



Nuisances sonores : quelles perspectives pour les régions d'Europe 'survolées'?

Une conférence organisée par le département
du Val d'Oise et la Région de Bruxelles-Capitale.
Bruxelles, 11 mai 2007

Nuisances sonores : quelles perspectives pour les régions d'Europe 'survolées' dans le cadre de l'évaluation des Directives 2002/30 et 2002/49 ?

Recommandations des collectivités territoriales pour réduire les nuisances sonores issues de la table ronde des Régions d'Europe « survolées » (Bruxelles – 11 mai 2007).

Au sein de l'Union européenne, le nombre total de passagers transportés par avion a connu une croissance de 17,3% ces deux dernières années. Le trafic aérien ne cesse de croître, tant d'un point de vue du transport de passagers que du fret et ce développement extrêmement rapide du secteur de l'aviation entraîne dans son sillage un accroissement des nuisances aéroportuaires, en particulier pour les populations riveraines survolées.

*Comment faire évoluer le cadre législatif communautaire ?
Que faire pour réduire les nuisances sonores auxquelles les populations sont exposées ? Comment garantir une meilleure qualité de vie pour les citoyens européens ?*

C'est pour tenter de répondre à ces questions que des représentants des collectivités territoriales concernées se

sont réunis le 11 mai 2007 à Bruxelles, à l'initiative de la Région de Bruxelles-Capitale et du Conseil général du Val-d'Oise, avec le soutien du Comité des Régions et la collaboration de la Conférence des Régions Aéroportuaires.

Ce document présente les principales recommandations qui ont été formulées par les collectivités territoriales lors de cette table ronde des régions d'Europe 'survolées'. Ces recommandations s'inscrivent dans le cadre du processus d'évaluation – en cours et à venir – des directives européennes 2002/30 et 2002/49 concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit et la gestion du bruit dans l'environnement. ■■■



Nuisances sonores : indicateurs et instituts de contrôle

Approche technique et rationnelle de
la problématique du bruit des avions

RECOMMANDATIONS:

- Il est indispensable que les indicateurs existants soient complétés par des **indicateurs de gêne sonore** représentatifs d'événements bruyants et de leurs fréquences. Ces indicateurs devraient également permettre de refléter le cumul de bruit auquel les populations survolées sont confrontées. D'autres indicateurs pourraient être envisagés, tels que des indicateurs sociaux, économiques et environnementaux. Les conclusions de l'étude de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) relatives aux incidences du bruit sur la santé¹ doivent être prises en compte, et en particulier la « Valeur limite » de **55 db**, plafond à ne pas dépasser pour garantir la santé de la population. L'OMS recommande également que les niveaux de pointe (LAmax) ne dépassent pas **45 dB(A)** à l'intérieur des logements la nuit. Elle souligne enfin que seul un niveau de **30 db** n'a aucune incidence sur la santé.
- Il est souhaitable d'envisager la création dans chaque Etat membre de l'UE d'un **institut indépendant de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires**. Cet institut indépendant devrait se voir octroyer, outre des missions d'information et de réponse aux plaintes, une mission de contrôle du respect des restrictions d'exploitation, des procédures, des angles de montée, de l'altitude de virages, de l'utilisation des pistes en fonction des normes de vent et du système préférentiel. Chaque institut serait habilité à appliquer des sanctions en cas de non-respect des règles fixées, avec possibilité d'amendes. ■ ■ ■

¹ Etude cofinancée par la Direction Générale Santé et Protection des consommateurs de la Commission européenne.



Organisation opération- nelle des aéroports et nuit environnementale

Dispositions à mettre en œuvre
concernant l'organisation
opérationnelle des aéroports et
les vols de nuit

RECOMMANDATIONS:

- La prise en compte de la **densité de population** dans la définition des trajectoires de vol doit être une priorité. Il est en outre nécessaire de privilégier, pour les atterrissages, de nouvelles procédures d'approche comme la « descente régulière » ou « descente continue », notamment en vigueur à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol.
- Sur base d'une cartographie du bruit requise par la directive 2002/49, la mise en place, localement, de **politiques d'indemnisation** des populations les plus exposées et d'isolation phonique et acoustique est souhaitable. Les mesures d'insonorisation devraient être éligibles aux cofinancements européens. Des **fonds d'indemnisation ciblés** devraient en outre être alimentés par les gestionnaires d'aéroports et les compagnies aériennes.
- La **concertation** doit être privilégiée entre tous les acteurs concernés par le trafic aéroportuaire. Sans **médiation** entre les gestionnaires des aéroports et les différentes parties prenantes, dont les représentants élus des territoires survolés, il sera en effet impossible d'aboutir à un développement des capacités aéroportuaires qui ne se fasse pas au détriment de la qualité de vie et de la santé des riverains. Les institutions européennes doivent quant à elles **mieux prendre en compte les souhaits et attentes des collectivités locales**, ceci pour éviter les contentieux et les procédures juridiques longues, coûteuses et qui ne permettent généralement pas d'amélioration de la qualité de vie des populations survolées.
- Les problèmes liés à la **pollution sonore nocturne** diffèrent d'un aéroport européen à l'autre mais force est de constater que la « nuit opérationnelle » des aéroports correspond rarement à la « nuit environnementale ». **Le sommeil des citoyens européens doit pourtant être préservé** durant un nombre d'heures consécutives et toute les mesures (couvre-feu ciblé, restrictions d'exploitation, interdiction de certaines trajectoires...) garantissant aux résidents des régions survolées un sommeil véritablement réparateur doivent par conséquent être au cœur des politiques aériennes/aéroportuaires nationales et européennes. ■ ■ ■

Aménagement du territoire et nuisances aéroportuaires

Instrumentes à mettre en œuvre et attentes des collectivités territoriales

RECOMMANDATIONS:

- Avant toute décision relative à l'**aménagement du territoire** autour des aéroports, les instances politiques doivent pouvoir disposer de données de bases relatives aux mesures physiques de bruit mais aussi d'informations sur les nuisances ressenties par les personnes touchées.
- Il est indispensable de ne pas limiter la réflexion à la définition et au contrôle des zones habitables. C'est un **urbanisme spécifique** (zones d'activité, parkings et services de l'aéroport, loisirs...) qui doit être imaginé afin de ne pas compromettre l'existence des communes existantes.
- Le développement économique des zones périphériques des aéroports ne doit pas être dissocié du **développement social** de ces territoires. Il ne suffit pas de "compenser" les nuisances sonores (et la pollution atmosphérique) par des retombées économiques plus importantes mais il faut aussi chercher à éviter les

phénomènes de dégradation urbaine et de paupérisation parfois induits localement par le développement aéroportuaire.

- Le développement des infrastructures aéroportuaires ne fait parfois que repousser à une date ultérieure le problème de la **saturation des aéroports**. La « course au gigantisme » n'est pas une solution durable et le **report sur le train** de certaines liaisons régionales doit être encouragé. Les transports aériens et ferroviaires doivent en effet gagner en complémentarité et l'**intermodalité air/rail** doit être soutenue, notamment pour le transport de fret, afin de réduire les pressions sur l'environnement (exemple du projet Roissy-Carex - Cargo-Rail-Express).
- Il est indispensable d'engager une **réflexion à l'échelle du territoire européen** sur le maillage des infrastructures aéroportuaires pour éviter la saturation des plus grands aéroports et en limiter les nuisances. ■ ■ ■



« Ce développement aéroportuaire durable auquel je suis si attaché, nous devons le construire tous ensemble à l'échelle européenne »

François Scellier, Président du Conseil Général du Val d'Oise

« Les Régions et les collectivités territoriales sont des acteurs publics de proximité essentiels pour appréhender la question des nuisances sonores et constater les difficultés qu'elles engendrent. De notre mobilisation dépendent la santé et la qualité de vie de tous les habitants des territoires survolés. Pour réduire les nuisances sonores aériennes, nous devons en effet mener une réflexion globale et européenne. »

Evelyne Huytebroeck, Ministre de la Région de Bruxelles- capitale chargée de l'Environnement

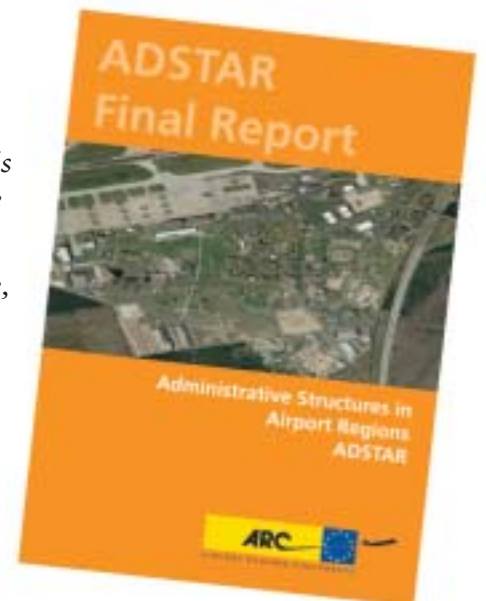


L'Airport Regions Conference (ARC) dispose d'un large éventail d'expertise à l'interface du transport aérien et des politiques locales et régionales.

Son objectif: assurer l'équilibre entre les bénéfices économiques générés par les aéroports et leur impact environnemental. Cet impact concerne notamment la qualité de vie des populations environnantes.

Ses prises de positions, élaborées au nom des villes et régions d'Europe, concernent l'aviation, le développement régional et l'environnement. L'ARC est également à l'origine d'initiatives communes sur l'échange d'informations et de bonnes pratiques au sein de ses membres.

C'est lors de cette table ronde qu'a été présenté le rapport ADSTAR, qui analyse les différents structures organisationnelles au sein de l'UE d'un point de vue de sécurité du trafic aérien et de mesures de réduction du bruit.



Pour plus d'informations :

Conseil général du Val d'Oise : www.valdoise.fr

Région de Bruxelles-Capitale : <http://www.bruxelles.irisnet.be/>

Airport Regions Conference : www.airportregions.org

Comité des Régions : www.cor.eu.int



Toutes les présentations
de la table ronde de Bruxelles
(11 mai 2007) sont disponibles sur
www.airportregions.org

ARC Brussels Office

West Sweden, Rue du Luxembourg 3, B-1000 Brussels, Belgium • Tel: +32 2 501 0835, Fax: +32 2 501 0842
Email: helene.barbier@westsweden.se • www.airportregions.org

