

# Les recommandations de l'ACNUSA

**Philippe Lepoutre,**  
Responsable du pôle technique,  
ACNUSA,  
93, boulevard du Montparnasse,  
75006 Paris,  
Tél. : 01 53 63 31 80,  
Fax : 01 53 63 31 81,  
E-mail : [contact@acnusa.fr](mailto:contact@acnusa.fr)

## Missions et compétences de l'ACNUSA

Au moment de l'extension de Roissy, en septembre 1997, le gouvernement s'est engagé à mettre en œuvre un programme de mesures en matière de lutte contre les nuisances sonores et à plafonner le bruit global autour de Roissy à son niveau de 1997, ceci malgré l'explosion du trafic aérien.

La mise en place, par la loi n°99-588 du 12 juillet 1999, de la première autorité indépendante environnementale fut une des réalisations fortes de ce programme.

### Une Autorité indépendante

#### Composition

- Six membres désignés par le gouvernement : le président et cinq membres, compétents dans un des domaines suivants : l'acoustique, la gêne sonore, l'aéronautique, la navigation aérienne ainsi que la santé publique ;
- Deux membres désignés par les présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat.

#### Garantie d'indépendance

- le mandat des membres est de six ans, non révocable, non renouvelable ;
- ce mandat est incompatible avec tout mandat électif, toute activité professionnelle ou associative en rapport avec l'activité des aéroports, ainsi que toute détention d'intérêts dans une entreprise des secteurs aéronautique ou aéroportuaire ;
- son rapport annuel au Gouvernement et au Parlement est rendu public.

#### Saisine par :

- les ministres chargés de l'aviation civile, de l'urbanisme et du logement, de l'environnement ;
- un membre d'une commission consultative de l'environnement ;
- une association concernée par l'environnement sonore aéroportuaire ;
- à son initiative.

## Des compétences générales pour tous les aéroports français

#### Un pouvoir de recommandation sur :

- la mesure du bruit et notamment les indicateurs adéquats de mesure ;
- l'évaluation de la gêne sonore ;
- la maîtrise des nuisances sonores ;
- les limitations de l'impact du transport aérien et de l'activité aéroportuaire sur l'environnement, notamment par les procédures de moindre bruit au décollage et à l'atterrissage.

#### Un pouvoir d'alerte :

- sur les manquements aux règles édictées en matière de protection de l'environnement sonore.

#### Une obligation d'information

- sur le bruit lié aux aérodromes et aux trajectoires de départ, d'attente et d'approche. L'Autorité se fait communiquer tous les renseignements et documents utiles, procède ou fait procéder à des vérifications sur place.

## Des missions particulières pour les dix principaux aéroports <sup>1</sup>

L'Autorité définit les prescriptions applicables aux stations de mesure de bruit dont leur nombre et leur emplacement ; la mise en place, l'entretien et le renouvellement sont assurés par l'exploitant d'aéroport. Elle s'assure du respect de ces prescriptions.

L'Autorité établit un programme de diffusion des informations sur le bruit auprès du public : enregistrements issus des réseaux de mesures et données relatives aux sanctions. Elle s'assure de la fiabilité de ces informations et veille à la mise en œuvre de ce programme.

1 - Il s'agit de Bâle - Mulhouse ; Bordeaux - Mérignac ; Lyon - Saint-Exupéry ; Marseille - Provence ; Nantes - Atlantique ; Nice - Côte d'Azur ; Paris - Charles de Gaulle ; Paris - Orly ; Strasbourg - Entzheim ; Toulouse - Blagnac.



L'Autorité est obligatoirement consultée sur les projets de plan de gêne sonore (PGS) ou de plan d'exposition au bruit (PEB) ; elle recommande leur révision quand elle l'estime nécessaire. Elle émet des recommandations sur l'accès des personnes aux informations concernant ces plans.

L'Autorité est obligatoirement consultée sur les projets de textes réglementaires, concernant notamment : les valeurs maximales de bruit, la modification des procédures de départ, d'attente et d'approche aux instruments.

L'Autorité contrôle le respect des chartes de qualité de l'environnement sonore et rend publics les résultats de ce contrôle. En cas de désaccord sur l'exécution des engagements, elle peut être saisie d'une mission de médiation.

### Un pouvoir de sanction

Les parlementaires ont souhaité confier à l'Autorité la compétence de prononcer des amendes administratives pouvant aller jusqu'à 12 000 euros pour une personne morale.

Les infractions concernent le non-respect :

- des restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains aéronefs ;
- des restrictions permanentes ou temporaires de certaines activités en raison des nuisances sonores qu'elles occasionnent ;
- des procédures particulières de décollage ou d'atterrissage en vue de limiter leurs nuisances sonores ;
- des règles relatives aux essais moteur ;
- des valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser.

Les procès verbaux ainsi que le montant de l'amende encourue sont adressés à l'Autorité et au contrevenant. Celui-ci a un mois pour présenter ses observations à l'Autorité. Le dossier est instruit par la commission nationale de prévention des nuisances qui fait des propositions sur les suites à donner. Ensuite l'Autorité se prononce sur le montant de l'amende.

### Une des missions particulières de l'Autorité : l'Art. L. 227-5 du code de l'aviation civile

Pour les aéroports visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, l'Autorité :

- Définit :
  - les indicateurs de mesure du bruit et de la gêne sonore ;
  - les prescriptions techniques applicables, en conformité avec les normes internationales, aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires ;
  - les prescriptions concernant le nombre et l'emplacement des stations de mesure de bruit pour chacun des aéroports ;
  - les prescriptions d'exploitation du réseau de stations.

Ces indicateurs et prescriptions sont, après homologation par arrêté des ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile, publiés au Journal officiel de la République française. La mise en place, l'entretien et le renouvellement de ces stations sont assurés par l'exploitant de l'aéroport.

- S'assure du respect de ces prescriptions par l'exploitant de l'aéroport.

En cas de manquement, l'Autorité met l'exploitant de l'aéroport en demeure de respecter les obligations qui lui sont imposées en vertu du 1° du présent article dans un délai qu'elle fixe et qui ne peut être supérieur à un an.

Si à l'expiration de ce délai elle constate que l'exploitant ne s'est pas conformé à la mise en demeure qui lui a été adressée, elle fait procéder elle-même aux travaux et réalisations nécessaires. Ces travaux sont effectués aux frais et sous la responsabilité de l'exploitant ;

- Établit un programme de diffusion auprès du public, ou de toute personne physique ou morale qui en fait la demande, des informations sur le bruit dû au transport aérien et à l'activité aéroportuaire, et en particulier des enregistrements qui proviennent des réseaux de mesure de bruit et des données relatives aux sanctions infligées en vertu de l'article L. 227-4 et veille à la mise en œuvre de ce programme.

### Mesurer le bruit et suivre les trajectoires

#### Recommandations 2001 relatives aux dispositifs

- L'ACNUSA recommande que les systèmes permettent de :
- mesurer les bruits ;
  - isoler ceux d'origine aéronautique ;
  - corrélés ces bruits avec des trajectoires d'avions ;
  - identifier totalement les avions (n° de vol, immatriculation, compagnie, type d'avion, type de motorisation) ;
  - établir les rapports et les statistiques.

Le système doit afficher en temps réel :

- la projection des vols à l'arrivée, au départ, en survol ;
- l'altitude de l'avion en chaque point de la trajectoire projetée ;
- l'emplacement des stations de mesure de bruit ;
- les niveaux mesurés à ces stations.

Cet affichage se fera sur un fonds de carte terrestre récent et lisible.

En temps différé, tout vol doit pouvoir être retrouvé et « rejoué ». L'ensemble des vols contenus dans un espace de temps doit pouvoir être affiché. Toutes les informations concernant un vol doivent pouvoir être visualisées. La localisation d'un plaignant doit pouvoir se faire de façon simple. Des tris par vols, types d'appareils, niveaux de bruit ou plaintes devront pouvoir être effectués.

Le stockage de l'ensemble des données sera sauvegardé et archivé au moins deux ans.

### Recommandations 2001 relatives aux stations de mesure

Des stations de mesures fixes, servant de références dans le temps, seront installées pour chaque piste, à des distances variables selon qu'elles seront plus particulièrement dédiées à la mesure du décollage ou de l'atterrissage (soit au minimum de deux à quatre stations par piste).

En outre, l'ACNUSA recommande une utilisation renforcée de stations de mesure mobiles permettant de réaliser les campagnes ponctuelles de mesure de bruit souhaitées par les communes ou associations de riverains. Elles permettront également de valider de nouveaux lieux d'implantation pour les stations fixes.

### Recommandations 2001 relatives à l'accessibilité des mesures

Sur chaque aéroport concerné, un "espace environnement" doit permettre à toute personne de visualiser, en temps réel et différé, les données concernant les niveaux mesurés de bruit et les trajectoires associées des avions.

L'ACNUSA recommande que le déport de stations de visualisation soit rendu possible.

Ces stations pourraient, après demande d'un élu, être installées dans des locaux publics (municipaux, départementaux ou régionaux).

Une participation au coût d'installation et un engagement sur l'accueil du public (notamment en termes de personnes formées à l'utilisation de l'outil) devront être fournis.

Pour son usage propre, un poste de consultation des systèmes de surveillance équipant chaque aéroport visé au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, devra être implanté dans les locaux de l'ACNUSA (article L. 227-6 du code de l'aviation civile).

## Informer le public

---

### Missions de l'ACNUSA

L'article L. 227- 5 du code de l'aviation civile dispose que pour les principaux aéroports, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires :

"3° Établit un programme de diffusion auprès du public, ou de toute personne physique ou morale qui en fait la demande, des informations sur le bruit dû au transport aérien et à l'activité aéroportuaire, et en particulier des enregistrements qui proviennent des réseaux de mesure de bruit et des données relatives aux sanctions infligées en vertu de l'article L. 227-4 et veille à la mise en œuvre de ce programme ;

"4° S'assure, le cas échéant, de la fiabilité des conditions dans lesquelles les informations ont été recueillies auprès des exploitants d'aéroports, des transporteurs aériens et des services de l'État concernés ; "

### Recommandations 2001 relatives à l'information du public

Elles concernent la périodicité et le contenu de cette diffusion :

- Information événementielle : a posteriori, à la demande d'une personne : affichage du vol, des niveaux de bruit mesuré et de l'identification de l'avion ;
- Information quotidienne : jour J, prévisions des pistes et du trafic ainsi qu'explication de situation inhabituelle vécue la veille, confirmation des informations de J-1 et informations prévisionnelles de J+1 ;
- Information mensuelle : taux d'utilisation des pistes, trafic, événements ayant dépassé 85dB(A) entre 22 et 6 heures, analyse des situations inhabituelles, respect des restrictions d'exploitation ;
- Information annuelle : statistiques globales sur les mouvements et les impacts sonores, journées significatives, gestion des plaintes et des demandes d'information.

Cependant avant d'informer, il faut que soient mis en place les systèmes de mesure du bruit et de suivi des trajectoires.

### Recommandation 2002 relative à l'information du public

L'ACNUSA rappelle que la suspicion des riverains (élus, associations ou simples citoyens) vis-à-vis des services de l'État et des gestionnaires ne cessera que par une information complète, claire et fiable, grâce au contrôle de l'Autorité.

