoires avec SYMBIOSE et la disponibilité du dossier en mairie ont permis de les satisfaire.

Paris – Orly : les nouvelles routes du sud

Durant plusieurs années, les services de la navigation aérienne ont travaillé sur les routes de départ vers le sud : passage de quatre routes doubles pour les départs et le transit, à trois routes pour les départs, deux routes pour le transit et deux routes doubles (transit + départ).

Les discussions avec l'autorité

militaire et les simulations menées à Brétigny-sur-Orge ayant retardé la mise au point de ce dossier, il était dissocié du nouveau dispositif de circulation aérienne en région parisienne, mis en place le 21 mars 2002.

Par lettre du 7 avril 2004, le président de l'Autorité demandait au directeur des services de la navigation aérienne des précisions sur les modifications envisagées et les modalités prévues pour l'information du public. En effet, les procédures à modifier étant au-dessus de 3 000 mètres, l'enquête publique n'était pas obligatoire.

Avant la mise en œuvre en février 2005, une plaquette d'information a été largement distribuée et l'ensemble des données relatives à cette modification de procédures est accessible sur le site Internet de la DGAC : www.dgac.fr.

Lors de la réunion plénière du 9 décembre, la mission environnement de la direction des services de la navigation aérienne a présenté le bilan chiffré de l'utilisation des nouvelles routes du sud. Sur la route AGOPA, apparaît un nombre important de départs directs non prévus dans le « porté-à-connaissance ». Des investigations complémentaires seront menées début 2006.

Dialoguer / se concerter

Améliorer le fonctionnement des CCE

Le tableau des réunions des commissions consultatives de l'environnement est en annexe 2, page 72. Il montre une situation contrastée : de l'absence totale de réunion (Bordeaux, Orly, Toulouse) à une réunion par trimestre (Nice).

L'an dernier, l'Autorité avait souhaité que le décret modificatif en préparation sur les commissions consultatives de l'environnement permette le plus possible à chaque CCE de fixer collégialement ses modes de fonctionnement (nombre annuel de réunions, rapport annuel d'activité, création de comité ou de groupe de travail, etc.).

Bien que ce texte ne soit toujours pas paru, son projet, transmis au Conseil d'État, reste dans le même schéma bureaucratique que celui qu'il modifie : les mêmes règles pour tous.

Regrettant l'occasion manquée, l'Autorité renouvelle ses recommandations.



RECOMMANDATION 2005

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.



Rencontre CCE / ACNUSA

Du 10 octobre au 24 novembre, l'Autorité a rencontré les membres des commissions consultatives de l'environnement des principaux aéroports⁴. L'ordre du jour comportait les points suivants :

- ▶ examen de la situation locale (PEB, PGS et aide à l'insonorisation, survol/plaintes, arrêté de restrictions, etc.),
- ▶ mise en œuvre des recommandations de l'Autorité (mesure du bruit, respect des obligations, information du public, etc.),
- ▶ bilan de l'action de l'Autorité depuis février 2000, son mode de fonctionnement (indépendance, écoute, efficacité...), son impact local, etc.

Les membres des trois collèges étaient réunis pour ces échanges, à l'exception des réunions avec les CCE de Toulouse – Blagnac et de Paris – Charles-de-Gaulle qui se sont déroulées collège par collège.

Préoccupations communes

Au premier chef, la modicité des sommes allouées à l'insonorisation est relevée par tous ; certains (notamment les élus) sont amers et se sentent trompés.

Ensuite viennent très souvent les questions relatives aux cartographies du bruit : leur élaboration demeure mystérieuse, donc suspecte. Beaucoup ne comprennent pas pourquoi tel avion ou telle approche à vue qui les survole n'apparaissent pas dans le plan.

Les recommandations faites par l'Autorité, dans le chapitre « Améliorer la situation des riverains » ci-après, devraient apporter un début de réponse.

Cependant, s'agissant de sciences et de techniques complexes, un travail continu d'information / sensibilisation, d'échanges sur les outils et les métiers, de concertation doit être mené tant par les services de l'État que par les gestionnaires de plateforme. Une seule réunion annuelle avec un ordre du jour fleuve ne semble plus une réponse adaptée.

Dossiers particuliers

Outre les situations particulières en deuxième partie de ce rapport, ont été évoqués :

- ▶ la rédaction ou la modification d'arrêté de restriction d'exploitation (Nantes – Atlantique, Lyon – Saint-Exupéry, Bâle – Mulhouse, Marseille – Provence, Nice – Côte d'Azur),
- ▶ la rédaction ou le renouvellement des chartes de l'environnement (Nantes – Atlantique, Lyon – Saint-Exupéry, Nice – Côte d'Azur, Strasbourg – Entzheim),
- ▶ la rédaction de code de bonne conduite (Lyon – Saint-Exupéry, Marseille – Provence),
- ▶ la signature du code de bonne conduite (Nice – Côte d'Azur),
- ▶ des permis de construire en limite ou l'absence d'informations sur la zone de bruit concernée dans les réponses des mairies (Lyon – Saint-Exupéry, Bordeaux – Mérignac, Toulouse – Blagnac).

Les systèmes de mesure du bruit et de suivi des trajectoires ainsi que les informations fournies sont très majoritairement appréciés. De fait, ils sont surtout critiqués lorsque l'activité aéroportuaire elle-même est combattue.

4 10 octobre, Nantes – Atlantique ; 18 octobre, Lyon – Saint-Exupéry ; 20 octobre, Strasbourg – Entzheim ; 21 octobre, Bâle – Mulhouse ; 3 novembre, Marseille – Provence ; 4 novembre, Nice – Côte d'Azur ; 8 novembre, Paris – Orly ; 9 novembre, Bordeaux – Mérignac ; 10 novembre, Toulouse – Blagnac ; 24 novembre, Paris – Charles-de-Gaulle.

Prendre en compte l'environnement

Formation des pilotes

Après l'audition du responsable du pôle d'expertise « personnels navigants » de la Direction du Contrôle de la Sécurité (DCS/DGAC) 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.

La formation continue doit corriger l'absence de prise en compte de l'environnement dans les formations précédentes. La DCS s'est chargée 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 pour intégrer les bases de la prise en compte de l'environnement.

Un groupe de travail constitué de représentants de compagnies aériennes, de la DGAC et des services de l'Autorité a travaillé à l'élaboration d'un document pédagogique sous forme d'animations. Des difficultés de réalisation n'ont pas permis la concrétisation de ce projet.

Dans un projet d'instruction pour les organismes de formation dispensant des cours approuvés au bénéfice de pilotes d'avions et les écoles dispensant des cours homologués ou approuvés au



bénéfice de pilotes d'hélicoptères, transmis pour avis à l'Autorité, il est prévu de : « ... dispenser aux pilotes suivant une formation à une licence de pilote, à une qualification de classe ou de type, à une qualification de vol aux instruments et à une qualification d'instructeur d'introduire dans leurs cours une sensibilisation à l'insertion des vols dans l'environnement. Cette sensibilisation devra comporter un module théorique et des applications pratiques dans les phases d'instruction au vol... ».

L'Autorité regrette que la diffusion de cette instruction n'ait pas été réalisée. La DCS sera à nouveau auditionnée par l'Autorité au premier trimestre 2006.

Par ailleurs, l'Autorité a appelé l'attention du Commissaire européen chargé des transports⁵ sur l'importance de l'intégration des règles environnementales dans les procédures de vol. Dans sa réponse du 28 octobre 2005, le Commissaire indique qu'il lui semble important de tenir compte des



remarques de l'Autorité et que
«... la Commission a l'intention
de présenter avant la fin de cette
année une proposition législative
établissant les principes de base
pour le développement futur
d'une réglementation européenne
harmonisée sur les opérations
aériennes et sur les licences
de pilote. Cette proposition sera
basée sur un avis technique émis
par l'Agence européenne de sécurité
aérienne (EASA) en décembre
2004... Les règles détaillées
de mise en œuvre seront ensuite
élaborées par mes services avec

*l'assistance de l'EASA probablement
à partir de la fin 2006 ».*

Formation des contrôleurs

L'ACNUSA est intervenue au cours
du stage « Gestion de trafic et
nuisances sonores aéroportuaires »
du 9 juin pour sensibiliser les
contrôleurs opérationnels à la prise
en compte de la donnée respect
de l'environnement sur et autour
des aéroports et de présenter
les différentes actions en cours
ou prévues pour maîtriser les
nuisances sonores.

Deux stages sont organisés chaque
année et les contrôleurs y participent
sur la base du volontariat. À cet
égard, le stage d'été 2004 ayant
été supprimé pour cause d'absence
d'effectif suffisant, l'Autorité
a formulé la recommandation
suivante dans son rapport d'activité
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. »

Le 15 novembre, le président
de l'Autorité, le directeur,
le directeur des études et le chef
du département circulation aérienne
de l'École Nationale de l'Aviation
Civile (ENAC) ont examiné
les points suivants : état des lieux
de l'enseignement actuellement
dispensé, propositions de
modifications et/ou de compléments
concernant l'environnement.

État des lieux de la formation initiale

L'environnement fait aujourd'hui
l'objet de 11 heures d'enseignement

dispensées lors des 18 premiers
mois de scolarité. Les formations
pratiques répondent globalement
à la recommandation faite par
l'Autorité. Ainsi, une première
journée complète a été consacrée à
l'environnement lors de la deuxième
phase de la formation initiale
(15 novembre 2005).

Évolutions pour la formation continue

L'objectif est de sensibiliser les
3 000 contrôleurs actuellement
en poste. En collaboration avec
l'Autorité, l'ENAC propose de
réaliser un logiciel d'apprentissage
– individuel ou en groupe – qui
permettrait également d'évaluer les
connaissances environnementales.
Ce logiciel sera mis à la disposition
des contrôleurs sur les plateformes
et dans les centres où ils exercent.

5 Lettre du 7 septembre 2005.

Améliorer la situation des riverains

Élaborer les zones de densité de survol

Actuellement, le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et le Plan de Gêne Sonore (PGS) sont bâtis à partir des caractéristiques de la flotte, des trajectoires de départ et d'approche, de la configuration de vent d'une journée caractéristique ou d'une moyenne permettant de définir une journée type. Mais les avions ne suivent pas le tracé des trajectoires tel un train sur ses rails. Aussi, pour mieux coller à la réalité, des dispersions sont introduites autour de chaque trajectoire. Jusqu'alors, aucune règle ou méthode précise n'existait permettant l'introduction de ce paramètre.

Aujourd'hui, la DSNA sait, en partant de trajectoires réelles, calculer puis visualiser des zones correspondant au nombre moyen d'avions journaliers sur chaque trajectoire dans le modèle. Ainsi, des zones de densité de survols apparaissent. Cette technique pourrait être avantageusement appliquée à l'étude puis au tracé des dispersions autour des trajectoires définies pour le calcul des PEB et des PGS.



RECOMMANDATION 2005

L'Autorité recommande l'application de la méthode des « zones de densité de survols » – développée par la direction des services de la navigation aérienne – pour tracer les dispersions autour des trajectoires servant au calcul des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore.

Avoir une réglementation unique

Cette année, l'Autorité a étudié la possibilité de rapprochement, voire de fusion entre PEB et PGS. En effet, l'expérience des révisions effectuées ou en cours montre que les écarts entre les deux documents cartographiques sont très faibles compte tenu des paramètres de calcul servant de base à leur élaboration.

À trafic constant, le PEB sera plus petit que le PGS puisque, à terme, les avions seront moins bruyants. Il deviendra donc difficile de justifier la construction d'habitat à côté de logements en cours d'insonorisation. Pour que le PGS soit plus petit que le PEB (zones A, B et C), il faut prévoir une très forte augmentation du trafic, ce qui est rare. En outre, la tendance à réduire le nombre d'avions bruyants la nuit fait diminuer la taille des courbes. Enfin, en cas de prévision de construction de nouvelle piste, rien n'empêche de limiter tout de suite l'urbanisation et d'aider à l'insonorisation des habitations existantes à compter du début des travaux pour la nouvelle piste.

Partant du constat de cette complexité, il semble logique de faire coïncider les deux documents : le versement d'une aide à l'insonorisation et donc la reconnaissance d'une gêne subie par le riverain doit avoir pour corollaire certaines restrictions d'urbanisme.



RECOMMANDATION 2005

L'ACNUSA préconise que les réflexions en cours sur les PEB et les PGS aboutissent à une réglementation unique. Par ailleurs, l'Autorité souhaite que les règles de constructibilité en zone C soient revues afin de tenir compte des situations réelles : densité, urbanisation, etc.

Assurer les ressources nécessaires pour l'aide à l'insonorisation

C'est aujourd'hui avoir un minimum de rendement de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA).

Rupture de paiement

Le rapport annuel 2004 alertait déjà sur la situation critique de l'aide aux riverains. Les gestionnaires avaient affecté 34 millions d'euros (frais de gestion inclus) à leur budget prévisionnel. Au 31 décembre de la même année, ils n'avaient reçu que 29 millions d'euros.

La situation s'est encore aggravée en 2005 et on est loin des 55 millions d'euros annoncés en 2003 : 15 millions d'euros environ auraient été perçus sur

les 33,5 annoncés par les services de l'État. En l'absence de fonds, la commission consultative d'aide aux riverains n'a pas été réunie à Marseille – Provence et aucune autorisation de travaux n'a été votée à Nantes – Atlantique. Les dossiers traités en 2005 ont été approuvés lors des CCAR de 2004.

Le bilan de la gestion 2005 est en annexe 4, page 74.

Même si des gestionnaires ont reçu un reliquat de taxe générale sur les activités polluantes datant de 2004, ils se retrouvent dans une situation de totale incertitude sur le montant final que chacun percevra et sur la date de versement.

L'ACNUSA a alerté les ministres concernés sur cette impasse annoncée. Des journalistes se font de plus en plus l'écho de cette situation dans laquelle les aéroports « gèrent la pénurie ».

Replâtrage

Face à cette situation, les pouvoirs publics ont réagi en préparant un décret et un arrêté modifiant la classification acoustique des aéronefs

et les coefficients de modulation servant de base au calcul de la TNSA. Ces textes devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2006. L'ACNUSA ne saurait se satisfaire de cette simple modification qui reste déclarative et ne donne aucune assurance aux gestionnaires et aux riverains sur le montant des ressources. L'absence de garantie de la ressource empêche également l'intervention des personnes publiques qui souhaitent accélérer les opérations d'insonorisation. En effet, et après avis conforme de la commission consultative de l'aide à l'insonorisation, la moitié du montant de la taxe peut être affectée aux remboursements de leurs emprunts (loi de finances rectificative pour 2004). Cette possibilité pourrait être réservée à l'insonorisation des équipements publics.

L'Autorité a proposé un système plus lisible : nombre de passagers et tonnes de fret, applicable éventuellement aux avions non commerciaux. Ce qui est possible pour les pandémies devrait l'être – durant dix ans – pour l'insonorisation.



RECOMMANDATION 2005

L'ACNUSA recommande que la TNSA soit calculée sur des bases réalistes : passager, kilo de fret transporté ou tonnage pour les avions non commerciaux. Son montant doit être de 110 millions d'euros par an, sur la base des besoins estimés d'insonorisation des logements et des équipements publics.

Par ailleurs, le gestionnaire de l'aéroport de Bâle – Mulhouse facture lui-même auprès des compagnies aériennes l'équivalent de la TNSA. Un système comparable devrait être étudié pour les autres plateformes.



Changer le dispositif d'aide à l'insonorisation

Depuis 2002, l'ACNUSA recommande :

- ▶ une simplification des procédures,
- ▶ la réalisation d'opérations d'aide à l'insonorisation groupées,
- ▶ une modification des conditions d'obtention et de contrôle des travaux.

Encore une année perdue

Aucune de ces recommandations n'a été adoptée.

La réflexion lancée en 2004 par le service des bases aériennes (devenu direction des affaires stratégiques et techniques) sur les nouvelles modalités d'attribution et de gestion de l'aide à l'insonorisation pouvait laisser penser à une amélioration du système. Il n'en a rien été. Trois



MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Améliorer la situation des riverains

groupes de travail se sont réunis et ont formulé des propositions sur : le financement et l'optimisation de l'aide, la définition des opérations groupées, les aspects techniques (normes d'isolement acoustique selon les zones du PGS). Le devenir de ces propositions reste inconnu.

L'ACNUSA réitère par conséquent ses recommandations précédentes. L'amélioration du dispositif d'aide aux riverains doit s'accompagner d'une vision plus « volontariste ». Le système s'inscrit actuellement dans une démarche individuelle effectuée par chaque riverain. L'évolution du système doit permettre de disposer d'une visibilité sur les bâtiments situés dans le PGS et en regroupant les opérations par quartiers ou rues.



RECOMMANDATION 2005

De façon à s'assurer que tous les bâtiments situés dans un PGS sont insonorisés dans de bonnes conditions techniques et économiques, l'Autorité propose de planifier les opérations d'insonorisation afin :

- ▶ d'avoir une visibilité sur l'ensemble des opérations dans les zones couvertes par un PGS (établissement par chaque CCAR d'un programme permettant en dix ans d'insonoriser les locaux concernés),
- ▶ de regrouper les demandes d'aide à l'insonorisation par quartiers ou ensembles de bâtiments pour bénéficier d'une économie d'échelle tant au stade des diagnostics qu'au niveau des travaux.

L'ACNUSA recommande que, dans le cadre de chaque programme d'intérêt général déterminé par les CCAR, le diagnostic et les travaux obligatoires soient financés à 100 %.

L'ACNUSA souhaite que de la souplesse soit introduite dans la gestion des dossiers de demandes à partir de la courbe d'indice Lden 55. Au fur et à mesure de l'éloignement de cette limite, une participation des riverains sera demandée.

L'ACNUSA considère que l'insonorisation des parties communes d'habitat collectif devrait être mieux prise en compte et que d'autres locaux publics devraient être insonorisés. L'Autorité recommande que chaque commission d'aide aux riverains établisse une liste des locaux éligibles.

Garantir la valeur des biens

Rappel

L'Autorité a recommandé dans son rapport d'activité 2003, et renouvelé sa demande dans celui de 2004, de mener une étude de faisabilité pour la création d'un fonds de garantie dans le souci de « rassurer les riverains ». Le principe serait de permettre, par convention, de garantir au riverain le rachat de son logement au prix d'acquisition ou de construction actualisé.

Résultats de l'étude BIPE/BVA

Le ministère de l'écologie et du développement durable a financé une étude sur l'évaluation de l'impact du bruit des avions sur la valeur des logements dans les communes proches de Paris – Charles-de-Gaulle. Réalisée par le BIPE et BVA, ses conclusions ont été rendues à la fin de l'année 2004.

Ont été analysées les transactions (maisons et appartements) réalisées en 2002-2003 à proximité de la plateforme dans les départements du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne. Le bruit a été pris en compte selon deux méthodes : le nombre de survols et le niveau Lden associé aux courbes d'environnement sonore.

Cette étude a permis de mettre en évidence dans certains cas un écart de prix de l'ordre de 4,2 à 4,5 % pour les biens situés dans les zones de bruit. Cependant, l'étude conclut que le bruit n'est pas le seul facteur identifié comme ayant une influence négative sur le prix de l'immobilier et qu'il n'existe pas de loi générale : il n'est pas pertinent d'envisager un résultat général applicable à n'importe quel aéroport et à n'importe quelle zone riveraine, du type « X % de dépréciation pour X dB(A) ».

Dépouillement des bases de données notariales

En septembre 2005, l'ACNUSA a confié à l'université Paris-XII une étude relative à « L'évolution des prix de l'immobilier (1996-2005) dans 9 communes franciliennes nouvellement survolées par les avions ». En effet, ces communes



– choisies par l’Autorité – ont été affectées par la réorganisation du dispositif de circulation aérienne en région parisienne intervenue en mars 2002.

Sur la base de l’échantillon de 11 500 transactions immobilières réparties de 1991 ou 1996 à 2005 (source : CD Biens de la Chambre des notaires de Paris)⁶, la première démarche d’analyse a conclu qu’il existait des différences assez notables d’évolution entre l’indice des prix du logement dans les 7 communes finalement retenues⁷, en comparaison de l’indice des départements d’appartenance.

Or, même si ces différences semblent impliquer des dynamiques immobilières diverses, en lien notamment à la forte reprise qui s’est produite depuis le début des années 2000 sur le front d’urbanisation de l’agglomération, toutes les communes de l’échantillon, retenues selon le critère de survol, affichent une croissance souvent sensiblement moindre que les départements qui, quant à eux, comprennent majoritairement des communes non concernées par le phénomène.

Mise en œuvre de la recommandation de l’ACNUSA

Ces résultats permettent de

considérer que les habitations situées à proximité des grandes plateformes aéroportuaires risquent effectivement de subir une réelle perte nette. En conséquence, l’Autorité renouvelle sa recommandation :

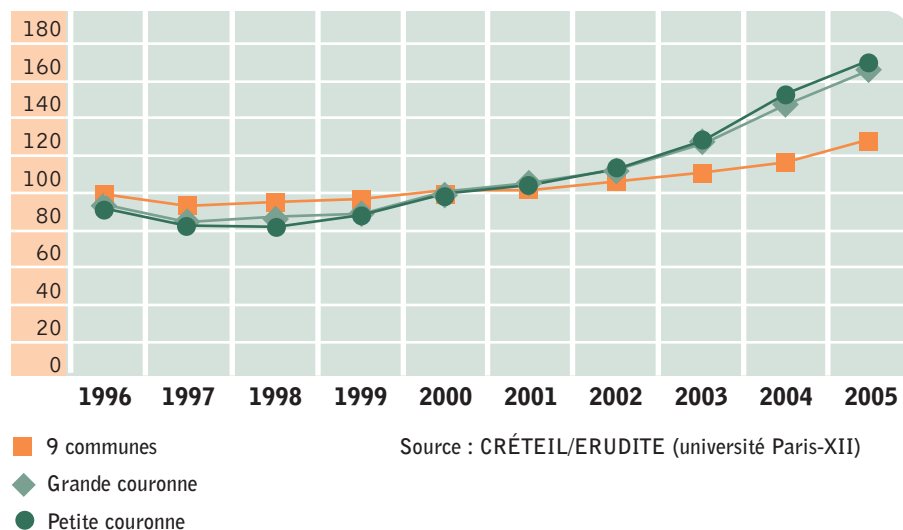


RECOMMANDATION 2005
L’ACNUSA demande que soit étudiée la faisabilité d’un fonds de garantie destiné à rassurer conventionnellement le riverain sur le rachat de son logement au prix d’acquisition ou de construction actualisé.

L’étude réalisée en 2003 pour le gestionnaire de Lyon – Saint-Exupéry et la Caisse des Dépôts et Consignations de la région Rhône-Alpes pourrait servir de point de départ à cette réflexion. Elle concerne les principes du dispositif conventionnel de compensation forfaitaire qui pourrait être mis en place en cas de pertes de valeur des immeubles d’habitation, ainsi que son organisation et son financement.

⁶ Seine-et-Marne (77) : Boutigny, Bussy-Saint-Georges, Coulommiers et Juilly. Yvelines (78) : Conflans-Sainte-Honorine et Le Pecq. Val-d’Oise (95) : Gonesse et Montmorency. Val-de-Marne (94) : Villeneuve-le-Roi.
⁷ Boutigny et Juilly dans le 77 n’offrant pas suffisamment de transactions annuelles pour permettre de calculer l’indice des prix de l’immobilier de manière fiable sur toute la période.

Évolution de l’indice des prix du logement depuis 1996



Récapitulatif des recommandations générales

◀ Survoler sans gêner

Volume de Protection Environnementale

L'ACNUSA recommande que les commissions consultatives de l'environnement examinent les procédures de départ ou d'approche qui pourraient bénéficier de points de contrôle à respecter.

◀ Informer

LAeq ambiant / LAeq avion

L'ACNUSA recommande une harmonisation de l'information délivrée aux riverains. Elle préconise l'utilisation du :

- ▶ LAmax, qui indique la valeur maximale de bruit émise par l'avion lors de son passage. Une indication du nombre d'événements dépassant des valeurs seuils doit être fournie,

- ▶ LAeq (jour), LAeq (soirée) et LAeq (nuit), qui représentent l'exposition due à l'ensemble des composantes du bruit ambiant pendant chaque période considérée,
- ▶ Lden, qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions. Les niveaux LAeq (avions/jour), LAeq (avions/soirée) et LAeq (avions/nuit), nécessaires au calcul du Lden, doivent être tenus à la disposition du public,
- ▶ LAeq (avions/durée), qui est la moyenne des LAeq (avion) pendant la durée totale de passage des avions.

Nouvel outil : visualisation 3D

L'ACNUSA demande que cette visualisation en 3 dimensions qui permet d'avoir une vue globale du trafic autour de la plateforme soit réalisée pour chacun des grands aéroports et mise à la disposition du public au sein des « espaces riverains » durant l'année 2006.

◀ Dialoguer / se concerter

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.

Améliorer la situation des riverains

Élaborer des zones de densité de survol

L'Autorité recommande l'application de la méthode des « zones de densité de survols » – développée par la direction des services de la navigation aérienne – pour tracer les dispersions autour des trajectoires servant au calcul des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore.

Avoir une réglementation unique

L'ACNUSA préconise que les réflexions en cours sur les PEB et les PGS aboutissent à une réglementation unique. Par ailleurs, l'Autorité souhaite que les règles de constructibilité en zone C soient revues afin de tenir compte des situations réelles : densité, urbanisation, etc.

Assurer les ressources nécessaires pour l'aide à l'insonorisation

L'ACNUSA recommande que la TNSA soit calculée sur des bases réalistes : passager, kilo de fret transporté ou tonnage pour les

avions non commerciaux. Son montant doit être de 110 millions d'euros par an, sur la base des besoins estimés d'insonorisation des logements et des équipements publics.

Changer le dispositif d'aide à l'insonorisation

De façon à s'assurer que tous les bâtiments situés dans un PGS sont insonorisés dans de bonnes conditions techniques et économiques, l'Autorité propose de planifier les opérations d'insonorisation afin :

- d'avoir une visibilité sur l'ensemble des opérations dans les zones couvertes par un PGS (établissement par chaque CCAR d'un programme permettant en dix ans d'insonoriser les locaux concernés) ;
- de regrouper les demandes d'aide à l'insonorisation par quartiers ou ensembles de bâtiments pour bénéficier d'une économie d'échelle tant au stade des diagnostics qu'au niveau des travaux.

L'ACNUSA recommande que dans le cadre de chaque programme d'intérêt général déterminé par les CCAR le diagnostic et les travaux obligatoires soient financés à 100 %.

L'ACNUSA souhaite que de la souplesse soit introduite dans la gestion des dossiers de demandes à partir de la courbe d'indice Lden 55. Au fur et à mesure de l'éloignement de cette limite, le taux de l'aide serait dégressif.

L'ACNUSA considère que l'insonorisation des parties communes d'habitat collectif devrait être mieux prise en compte et que d'autres locaux publics devraient être insonorisés. L'Autorité recommande que chaque commission d'aide aux riverains établisse une liste des locaux éligibles.

Garantir 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.