

Mercredi 18 avril 2001

COMMUNIQUE

Ainsi que le prévoit la loi du 12 juillet 1999 portant création de L'ACNUSA, cette dernière a défini les indices de mesure du bruit et de la gêne sonore .

L'Autorité définit, pour la nuit, un indice prenant en compte la gêne ressentie. Pour la planification urbaine et l'aide à l'isolation phonique, elle préconise l'abandon de l'indice psophique.

Indice évènementiel de nuit

Entre 22 heures et 6 heures, l'ACNUSA propose que tout survol engendrant un niveau sonore exprimé en LAeq(1s) dépassant 85dB(A) fasse l'objet d'un procès-verbal et soit éventuellement sanctionné.

Les infractions sont relevées en dehors des zones A et B des actuels plans d'exposition au bruit.

Les infractions sont relevées sans distinction du chapitre de classification des avions.

Indice de planification

L'ACNUSA recommande l'utilisation du Lden.

La définition par l'Autorité d'un indicateur de mesure du bruit exprimé en Lden conduit à proposer une nouvelle cartographie. Les valeurs préconisées sont les suivantes :

- Zone A, indice supérieur ou égal à 70 ;
- Zone B, indice inférieur à 70 et supérieur ou égal à 62 ;
- Zone C, indice inférieur à 62 et supérieur ou égal à 55 ;
- Zone D, indice inférieur à 55 et supérieur ou égal à 50 .

Cependant pour Paris-Charles-de-Gaulle, la spécificité d'un trafic continu conduit à proposer de fixer la zone B à l'indice inférieur à 70 et supérieur ou égal à 58.

A titre de mesure transitoire et pour les neuf principaux aéroports, l'ACNUSA recommande que les préfets prennent par anticipation et pour une durée maximale de deux ans, les dispositions suivantes :

- Zone C, limite extérieure à l'indice psophique supérieur ou égal à 78, sauf pour Paris-Charles-de-Gaulle et Lyon-Saint-Exupéry à l'indice psophique 73 ;
- Zone D, comprise entre la courbe IP 78 (ou IP 73 pour Paris-Charles-de-Gaulle et Lyon-Saint-Exupéry) et l'indice psophique supérieur ou égal à 69.

L'ACNUSA recommande la publication rapide du décret avec les nouveaux indices afin que la révision des plans d'exposition au bruit commence dès cette année.

Mise en œuvre

La mise en œuvre de ces recommandations sera effective dès la parution de l'arrêté d'homologation des ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile.

L'indice évènementiel devra également être inscrit dans les arrêtés sur les conditions d'utilisation des plates-formes du ministre chargé de l'aviation civile.

L'ACNUSA va également prescrire les dispositifs techniques de mesure du bruit ainsi que le nombre et l'emplacement des stations de mesure.

C'est sur ces bases nouvelles et concrètes que l'Autorité fera procéder aux vérifications et établira le programme d'information du public par les exploitants d'aéroports.

L'INDICE EVENEMENTIEL DE NUIT

L'analyse des revendications des riverains montre qu'un indice intégré ne permet pas de représenter la nuisance engendrée par chaque survol et surtout de rendre compte du non-respect des procédures de départ, d'approche et d'atterrissage.

L'Autorité a décidé de travailler sur le choix d'un indicateur caractéristique de chacun des survols.

Elle a retenu le LAeq (1s) dont la mesure ne présente pas de difficulté majeure.

La mise en place de stations de mesure, sous trace des diverses trajectoires, permettra de vérifier au cas par cas le respect des valeurs limites fixées et d'en tirer les conséquences en termes de communication et de sanction.

Considérant que la gêne la plus forte est celle qui trouble le sommeil et empêche le repos, l'ACNUSA aurait pu recommander l'arrêt des vols de nuit.

Cette préconisation n'apparaît pas plausible à l'heure actuelle de façon unique au sein de la communauté européenne et uniforme sur tout le territoire national.

Aussi l'Autorité a-t-elle défini un indice de valeur maximale mis en place la nuit.

Cet indice sera progressivement abaissé dans les années futures pour tendre vers une nuisance zéro, voire vers l'interdiction totale.

Pour l'immédiat, l'ACNUSA recommande que : entre 22 heures et 6 heures, soit sanctionné tout survol engendrant un niveau sonore exprimé en LAeq(1s) dépassant 85 dB(A), en dehors des zones A et B des actuels plans d'exposition au bruit.

Cet indice conduira à sanctionner l'utilisation de certains avions, sans se préoccuper de la classification acoustique.

L'INDICE POUR LA PLANIFICATION

Caractériser l'exposition au bruit

L'indice psychologique résulte d'une intégration. Sa mise en place s'était faite dans un contexte particulier qui isolait les bruits d'avions de l'ensemble des nuisances acoustiques.

Aujourd'hui, cette séparation est psychologiquement inacceptable par les populations et une cohérence d'ensemble doit être recherchée.

Dans l'ensemble des politiques publiques d'environnement, on exprime les niveaux représentatifs de l'effet instantané du bruit sur l'être humain en décibel A (dB[A]). Ceci est le résultat d'un traitement du signal acoustique qui atténue fortement les fréquences graves et de façon moindre les aiguës, au bénéfice du médium.

Lorsque le bruit se prolonge sur une durée importante, on admet dans de nombreux domaines de l'acoustique (transports terrestres, bruit au travail, environnement industriel), que les effets du bruit sur l'être humain sont reliés à l'énergie acoustique qu'il a supporté durant la durée considérée.

Cette énergie est exprimée en décibel par le LAeq (T), où LAeq représente la valeur moyenne de l'énergie (puissance) mise en jeu pendant la durée (T) du phénomène, ici un passage d'avion.

Enfin, pour caractériser une situation plus longue – journée ou année type – les effets de chacun des événements doivent être assemblés. Les enquêtes menées auprès de populations soumises à des nuisances sonores montrent qu'un même phénomène n'a pas les mêmes effets selon qu'il est émis le jour, la soirée ou la nuit.

Sur la base de ces constats et refusant une singularité inutile, l'Autorité recommande l'utilisation du Lden.

Cet indice sera un de ceux proposés par le projet de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant.

Il permet de découper la journée de 24 heures en trois périodes : 12 heures de jour (day), 4 heures de soirée pondérées par un facteur 5 (evening) et 8 heures de nuit pondérées par un facteur 10 (night).

Renforcer les règles d'urbanisme autour des aéroports

Depuis 1974, 190 Plans d'Exposition au Bruit (PEB) ont été approuvés, la plupart l'ont été dans les années 1980. Seuls 16 ont fait l'objet d'une révision depuis leur élaboration.

Alors qu'ils devraient refléter la situation sonore réelle actuelle, force est de constater que cela n'est pas le cas.

Cette distorsion peut partiellement s'expliquer d'une part par les progrès spectaculaires de la technologie aéronautique, d'autre part par l'augmentation importante du trafic sur certaines plates-formes.

L'empreinte acoustique de certains PEB est soit minimisée, soit élargie par rapport à ce qu'elle devrait être au regard du trafic réel et de la topographie des pistes.

Le choix quasi général d'une limite extérieure de la zone C à l'IP 84 a permis le développement urbain et l'accroissement des populations : des lotissements, des immeubles ont été construits alors que les nuisances sonores existaient déjà ou sont arrivées très vite.

L'Autorité préconise un fort élargissement de la zone B pour empêcher l'urbanisation et un moindre élargissement de la zone C pour limiter toute augmentation significative des populations soumises aux nuisances sonores.

En outre, elle propose que la limite extérieure de la zone C ne soit plus modulable afin que les mesures de protection soient les mêmes, quel que soit l'aéroport concerné.

La définition par l'ACNUSA d'un indicateur de mesure du bruit exprimé en Lden conduit à proposer une nouvelle cartographie.

Les valeurs préconisées sont les suivantes :

- ***Zone A, indice supérieur ou égal à 70 ;***
- ***Zone B, indice inférieur à 70 et supérieur ou égal à 62 ;***
- ***Zone C, indice inférieur à 62 et supérieur ou égal à 55 ;***
- ***Zone D, indice inférieur à 55 et supérieur ou égal à 50 .***

Cependant pour Paris-Charles-de-Gaulle, la spécificité d'un trafic continu conduit à proposer de fixer la zone B à l'indice inférieur à 70 et supérieur ou égal à 58.

A titre de mesure transitoire et pour les neuf principaux aéroports, l'ACNUSA recommande que les préfets délimitent par anticipation et pour une durée maximale de deux ans, les dispositions suivantes :

- ***Zone C, limite extérieure à l'indice psophique supérieur ou égal à 78, sauf pour Paris-Charles-de-Gaulle et Lyon-Saint-Exupéry à l'indice psophique 73 ;***
- ***Zone D, comprise entre la courbe IP 78 (ou IP 73 pour Paris-Charles-de-Gaulle et Lyon-Saint-Exupéry) et l'indice psophique supérieur ou égal à 69.***

Les études menées sur trois aéroports ont montré que la valeur 78 de l'indice psophique correspond plus ou moins à la valeur Lden 55, et celle de l'IP 69 à la valeur Lden 50.

Par ailleurs, lors de l'élaboration du PEB, une attention particulière devra être portée aux communes dont une partie du territoire est dans une zone d'interdiction ou de restriction : il pourrait être préférable de l'inclure en totalité dans la zone la plus protectrice.

L'ACNUSA recommande la publication rapide du décret avec les nouveaux indices afin que la révision des plans d'exposition au bruit commence dès cette année.

Ouvrir droit à l'aide pour l'isolation phonique

Comme pour les plans d'exposition au bruit, la définition par l'ACNUSA d'un indicateur de gêne sonore en Lden va modifier la cartographie.

Les valeurs préconisées pour les zones I, II et III sont les mêmes que celles des zones A, B, C des nouveaux PEB.

Le choix des mêmes valeurs et la non modulation de la zone C dans les plans d'exposition au bruit devraient permettre une meilleure lisibilité des réglementations.

MISE EN ŒUVRE

Réglementer les conditions d'exploitation

Actuellement, des arrêtés ministériels réglementent les conditions d'utilisation ou les restrictions d'usages des aéroports suivants : Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Toulouse-Blagnac, Nice-Côte-d'Azur, Lyon-Saint-Exupéry, ainsi que Le Bourget, Toussus-le Noble, Issy-les-Moulineaux et Cannes-Mandelieu.

Ces arrêtés ont des contenus variables, par exemple :

- interdiction des essais moteurs à Paris-Charles-de-Gaulle entre 22h et 6h, à Orly entre 23h 15 et 6h, à Nice entre 21h et 6h ;
- quota de bruit à Paris-Charles-de-Gaulle ;
- mesures spécifiques à Paris-Orly (interdiction d'atterrissage entre 23h30 et 6h15 et de décollage entre 23h15 et 6h et 250 000 créneaux horaires).

L'ACNUSA recommande que :

- ***des arrêtés ministériels fixent, après avis de la commission consultative concernée, les conditions d'utilisation des plates-formes ; selon les situations locales, ils pourront réglementer les procédures particulières, les restrictions sur les essais moteurs, l'utilisation des inverseurs de poussée, etc. ;***
- ***des formations et des réunions de coordination soient organisées pour les agents assermentés chargés du relevé des infractions.***

Survoler sans gêner

Pour limiter les nuisances sonores et éviter la dispersion des trajectoires, des règles opérationnelles particulières ont déjà été instituées sur les certaines plates-formes : dans les phases d'arrivée ou de départ, des restrictions d'utilisations de certaines trajectoires ou des obligations de suivi de trajectoire sont mises en œuvre et contrôlées.

Associée aux réseaux de mesure de bruit, la surveillance des trajectoires devient alors un outil garantissant que ces procédures sont respectées et que les infractions injustifiées sont sanctionnées.

L'ACNUSA recommande que:

- ***pour les neuf principaux aéroports, des procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores fassent l'objet d'arrêtés ministériels permettant le relevé des infractions et leur sanction éventuelle ;***
- ***soit défini, par cet arrêté, le volume dans lequel l'écart entre la trajectoire réelle d'un avion et la procédure publiée est une déviation tolérable. En dehors de ce volume, la procédure n'est plus respectée et une sanction est encourue ;***
- ***la formation des pilotes et des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne prenne mieux en compte les aspects environnementaux (priorité donnée aux procédures particulières, connaissance des secteurs urbanisés, etc.) ;***
- ***les objectifs de protection des riverains soient prioritaires par rapport aux objectifs de capacité ;***
- ***le ministre chargé de l'aviation civile fasse connaître les conséquences d'un relèvement généralisé de l'ensemble des trajectoires (décollage, en route, atterrissage) au dessus du territoire national.***