

NOUVELLE PLATEFORME INTERNATIONALE

Lors de sa réunion plénière du 18 juillet 2001, l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires a précisé les conditions à respecter pour édifier une nouvelle plateforme.

Le contexte

A défaut d'une régulation internationale de la mobilité aérienne, tant des hommes que des marchandises, les réflexions de l'ACNUSA s'inscrivent dans la perspective du doublement du trafic aérien d'ici 15 à 20 ans.

Certes les débats sur le développement durable, sur le changement de fiscalité ou sur le rééquilibrage entre les modes de transport restent vifs. Mais l'Autorité n'est ni un décideur, ni le régulateur des contradictions de la société. En revanche, elle a pour mission de s'assurer que la poursuite de l'expansion de l'activité aéronautique s'accompagne de la sauvegarde de l'environnement sonore autour des aéroports.

Compte-tenu des contraintes environnementales et des engagements gouvernementaux, aucune structure actuelle ne permettra d'accueillir, en région parisienne, les 80 millions de passagers prévus pour 2010. Aussi l'Autorité estime que la mise en service d'une troisième plateforme internationale anticipant dès aujourd'hui les développements futurs, est nécessaire.

Les objectifs

- Assurer le fonctionnement 24 heures sur 24 avec une accessibilité multimodale ;
- Accueillir tout type de trafic et tout type d'avion ;
- Fixer des contraintes fortes à la création et les tenir.

Les conditions

La création d'une plateforme aéroportuaire majeure implique la mise en place de dispositifs performants et fiables concernant la terre comme le ciel. Il s'agit de réduire au maximum les effets de l'activité aéronautique sur les populations au sol. Les quatre conditions suivantes devront être remplies afin que la nouvelle plateforme apporte, réellement et pour longtemps, une réponse en termes de sécurité, d'environnement et de capacité.

Avoir la maîtrise foncière

De façon générale, l'urbanisation mal maîtrisée autour des principales plateformes a entraîné des conflits entre une activité économique en expansion et les légitimes aspirations des riverains au repos et à un environnement sonore de bonne qualité.

La zone dite terminale d'un aéroport comme Paris-Charles de Gaulle représente un rectangle de 100 x 80 kilomètres ; les départs se font sur les petits côtés et les arrivées se font par les angles. Dans la majeure partie de ce rectangle, les avions évoluent à des altitudes élevées et

créent peu de nuisances sonores ou de gêne insupportable. En revanche, il existe bien un territoire à protéger, avec peu ou pas d'habitants permanents.

Pour tenir compte des nuisances sonores et de l'activité en continu de la plateforme, l'ACNUSA recommande que la puissance publique s'assure la maîtrise foncière d'une zone d'environ 60 kilomètres de long sur 10 kilomètres de large.

Bien évidemment cette maîtrise foncière doit commencer dès la prise de décision, se maintenir sans relâche et s'adapter au fur et à mesure des décisions notamment celles concernant l'orientation des pistes.

Apporter des solutions exemplaires aux populations concernées

Jusqu'à présent les réponses aux problèmes soulevés par les populations riveraines ont été apportées a posteriori et tardivement. Les mesures de prévention comme le plan d'exposition au bruit ou de réparation comme le plan de gêne sonore ont montré leurs limites : la population continue d'augmenter sous les cônes d'envol et obtenir l'aide à l'insonorisation n'est pas une réponse satisfaisante.

S'agissant d'une opération exceptionnelle, il convient de se donner tous les moyens de la réussite, ceux relatifs à la population existante étant primordiaux.

Les possibilités offertes aux habitants devront être :

- *variées selon l'emplacement au regard des nuisances sonores ;*
- *de bon niveau en terme d'indemnisation ;*
- *assorties d'engagements fermes de réalisation.*

Autoriser essentiellement l'installation d'activités

En corollaire des deux conditions précédentes, *la nouvelle plateforme ne pourra conserver ou accueillir que des activités agricoles, industrielles et notamment celles liées à l'activité aéronautique, commerciales ou de services.*

Ces activités ne doivent conduire, en aucun cas, à l'installation d'habitations permanentes dans le périmètre protégé. Le respect de cette exigence passe par la réalisation d'un système de transport adapté.

Etre strict en termes de procédures d'approche et de départ

Un volume dans lequel les avions doivent circuler sera défini. Il sera calculé en prenant largement en compte les exigences de sécurité et les souhaits de capacité. En contrepartie, les procédures devront être définies de façon à garantir que les trajectoires effectives, tant en plan qu'en altitude, s'inscrivent à l'intérieur de ce volume.

Grâce aux arrêtés pris dès la mise en service de la plateforme, tout manquement constaté sera bien évidemment sanctionnable

* * *

* *

D'une façon générale, les prescriptions pour la construction et le fonctionnement d'une nouvelle plateforme doivent être plus sévères que les recommandations préconisées par l'ACNUSA pour les aéroports existants.