



AUTORITÉ DE CONTRÔLE
DES NUISANCES SONORES
AÉROPORTUAIRES

Le Président

Nos Réf : 01/748

Paris, le 26 octobre 2001

Monsieur Jean-Claude Gayssot
Ministre de l'équipement, des transports
et du logement
244-246, boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Monsieur le Ministre,

Le 19 avril 2000, l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires a été informée par le directeur général de l'aviation civile du projet de réorganisation du dispositif de circulation aérienne en région parisienne¹. Les dossiers techniques des différentes procédures sur les trois plateformes concernées ont été transmis au fur et à mesure de leur élaboration en 2000 et 2001.

Lors de sa réunion plénière du 24 novembre 2000, l'ACNUSA a fixé les conditions exigées quant à la consistance du dossier et à l'information de toutes les parties:

- le dossier transmis doit être le même pour les commissions consultatives de l'environnement et pour l'ACNUSA ;
- la problématique générale du projet par rapport à l'existant y sera explicitée ;
- chaque proposition de trajectoire – dont celles émanant d'élus ou de représentants d'association - sera analysée en termes d'avantages et d'inconvénients ;
- une cartographie de l'ensemble des modifications sera jointe en indiquant clairement le nombre de mouvements et la population survolée.

Ces conditions ont été présentées aux membres de la commission consultative de l'environnement de Paris-Charles-de-Gaulle le 19 janvier 2001 et à ceux de la commission de Paris-Orly le 2 février 2001.

Lors de sa réunion plénière des 26 et 27 avril 2001, l'ACNUSA a demandé - conformément aux recommandations inscrites dans son rapport d'activité 2000 - que le dispositif comporte l'élévation générale des trajectoires et l'indication du volume dans lequel elles doivent s'inscrire. L'Autorité a également demandé que le niveau sonore induit par les trajectoires soit associé au nombre de personnes survolées. Enfin, dans la mesure où Eurocontrol, organisme indépendant, a été sollicité pour une mission particulière, l'ACNUSA a souhaité qu'il expertise toutes les propositions et donne également ses propres solutions au regard de la situation existante.

¹ Code de l'aviation civile, article L.227-5, 7^{ème} alinéa.

Le dossier final a été présenté, par les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile et ceux d'Aéroports de Paris, aux membres de l'Autorité lors de la réunion plénière du 19 octobre 2001.

L'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires constate que :

- la problématique du dispositif proposé par vos services est confirmée par Eurocontrol : il s'agit bien d'assurer la sécurité et de résoudre le problème lié à l'encombrement au nord et à l'ouest de Paris-Charles de Gaulle, en conséquence d'augmenter la fluidité et donc d'utiliser à plein la capacité de 120 mouvements horaires ;
- le comité de pilotage, mis en place par vos soins le 20 décembre 2000, s'est préoccupé essentiellement de l'incidence de cette réorganisation pour les trajectoires d'arrivée face à l'ouest sur Paris –Orly;
- globalement, le nombre de personnes exposées à des bruits élevés sera inférieur à ce qu'il est aujourd'hui.

Les membres de l'ACNUSA apprécient la qualité du travail accompli pour rendre lisible le dossier. Conformément à leur souhait, celui-ci comporte des éléments qui le rapprochent de l'étude d'impact réalisée pour les grands projets nationaux d'infrastructure. La présentation sous forme de cédérom permet également une meilleure compréhension et une appropriation plus rapide des différentes données du problème.

Par ailleurs l'Autorité prend acte que de nets progrès ont été réalisés en termes de concertation et d'information du public. Ainsi, outre les réunions du comité de pilotage, les services concernés de la DGAC et d'ADP ont participé à seize réunions départementales, quinze réunions avec des associations, cinq réunions publiques et quatre en mairie.

Les membres de l'ACNUSA ont été sensibles à la présence de cartes, indiquant par niveaux cumulés, le nombre de personnes survolées. Ils regrettent d'autant plus l'absence d'une autre cartographie des niveaux sonores induits - en Leq (1s), en Leq (1h) et en Lden - associés au nombre des personnes survolées, ainsi que l'Autorité l'avait demandée.

Le dossier présenté le 19 octobre ne portait que sur des éléments techniques de circulation aérienne.

Or il convient de noter que les effets bénéfiques pour les populations concernées dépendent strictement du respect des nouvelles propositions.

Il est donc indispensable que des arrêtés portant sur les restrictions d'usage soient pris afin d'améliorer le contexte général et d'apporter des garanties minimales aux populations survolées.

Les membres de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires demandent que ces arrêtés comportent notamment les mesures suivantes :

- mise en œuvre de la recommandation de l'ACNUSA permettant de sanctionner les survols engendrant un niveau sonore supérieur à 85dB(A) entre 22 heures et 6 heures² ;

² Pour Paris-Orly, prendre en compte le couvre-feu.

- limitation du nombre de mouvements horaires entre 22 heures et 6 heures sur Paris-Charles-de-Gaulle ;
- engagement sur le volume dans lequel les aéronefs doivent évoluer et garantie du respect en latéral et vertical ; mise en place de sanction en cas de déviation non motivée ;
- obligation - assortie de sanction - de respecter les trajectoires de nuit à moindre bruit ; les raisons de sécurité seront vérifiées a posteriori ;
- interdiction - assortie de sanction - de certaines trajectoires la nuit ;
- information et réalisation d'actions de formation pour permettre aux pilotes et aux ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne d'avoir une meilleure connaissance des secteurs urbanisés survolés.

En l'absence de ces différentes dispositions, l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires ne peut donner un avis favorable au dispositif proposé.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Roger Léron