L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires fêtait le 15 septembre 2009 ses 10 ans. Pour l'occasion, l'autorité indépendante avait convié les acteurs de l'environnement sonore aéroportuaire à participer à un débat en forme de bilan de cette décennie d'activité. Si son efficacité à restaurer ou objectiver le dialogue fait l'unanimité, certains la verraient bien dotée de systèmes plus dissuasifs.

Cela fait dix ans que l'Acnusa, autorité administrative indépendante, veille à ce que le développement du transport aérien ne se fasse pas au détriment de la qualité de vie des personnes survolées. Pour ce dixième anniversaire, l'Autorité a réuni ses différents partenaires historiques – opérateurs du transport aérien, élus, associations de riverains – autour d'une table ronde destinée à faire le bilan de ses actions, mais aussi de préparer son avenir, notamment avec l'élargissement de ses compétences à la pollution atmosphérique. Retour sur l'avis que portent les différents acteurs de l'environnement sonore aéroportuaire sur cette décennie d'activité.

Tout d'abord, un petit rappel des missions de l'Acnusa. L'Autorité a vocation à émettre des recommandations sur les questions relatives au bruit, à l'évaluation et à la maîtrise des nuisances sonores du transport aérien. Elle est aussi chargée de définir, pour les dix plus grands aéroports français, les indicateurs de mesure de bruit, les prescriptions techniques applicables aux dispositifs de mesure et le programme de diffusion des informations au public. Elle donne un avis sur les projets de PEB et PGS, ainsi que sur les évolutions des procédures de navigation aérienne. Elle joue également un rôle d'information, de contrôle et d'aide à la médiation. C'est elle enfin qui prononce les amendes administratives lorsque les mesures de restrictions ou les procédures particulières existantes sur les aéroports ne sont pas respectées.

Survoler sans gêner : des avancées notables
Rappelons au passage que c'est à l'Acnusa qu'on doit les volumes de protection environnementale en vigueur à Roissy et Orly (et envisagés à Lyon), ou encore l'expérimentation de la descente continue. La sensibilisation à l'environnement sonore des contrôleurs et des pilotes est également à mettre à l'actif de l'Acnusa. Autre résultat obtenu par l'Autorité, le contrôle et l'homologation des dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires. Pierre Caussade, directeur qualité, environnement et développement durable d'Air France, confirme l'utilité de ces mesures : pour lui, aujourd'hui, les « *infractions pour déviation de trajectoire sont plus rares*
», l'essentiel des manquements signifiés à Air France étant désormais motivés par des dépassements d'horaires. Néanmoins, le député Charles de Courson verrait bien un système de sanction qui soit «

davantage proportionné aux fautes commises
».

A force d'exhorter la direction générale de l'aviation civile à relever les trajectoires d'approche ou à expérimenter des profils de descente à moindre bruit, des avancées notables ont effectivement été accomplies. Selon la propre expression de Patrick Gandil, le directeur général de l'aviation civile, en matière de procédures aéronautiques à moindre bruit, on en est pourtant au « *tiers du gué* ». En région parisienne, il y a une volonté de remonter de 1000 pieds (300 mètres environ) toutes les procédures d'approche. Concernant la descente continue, sur certaines configurations, on passe du stade expérimental au stade opérationnel. Mais, en situations de fort trafic, la descente continue ne sera possible que lorsque les nouvelles technologies SESAR (volet technologique du « Ciel unique européen ») seront disponibles. Le relèvement de l'altitude de transition est un dossier qui n'a en revanche pas encore progressé, faute d'accord au niveau européen. Quoi qu'il en soit, la latitude laissée aux aéroports par l'Acnusa pour adopter ces nouvelles procédures aéronautiques semble appréciée. Pour le directeur du développement durable de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, Lionel Lassagne, les rapports Acnusa, à travers les recommandations qui y figurent, sont une « *boîte à outils* » où les aéroports peuvent piocher des « *idées nouvelles* ». Malgré cela, il souligne que les gains apportés par ces aménagements de procédures, tout comme ceux relevant de la limitation du bruit à la source, restent minimes. C'est pourquoi, selon lui, le levier de la gouvernance doit être davantage actionné, afin de progresser sur le plan de « *l'acceptation des aéroports* ».

Connaître, communiquer, partager : des progrès à faire, selon les associations, mais une autorité qui reste indispensable

S'il est bien un point qui fait consensus, c'est le sérieux du travail mené depuis 10 ans par l'Acnusa et son rôle crucial dans la relance du dialogue entre les différentes parties prenantes. L'Acnusa a grandement contribué à ce que les riverains soient destinataires d'une information accessible. L'introduction des critères de densité et de fréquence des survols est par exemple consécutive aux études menées sur ce sujet par l'Acnusa. L'étude épidémiologique DEBATS, lancée par l'ACNUSA et financée la direction générale de la santé, devrait également apporter des informations précieuses sur la relation entre exposition au bruit des aéronefs et santé. Pour Patrick Gandil, vu le « *climat de défiance qui régnait* », l'irruption dans le paysage d'une autorité montrant de « *réelles garanties d'indépendance* » a considérablement modifié la donne. Pour Pierre Caussade, l'Acnusa « *a permis, progressivement, de purger des années d'incompréhension et de non dialogue* ». Lionel Lassagne estime quant à lui que l'Acnusa a joué un rôle essentiel dans la « *compréhension mutuelle et le partage d'une culture commune* », pré-requis du dialogue. Concernant les indicateurs de bruit, il appelle toutefois de ses vœux une Autorité plus directive, capable « *d'imposer une méthodologie commune à tous les aéroports acnusés* ».

Sans que ce soit une surprise, les représentants des associations de riverains se sont montrés moins prompts à délivrer des satisfécits à l'Acnusa. Sur le registre de la concertation, Patrick Kruissel, président de l'union française contre les nuisances des aéronefs (UFCNA), se dit déçu. Pour lui, en toile de fond de la création de l'autorité indépendante, il y avait la mise en place de deux doublets de pistes sur Roissy-CDG et, en contrepartie, l'engagement de limiter le trafic annuel à 55 millions de passagers. Or, selon lui, CDG en est aujourd'hui à 60 millions de passagers. Autre sujet de mécontentement, le non respect de la fréquence légale de réunion des CCE (Commissions consultatives de l'environnement) et leurs comités permanents. A Roissy, par exemple, la dernière CCE remonte à juillet 2008. Sur le sujet des vols de nuit, les associations ont ressenti comme un « *coup de poignard* » l'analyse que fait l'Acnusa des effets économiques des vols de nuit (rapport d'activité 2008). Selon M. Kruissel, le chiffre de 60 000 emplois directs, indirects et induits annoncé par l'Acnusa mériterait d'être comparé aux emplois qui seraient créés si l'on privilégiait d'autres modes de transport. Quant à Alain Biche, président du Comité antibois pour la suppression des survols abusifs (CAPSSA), s'il reconnaît à l'Acnusa la légitimité de ses recommandations, il déplore que «
ses décisions ne soient pas appliquées
». Selon lui, à Nice, l'irruption du développement durable dans les débats «
dilue les problèmes
», si bien «
qu'on régresse
». Philippe Houbart, le vice-président du CIRENA (collectif inter associatif du refus des nuisances aériennes) dénonce quant à lui «
l'extrême lenteur
» des pouvoirs publics à tenir compte des recommandations de l'Acnusa. Et de citer pour exemple la recommandation faite en 2000 de relever à 5000 et 6000 pieds l'altitude des atterrissages face à l'est à Roissy. Selon lui, une telle mesure soulagerait le nord-ouest francilien, pourtant situé à 30 km des pistes, mais survolé à 900 mètres.

Réparer et prévenir

Dès 2001, l'Acnusa recommandait l'adoption de l'indice Lden, ce qui fut fait en 2002. C'est également à l'Autorité qu'on doit d'avoir mené à bien l'énorme travail de validation des PEB et PGS établis sur la base de ce nouvel indicateur. Concernant le dispositif d'aide à l'insonorisation, Lionel Lassagne reconnaît à l'Acnusa d'avoir beaucoup contribué à faire évoluer la taxe disponible. Si Charles de Courson se félicite qu'on ait enfin adopté une prise en charge à 95% dans les demandes groupées, il considère que l'opération coûterait moins cher si elle était gérée de A à Z par le gestionnaire de l'aéroport. Même son de cloche pour Bernard Cathelain, le directeur général adjoint en charge du pôle Aménagement et Développement d'Aéroports de Paris : pour lui, « *même avec une couverture à 95%, on reste dans des procédures lourdes qu'il convient de faire encore évoluer* ».
Quant à Alain Biche, il n'a pas manqué de rappeler les limites de l'insonorisation, a fortiori à Nice, où «
l'on dort les fenêtres ouvertes
». Pour lui, «
la seule solution, c'est la suppression des vols de nuit
». Patrick Kruissel rappelle quant à lui le bien fondé de la recommandation Acnusa de mobiliser une enveloppe de 110 millions d'euros pour l'aide à l'insonorisation – sachant que la TNSA a

rapporté 60 millions d'euros en 2008. Selon lui, avec un tel montant, les nombreuses habitations situées dans le PGS et exclues de l'aide en vertu du principe d'antériorité pourraient être traitées. La constitution d'un fonds qui permettrait de garantir au riverain le rachat de son logement au prix d'acquisition actualisé est une autre bonne idée de l'Acnusa que partage le président de l'UFCNA. Quant à la possibilité donnée aux collectivités locales d'accélérer le processus d'insonorisation en contractant un emprunt remboursé progressivement par le produit de la TNSA, le député Charles de Courson déplore que ce dispositif ne soit pas davantage utilisé. Gérard Souchard (Ile de France Environnement) demande quant à lui quelle action l'Acnusa envisage-t-elle en réaction à l'amendement qui a supprimé la zone C du PEB d'Orly. Selon lui, cet amendement, « *pris sans concertation aucune, exclut 80% des riverains intéressés par l'aide à l'insonorisation* ». Charles de Courson n'y est pas allé quatre chemins pour dédouaner l'Acnusa (qui s'était d'ailleurs opposée à cet amendement) : « *c'est le Parlement qui a voté cette décision, c'est une situation aberrante, mais le Gouvernement a été battu* ».

Quel futur pour l'Acnusa ?

La loi Grenelle II va étendre les compétences de l'Acnusa aux émissions polluantes sur et autour des aéroports. Cet élargissement est jugé bénéfique par la plupart des observateurs, même si Roger Léron, l'ancien président de l'Acnusa, considère qu'il sera difficile à une autorité unique d'arbitrer entre des critères environnementaux antinomiques (les solutions pour réduire le bruit ne vont pas forcément dans le sens d'une moindre consommation de kérosène). Charles de Courson admet que cela puisse poser des problèmes d'arbitrage mais, pour lui, « *ce la justifie que l'Acnusa coordonne ces deux volets* ». Avec la réforme de la procédure de sanction, qui entrera en vigueur début 2010, l'ACNUSA va prendre en charge la totalité du dispositif de sanctions. Une décision qui devrait partiellement contenter ceux qui souhaitent une Autorité dotée de systèmes suffisamment dissuasifs pour que les règles soient respectées. Sur fond de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, on peut aussi souhaiter que l'Acnusa prenne toute sa place dans l'avènement de montages administratifs qui permettraient une prise en compte conjointe des exigences thermique, acoustique et de qualité de l'air. Enfin, un projet de décret sur les hélicoptères, établi conjointement avec les riverains concernés, sera publié d'ici fin 2009, a annoncé Pablo Libreros, le conseiller technique de la secrétaire d'Etat à l'écologie.