



Transports

... une proposition de loi visant à plafonner le bruit généré par les avions circulant la nuit autour des aéroports. Cette proposition de loi n'est pas encore inscrite à l'ordre du jour du Sénat.

Le parlementaire souhaite donc connaître la date à laquelle cette proposition sera examinée et les mesures d'urgence que le Gouvernement compte prendre en attendant.

En réponse, le ministre indique que «Le texte qui a été voté le 26 avril 2001 tend à interdire les décollages et atterrissages, dès lors que ces opérations provoquent un bruit, mesuré dans la zone C du plan d'exposition au bruit et à proximité immédiate de la zone B, supérieur à 85 décibels. Le ministre de l'équipement s'est félicité du vote positif de l'Assemblée nationale sur la proposition ainsi rédigée. Cette mesure reprend l'une des propositions faites par l'Autorité de contrôles des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) et complète les engagements pris en 1997 à l'occasion de la décision d'extension de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Cette proposition sera examinée par le Sénat dès que l'ordre du jour de la haute assemblée le permettra.

Par ailleurs, le ministre de l'équipement, des transports et du logement peut prendre des mesures réglementaires restreignant les vols de nuit. Un arrêté paru au JO de 5 août 2001 restreint l'utilisation des avions les plus bruyants du chapitre III sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Avec ces mesures, complétées par la possibilité de sanctionner lourdement les infractions, la France dispose d'un mécanisme particulièrement efficace visant à concilier la légitime préoccupation des riverains pour la préservation de leur cadre de vie et la poursuite d'un développement maîtrisé du transport aérien.»

JOAN R, 21 janvier 2002, p. 329 (Réponse min. n° 63655)

Signature de la Charte de l'environnement de l'aéroport international Strasbourg

« 50 actions pour 5 ans – 50 actions pour un développement durable de l'aéroport »

Le 3 juillet 2001, Philippe MARLAND, préfet de la région Alsace, préfet du Bas-Rhin, et Richard BURGSTÄHLER, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin, ont signé, en présence de la presse, la Charte de l'environnement de l'aéroport international Strasbourg.

Cette charte de l'environnement est l'illustration d'une volonté : celle d'insérer au mieux le grand équipement structurant qu'est l'aéroport, dans son milieu naturel et humain.

Elle est, avant tout, le fruit de la concertation, le résultat d'un travail commun marqué par les critiques de l'ensemble des acteurs locaux : élus, associations de riverains et de protection de l'environnement, et professionnels de l'aéronautique.

Ces échanges multiples au sein de commissions officielles et de groupes de réflexion informels ont même, dans certains cas, permis d'anticiper des mesures récemment recommandées par l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires. À cet égard, le protocole d'accord établi en 1998,

qui définit entre autres les conditions d'utilisation nocturne de la plate-forme, préfigure le vœu exprimé par l'ACNUSA de réglementer le fonctionnement des aéroports.

Le système de mesure de bruit, issu lui-même du protocole et composante essentielle de la charte de l'environnement, témoigne du souci de conforter les engagements pris par la mise en place de moyens techniques performants dont la vocation est double : contrôler et informer.

Financé par l'État, les collectivités et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin, dans le cadre du contrat triennal Strasbourg – Ville Européenne, ce système est le premier à répondre au cahier des charges de l'ACNUSA. Dans sa configuration initiale, le système s'appuie sur un maillage de trois stations fixes implantées aux extrémités de la piste et sur la commune d'Entzheim et sur une station mobile particulièrement utile dans l'éventualité d'une extension du réseau fixe.

Outre la prévention des nuisances sonores, cette charte de l'environnement reprend toutes les problématiques liées à la protection du milieu : traitement et élimination des déchets, surveillance de la qualité de l'air, collecte et traitement des eaux pluviales.

Ce dernier point a notamment été intégré pour un coût de 75 MF dans le programme de travaux de la réfection



Transports

de la piste et de la construction d'un nouveau taxiway dont l'enveloppe globale s'élève à 250 MF.

Ainsi chaque aménagement et chaque projet d'aménagement doivent intégrer une dimension environnementale, ce qui bien souvent ajoute à la complexité, et au coût de la conception et de la réalisation des ouvrages. Mais la protection du milieu, la prévention du cadre de vie s'inscrivent dans un cadre plus large que celui de la Charte, celui d'un développement cohérent et maîtrisé de l'espace qui, tout en respectant la richesse des espaces naturels telle que la trame verte de la Bruche, trouverait son équilibre entre zones d'activités économiques et zones urbanisées.

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim est un puissant facteur de développement économique. Il favorise dans un périmètre rapproché l'émergence de zones d'activités souvent à dominante logistique ou de service. Ce dynamisme génère bien évidemment des flux de circulation nécessitant des infrastructures de transport adaptées. Par ailleurs, la pression foncière en zone périurbaine de Strasbourg est telle que des programmes d'habitat groupé voient le jour à proximité immédiate des zones de bruit de l'aéroport.

À l'évidence, une occupation anarchique ou pour le moins non raisonnablement planifiée du territoire ne peut être que source de conflits.

Le lancement, en 2002, de la procédure de révision du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, accompagné par les travaux d'élaboration du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération strasbourgeoise, sont autant de moyens à mettre en œuvre pour prévenir ces conflits.

En conclusion, si la charte constitue une avancée significative dans les rapports entre l'aéroport et son environnement,

elle doit être considérée, avant tout, comme un jalon sur la route que tous les acteurs concernés par la vie et l'avenir de cette plate-forme se doivent de poursuivre ensemble.

Contact :
Tania Ekani Nkodo
 Service Qualité, Environnement, Moyens Généraux
 Tél. : 03 88 64 73 73
 e-mail : t.ekani@strasbourg.cci.fr
 Aéroport International Strasbourg
 F-67960 Entzheim
 www.aéroport.strasbourg.fr

Aide aux riverains des aéroports Plus de 900 dossiers traités en 2000

Le renforcement de l'isolement acoustique des bâtiments destinés à protéger les occupants des bruits

extérieurs a concerné les logements et les bâtiments tertiaires situés au voisinage des neufs principaux aéroports français : Orly, Roissy-Charles de Gaulle, Toulouse, Nice, Marseille, Lyon, Strasbourg et Mulhouse (sauf Bordeaux). Ces travaux ont été effectués dans le cadre de la procédure d'aide aux riverains gérée par l'ADEME.

Pour l'année 2000, près de 900 dossiers de travaux pour des logements et neuf dossiers de bâtiments tertiaires ont fait l'objet d'un avis favorable de la part des CCAR alors que l'ADEME a instruit près de 3 000 demandes de diagnostic préalable.

Le passage de ces demandes devant les CCAR s'échelonne dans le temps du fait des délais nécessaires à la réalisation des devis de travaux. Ces 900 dossiers représentent près de 1 200 logements dont 700 maisons individuelles. Le coût moyen de l'aide financière de l'ADEME pour les diagnostics acoustiques et travaux d'insonorisation est de 54 kF par logement.

70 000 logements concernés

Deux études ont été lancées en 2000 par l'ADEME sur les bâtiments riverains des aéroports.

- Une étude de recensement, qui a dénombré 68 483 logements. Orly vient en tête avec près de 32 000 logements, suivi de Roissy-Charles de Gaulle et Toulouse avec environ 15 000 logements chacun et enfin les autres aéroports avec moins de 3 000 logements pour chacun d'entre eux.
- Une étude de marché réalisée en 2001 pour évaluer les prix de l'isolation acoustique hors secteur du marché très spécifique que constitue l'insonorisation des bâtiments au voisinage des aéroports, pris en charge par le fond d'aide aux riverains. Cette étude a pour objectif d'harmoniser les tarifs pratiqués dans les différentes zones.

(Rapport d'activité de l'ADEME 2000)