



AUTORITÉ DE CONTRÔLE  
DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

ACNUSA

# RAPPORT D'ACTIVITÉ 2013



# 2013

## RAPPORT D'ACTIVITÉ



**M. Victor Haïm**  
président depuis  
mai 2012



**Mme Dominique Dalmas**  
membre depuis  
mars 2009



**Mme Aline Gaulupeau**  
membre depuis  
octobre 2009



**M. Jacques Roland**  
membre depuis  
octobre 2009



**Mme Joëlle Adrien**  
membre depuis  
octobre 2009



**M. Gérard Thibaut**  
membre depuis  
janvier 2011



**M. Manuel Periañez**  
membre depuis  
mars 2012



**Mme Laurence Rouïl**  
membre depuis  
septembre 2012



**M. Claude Genoud-Prachet**  
membre depuis  
septembre 2012



**M. Bernard Chaffange**  
membre depuis  
septembre 2012

## Les membres de l'Autorité

### *Hommage à Roger Léron, premier président de l'Autorité*

L'année 2013 a été marquée par le décès de Roger Léron, survenu le 16 octobre ; il avait été le premier président de l'Autorité de 2000 à 2006.

L'ACNUSA et son équipe tiennent à rendre hommage à son grand professionnalisme et à sa forte implication dans la réduction des nuisances aéroportuaires.

# Lettre à

Monsieur le président de la République,  
Monsieur le président du Sénat,  
Monsieur le président de l'Assemblée nationale,  
Monsieur le Premier ministre,

Le rapport d'activité 2013 est tout en demi-teintes. Ceci s'explique en partie par une mauvaise appréciation de la place et du rôle de l'ACNUSA.

Lors de la discussion du projet de loi de création de l'Autorité devant le Sénat (séance du 16 février 1999), après avoir rappelé son attachement « à créer les conditions nécessaires pour le développement au transport aérien dans notre pays, car ce mode de transport est un vecteur essentiel à l'essor économique et à l'emploi », M. Jean-Claude Gayssot, alors ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, justifiait cette création par la nécessité d'assurer la conciliation de ce développement avec la préservation de la qualité de la vie des riverains. Il avait repris ces propos devant l'Assemblée nationale (séance du 12 mai 1999).

C'est dans cet espace restreint séparant le respect des conditions nécessaires au développement de l'aviation et celui de la qualité de vie des riverains que l'ACNUSA doit inscrire son action. Mais pour tous ceux qui l'oublient ou l'ignorent, selon le cas, l'Autorité va trop loin ou pas assez. Les extrêmes se neutralisent et paralysent son action.

Ainsi, dans son précédent rapport, l'Autorité a fait un certain nombre de recommandations pour diminuer les perturbations imputables aux vols de nuit. Pour les uns, elles sont insignifiantes et sans intérêt ; pour les autres, elles menacent le secteur aérien d'une quasi-faillite généralisée. La vérité est qu'elles ont été longuement réfléchies, qu'elles pourraient améliorer le sort des populations survolées, mais que, face à l'intransigeance des deux extrêmes et sans le soutien du politique, elles ne seront pas mises en œuvre.

L'an dernier, la question de l'urbanisation était presque complètement absente du rapport de l'ACNUSA, alors que la maîtrise du développement urbain représente l'un des défis les plus importants auxquels notre société sera confrontée dans les années à venir. Elle constituera donc un premier axe de travail de l'Autorité pour 2014.

En effet, les grands aéroports dynamisent le développement économique de leur région d'implantation. Les personnes dont le travail dépend de ce développement souhaitent s'installer à proximité pour réduire leur temps de trajet et profiter des avantages liés à cette concentration d'activité. La réglementation actuelle (plans d'exposition au bruit essentiellement) ne parvient pas à endiguer ce peuplement mais, néanmoins, elle prive les communes qu'elle impacte de ressources fiscales et les condamne trop souvent au dépérissement et à l'appauvrissement. Une péréquation des ressources fiscales entre les communes impactées par l'activité aéroportuaire, sur la base du critère du volume de nuisances, notamment sonores, devrait mettre fin à une situation aussi peu justifiable en droit qu'en équité d'une opposition entre celles qui tirent avantage de la présence de l'aéroport sans en supporter les inconvénients et celles qui subissent les inconvénients sans en tirer aucun avantage.

Par ailleurs, même si le nombre des immeubles d'habitation susceptibles d'être concernés par une telle mesure devrait rester relativement limité, il convient de mettre en place un dispositif de rachat qui n'existe pas vraiment aujourd'hui et dont l'Autorité avait déjà souhaité la réalisation dans son rapport 2008.

Ces préoccupations importantes ne sont toutefois pas les seules qui feront l'objet des travaux de l'Autorité en 2014. La qualité de l'air, dont elle a la charge depuis la loi de 2010, a été abordée dans le cadre d'un groupe de travail qui devrait rendre ses conclusions en fin d'année. La prégnance de cette thématique est accentuée par les pics de pollution que les grandes métropoles subissent de plus en plus souvent, et par les obligations européennes de notre pays.

De la même façon, l'ACNUSA suivra attentivement l'application de la recommandation 2012 pour une alternance programmée du trafic aérien sur les deux doublets de Paris – Charles-de-Gaulle à propos de laquelle Aéroports de Paris a vérifié qu'elle pouvait être mise en œuvre sans inconvénients majeurs. Il s'agit là de chantiers aussi importants que complexes. L'ACNUSA veut préparer l'avenir. Mais elle ne peut travailler sérieusement qu'à deux conditions : les parties prenantes doivent accepter son indépendance, et les autorités politiques doivent prendre conscience de l'importance, à la fois stratégique et humaine, de ses interventions et soutenir son action.

**Victor Haïm**



Paris, le 5 mai 2014



# RAPPORT D'ACTIVITÉ 2013



## Observation liminaire

Le rapport 2013 comporte une nouveauté dans sa présentation. Dorénavant, l'ACNUSA distinguera ses recommandations de ses demandes d'information (études, statistiques, etc.)

En effet, l'Autorité a souhaité revenir à plus d'orthodoxie dans la lecture et l'application des textes.

Tandis que les *recommandations* sont régies par l'article L. 6361-5 du code des transports, les *demandes* d'études (renseignements, documents...) relèvent de l'article L. 6361-8 de ce même code. S'agissant des premières, l'Administration peut choisir de les suivre, ou non, et dispose d'un délai de six mois pour faire connaître sa décision motivée. En revanche, s'agissant des renseignements et documents demandés par l'Autorité, elle ne dispose d'aucune marge de manœuvre. En effet, après avoir fixé la règle selon laquelle, « *pour l'exercice [de ses] missions (...) l'Autorité de contrôle des nuisances aéroporitaires peut (...) se faire communiquer tous les renseignements et documents utiles à ses missions.* », l'article L. 6361-8 précise : « *Les autorités publiques, les agents publics, les exploitants d'aérodromes et les transporteurs aériens ne peuvent s'opposer à l'action de l'autorité pour quelque motif que ce soit et prennent toutes mesures utiles pour la faciliter.* »

Dès son premier rapport annuel et continûment par la suite, l'Autorité a demandé des éléments d'information (études, documents statistiques...) sous la forme de recommandations. Très logiquement, l'Administration en a conclu qu'il lui appartenait de traiter ces demandes comme des recommandations et de décider si elle y ferait droit, ou non.

Mais une demande présentée sur le fondement des dispositions de l'article L. 6361-8 du code des transports n'est pas une recommandation de l'article L. 6361-5. Il convient donc de revenir à plus de rigueur.

Par ailleurs, une mauvaise habitude en amenant une autre, si l'administration a toujours fait connaître sa décision relative aux recommandations en exposant les motifs, elle l'a fait verbalement. Il convient là aussi de revenir à plus d'orthodoxie : l'administration continuera d'apporter une réponse motivée à chaque recommandation du rapport, comme elle l'a toujours fait, mais elle le fera par écrit, une présentation orale devant le collège de l'Autorité réuni à cet effet pouvant également s'avérer utile avant ou après ce courrier.

## Pollution atmosphérique

Le groupe de travail sur la qualité de l'air, créé en 2013, a entamé ses réflexions et progresse régulièrement. Il a procédé à un état des lieux et posé les sujets à traiter. Sur ces bases, il envisage de rendre ses conclusions d'ici la fin de l'année 2014.

L'Autorité a poursuivi également ses travaux sur le roulage au sol, les APU, groupes auxiliaires de puissances.

## **Vols de nuit**

La question des vols nocturnes reste l'une des plus sensibles, sinon la plus délicate, que l'Autorité ait à traiter. Elle renvoie à la définition même de la mission confiée à l'ACNUSA lors de sa création puisque c'est la nuit que la conciliation entre le développement économique des aéroports et de l'aviation commerciale et la qualité de vie des riverains s'avère la plus délicate. Dans son rapport 2012, l'ACNUSA avait fait un certain nombre de recommandations qui devaient permettre d'améliorer la situation des riverains, sans pour autant, mettre l'équilibre économique des aéroports ou des compagnies aériennes en péril. Ces recommandations, qui n'ont encore pas été suivies d'effet, sont reprises dans le présent rapport. D'autres voies de réduction des nuisances sonores nocturnes sont encore à l'étude et pourront, le cas échéant, faire l'objet de recommandations ultérieures.

## **Survoler sans gêner**

L'Autorité continue de veiller au développement des descentes continues optimisées sur les plateformes acnuesées et à la mise en place des moyens de substitution aux groupes auxiliaires de puissance (APU). Mais elle s'est aussi penchée sur des questions plus ponctuelles.

Ainsi celle des vols militaires fait l'objet d'un paragraphe particulier. L'Autorité s'est interrogée sur sa légitimité à intervenir sur ce thème mais, dès lors qu'il s'agit bien de vols sur ou à proximité de plateformes civiles, il lui est apparu de son devoir de signaler aux autorités militaires les quelques difficultés rencontrées. En effet, si le nombre de vols concernés est fort heureusement limité, leurs conséquences n'en sont pas moins importantes, eu égard aux caractéristiques particulières des aéronefs mis en œuvre.

Une autre question récurrente devrait enfin trouver une réponse définitive : il s'agit du bruit particulier des A320 en approche, pour lesquels Airbus a développé une solution technique qui a été certifiée par la DGAC en fin d'année. Reste aux compagnies aériennes à la mettre en œuvre, mais elles ont d'ores et déjà fait savoir qu'elles y étaient prêtes.

## **Réparer et prévenir**

L'aide à l'insonorisation, et particulièrement la TNSA, fait l'objet de longs développements. Le décret prolongeant – pour un an seulement – le taux de 100 % pour l'aide au financement des travaux d'insonorisation n'a été publié qu'assez tardivement, en mars 2014. La durée de cette prolongation ainsi que le plafonnement du montant de la taxe ont soulevé de fortes inquiétudes tant de la part des riverains qu'au sein du collège de l'Autorité. Nombreux sont les logements restant à insonoriser et l'Autorité ne peut accepter que des populations soient sacrifiées.

Enfin, par un effet mécanique, du fait du renouvellement des conseils municipaux en 2014, les commissions consultatives de l'environnement se tiendront vraisemblablement beaucoup plus tard dans l'année. L'Autorité souhaite rappeler l'intérêt de réunions plus fréquentes de ces commissions, quitte à ce que, comme elle l'avait suggéré en 2005, la présidence soit déléguée s'il n'y a pas d'avis réglementaire à rendre.

## **Amendes**

L'activité du pôle Amendes est restée soutenue en 2013. En revanche, l'Autorité continue à souffrir du fait que les titres de perception qu'elle émet ne soient pas traités par une seule et même trésorerie, comme avant 2011.

Par ailleurs, il est apparu indispensable de souligner que la bonne marche de la procédure d'infliction des amendes, qui est de nature quasi juridictionnelle, ne peut souffrir d'imperfections. Or, plusieurs dysfonctionnements ont été observés de façon suffisamment récurrente pour qu'il ait paru nécessaire d'en faire état, non pas dans l'objectif de jeter l'opprobre sur quiconque, mais pour indiquer les voies de progrès collectif.

La condamnation solidaire, annoncée dans le rapport 2012, n'a pas été traduite dans un texte car il est ressorti de débats à l'Assemblée nationale et d'un réexamen de l'article L. 6361-12 du code des transports qu'elle est d'ores et déjà possible sans modification législative. Il reste que l'instruction des dossiers est plus lourde et plus complexe du fait de l'obligation de respecter le principe du contradictoire et les droits de la défense vis-à-vis de toutes les personnes susceptibles d'être condamnées conjointement. C'est pourquoi aucune condamnation de ce type n'a encore été prononcée. Les premiers dossiers devraient être examinés avant la fin du premier semestre 2014.

## **Actualisation du droit**

Déjà, en 2012, le rapport soulignait la nécessité de mettre à jour les textes relatifs à la procédure de sanctions, aux plans de protection de l'atmosphère, etc. Ces révisions sont urgentes. Elles sont donc itérativement demandées dans le présent rapport.



Rapport d'activité

# Sommaire 2013

## Rapport sur la pollution atmosphérique 8

Impact de l'activité aéroportuaire	11
Contribution des zones aéroportuaires à la pollution atmosphérique	14
Gestion de la qualité de l'air	15
Autres contributions et partenariats	18

## Rapport sur les vols de nuit 20

Les mesures	22
-------------	----

## Autres axes de travail 28

Survoler sans gêner	30
Réparer et prévenir	36
Connaître, communiquer et partager	44

## Plateformes 52

### Plateformes acnuesées

Bâle — Mulhouse	54
Beauvais — Tillé	55
Bordeaux — Mérignac	56
Lyon — Saint-Exupéry	56
Marseille — Provence	57
Nantes — Atlantique	57
Nice — Côte d'Azur	59
Paris — Charles-de-Gaulle	59
Paris — Le Bourget	60
Paris — Orly	61
Strasbourg — Entzheim	61
Toulouse — Blagnac	62

### Autres plateformes

Cannes — Mandelieu	62
Toussus-le-Noble	63
Genève	63

## Amendes administratives 64

Dysfonctionnements	66
Renforcement du pouvoir de sanction	68
Héliport de Paris — Issy-les-Moulineaux	71
Bilan des amendes	72
Recouvrement	75
Contentieux	78

## Récapitulatif des recommandations 80

## Vie des services 88

Personnel et budget	90
Communication	91

## Annexes 92

Liste des avis rendus	94
Légitimité du laboratoire d'ADP	96
Visite de plateformes étrangères	97
Agenda 2013	104
Glossaire	110





CHAPITRE

# Rapport sur la pollution atmosphérique

## IMPACT DE L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE 11

- Groupe de travail sur les activités aéroportuaires et la gestion de la qualité de l'air 11
- Légitimité du laboratoire d'ADP 13

## CONTRIBUTION DES ZONES AÉROPORTUAIRES À LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE 14

- Problématique du roulage au sol 14
- Évolution du trafic aérien 14

## GESTION DE LA QUALITÉ DE L'AIR 15

- Limitation de l'usage des groupes auxiliaires de puissance (APU) 15
- Système incitatif à l'utilisation des moteurs les moins émissifs 17

## AUTRES CONTRIBUTIONS ET PARTENARIATS 18

- Comité interministériel de la qualité de l'air (CIQA) 18
- Plan de protection de l'atmosphère (PPA) 19
- Schémas régionaux climat-air-énergie (SRCAE) 19



**L'année 2013 a été importante à plus d'un titre dans le domaine de la pollution atmosphérique.**

**Tout d'abord, 2013 était l'année européenne de la qualité de l'air.** Celle-ci a été consacrée à la révision de la politique communautaire sur le sujet. Le 18 décembre 2013, la Commission européenne a publié sa nouvelle stratégie thématique dite « paquet air » avec un ensemble de nouvelles mesures pour lutter contre la pollution atmosphérique, mesures grâce auxquelles la Commission européenne entend réduire de moitié le nombre de décès prématurés dus à la pollution atmosphérique, renforcer la protection des groupes vulnérables qui en ont le plus besoin et améliorer la qualité de vie de tous... <sup>1</sup>

Ensuite, le 17 octobre 2013, le Centre international pour la recherche sur le cancer (CIRC), agence de l'Organisation mondiale de la santé des Nations unies (OMS), a qualifié la pollution de l'air extérieur comme étant cancérigène pour l'homme. Le CIRC a en effet conclu de manière formelle que l'exposition prolongée à la pollution de l'air extérieur provoque le cancer du poumon et augmente le risque de cancer de la vessie. « *Le classement pollution de l'air extérieur comme cancérigène pour l'homme est une étape importante* », a souligné le directeur du CIRC, Christopher Wild. Il a par ailleurs précisé qu'« *il existe des moyens efficaces pour réduire la pollution de l'air et, étant donné l'ampleur de l'exposition qui touche les personnes à travers le monde, ce rapport devrait envoyer un signal fort à la communauté internationale pour qu'elle agisse sans plus tarder* ».

Enfin, à une échelle plus modeste mais non moins importante, l'année 2013 a vu le lancement par l'Autorité des premières réunions du groupe de travail sur la qualité de l'air et les aéroports grâce à la participation active de l'ensemble des parties prenantes et des experts.



# Impact de l'activité aéroportuaire

## Groupe de travail sur les activités aéroportuaires et la gestion de la qualité de l'air

Le 1<sup>er</sup> novembre 2010, l'ACNUSA a vu ses compétences élargies par la loi dite « Grenelle II » du 12 juillet 2010. Elle est notamment chargée de « *contribuer au débat en matière d'environnement aéroportuaire* » et peut, à ce titre, formuler des propositions pour améliorer les connaissances dans ce domaine. Le premier état des lieux établi par l'Autorité et présenté dans les rapports d'activité de 2010 et 2011 a fait apparaître un réel besoin d'objectiver l'impact des activités liées à la vie de l'aéroport sur la qualité de l'air locale et régionale, mais également de disposer d'une information qualitative pour mesurer l'évolution de cette dernière. C'est dans cet objectif que l'ACNUSA a proposé, via la création d'un groupe de travail associant l'ensemble des parties prenantes et des experts scientifiques indépendants, de définir, mettre en place et suivre annuellement des indicateurs pertinents ainsi qu'un plan de surveillance environnementale des activités des plateformes.

Ce travail s'inscrit également dans une volonté de participer à l'effort national de gestion de la qualité de l'air.

Trois réunions ont eu lieu en 2013 ; la première, dite de lancement, en avril, a permis de préciser, d'une part, le périmètre de travail de ce groupe (travail sur la qualité de l'air locale et régionale, excluant de facto la problématique du changement climatique et celle de l'air intérieur), et, d'autre part, la complexité de la tâche au regard des situations hétérogènes des plateformes acnuesées. La réunion du mois de juin et une partie de celle de septembre ont été consacrées à dresser un premier état des lieux sur les pratiques actuelles de suivi de la qualité de l'air par les différentes plateformes tant en termes de calcul d'émissions des aéronefs et des activités des plateformes qu'en termes de surveillance de la qualité de l'air. Cet état des lieux a mis en exergue des pistes d'améliorations possibles des connaissances. Par exemple, les procédures actuelles de certification des émissions des moteurs d'avions ne prennent pas en compte certains polluants tels que les particules, ou composés organiques volatils... Il est donc difficile de disposer de facteurs d'émissions liés aux moteurs pour ces composés. Actuellement, un travail sur la certification des moteurs relatif aux particules fines (diamètre compris entre 10 et 100 nm) est en cours au sein du CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection de l'OAC <sup>2</sup>). Un des sujets de discussion porte sur la mesure des particules (concentration massique ou en nombre). La norme de certification est prévue pour 2016 avec une application de cette dernière attendue pour 2020.

Toujours dans la démarche des inventaires d'émissions, il est également indispensable de disposer de facteurs d'émissions validés pour les activités connexes telles que les groupes auxiliaires de puissance (APU/Auxiliary Power Unit).

Enfin, l'absence de traceur spécifique connu des activités aéroportuaires ou du trafic aérien représente une des difficultés majeures rencontrées pour identifier l'impact du transport aérien sur la qualité de l'air.

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/environment/air/clean\\_air\\_policy.htm](http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air_policy.htm)

<sup>2</sup> Organisation de l'aviation civile internationale.



# RAPPORT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## IMPACT DE L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE

### Parole de membre

Laurence Rouïl

#### Les traceurs de la pollution atmosphérique

*La recherche de traceurs chimiques spécifiques d'une activité anthropique ou naturelle afin d'évaluer l'impact de cette activité sur la détérioration de la qualité de l'air est un enjeu majeur, autant pour les gestionnaires et décideurs que pour les scientifiques. Elle se heurte cependant à deux principales difficultés :*

- *le choix de composés chimiques pertinents pour suivre l'impact de l'activité ciblée (parmi la foultitude de polluants rejetés dans l'atmosphère à l'état de traces) ;*
- *la possibilité de mesurer ces composés avec des procédés fiables et robustes qui garantissent le bien-fondé de la quantification de leur présence.*

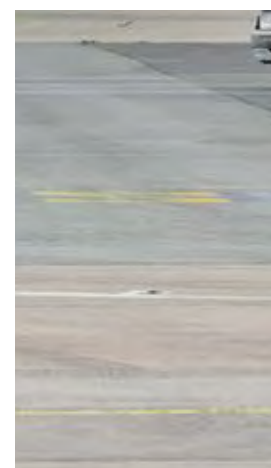
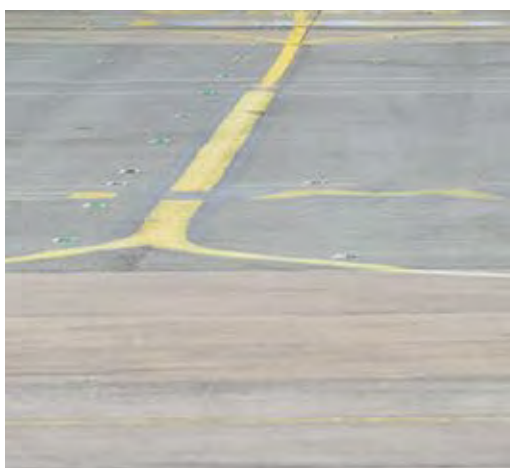
*Certaines activités polluantes, notamment industrielles, peuvent être caractérisées par la présence dans l'environnement des sites d'un éventail de composés chimiques types, par exemple certains métaux lourds, ou certains composés organiques volatils. La présence de composés minéraux traduit l'influence d'émissions d'origine naturelle. La caractérisation de l'activité d'une zone aéroportuaire sur la qualité de l'air est indéniablement complexe : d'une part à cause de la diversité des sources (émissions des aéronefs, des APU, des véhicules routiers circulant sur et autour de la plateforme, installations de chauffage...), d'autre part parce que ces sources ne sont pas associées à un traceur spécifique. Ainsi, les émissions en polluants atmosphériques d'un avion dépendent du moteur et du type de carburant. Classiquement, la combustion de carburant conduit à des émissions de polluants toxiques tels que les oxydes d'azote, les suies et particules fines, un grand nombre de composés organiques volatils, et notamment des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) induits par les processus de combustion incomplète, et dont certains types ont des effets avérés nocifs sur la santé, voire cancérigènes. Ainsi, si plusieurs études font état de campagnes de mesures d'hydrocarbures dans l'atmosphère en différents points d'activité de la zone aéroportuaire (Hambourg 1998, Zurich 2004, Paris 2004-2005, Oakland 2009), aucune d'entre elles ne permet de mettre en évidence un composé chimique type mesurable dont la présence serait imputable uniquement à l'activité des moteurs d'avions, ou à d'autres opérations qui impliqueraient directement les aéronefs (refuelling des appareils par exemple). Les sources potentielles de ces polluants sur une plateforme aéroportuaire et dans les zones environnantes (par exemple le réseau routier permettant l'accès à l'aéroport) sont trop nombreuses pour développer une analyse discriminante et isoler certains types d'activités.*

*La gestion de la qualité de l'air dans l'environnement des aéroports doit donc être considérée dans une logique d'ensemble en identifiant les possibles leviers d'action sur toutes les sources potentielles, de façon à maîtriser la contribution des activités aéroportuaires à la dégradation de la qualité de l'air locale et régionale. C'est pourquoi il est si important d'intégrer la composante aéroportuaire dans les plans d'action (PPA, SRCAE), enjeu sur lequel l'ACNUSA est particulièrement vigilante.*

La réunion de septembre a également permis de commencer le travail sur le choix d'indicateurs de suivi de la qualité de l'air (propositions et discussions initiées autour de potentiels indicateurs). En effet, dans la logique de la mise en place d'une stratégie de surveillance des effets des activités aéroportuaires sur la qualité de l'air, il est nécessaire de définir des indicateurs représentatifs des activités, de leur impact sur la qualité de l'air, et de leur évolution sous l'effet de réglementations ou de décisions volontaires de gestion.

Ces indicateurs doivent fournir une information sur :

- les pressions exercées par les activités sur l'environnement : recensement et qualification des activités émettrices, quantification des émissions de polluants atmosphériques issus de ces activités, analyse de leur évolution... ;



- les impacts : concentrations atmosphériques des polluants réglementés sur la plateforme, contribution de ces concentrations à la qualité de l'air régionale (ozone, particules), exposition des populations riveraines... ;
- l'effet des politiques de gestion : par la mesure de l'évolution des indicateurs de pression et d'impact dans le temps.

Les indicateurs doivent être intelligibles pour le décideur comme pour le grand public. Ils doivent également être évaluables avec une fréquence de mise à jour pertinente. Cela suppose que les données et outils (données d'observation, comptages, résultats de simulation, enquêtes...) nécessaires à leur élaboration soient disponibles à un coût raisonnable.

Ce travail va se poursuivre au cours de l'année 2014.

## Légitimité du laboratoire d'ADP

La question de la légitimité du laboratoire d'ADP à effectuer des mesures a été soulevée à plusieurs reprises. Elle peut être examinée sur deux terrains différents : juridique (cf. page 96) et technique.

Le laboratoire d'ADP – à l'instar des AASQA –, qui existe en vertu de dispositions réglementaires d'exécution de la loi pour réaliser des missions confiées à la société aéroportuaire par la loi, est parfaitement légitime sur le plan juridique.

Sur le plan technique, le laboratoire est agréé par le Comité français d'accréditation (COFRAC), et les résultats des études remises à ce jour n'ont pas mis en évidence d'erreurs ou d'inexactitudes.

Il semble donc n'y avoir aucune justification à douter de la compétence, sur le plan juridique, ou de la qualité technique des études du laboratoire d'ADP ou de ses personnels.



2013 • n° 1

### RECOMMANDATION

**L'Autorité recommande qu'ADP améliore la transparence et la diffusion de l'information relative à la surveillance environnementale sur son site Internet [entrevoisins.org](http://entrevoisins.org).**



CHAPITRE



# Contribution des zones aéroportuaires à la pollution atmosphérique

## Problématique du roulage au sol

Depuis quelques années se développent des solutions pour réduire à la fois les nuisances sonores et les émissions de polluants lors de la phase de roulage de l'avion. En 2013, l'Autorité a examiné deux solutions prometteuses qui limitent l'utilisation des moteurs lors de cette phase :

- le tractage de l'avion par un engin spécial, du type TaxiBot, développé par la société TLD en partenariat avec IAI et Airbus ;
- l'intégration de moteurs électriques dans les trains d'atterrissage, EGTS – Electric Green Taxiing System – développé par SAFRAN-Honeywell.

En avril 2013, une délégation de l'ACNUSA s'est rendue sur le site français de production de l'entreprise TLD (site de Montlouis-sur-Loire), qui développe le TaxiBot (2 modèles : le narrow body, tracteur pour petits et moyens porteurs, et le wide body, tracteur pour gros porteur). Il s'agit d'un tracteur (2 moteurs diesel alimentant les 8 moteurs électriques des roues pour la version narrow body) qui permet un roulage commandé depuis le cockpit, la technologie consistant à capter les commandes émanant de l'avion et à les répercuter sur la traction (temps de réponse de l'ordre de 200 millisecondes). L'opération de taxiing se fait donc avec les réacteurs éteints mais avec l'APU en fonctionnement ; le démarrage des moteurs intervenant peu de temps avant le décollage (environ 2 à 3 minutes). La vitesse de déplacement du TaxiBot est équivalente à celle de l'avion, à savoir comprise entre 10 et 20 nœuds. Des tests sur l'aéroport de Francfort et la certification du modèle narrow body étaient prévus pour le second semestre 2013.

Lors du 51<sup>e</sup> Salon international de l'aéronautique et de l'espace de Paris – Le Bourget, le concept d'EGTS a fait l'objet d'une présentation auprès de l'Autorité. Il s'agit d'un moteur électrique intégré dans chaque train d'atterrissage et alimenté par l'APU (consommateur de kérosène, très polluant et extrêmement bruyant), permettant ainsi le roulage de l'avion sans recourir aux réacteurs. Ce système, conçu pour les court et moyen-courriers (type A320 et B737) dont le temps de « taxiage » est au moins de 8 minutes, représente une masse supplémentaire d'environ 300 kg. L'EGTS est donc moins pertinent pour les vols supérieurs à une durée de 3 heures car il entraîne une surconsommation significative en kérosène. Honeywell et Safran ont pour objectif d'introduire le système EGTS à compter de 2016 sur les court-courriers puis rapidement de l'adapter sur les avions en service.

## Évolution du trafic aérien

Afin d'anticiper les conséquences de l'évolution du secteur aérien, l'Autorité recommandait en 2012 que, à partir des prévisions pour 2020 sur les types d'avions et les mouvements associés, une étude sur l'évolution des émissions des aéronefs soit menée par la DGAC.

**Celle-ci est en cours de réalisation et devrait être achevée à la fin 2014.**

## Parole de membres

Manuel Periañez / Claude Genoud-Prachet

*Le roulage au sol, moteurs principaux éteints, constitue une grande avancée en matière de diminution de la gêne sonore et de la pollution de l'air, aussi bien pour les personnels au sol que pour les riverains les plus proches.*

*Comme l'explique le texte ci-contre, deux familles de solutions techniques sont actuellement proposées pour parvenir à rouler sans utiliser les moteurs principaux, après l'atterrissage jusqu'à l'aire de parking, et inversement, au départ, jusqu'à l'aire du point fixe.*

*L'ACNUSA constate que la phase des essais sur la solution de tractage « TaxiBot narrow body » demandés par Airbus sur l'A320 à Chateauroux pour le dossier de certification a donné des résultats satisfaisants.*

*Actuellement se déroule à Francfort, dans l'environnement opérationnel d'un aéroport, les essais d'adaptation aux contraintes dynamiques du B737.*

*À suivre, le « TaxiBot wide body », courant 2014, et l'autre solution technique nommée EGTS.*

*Il semble raisonnable, dans ce contexte, de rappeler les propositions d'améliorations formulées déjà l'année dernière concernant l'environnement (gêne sonore et pollution de l'air).*

*L'APU, tournant à un régime constant élevé, génère un bruit très gênant par ses fréquences stridentes, essentiellement pour les personnels au sol mais également sur certaines plateformes pour des riverains proches des pistes et des aires de parking.*

*Deux axes de recherche, en fonction des avancées technologiques possibles :*

- une nouvelle génération d'APU moins bruyante ;
- une alimentation électrique de substitution embarquée dans le tracteur.

<sup>3</sup> Appartiennent à ce classement pour la France les aéroports de Paris – Charles-de-Gaulle, de Paris – Orly et de Nice – Côte d'Azur.



# Gestion de la qualité de l'air

## Limitation de l'usage des groupes auxiliaires de puissance (APU)

Lorsqu'un avion est immobilisé au sol après un atterrissage ou avant son décollage, l'APU – Auxiliary Power Unit – est un élément essentiel. Il assure la ventilation de l'avionique, la fourniture d'électricité et, selon les besoins, la climatisation ou le chauffage. Mais il est consommateur de kérosène, très polluant et extrêmement bruyant.

### En Europe

En 2010, sur les trente aéroports les plus fréquentés en termes de passagers et au sein de l'Union européenne <sup>3</sup>, vingt-deux d'entre eux comportent une restriction ou une limitation du temps d'utilisation de l'APU et, parmi ceux-ci, treize prennent en compte la disponibilité ou non en unité de préconditionnement d'air (PCA) en tant que condition à la limitation d'utilisation de



CHAPITRE



# RAPPORT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## GESTION DE LA QUALITÉ DE L'AIR

l'APU. Six aéroports définissent précisément les conditions « extrêmes » de température qui peuvent justifier l'utilisation de l'APU (aéroports de Copenhague, Londres – Heathrow, Londres – Gatwick, Londres – Stansted, Amsterdam – Schiphol et Hambourg) :

- température supérieure à 25 °C pour quatre des six aéroports et à 20 °C pour 2 plateformes ;
- température inférieure à + 5 °C (3 plateformes), - 5 °C (1 plateforme) et 10 °C (1 plateforme)

Un aéroport ne définit pas de température minimale. Deux (aéroports de Prague et de Bruxelles) précisent que, dans le cas de conditions météorologiques extrêmes, de PCA indisponible et d'une durée de stationnement de l'aéronef supérieure à une heure, alors l'utilisation de l'APU est autorisée.

S'agissant plus précisément de l'aéroport d'Heathrow, dans l'AIP (Publication d'information aéronautique), il est indiqué de façon hiérarchisée les moyens d'alimentation en électricité d'un aéronef :

- I. moyen de substitution fixe en électricité ;
- II. GPU – à utiliser uniquement si le poste de stationnement n'est pas équipé de moyen fixe en substitution ou si ce dernier est hors service ;
- III. APU si les deux moyens ci-dessus ne sont pas en service ou si le poste n'est pas équipé en moyen de substitution.

Enfin, l'exemple de l'aéroport international de Genève est intéressant puisqu'il distingue suivant l'équipement des postes les règles d'utilisation de l'APU. Ces dernières sont résumées ci-dessous :

- pour les postes équipés en PCA et prises 400 Hz, limitation de l'APU à 5 minutes avant le départ et après l'arrivée (sauf si les équipements ne sont pas en état de fonctionnement) ;
- pour les postes équipés en prises 400 Hz uniquement, limitation de l'APU à 5 minutes avant le départ et après l'arrivée (sauf si les équipements ne sont pas en état de fonctionnement ou si les conditions climatiques le nécessitent) ;
- pour les autres postes, limitation de l'APU à 10 minutes après l'arrivée et 30 minutes avant le départ.

Ces derniers exemples démontrent bien qu'il est tout à fait envisageable d'encadrer l'utilisation de l'APU en ayant seulement des moyens de substitution en électricité. Or, il convient d'y insister, la mise en place de moyens de substitution permet d'améliorer la qualité de l'air et de réduire les nuisances sonores non seulement au profit des riverains mais aussi au profit des personnes fréquentant la plateforme et, au premier chef, des personnels travaillant sur la plateforme.

### En France

Sur les 12 plateformes acnuesées, 8 d'entre elles ont publié une limitation du temps d'utilisation de l'APU dans la publication d'information aéronautique (AIP).

En Île-de-France, le 28 octobre 2012, est entré en vigueur l'arrêté du 27 juillet 2012 réglementant l'utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et climatisation-chauffage lors de l'escale, sur les aérodromes de Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Orly et Paris – Le Bourget.

Après un moratoire de six mois sur son application, l'année 2013 a été consacrée à la mise en place d'une procédure de contrôle de cet arrêté en raison de sa complexité. Cette réglementation distingue deux cas de figure :

- si les postes de stationnement **sont équipés** à la fois en moyens de substitution en électricité **et** en climatisation-chauffage, l'utilisation de l'APU est limitée à 10 minutes avant l'heure programmée de départ et à 5 minutes après l'heure réelle d'arrivée au point de stationnement ;
- si les postes de stationnement **ne sont pas équipés** de ces deux moyens de substitution (électricité **et** climatisation), la durée d'utilisation de l'APU est limitée à 60 minutes avant départ et 30 minutes à l'arrivée (avec une majoration de temps pour les aéronefs de masse maximale au décollage certifiée égale ou supérieure à 140 tonnes).

La condition sine qua non pour que l'utilisation de l'APU soit encadrée de façon significative est que le poste de stationnement de l'avion soit équipé des moyens de substitution en électricité et climatisation-chauffage. Or, au regard du taux d'équipement en moyens fixes actuels des plateformes parisiennes, la portée de cet arrêté du 27 juillet 2012 est très limitée.

En effet, à la fin 2012, sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle, 245 postes sur 373 étaient équipés en 400 Hz et 17 postes en unité de préconditionnement d'air (PCA), soit respectivement 66 % et 5 %. Sur la plateforme de Paris – Orly, à la même date, 102 postes sur 147 étaient équipés en 400 Hz (soit 69 %) et aucun poste n'était équipé en PCA. Enfin, sur la plateforme de Paris – Le Bourget, aucun équipement n'existe sur les aires avions. Ainsi, une réduction drastique de l'utilisation de l'APU telle que le prévoit l'article 2 de l'arrêté ne s'applique que sur 5 % des postes de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle.


En 2014, une réflexion devra être menée sur la nécessité de revoir les conditions de cet arrêté, en particulier pour assouplir les conditions de restriction de l'utilisation de l'APU : ne pas conditionner cette restriction à la présence d'un moyen alternatif à la climatisation-chauffage s'il y a un moyen fixe de substitution en électricité.

Cet état des lieux conduit à plusieurs réflexions :

- **1°**- la France est très en retard, alors que l'installation du dispositif est essentielle pour la protection de la santé. On notera incidemment que, alors que le poids de l'investissement financier est souvent mis en avant par les gestionnaires, l'aéroport international de Genève, qui a été contraint de procéder à la réalisation des travaux nécessaires à l'équipement des postes de stationnement des avions en prises 400 Hz et en PCA, s'est assuré un retour sur investissement en cinq ans ;
- **2°**- le retard qui affecte les aéroports parisiens touche encore plus les aéroports provinciaux : seuls quatre aéroports <sup>4</sup> acnusés sont équipés en prises 400 Hz et aucun en PCA <sup>5</sup> ;
- **3°**- il est impératif de rapidement équiper les postes en prises 400 Hz et en PCA afin que ce très regrettable retard soit comblé au plus vite dans l'intérêt de tous.

L'Autorité réitère donc sa demande formulée dans son rapport d'activité de 2012 et adressée à la DGAC concernant une étude de faisabilité technico-économique.

On notera que cette dernière recommandation est également une des mesures du plan d'urgence de la qualité de l'air qui a été engagé au début de l'année 2013.



R

2013 • n° 2

RECOMMANDATION

L'Autorité demande à la DGAC d'étudier les conditions d'une généralisation des moyens de substitution à l'utilisation de l'APU ainsi que la possibilité de la mise en place d'une redevance aéroportuaire pour leur financement.

<sup>4</sup> Lyon – Saint-Exupéry (les deux terminaux, la jetée et le satellite), Marseille – Provence (27 postes au contact), Nice – Côte-d'Azur (terminal 2 et bientôt le parking KIL0 pour l'aviation d'affaires), Toulouse – Blagnac (100 % des postes au contact).

<sup>5</sup> Excepté en 2014 pour le parking KIL0 de l'aéroport de Nice – Côte d'Azur pour l'aviation d'affaires.

Arrêté du 27 juillet 2012 et la publication d'information aéronautique (AIP)

**L'Autorité déplore très fortement que, au 31 décembre 2013, soit plus d'un an et demi après sa parution, l'arrêté du 27 juillet 2012 n'ait toujours pas été publié comme il se devait (cf. page 66).** La publication de cette réglementation reste une des étapes sine qua none de sa bonne application (information, sensibilisation, procédure de manquement...). **En conséquence, l'Autorité espère que, à l'avenir, la DGAC veillera à la publication des nouvelles réglementations, et cela dans de meilleurs délais.**

## Système incitatif à l'utilisation des moteurs les moins émissifs

En 2012, l'Autorité demandait que l'étude d'un système incitatif à l'utilisation des moteurs les moins émissifs en NOx, sans pour autant dégrader les performances acoustiques, soit engagée par la DGAC sur l'ensemble des plateformes acnusées et lui soit présentée avant la fin de l'année 2013. Cette étude a été entreprise par la DGAC en 2013, ses résultats seront présentés à l'Autorité au cours du premier semestre 2014.



# Autres contributions et partenariats

## Comité interministériel de la qualité de l'air (CIQA)

Comme en 2012, l'Autorité a été invitée à suivre les travaux du CIQA qui s'est réuni à deux reprises depuis le lancement en février 2013 du plan d'urgence pour la qualité de l'air, composé de 38 mesures et réparties en 5 priorités. À la fin décembre, un point d'avancement de ces mesures a été réalisé. La seule mesure concernant les aéroports est la mesure n° 17. Elle a pour objectif de réduire les émissions des aéroports en agissant sur la pollution imputable aux avions (limitation des APU <sup>5</sup> et modulation de la redevance aéroportuaire en fonction des émissions des polluants des avions). Il a été précisé que cette mesure était engagée et mise en œuvre par l'État.

L'Autorité se félicite que le groupe de travail du CIQA, auquel la DGAC participe, ait porté cette mesure. Néanmoins, l'ACNUSA s'étonne que, alors que pour partie cette mesure correspondait également à une recommandation émise par l'Autorité en 2012 (étude technico-économique pour équiper les plateformes en moyens de substitution aux APU), la DGAC l'ait écartée au motif qu'elle préférerait agir par voie réglementaire (cf. R 2013 • n° 2).



# Plan de protection de l'atmosphère (PPA)

En 2013, l'ACNUSA a rendu deux avis sur les plans de protection de l'atmosphère pour les agglomérations ou zones possédant au moins un aéroport acnusa (PPA des Alpes-Maritimes et de l'agglomération lyonnaise). Après étude de ces plans, il apparaît que les mesures concernant spécifiquement les activités aéroportuaires restent très limitées, voire inexistantes. En conséquence, l'Autorité ne peut que regretter l'absence d'ambition pour ce domaine.

## Actualisation réglementaire

Dans son rapport 2012, l'Autorité avait relevé que l'article L. 6361-5 du code des transports prévoit que l'ACNUSA doit être consultée par les DREAL durant l'élaboration de PPA et que pourtant, ni dans les articles R. 222-20 à R. 222-31 du code de l'environnement concernant l'élaboration et modification des PPA, ni ailleurs, il n'était indiqué à quel moment et selon quelles modalités l'Autorité doit être consultée.

L'engagement de réparer cette omission a été pris mais pour l'instant rien n'a encore été acté.



2013 • n° 3

## RECOMMANDATION

**L'Autorité demande que soit engagée la révision des articles R. 222-20 à R. 222-31 du code de l'environnement concernant l'élaboration et la modification des PPA pour une application en 2014.**

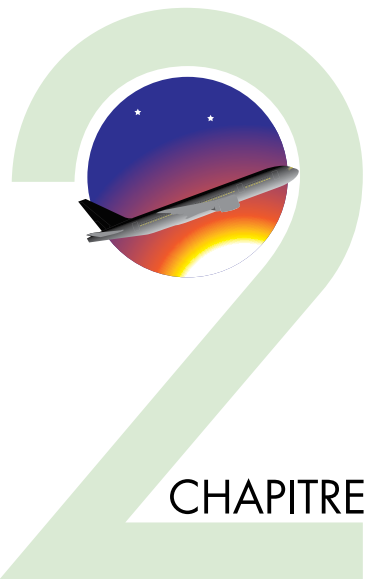
6 Mesure 17 du plan d'urgence de la qualité de l'air : « [...] pour les plateformes aéroportuaires non équipées en moyens de substitution aux APU et lorsque la mesure a toute sa pertinence, des études technico-économiques seront lancées en vue de leur équipement [...] »

# Schémas régionaux climat-air-énergie (SRCAE)

Comme pour les PPA, l'Autorité a été consultée en 2013 dans le cadre de deux schémas régionaux air-climat-énergie pour les régions possédant un aéroport acnusa, à savoir celui de la région Pays de la Loire et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Aucun de ces deux documents ne propose d'orientations stratégiques pour le transport aérien, c'est pourquoi les deux avis rendus par l'Autorité ont été très réservés. Cela reste regrettable, même si la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports ne constitue pas, à ce jour, un enjeu majeur et prioritaire pour la qualité de l'air à l'échelle régionale (en dehors de l'Île-de-France).

En 2012, l'Autorité recommandait qu'à l'avenir soient développées dans ces documents des orientations propres au transport aérien. L'administration s'est engagée à ce que cette demande soit prise en compte à partir de la deuxième génération de SRCAE ; l'Autorité s'en félicite et veillera à sa bonne réalisation.





CHAPITRE

# Rapport sur les vols de nuit

LES MESURES	22
■ Mesures à l'étude	22
■ Mesures proposées	24

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement prévoit que le rapport rendant compte de l'activité de l'ACNUSA comporte une partie consacrée aux vols de nuit.

À cette fin, il paraît évident que les données à jour sur les vols de nuit doivent être périodiquement fournies par la DGAC afin qu'un véritable travail d'analyse soit effectué. C'est la raison pour laquelle, dans son rapport de 2011, l'Autorité demandait notamment qu'une actualisation de l'étude vols de nuit 2000-2009 soit réalisée chaque année par la DGAC. Or, à ce jour et après de multiples demandes auprès des services compétents de cette administration, aucun élément n'a été transmis.

L'ACNUSA réitère donc sa demande d'étude, en précisant qu'elle est formée sur le fondement de l'article L. 6361-8 du code des transports.



2013 • n° 1

ÉTUDE

**L'Autorité demande que l'actualisation de l'étude vols de nuit 2000-2009 soit réalisée chaque année par la DGAC et mise en ligne sur son site Internet. Elle souhaite également une harmonisation des données fournies par les aéroports.**



# Les mesures

## Mesures à l'étude

Dans son rapport 2012, l'Autorité avait indiqué qu'il lui paraissait nécessaire d'étudier deux types de mesures :

- l'instauration d'un quota de bruit par plateforme et par compagnie ;
- le décollage et l'atterrissage vent arrière.

Ne pouvant faire sérieusement, sur l'un ou l'autre de ces deux points, des recommandations de quelque ordre que ce fût en l'état des éléments d'information en sa possession, elle a demandé à la DGAC :

**1° d'étudier** avant la fin 2013 les conditions de la mise en place de deux quotas de bruit spécifiques à la période nocturne : l'un concernant l'ensemble des aéronefs de chaque plateforme acnusée, et l'autre relatif à la flotte de chaque compagnie opérant sur cette plateforme ;

**2° d'étudier** pour chacune des plateformes acnusées qui se caractérisent par une concentration plus importante des populations à l'une des extrémités des pistes : l'opportunité et les conditions d'une mise en place d'une procédure d'atterrissage et de décollage vent arrière.

La DGAC n'a pas encore répondu à la deuxième demande et, s'agissant de la première, elle y a distingué deux aspects :

- s'agissant du quota de bruit spécifique à la période nocturne pour l'ensemble des aéronefs de chaque plateforme acnusée, elle a répondu, en substance, qu'elle « n'est

*pas opposée au principe d'un tel indicateur pour les aéroports qui sont concernés par une forte problématique "vols de nuit". Mais la complexité et la lourdeur d'un tel dispositif montrent qu'il n'est pas aisé de généraliser ce type d'indicateur (exemple : Cannes – Mandelieu) » ;*

- s'agissant du quota de bruit spécifique relatif à la flotte de chaque compagnie opérant sur cette plateforme, elle a formellement indiqué être « *opposée au calcul d'un indicateur par compagnie dans la mesure où ce type d'indicateur ne répond pas à la préoccupation des riverains : ce n'est pas l'origine du bruit qui importe mais son niveau* ».

Ces « réponses » sont, à tout le moins, très surprenantes.

D'une part, plusieurs aéroports sont d'ores et déjà concernés par cette forte problématique des vols de nuit. D'autre part et surtout, l'ACNUSA n'envisage pas de faire des propositions pour la décennie passée, mais pour celles à venir. Or, la DGAC retient comme hypothèse réaliste une augmentation du nombre de passagers sur la plateforme de Nantes – Atlantique de 3,6 millions à 9 millions en 17 ans (soit environ 150 000 passagers de plus chaque année – 410 de plus chaque jour). Même si un tel rythme d'accroissement n'affectera certainement pas l'ensemble des autres aéroports, un doublement du trafic est généralement regardé comme très vraisemblable. Dans un tel contexte, il est urgent d'anticiper l'accroissement de la nuisance sonore liée à la multiplication du nombre de vols et de définir dès aujourd'hui les mesures à mettre en œuvre pour protéger la période nocturne – dont on rappellera incidemment qu'elle est de 8 heures.

## Instauration d'un quota de bruit par plateforme et par compagnie

Quelle peut être la signification d'une référence à un aéroport modeste et non acnué (Cannes – Mandelieu) présentée comme justification d'un refus de procéder à une étude ? Et comment peut-il échapper à la DGAC qu'un indicateur par compagnie permettrait à celles-ci de travailler à une optimisation de leur flotte et à une maîtrise du niveau de bruit – ce qui est assurément l'une des préoccupations des riverains ?

On peut ajouter que l'aéroport de Londres – Heathrow, où 700 000 personnes subissent les nuisances sonores, est d'ores et déjà très en avance dans ce domaine. À partir de 1962, une limitation du nombre de mouvements nocturnes y a été mise en œuvre, comme actuellement à Paris – Charles-de-Gaulle. Dès 1993, de 23 h 30 à 6 heures, un système de quotas de bruit fixé par saison aéronautique et calculé selon la certification acoustique des appareils de l'OACI a été instauré sur la plateforme. À chaque avion est attribuée une valeur quota count (QC). Parallèlement au quota de bruit général de la plateforme, coexiste un quota de bruit alloué par compagnie. Depuis 2007, il existe sept catégories de quotas. Ce dispositif est considéré comme incitatif à un renouvellement des flottes en faveur d'appareils moins bruyants, puisque consommant moins de « droits » (ainsi, le quota d'un A380 représente environ 42 % de celui d'un B747-800, pourtant plus petit). En outre, une fois qu'une compagnie a épuisé ses quotas, elle ne peut plus faire voler d'avions la nuit.

L'aéroport d'Heathrow s'engage aujourd'hui dans une direction complémentaire en envisageant de majorer les amendes infligées <sup>1</sup> aux compagnies dépassant le plafond sonore autorisé (lequel varie selon le jour et l'heure). De plus, le classement des plus bruyantes parmi les quelque 80 compagnies qui desservent la plateforme sera publié chaque trimestre.

L'Autorité ne voit pas ce qui pourrait empêcher qu'un système qui a été mis en œuvre sur un aéroport connaissant un nombre particulièrement élevé de vols soit mis en application sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle ou, a fortiori, sur des aéroports de moindres dimensions.

## Décollage et atterrissage vent arrière

Quant aux atterrissages et décollages vent arrière la technique dite du « contre-QFU », il est admis qu'ils sont possibles si le vent est de force modérée (maximum de 5 nœuds environ en rafale) et si les conditions locales (importance du trafic, longueur de piste...) ne les rendent pas hasardeux. Sachant que la plupart des aéroports acnués se caractérisent par une urbanisation plus marquée d'un côté des pistes que de l'autre (par ex. Paris – Charles-de-Gaulle), il est évidemment souhaitable de voir où la technique du contre-QFU pourrait être mise en œuvre, notamment pendant la nuit.

**En conséquence de ce qui précède, l'ACNUSA réitère donc, en précisant qu'elles sont formées sur le fondement de l'article L. 6361-8 du code des transports, ses demandes d'études.**

<sup>1</sup> Dans son rapport de 2010 (page 128), l'ACNUSA indiquait que les compagnies aériennes pouvaient être sanctionnées à hauteur de 500 £ ou 1 000 £.





2013 • n° 2

## ÉTUDE

**L'Autorité demande que la DGAC étudie des conditions de la mise en place de deux quotas de bruit spécifiques à la période nocturne : l'un concernant l'ensemble des aéronefs de chaque plateforme acnusée et l'autre relatif à la flotte de chaque compagnie opérant sur cette plateforme.**



2013 • n° 3

## ÉTUDE

**L'Autorité demande à la DGAC d'étudier, pour chacune des plateformes acnusées qui se caractérisent par une concentration plus importante des populations à l'une des extrémités des pistes, l'opportunité et les conditions d'une mise en place d'une procédure d'atterrissage vent arrière.**

## Mesures proposées

L'ACNUSA prend acte de ce que la DGAC entend respecter l'obligation énoncée à l'article L. 6361-5 du code des transports qui lui impose de répondre à l'Autorité dans un délai de six mois après la publication du rapport. Elle rappelle toutefois que ne saurait être regardé comme conforme à la loi le commentaire oral d'un diaporama présenté en réunion plénière. En effet, il s'agit toujours, alors, d'une réponse informelle et nécessairement sommaire qui ne permet à l'Autorité ni d'appréhender le fondement et la justification de la position prise par l'administration ni d'y répondre en toute connaissance de cause.

## Modulation de la redevance aéroportuaire

L'Autorité se félicite aussi, par ailleurs, de ce que l'administration accepte une utilisation systématique de la modulation de la redevance aéroportuaire selon le niveau de bruit de l'aéronef (bonus-malus). Une amplification de la différence entre les montants de la redevance selon le niveau de nuisance des avions ne peut que fortement inciter au renouvellement de la flotte.

## Mesures concernant l'aviation d'affaires et l'aviation légère

Au regard des objections apportées par la DGAC, l'ACNUSA reconnaît que cette dernière est fondée à soutenir que, de plano, l'interdiction de l'atterrissage et/ou du décollage de l'ensemble des avions légers et d'affaires de 23 heures à 6 heures serait difficile, voire inéquitable. L'Autorité retire donc sa recommandation telle que rédigée et pouvant s'interpréter comme tendant à ce que soit prise une mesure d'interdiction générale et absolue de tout atterrissage et/ou de décollage d'avions légers et d'affaires de 23 heures à 6 heures. Toutefois, au vu des éléments de réponse apportés par la DGAC, il apparaît qu'il faut distinguer les vols d'affaire, et l'aviation légère.

### Vols d'affaires

L'Autorité relève, s'agissant des vols d'affaires, que la DGAC a indiqué qu'ils sont essentiellement réalisés par des avions relativement performants en termes de bruit et qu'une telle mesure, qui ne tiendrait pas compte des spécificités de chaque plateforme, serait particulièrement injuste. Ainsi, selon les indications qu'elle fournit, les avions non performants effectuant des vols d'affaires la nuit sont très peu nombreux. En outre, en tout état de cause, puisqu'il faut tenir compte de la spécificité des plateformes, un refus général et absolu de l'interdiction de l'atterrissage et/ou du décollage des avions d'affaires de 23 heures à 6 heures sans tenir compte de cette spécificité est aussi peu acceptable que la mesure générale d'interdiction elle-même.



2013 • n° 4

## ÉTUDE

**L'Autorité demande à la DGAC de lui produire, plateforme par plateforme, un tableau des caractéristiques sonores des principaux types d'avions légers et d'affaires qui les ont fréquentées entre 23 heures et 6 heures, en précisant, pour chacune d'entre elles, les spécificités s'opposant à ce que des restrictions d'exploitation concernant une catégorie donnée y soient imposées.**



2013 • n° 4

## RECOMMANDATION

**L'ACNUSA recommande, toujours s'agissant des vols d'affaires, que les aéroports soient incités à négocier des accords de « couvre-feu volontaire », comme cela se fait couramment aux Etats-Unis <sup>2</sup>, même pour les vols commerciaux.**

### Vols d'aviation légère

S'agissant des vols d'aviation légère, la DGAC a relevé qu'ils sont peu nombreux à évoluer la nuit et que, lorsque c'est le cas, ils répondent à des impératifs de formation et ne sont donc pas déplaçables.

Considérant, d'une part, que, en hiver – du 1<sup>er</sup> novembre à la fin du mois de février –, la nuit commence tôt et que des impératifs de formation ne sauraient donc justifier que des vols se poursuivent après 22 heures, d'autre part, que – selon les indications fournies par la DGAC – ces vols sont peu nombreux, par conséquent, hors la période hivernale telle que définie à l'instant, ils peuvent, sans que la sécurité soit compromise, être concentrés sur une semaine par mois ou sur un ou deux mois selon les spécificités locales.

<sup>2</sup> Bob Hope Airport (Burbank), Jackson Hole Airport (Jackson), Minneapolis-St. Paul International Airport (Minneapolis), Monterey Peninsula Airport (Monterey), etc.



2013 • n° 5

## RECOMMANDATION

**L'Autorité recommande que le ministre chargé des Transports prenne les mesures nécessaires afin que les vols d'aviation légère soient interdits de novembre à février de 22 heures à 6 heures et que, pour le reste de l'année, ils soient concentrés sur une période qui pourra être d'une semaine par mois ou sur un ou deux mois selon les spécificités locales.**

### Mesure relative à l'interdiction des avions les plus bruyants

L'Autorité a recommandé que, sauf contraintes locales ou circonstances particulières dûment justifiées, sur les plateformes pour lesquelles un couvre-feu n'a pas été institué, seuls les avions présentant une marge cumulée égale ou supérieure à 13 EPNdB soient autorisés à atterrir ou à décoller entre minuit et 5 h 30.

Cette démarche paraît d'autant plus nécessaire que l'OACI prépare actuellement une nouvelle norme de bruit qui serait le chapitre 14 de l'annexe 16, nettement plus rigoureuse que l'actuelle. Dès lors, il est logique de demander aux compagnies aériennes de se conformer au minimum aux normes actuelles, surtout s'il s'agit de limiter les atteintes au droit au repos nocturne.

La DGAC a refusé au motif que « cette mesure interdirait les avions de marge comprise entre 10 et 13 EPNdB et certifiés chapitre 4, ce qui est contraire aux recommandations de l'OACI et à la directive européenne sur l'approche équilibrée ».



Il ressort de cette argumentation que la DGAC admet que l'interdiction des avions de marge comprise entre 10 et 13 EPNdB et certifiés chapitre 3 est possible au regard des engagements internationaux de la France. Par ailleurs, elle ne conteste pas que cette interdiction est souhaitable dans l'intérêt de la protection des riverains dès aujourd'hui et encore plus dans les années à venir, avec le doublement de trafic annoncé. On peut ajouter que l'exemple de l'aéroport de Nice – Côte d'Azur, où sont interdits l'atterrissage et le décollage des avions de marge inférieure à 13 EPNdB, respectivement entre 23 h 30 et 6 h 15 et entre 23 h 15 et 6 heures, montre que la portée économique d'une telle mesure n'est pas insurmontable. Ce n'est pas lorsque les habitudes auront été prises de laisser voler des avions à des heures auxquelles les riverains peuvent légitimement prétendre à un minimum de quiétude qu'il sera facile d'agir. D'où la recommandation de l'Autorité.

Cette mesure a non seulement été instituée à Nice – Côte d'Azur mais aussi sur les aéroports de Liège et de Luxembourg ; sous une forme assez voisine, la restriction existe aussi à Birmingham <sup>3</sup>.



2013 • n° 6

### RECOMMANDATION

**L'Autorité recommande que, sauf contraintes locales ou circonstances particulièrement dûment justifiées, sur les plateformes pour lesquelles un couvre-feu n'a pas été institué, seuls les avions présentant une marge cumulée égale ou supérieure à 13 EPNdB soient autorisés à atterrir ou à décoller entre minuit et 5 h 30. Cette mesure devrait être mise en œuvre sur tous les aéroports acnusés au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2017.**

## Plage de repos d'une nuit

L'Autorité avait recommandé l'instauration d'une plage de repos la nuit de samedi à dimanche de 23 heures à 6 heures sur l'ensemble des plateformes. Cette recommandation a été écartée par la DGAC au motif que « *le caractère général de la mesure ne permet pas de prendre en compte les situations locales et ne répond donc pas forcément à un besoin. Par ailleurs, une telle mesure serait contraire aux considérations économiques qui guident l'exploitation des compagnies aériennes* ».

L'Autorité reconnaît, que telle qu'elle est énoncée, la recommandation est de caractère trop général et que, par conséquent, elle ne prend pas en compte les situations locales.



En revanche et contrairement à ce que soutient la DGAC, elle correspond à un besoin. En effet, ainsi qu'il a déjà été souligné, il convient d'établir aujourd'hui le cadre qui permettra la cohabitation de populations toujours plus nombreuses et d'une activité aéroportuaire toujours plus dynamique ; il est donc urgent d'anticiper la tentation – ou la nécessité – d'un développement du trafic de nuit et de prendre les mesures susceptibles d'en limiter les effets sur le confort et la santé des riverains.

La DGAC soutient que le repos dominical serait contraire aux considérations économiques qui guident l'exploitation des compagnies aériennes. Sans doute. Mais il permet aussi de compenser le manque de sommeil imputable à l'activité aérienne le restant de la semaine. À défaut, ce manque de sommeil a des conséquences sur la santé – ce qui a un impact sur l'efficacité au travail des personnes concernées et sur les finances de la Sécurité sociale. Par ailleurs, les affirmations de la DGAC sur les « considérations économiques » sont générales, dénuées de toute ébauche de justification et d'explication. Ainsi, par exemple, les « considérations économiques » prennent-elles en compte les dommages collatéraux de l'activité aérienne nocturne ? Sont-elles chiffrées pour chacun des aéroports susceptibles d'être concernés et ces chiffres peuvent-ils être vérifiés ? Un déplacement des vols de la nuit de samedi à dimanche vers une autre période a-t-il été envisagé et l'incidence positive qu'il ne manquerait pas d'avoir sur l'économie a-t-elle été évaluée ?

L'Autorité considère que sa recommandation a été écartée sans un examen suffisant et avec un a priori favorable à un laisser-faire sans considération aucune pour le principe de l'approche équilibrée qui n'implique pas – et même exclut – que seul l'intérêt économique des compagnies aériennes soit pris en considération.

**L'Autorité réitère donc sa recommandation.**



2013 • n° 7

## RECOMMANDATION

**L'Autorité recommande l'instauration d'une plage de repos la nuit de vendredi à samedi ou de samedi à dimanche de 23 heures à 6 heures sur l'ensemble des plateformes où ce sera possible. L'ACNUSA demande, en outre, que, pour les aéroports où une telle mesure ne pourrait être mise en place, les motifs précis lui soient fournis.**

**3** Les avions présentant un quota de bruit de l'ordre de QC 16 ne peuvent opérer entre 23 heures et 6 heures. En cas de retard, ces avions sont autorisés à décoller jusqu'à 23 h 30.

**4** Tel est le cas, par exemple, à Bob Hope Airport (Burbank, U.S.A.), Bruxelles (Belgique), Charleroi (Belgique), Luxembourg, Ottawa (Canada)... où les exceptions à la règle existent et peuvent être prises en compte pour autoriser un départ ou une arrivée.

## Alternance des doublets sur Paris – Charles-de-Gaulle

Ce système, qui assurerait par alternance un répit d'une ou deux semaines à une partie de la population survolée, est déjà mis en œuvre sur certains aéroports tel que Londres – Heathrow. Il semblerait que les études auxquelles ont procédé les services d'Aéroports de Paris aient établi que rien ne fait obstacle à ce qu'il soit mis en place sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle.

L'ACNUSA demande que la DGAC lui précise si elle entend mettre en place ce dispositif et dans quel délai ; dans le cas contraire, qu'elle lui précise les motifs pour lesquels elle s'y refuse.

## Interdiction du décollage d'avions non autorisés (absence de créneau)

Il existe certes déjà une réglementation interdisant les départs hors créneau, mais l'expérience montre que les compagnies aériennes choisissent de faire décoller leurs avions malgré tout, quitte à payer une amende. L'objectif est d'éviter ces départs qui aggravent la situation des riverains. L'ACNUSA propose donc d'interdire, par le simple fait de ne pas leur donner de clairance de départ, le décollage des avions qui ne bénéficient pas d'un créneau de nuit.

La DGAC s'oppose à la mise en place d'une telle mesure au motif que ses agents n'ont pas les moyens de savoir si le pilote dispose du créneau nécessaire. On peut s'étonner que ce contrôle, possible partout ailleurs dans le monde <sup>4</sup>, ne le soit pas en France. Peut-on, au moins, imaginer que les avions qui ont plus de 3 heures de retard ne soient pas autorisés à décoller après minuit ? Il suffirait, semble-t-il, de refuser le nouveau plan de vol.

La commission d'enquête publique relative à la révision du schéma directeur de la région Île-de-France a récemment demandé l'engagement d'une « réflexion en faveur d'une réduction des vols de nuit conformément aux recommandations de l'OMS », c'est-à-dire entre 22 heures et 6 heures. Plusieurs des mesures proposées par l'Autorité vont dans ce sens et pourraient être appliquées avec un coût économique modeste au regard des bénéfices que les populations riveraines pourraient en retirer.







# 3

CHAPITRE



# Autres axes de travail

## SURVOLER SANS GÊNER 30

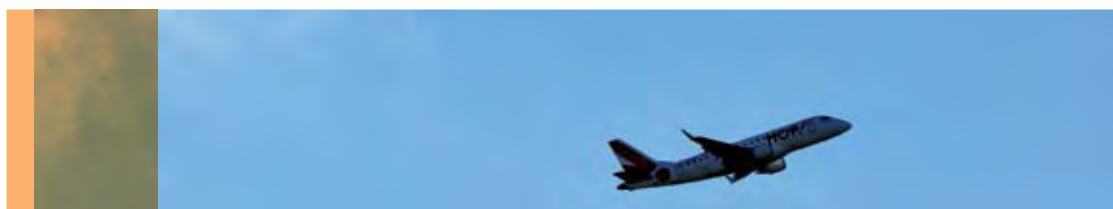
- Bilan de l'expérimentation de la descente continue optimisée 30
- Faciliter le respect des procédures élaborées en vue de limiter les nuisances sonores 31
- APU 33
- Formation des pilotes et des contrôleurs 33
- Bruit particulier des Airbus A320 34
- Vols militaires 34

## RÉPARER ET PRÉVENIR 36

- Aide à l'insonorisation 36
- Planification de l'utilisation des terrains 41

## CONNAÎTRE, COMMUNIQUER ET PARTAGER 44

- Homologation monitoring 44
- Accès à l'information 47
- Concertation 50
- Bruit et santé : progresser dans la connaissance 51



# Survoler sans gêner

## Bilan de l'expérimentation de la descente continue optimisée (CDO)

Un bilan de la descente continue optimisée (CDO) a été présenté au collège de l'Autorité réuni en séance plénière le 18 décembre 2013.

À ce jour, six plateformes disposent de procédures par publication à l'AIP :

- Bordeaux – Mérignac (piste 23) ;
- Nantes – Atlantique (piste 03 à partir du 9 janvier 2014) ;
- Marseille – Provence (piste 31) ;
- Paris – Charles-de-Gaulle (pistes 08 et 09) ;
- Paris – Orly (piste 06) ;
- Strasbourg – Entzheim (pistes 23 et 05).

Deux expérimentations sont en cours avec publication via SUP AIP :

- Lyon – Saint-Exupéry (pistes 18 et 36) ;
- Toulouse – Blagnac (pistes 14 et 32).

Trois expérimentations seront initiées en 2014 :

- Bâle – Mulhouse (piste 15) ;
- Nice – Côte d'Azur (piste 04) ;
- Paris – Charles-de-Gaulle

Le taux global de réalisation des procédures CDO en 2013 est de 45,7 %.

*Taux de réalisation moyen de la CDO*

AÉROPORTS	TAUX DE RÉALISATION EN %	
	2012	2013
Bâle – Mulhouse	57	56
Beauvais – Tillé	40	45
Bordeaux – Mérignac	38	42
Lyon – Saint-Exupéry	50	50
Marseille – Provence	57	57
Nantes – Atlantique	36	42
Nice – Côte d'Azur	34	30
Paris – Charles-de-Gaulle	31	30
Paris – Orly	35	35
Strasbourg – Entzheim	40	50
Toulouse – Blagnac	47	46

Le concept de descente continue peut et doit encore être développé plus intensément. On constate cependant d'ores et déjà un taux de réalisation non négligeable. L'ACNUSA continue de recommander le développement de l'approche en descente continue. **L'Autorité souligne de nouveau le fait qu'il n'est pas certain que le gain acoustique soit aussi important que celui espéré par les riverains. Néanmoins, en matière de consommation et donc de pollution, l'amélioration obtenue par la généralisation des descentes « lisses » semble évident.**



2013 • n° 9

## RECOMMANDATION

**L'Autorité demande que, chaque fois que c'est possible, notamment la nuit et lors des périodes de jour peu chargées, soit pratiquée une descente continue depuis l'altitude la plus haute possible afin de réduire au maximum le bruit perçu par les riverains et la pollution atmosphérique.**

# Faciliter le respect des procédures élaborées en vue de limiter les nuisances sonores

## Volumes de protection environnementale et limites géographiques objectives

Il y a longtemps que l'ACNUSA demande la définition de volumes de protection environnementale (VPE) afin de limiter le survol des zones d'habitation proches des plateformes, puisque sa première recommandation en la matière remonte à 2000, soit dès la création de l'Autorité. La DGAC s'y refuse de façon tout aussi régulière, arguant notamment du fait que, si les VPE peuvent présenter un intérêt en zone urbaine, ils sont en revanche de peu d'utilité ailleurs, où des procédures classiques (points de trajectoire à survoler – *fly over* – ou à tangenter – *fly by*) sont suffisantes pour assurer le respect du repos des riverains. C'est pourquoi des VPE ont été créés sur les aéroports de Paris – Charles-de-Gaulle et de Paris – Orly, mais jamais en province.

La DGAC a donc présenté au collège, en juin 2013, son alternative aux VPE, qu'elle appelle les « limites géographiques objectives » (LGO), zones qui entourent un point de survol obligatoire <sup>1</sup>.

Il paraît indispensable de rappeler que, dès lors qu'elles ne sont pas justifiées par la sécurité des vols, les LGO sont un outil de contrôle du respect des trajectoires. En d'autres termes, l'ACNUSA ne peut pas envisager que, au XXI<sup>e</sup> siècle, la DGAC mette en place des outils moins protecteurs que ceux qui existaient auparavant. Ainsi et en tout état de cause, la mise en place des LGO ne peut se justifier que si, comparée aux VPE, elles n'engendrent surtout pas une augmentation du nombre de personnes survolées et permettent un relevé aussi efficace des manquements aux procédures.

En outre et parce que la protection environnementale ne peut être réduite au seul espace limité objectivement, si une réglementation relative aux trajectoires existe en amont et en aval d'une LGO, elle doit elle aussi être respectée et la mise en place d'une LGO n'aurait aucun intérêt et serait même un retour en arrière pour les populations concernées, si :

- plus de personnes pouvaient être survolées ;
- le contrôle du respect des limites géographiques objectives soulevait des difficultés ;
- les manquements ne pouvaient pas être relevés ou ne pouvaient l'être que plus difficilement.

<sup>1</sup> A Bâle – Mulhouse, un cylindre de 0,3 ou 0,4 NM de diamètre autour de balises.



L'Autorité considère par ailleurs que le développement des grandes villes de province où se trouvent les aéroports acinusés devrait conduire la DGAC à réexaminer attentivement sa position vis-à-vis des VPE. L'urbanisation s'accroît en effet de façon significative et certaines plateformes se trouvent aujourd'hui, au moins pour partie, dans une situation proche de celle des aéroports parisiens. C'est notamment le cas à Nantes – Atlantique et à Toulouse – Blagnac, mais Bâle – Mulhouse pourrait aussi être cité en raison de l'impérieuse obligation de virer au sud avant la frontière franco-suisse. Il en est de même de Bordeaux, où, si les difficultés portent peut-être davantage sur les approches que sur les départs, les termes du débat ne sont guère différents : le « mur » environnemental qui a été tracé est purement théorique et ne se visualise d'aucune façon, ce qui le rend excessivement difficile à respecter par les équipages, malgré leur meilleure volonté.

C'est la raison pour laquelle il semble indispensable de revenir de nouveau sur le sujet et de recommander la création de VPE en province, au moins là où la situation le justifie.

Avant de rencontrer la CCE de Nantes – Atlantique, l'Autorité a tenu une réunion de travail avec les responsables de la DGAC et de l'aéroport. Il en est ressorti que les LGO prévues ne pourront, eu égard à la situation particulière de la plateforme, aucunement éviter les survols de zones densément peuplées, compte tenu de la difficulté des procédures de départ et d'arrivée par le nord et des performances très diverses des aéronefs qui fréquentent l'aéroport : seul un VPE aurait cet effet. L'ensemble des acteurs semblent convaincus de l'utilité d'un VPE sur cette plateforme. En conséquence, si une plateforme devait servir d'expérimentation à un VPE en dehors de la région parisienne, il est incontestable que Nantes – Atlantique, volontaire, est le lieu idoine.



2013 • n° 10

### RECOMMANDATION

**L'ACNUSA recommande de définir à titre expérimental, pour une durée de un an au minimum, des volumes de protection environnementale pour les arrivées et les départs par le nord sur la plateforme de Nantes – Atlantique afin de faciliter le respect par les équipages de trajectoires garantissant la limitation des nuisances pour les riverains des zones les plus urbanisées.**

## Groupe de travail « déviations de trajectoires »

S'agissant enfin des déviations de trajectoires, l'ACNUSA avait demandé, dans son rapport d'activité de 2012, que lui soient présentées « les contraintes et les conséquences du choix de procédures, notamment en matière de protection des riverains ». En réunion plénière, la DGAC a certes présenté les conclusions du groupe de travail dédié aux déviations, avec notamment la création des LGO évoquées supra. En revanche, l'analyse des avantages et inconvénients du choix de procédures n'a jamais été proposée aux réflexions du collège.



2013 • n° 5

### ÉTUDE

**L'ACNUSA demande à la DGAC de lui présenter, avant la fin juin 2014, les contraintes et conséquences du choix de procédures à moindre bruit, notamment en matière de protection des riverains.**





## APU

Voir chapitre Pollution atmosphérique page 15.

## Formation des pilotes et des contrôleurs

### Formation des pilotes

Un film réalisé en 2010 en collaboration avec la DSAC est toujours utilisé dans la formation continue des pilotes pour illustrer le module environnement de leur programme. La mise en scène d'un vol en simulateur dans un court-métrage consacré aux nuisances sonores des aéronefs semble bien correspondre aux attentes des pilotes.

Cependant, les compétences de l'ACNUSA ont été élargies en 2010 à l'ensemble des nuisances aéroportuaires (eau, air, sol). Une réflexion concernant l'introduction de ces nouveaux sujets, particulièrement la pollution atmosphérique, devrait être désormais envisagée.

L'Autorité contactera le pôle expertises des personnels navigants de la DGAC pour évoquer la possibilité de compléter le film.

### Formation des contrôleurs

Les services de l'ACNUSA interviennent lors des formations initiales et des stages de formation continue des ingénieurs de la navigation aérienne (ICNA). L'Autorité s'en félicite.

Elle regrette cependant que certains stages soient périodiquement annulés, faute de candidats. Une meilleure publicité devrait être réalisée par l'ENAC, montrant aux personnels l'importance de l'environnement dans leur métier et les incitant ainsi à s'inscrire aux stages proposés.



## Bruit particulier des Airbus A320

L'ACNUSA a été souvent interpellée en 2013 au sujet du bruit désagréable émis par les A320 à l'atterrissage : un sifflement dans une gamme de fréquences élevées, qui n'avait pas été signalé à l'entrée en service de cet avion, devenait particulièrement difficile à supporter avec la multiplication des appareils.

La problématique relevait toutefois essentiellement du constructeur, qui devait identifier l'origine de ce bruit, trouver une solution et enfin obtenir la certification de la solution.

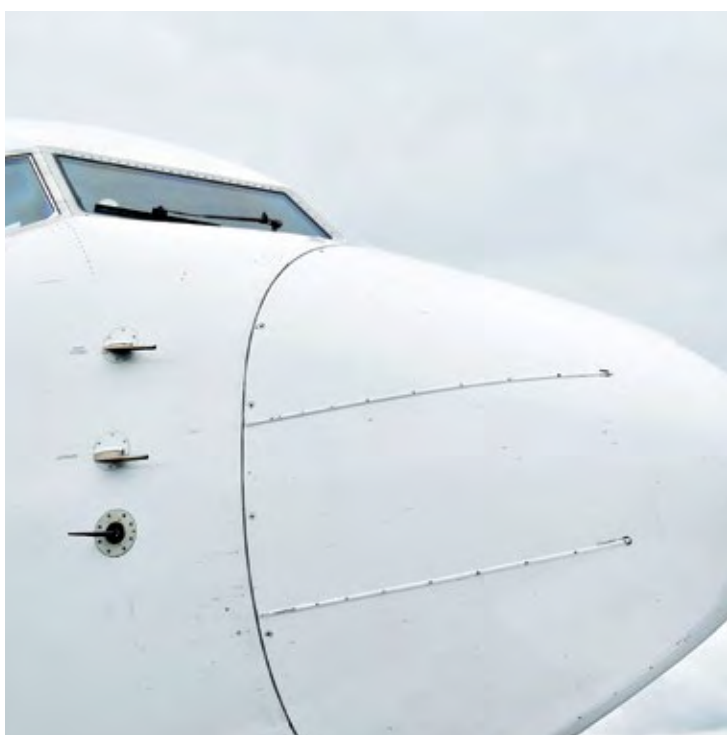
Le premier point a été résolu : le bruit provenait de cavités situées sous les ailes. Dès lors, le constructeur a pu développer une solution technique qu'il lui a ensuite fallu faire certifier avant de pouvoir la proposer aux compagnies utilisatrices.

Cette certification n'a été obtenue qu'à la toute fin de l'année 2013. **L'Autorité s'en félicite et encourage les compagnies utilisatrices, et en particulier Air France et Lufthansa, à la mettre le plus rapidement possible en œuvre sur leurs appareils.**

## Vols militaires

La loi et les textes subséquents n'ont pas donné compétence à l'ACNUSA sur les bases aériennes ou aéronavales, ni même pour examiner les réclamations relatives aux vols militaires. Pour autant, l'Autorité a été à plusieurs reprises saisie, soit au cours de rencontres avec les commissions consultatives de l'environnement, soit par courrier, de plaintes de la part de riverains d'aéroports civils liées à des vols militaires.

À Toulouse – Blagnac, par exemple, il a été signalé au cours des rencontres avec la CCE, tant en 2012 qu'en 2013, que des vols militaires venaient régulièrement sur l'aéroport, générant des nuisances sonores excessives par rapport aux aéronefs civils habituels. De même, les tours de piste de l'A400 M ont provoqué des réclamations.



À Nantes – Atlantique, deux événements ont été notamment signalés. L'un s'est déroulé début novembre 2013, lorsqu'un avion Rafale a fait, en début de soirée, un « *touch and go* » sur la plateforme selon un axe sud-nord, repartant ainsi au-dessus de la ville en utilisant de surcroît la post-combustion, ce qui a provoqué un bruit de plus de 100 dB (A) au sol. L'autre signalement se réfère à des vols à relativement faible altitude qui, passant au-dessus de zones habitées où des centres équestres sont installés, ont effrayé les chevaux montés par des enfants.

C'est pourquoi il a paru nécessaire d'insérer un paragraphe particulier au sein du présent rapport annuel.

Il n'est naturellement pas dans l'intention de l'Autorité de remettre en cause le nécessaire entraînement des forces aériennes, ni le besoin qu'ont les pilotes de connaître les pistes de dégagement sur lesquelles ils peuvent être amenés à se poser en cas d'urgence. Pour autant, il semble nécessaire de rappeler quelques principes élémentaires de bonne cohabitation.

En premier lieu, il est souhaitable que les exercices soient toujours programmés en parfaite coordination entre les autorités civiles et militaires. Si cette concertation existe bien dans la majorité des cas <sup>2</sup>, elle ne semble reposer que sur des contacts interpersonnels noués entre certains responsables militaires et civils, mais ne jamais avoir été formalisée par une instruction donnée à l'ensemble des bases aériennes ou aéronavales.

Le corollaire de cette coordination est que les horaires prévus soient respectés et que, si un exercice envisagé en cours ou fin de journée ne peut se dérouler comme prévu, il soit purement et simplement reporté à une autre date et non pas maintenu plus tard dans la soirée.

En effet, et c'est le second principe, il est nécessaire de rappeler aux pilotes militaires que, lorsqu'ils utilisent une plateforme civile, les règles applicables ne sont pas les mêmes que sur leurs bases, et notamment que des dispositions de protection de l'environnement sonore peuvent exister, auquel cas elles doivent être respectées quel que soit l'aéronef en cause. En d'autres termes, même si un avion militaire peut être plus bruyant qu'un avion civil, il doit respecter les règles de moindre bruit éventuellement applicables. En outre, le survol de régions habitées doit toujours être préparé avec assez de soin pour éviter de mettre en danger la sécurité des populations, ce qui peut imposer de ne pas passer au-dessus de zones où se déroulent certaines activités de plein air.



**R**

2013 • n° 11

## RECOMMANDATION

**L'ACNUSA recommande que la DGAC et les autorités militaires se concertent en vue de la rédaction d'une instruction adressée à toutes les unités sur lesquelles des aéronefs sont en service. Cette instruction rappellera :**

- **d'une part aux commandants d'unité la nécessité de prévenir les responsables civils (DGAC et gestionnaires d'aéroport) de la programmation ou reprogrammation d'un exercice ou d'entraînement les concernant et de tenir compte de leurs éventuelles observations ;**
- **d'autre part aux pilotes l'obligation, lorsqu'ils utilisent un aéroport civil, d'en respecter les règles de protection de l'environnement dans la mesure où elles sont compatibles avec les performances de leurs aéronefs.**

<sup>2</sup> C'est ainsi que, dans le cas du survol tardif de Nantes, le directeur des services de l'aviation civile ouest a pris contact avec le commandant de la base aéronavale de Landivisiau et que des mesures ont été prises après enquête au sein de l'institution militaire.



# Réparer et prévenir

## Aide à l'insonorisation

### Utilisation et pérennisation de la taxe sur les nuisances sonores aérienne (TNSA)

La taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) doit être vue, en dernière analyse, comme une réparation : celle que le pollueur doit au pollué. C'est d'ailleurs ainsi que la DGAC la définit expressément dans le rapport de présentation du plan de gêne sonore (PGS) de Paris – Charles-de-Gaulle. Cela entraîne, ou devrait entraîner, plusieurs conséquences.

#### Usage exclusif du montant de la taxe

Puisqu'elles indemnisent les personnes qui subissent un préjudice de nuisance dans l'intérêt général que représente le développement du transport aérien, les sommes perçues au titre de la TNSA ne peuvent recevoir une autre affectation.

On ne peut donc admettre l'instauration d'un plafond qui permettrait au Trésor public de confisquer les sommes excédant ce plafond pour les faire entrer dans les caisses de l'État. Ce plafond n'aurait d'autre objet que de permettre un détournement de fonds et de priver les victimes des nuisances de sommes destinées à leur assurer une forme de réparation.

Il s'agit également d'une violation de la loi constitutionnelle qui pose le principe de l'égalité devant l'impôt. En effet, le montant de la somme excédant le plafond, et qui de ce fait n'est pas orienté vers ses destinataires normaux mais vers le budget général, constitue de ce fait même un supplément d'impôt sur les sociétés, que les compagnies aériennes imposables en France payent sans que cette différence de traitement par rapport aux autres opérateurs économiques assujettis au même régime d'imposition soit justifiée par une différence de situation au regard de l'impôt. On ne peut que regretter que cette rupture d'un principe essentiel de notre droit fiscal n'ait pas été soulevée lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2014.

Par ailleurs, il n'est pas acceptable qu'une partie de la TNSA soit affectée au financement d'associations spécialisées dans la mesure du bruit, sous prétexte qu'elles prennent en charge des opérations d'intérêt collectif – souvent en méconnaissance du droit communautaire qui imposerait le recours à la mise en concurrence et la passation d'un marché public.

Ainsi, toute utilisation de tout ou partie de la TNSA pour financer autre chose que l'aide à l'insonorisation constituerait, aux yeux de l'ACNUSA, un véritable détournement de fonds.

Même si, pour emprunter à Giraudoux (*La guerre de Troie n'aura pas lieu*), « le droit est la plus puissante des écoles de l'imagination » et si on peut craindre la capacité des juristes à interpréter la réalité, il pourrait être utile que le Conseil constitutionnel soit saisi, dans le cadre d'une question prioritaire de constitutionnalité, d'une disposition qui soumet les compagnies aériennes à une ponction fiscale supplémentaire sur leurs bénéfices et qui, par ailleurs et surtout, organise le détournement au profit du budget de l'État d'une partie de l'indemnisation due aux riverains.

#### Extension de l'utilisation de la TNSA

En l'état actuel des choses, la TNSA sert uniquement à financer l'insonorisation des bâtiments d'habitation ou affectés à certains services publics à l'intérieur du PGS.



## Territoires éloignés

L'Autorité avait, dans son rapport 2012, souhaité que des bâtiments situés en dehors du PGS mais soumis à un niveau d'exposition au bruit au moins comparable à ceux subis à l'intérieur dudit plan puissent ouvrir droit aux mêmes aides que s'ils étaient situés dans le PGS. Cette demande n'a pas été retenue par l'administration, mais paraît devoir être maintenue. C'est pourquoi l'Autorité reprend une nouvelle fois sa recommandation dans les mêmes termes.

### **R** 2013 • n° 12 **RECOMMANDATION**

**Afin d'assurer une égalité de traitement entre les bâtiments éligibles à l'aide à l'insonorisation situés à l'intérieur du PGS et les bâtiments situés dans des territoires pouvant être éloignés du plan mais soumis à un niveau d'exposition au bruit au moins comparable, l'Autorité demande que ces derniers ouvrent droit à la même aide.**

Afin que cette précédente recommandation puisse être appliquée, il faudrait également que la DGAC présente le projet de texte réglementaire sur les conditions nécessaires à la prise en compte des mesures de bruit dans les PGS. Ce texte, attendu depuis la fin de l'année 2011 (voir page 45 du rapport 2011), permettrait de mieux tenir compte de la réalité du terrain et du bruit mesuré. Sans ce texte, une meilleure prise en compte de la gêne subie semble difficile. Au terme de l'année 2013, aucun projet n'avait été présenté aux membres. L'Autorité, qui s'était félicitée « de ce nouveau pragmatisme loin de la raideur antérieure de la DGAC, qui refusait d'envisager toute modification dans l'élaboration des PGS », ne peut, cette année encore, que le regretter et réitère une nouvelle fois encore sa demande.

### **R** 2013 • n° 13 **RECOMMANDATION**

**L'Autorité demande que le projet de texte réglementaire sur les conditions nécessaires à la prise en compte des mesures de bruit dans les PGS lui soit présenté par la DGAC, et ce suffisamment en amont pour lui permettre de communiquer ses observations à l'administration.**

S'agissant de la recommandation en faveur de la création, aux marges de la zone III du PGS, d'une zone de transition ouvrant droit à une aide réduite de moitié, celle-ci sera remise à l'étude ; le collègue considère que les arguments de la DGAC justifient un réexamen de sa position.

En revanche, l'Autorité ne maintient pas sa recommandation relative à la réalisation d'un contrôle acoustique sur au moins 5 % des logements qui ont bénéficié de l'aide à l'insonorisation. Les arguments avancés par les gestionnaires ont semblé pertinents dont notamment le fait que les travaux réalisés dans le cadre d'une assistance à maîtrise d'ouvrage sont un gage de qualité. En effet, l'intégralité du dossier est suivie par un cabinet d'études qui est en charge de veiller à la bonne conformité des travaux.

L'Autorité s'est aussi interrogée sur les bénéficiaires de l'aide à l'insonorisation. En l'état actuel des textes, les collectivités territoriales ne peuvent bénéficier de l'aide que pour isoler les seuls bâtiments socio-éducatifs et de santé. Toutefois, le contexte socio-économique des communes soumises au bruit des aéronefs conduit fréquemment à leur paupérisation du fait que les habitants les quittent souvent dès qu'ils ont des ressources suffisantes pour résider dans des zones moins exposées au bruit. Ces communes, qui souffrent déjà des contraintes inhérentes aux PEB, peuvent donc être considérées comme des victimes, non seulement directes mais aussi indirectes des nuisances liées au trafic aérien.

Dès lors, la question peut et doit être posée de savoir s'il ne serait pas opportun de les rendre bénéficiaires de la TNSA pour des opérations particulières destinées à améliorer les conditions de vie de leurs habitants, avec par exemple la création d'équipements collectifs tels que médiathèques, piscines, réseaux de transports en commun...

### Pérennisation

#### Taux de l'aide

L'aide aux riverains doit être maintenue au taux de 100 % d'un montant – dont toutefois le plafond doit être réévalué (voir infra) –, au moins tant que tous les préjudices et obstacles de ceux qui subissent les conséquences de l'activité aéroportuaire et aérienne n'ont pas été réparés.

Or, l'année 2013 a été marquée par une forte incertitude concernant ce taux. Elle devait être la dernière année de la prise en charge à hauteur de 100 % du plafond réglementaire. L'inquiétude a été très forte de la part des riverains et des gestionnaires de plateformes.

Après débats, il a été décidé que le taux de 100 % serait maintenu une année supplémentaire afin de permettre aux autorités gouvernementales d'avoir une meilleure visibilité sur les besoins et sur l'utilisation de la trésorerie par les gestionnaires.

L'Autorité a recueilli des éléments chiffrés auprès des plateformes dont les résultats figurent dans le tableau de la page 41. Il apparaît que dans certains cas, et en particulier pour ADP, les besoins en trésorerie sont considérables et excèdent presque les recettes annuelles des exercices précédents, en raison des engagements de dépenses très élevés et de l'afflux de dossiers reçus à la fin 2013, lorsque le maintien du taux d'aide à 100 % semblait compromis. Tandis que la moyenne oscillait généralement autour de 500 à 600 dossiers, ce sont plus de 1 300 demandes qui sont parvenues à la fin décembre pour le seul aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle. Les besoins de financement pour les prochaines années sont en conséquence estimés à une cinquantaine de millions d'euros pour cette seule plateforme.

#### Montant du plafond

Le plafond de l'aide n'a pas été revu depuis une dizaine d'années et l'Autorité n'avait jusqu'ici pas estimé nécessaire de suggérer sa revalorisation. Ses discussions avec les gestionnaires de plateformes comme avec la DGAC l'avaient d'ailleurs convaincue que ce plafond était globalement encore acceptable au regard du niveau moyen des devis et des facturations.

Cependant, un nouveau facteur a modifié les circonstances à compter du début de l'année 2014. En effet, la loi de finances a majoré de 7 à 10 % le taux de la TVA applicable aux travaux de rénovation immobilière, dont le fait générateur (à savoir l'achèvement des travaux) interviendra après le 1<sup>er</sup> janvier 2014 <sup>3</sup>. Cet élément nouveau va inéluctablement conduire à un relèvement des prix qui, même s'il est faible, risque de rendre le reste à charge éventuel difficile à supporter par certains riverains à faibles ressources. Il conviendrait en conséquence de revoir le plafond de l'aide pour l'adapter à cette nouvelle donne.

De même, les travaux pour l'isolation de la toiture sont plafonnés à 5 000 €, montant qui se révèle dans les faits souvent insuffisant et laisse à la charge des propriétaires une somme parfois conséquente à déboursier. Cela n'incite pas les propriétaires non occupants à réaliser les travaux, et laisse donc leurs locataires soumis à des nuisances qui pourraient être évitées ou réduites. Le montant de cette aide devrait donc être revu.



2013 • n° 14

#### RECOMMANDATION

**L'Autorité recommande de revoir le plafond de l'aide à l'insonorisation pour tenir compte, d'une part, du relèvement de 7 % à 10 % du taux intermédiaire de la TVA, et, d'autre part, des coûts réels d'insonorisation des toitures.**

#### Montant de la taxe

Pour autant, tous les logements éligibles ne sont pas encore insonorisés, loin s'en faut, même, puisque plus de 50 000 resteraient à traiter parmi les 150 000 initialement envisagés. Si un nombre certain d'entre eux ne nécessiteront pas de travaux, soit parce qu'ils ont été détruits depuis, soit parce qu'ils avaient déjà été insonorisés, soit pour toute autre raison, il n'en reste pas moins que les nouveaux PGS de Paris – Charles-de-Gaulle et de Paris – Orly ont élargi la zone 3 <sup>4</sup> et donc accru le nombre de bâtiments éligibles. En conséquence, les besoins en trésorerie sont loin d'être couverts.

## Parole de membre

Aline Gaulupeau

Adoption de la révision de l'arrêté du 30 mai 1996

*La révision de l'arrêté du 30 mai 1996, qui fixe par rapport au bruit aérien les valeurs d'isolement acoustique à prévoir pour les façades des bâtiments d'habitation neufs situés à proximité d'infrastructures de transports terrestres, permet de renforcer l'isolement pour les opérations de logements construits en zone D des PEB d'aéroports.*

*La révision de cet arrêté apporte aussi un renforcement de l'isolement des bâtiments vis-à-vis du bruit des avions dans les autres zones A, B et C, du fait du changement de critère d'isolement utilisé. Les valeurs d'isolement vis-à-vis du bruit aérien extérieur sont maintenant exprimées à l'aide du critère  $D_{nTA,tr}$  correspondant à un isolement calculé en référence à un bruit de trafic routier à l'émission, c'est-à-dire un spectre de bruit plus chargé en basse fréquence qu'en haute fréquence. Le critère d'isolement utilisé jusque-là était un critère calculé en référence à un bruit rose à l'émission, à savoir un bruit dont l'énergie est la même sur tout le spectre audible. Ce nouveau critère d'isolement prend mieux en compte la caractéristique spectrale du bruit généré par les avions au niveau des façades des habitations.*

*Même si les valeurs affichées d'isolement vis-à-vis des bruit aériens extérieurs restent les mêmes que précédemment : 45 dB pour la zone A, 40 dB pour la zone B et 35 dB pour la zone C, cela revient en fait à renforcer les isolements acoustiques des façades des bâtiments dans les basses fréquences, ce qui correspond à une augmentation d'environ 3 dB de la valeur globale d'isolement.*

*L'Autorité se félicite de cette modification qui va permettre de mieux protéger les habitants des logements neufs construits autour des aéroports.*

*Néanmoins, la révision de l'arrêté du 30 mai 1996 introduit une contradiction dans les textes réglementaires relatifs aux hôtels, aux établissements de soins et aux établissements d'enseignement (arrêtés du 25 avril 2003). En effet, ces textes renvoient à l'arrêté du 30 mai 1996 pour la détermination des isolements des bâtiments vis-à-vis du bruit des infrastructures de transports terrestres bruyantes, et fixent des valeurs d'isolement pour les zones A, B, et C des PEB des aérodromes. Cependant, ces valeurs sont données avec le critère d'isolement  $D_{nTA}$  correspondant à un bruit rose à l'émission. Elles sont donc moins contraignantes que celles fixées dans la révision de l'arrêté du 30 mai 1996, même si la valeur diffère légèrement pour la zone A ( $D_{nTA} \geq 47$  dB au lieu de  $D_{nTA,tr} \geq 45$  dB).*

*Il est donc maintenant nécessaire de réviser rapidement ces arrêtés, de façon à lever cette contradiction. Il est effectivement souhaitable que tous les textes traitant de l'isolement des bâtiments vis-à-vis du bruit des avions soient cohérents et expriment les exigences d'isolement à l'aide du critère  $D_{nTA,trz}$ , qui prend mieux en compte la composante spectrale du bruit généré par les avions à moyenne ou longue distance.*

**3** Une dérogation est prévue pour les travaux ayant fait l'objet, avant le 31 décembre 2013, d'un devis signé et d'un acompte de 30 % au moins, si le solde est facturé avant le 1<sup>er</sup> mars 2014 et encaissé avant le 15 mars 2014.

**4** Cet élargissement est dû aux modifications de routes liées au relèvement du niveau d'interception de l'ILS. Il serait faux d'en déduire que toute modification d'un PGS se traduit automatiquement par son élargissement. Bien au contraire, l'amélioration des performances acoustiques des aéronaves, la meilleure précision du guidage RNAV (GNSS) et, le cas échéant, la diminution du nombre de vols malgré l'accroissement du nombre de passagers conduisent généralement à la réduction de la surface du PGS.

Pour prendre un exemple, l'aéroport de Bordeaux – Mérignac assure chaque année le financement de l'isolation d'environ 45 logements. Par rapport au nombre répertorié au moment de la création de la zone couverte par le PGS, il en reste à peu près 300 qui n'ont pas été insonorisés. Au rythme actuel, la TNSA devrait encore remplir son office pendant cinq à six ans.

Par ailleurs, il semble que nombre de propriétaires ne se soient pas fait connaître par manque d'information. Cette lacune avait d'ailleurs été pointée dès 2009 par l'enquête de TNS-SOFRES conduite par l'ACNUSA, ADP et la DGAC pour tirer un bilan de cinq années d'application de la TNSA. À cette époque, seules 66 % des personnes éligibles connaissaient le dispositif. Cette même enquête pointait une autre faiblesse du dossier : le principal frein pour les personnes qui n'avaient pas entrepris les travaux alors qu'elles savaient pouvoir être aidées tenait à la fois de la nécessité de consentir une avance, et aussi à la part financière restant à leur charge. Ces deux obstacles ont été partiellement levés par les décrets de mai 2010 et de décembre 2011. Mais un retour à l'état antérieur du droit — à savoir une prise en charge de l'aide à l'insonorisation, à hauteur de 80 % du plafond pour les opérations individuelles et à 95 % pour celles groupées —, qu'il ait lieu en 2014 ou en 2015, voire après, posera les mêmes difficultés.

Cela renforce encore l'importance de l'accès à l'information. Celle-ci est actuellement diffusée par les gestionnaires qui font leur possible pour qu'elle soit connue. L'Autorité a pu s'en rendre compte à plusieurs reprises. Pour autant, cela ne semble pas encore suffisant, et d'autres voies pourraient être utilisées, en particulier les bulletins municipaux qui sont un vecteur particulièrement important de diffusion d'information et sont distribués dans la quasi-totalité des boîtes aux lettres d'une commune. En période d'incertitude quant à la pérennité du dispositif d'aide ou à tout le moins du taux de 100 %, il paraît souhaitable que les municipalités incluses dans les zones des PGS autour des plateformes soient incitées à insister sur ce mécanisme.





2013 • n° 15

## RECOMMANDATION

**L'Autorité recommande que les communes incluses dans les plans de gêne sonore diffusent, en concertation avec les gestionnaires des aéroports concernés, une information sur l'aide à l'insonorisation par le biais de leurs bulletins d'information municipaux ou de tout autre moyen comparable.**

En outre, un arrêté du 13 mars 2013 a modifié à la baisse le taux de la TNSA applicable à trois aéroports importants, puisqu'il s'agit de Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Orly et Nice – Côte d'Azur. L'ACNUSA a découvert cette modification à la seule lecture du *Journal officiel*. Indépendamment du fait que cette information aurait dû être communiquée en amont à l'ACNUSA, cette baisse de la TNSA intervient alors même que les dépôts de dossiers affluent sur les plateformes parisiennes, faisant craindre, à très court terme, de vraies difficultés de trésorerie. Aussi, d'ores et déjà, il semble incontestable qu'il faille, au moins pour les plateformes de la région Île-de-France, augmenter le taux de la TNSA ou tout du moins reconduire le taux en vigueur avant la modification intervenue en mars 2013.



2013 • n° 16

## RECOMMANDATION

**L'Autorité recommande que la DGAC l'informe préalablement à toute modification soit du taux de la TNSA applicable à un aéroport à l'intérieur d'un groupe, soit du changement de groupe d'une plateforme.**

### Gestion de la trésorerie

La question de la planification des dépenses est importante. L'article R.571-90 du code de l'environnement dispose que « *l'exploitant de chaque aérodrome définit un programme pluriannuel d'aide aux riverains, après avis de la commission consultative d'aide aux riverains. Les demandes d'aide sont examinées en fonction des règles de priorité figurant dans le programme pluriannuel, en tenant compte notamment de l'importance de la nuisance et de l'utilisation du local concerné* ».

Il est toutefois apparu, après enquête auprès des exploitants, que ce programme pluriannuel n'a jamais été réalisé sur la plupart des plateformes. Des tentatives ont parfois été faites, comme à ADP, mais les représentants des riverains s'y sont fortement opposés et ont exigé que la règle du « premier arrivé, premier servi » s'applique systématiquement. Dans ces conditions, il est impossible de définir une politique de gestion des crédits disponibles et les besoins ne peuvent qu'être constatés au fil de l'eau.

Une telle situation est regrettable. Si la question n'a plus grand sens autour de certains aéroports, tel les aéroports de Strasbourg – Entzheim ou de Lyon – Saint-Exupéry où la quasi-totalité des logements a été traitée, elle conserve en revanche son intérêt autour de beaucoup d'autres, en particulier en région parisienne.



2013 • n° 17

## RECOMMANDATION

**L'Autorité recommande que, partout où les logements restant à insonoriser sont encore en nombre important, les dispositions du code de l'environnement, qui prévoit un programme pluriannuel des dépenses en matière d'aide à l'insonorisation, soient effectivement mises en œuvre.**



Années	Stocks en volume		Traitement en volume		Dépenses engagées (en M€)			Dépenses payées (en M€)			Recettes (en M€)
	Logements	Tertiaire	Logements	Tertiaire	Logements	Tertiaire	Total	Logements	Tertiaire	Total	
Avant 2005	122 354	107	3 860	0	28,95	1,67	30,63	11,48	0	11,48	28,42
2005*	118 494	107	2 362	2	23,76	0,63	24,39	28,63	0	28,63	23,06
2006	116 811	108	4 804	2	37,66	0,65	38,31	26,26	0	26,26	45,41
2007	112 007	106	5 581	3	44,70	1,99	46,70	33,88	0,09	33,97	51,45
2008	106 426	103	4 994	3	48,22	1,02	49,24	40,70	0	40,70	67,83
2009	101 432	100	5 792	4	56,24	6,14	62,38	49,52	0,02	49,54	63,07
2010	95 640	96	4 876	13	47,27	2,79	50,06	49,36	0,45	49,81	60,71
2011	91 303	83	3 606	8	46,39	4,28	50,68	55,32	1,01	56,33	57,42
2012	103 067	75	6 638	23	68,21	3,96	72,16	59,29	0,61	59,90	57,87
2013	96 429	52	6 745	6	87,88	2,74	90,62	85,83	0,38	86,20	52,48
<b>TOTAL</b>							<b>515,15</b>			<b>442,82</b>	<b>507,71</b>

\* Nombre de logements encore en stock à la date de création de la TNSA quelle que soit l'année du PGS (sauf s'il est postérieur à 2005, auquel cas le nombre est ajouté à l'année considérée).

La gestion de la trésorerie et l'affectation des fonds disponibles de la TNSA sont des questions délicates. C'est la raison pour laquelle l'Autorité se félicite de la création d'une mission de réflexion sur le dispositif d'aide financière à l'insonorisation des locaux des riverains d'aéroports. Cette mission, confiée au conseil général de l'environnement et du développement durable, devra établir un état des lieux de la situation et proposer des pistes d'amélioration dudit dispositif.

## Planification de l'utilisation des terrains

Même si, à l'instar d'autres prévisions, celles de la DGAC sont souvent à prendre avec précaution, comme le montre son évaluation des conséquences du relèvement d'ILS sur les populations survolées, la diminution du taux de TNSA sur des plateformes où les réserves ne permettront pas de faire face aux besoins de financement de l'aide à l'insonorisation, ou ses prévisions du nombre de passagers susceptibles d'atterrir ou décoller de l'aéroport de Nantes en 2030 (9 millions – soit une augmentation de 150 %), il n'en demeure pas moins qu'un doublement du trafic à l'horizon 2030 est tout à fait réaliste.

Parallèlement, la population continuera de croître – tout particulièrement dans les régions desservies par des aéroports acnuesés.

Il faut donc dès aujourd'hui se préoccuper de maîtriser, d'une part, la densification des zones déjà fortement urbanisées, et, d'autre part, l'impact de l'activité aéroportuaire et aérienne sur le développement de l'habitat résidentiel.

Aux termes de l'article 5 de la charte de l'environnement : « Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage. »

Selon l'interprétation du Conseil d'État, le principe ainsi énoncé n'est susceptible de s'appliquer qu'aux possibles dommages de nature à affecter de manière grave et irréversible l'environnement <sup>5</sup>. Il n'est pas exigé de certitudes scientifiques mais seulement que, en « l'état des connaissances scientifiques », il existe des risques, « même incertains », de nature à justifier la décision prise dans le cadre ainsi défini <sup>6</sup>.

L'environnement visé par les dispositions précitées n'est pas uniquement l'environnement physique et naturel, mais concerne aussi les populations et la santé. En effet, aux termes de l'article 1<sup>er</sup> de la même charte : « Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé », et le Conseil d'État a expressément jugé qu'il résulte des dispositions combinées des articles 1<sup>er</sup> et 5 de la charte que « le principe de précaution s'applique aux activités qui affectent l'environnement dans des conditions susceptibles de nuire à la santé des populations ».

<sup>5</sup> CE, 26 juillet 2011, Syndicat national des pilotes de ligne France Alpa, req. n° 342453 & 34245 (2 espèces) ; CE, Ass., 12 avril 2013, Association Coordination interrégionale Stop THT et a., req. n° 342409, 342569, 342689, 342740, 342748, 342821.

<sup>6</sup> CE, 30 janvier 2012, Société Orange France, req. n° 344992.



concernées » <sup>7</sup>. Il a ultérieurement confirmé sa jurisprudence en se fondant directement sur le principe de précaution – en précisant, au passage, qu’il a été consacré par la Cour de justice de l’Union européenne <sup>8</sup>.

Dans l’état actuel des connaissances scientifiques, il n’est pas possible d’identifier précisément un niveau d’exposition au bruit au-dessus duquel il faudrait prohiber toute nouvelle résidence permanente et permettre à ceux qui se trouvent dans la zone concernée d’en partir dans des conditions décentes. Mais qu’un haut niveau d’exposition au bruit soit un facteur de risque avéré pour la santé, nul ne peut en douter.

Or, les perfectionnements apportés aux avions ainsi que l’amélioration des techniques de navigation rendent possible une concentration des trajectoires d’arrivée et de départ. En réduisant les zones survolées, cette concentration présente plusieurs avantages : elle diminue le nombre des populations directement exposées à un niveau élevé de bruit et libère des terrains pour l’occupation résidentielle de part et d’autre de la zone de concentration des survols.

C’est dans ce contexte et au regard de son évolution prévisible que l’Autorité demande instamment qu’une réflexion sérieuse soit enfin engagée sur la conciliation du développement de l’activité aéroportuaire et aérienne et de l’habitat résidentiel dans les zones impactées par ce développement selon deux axes : le rachat de logements et les règles d’encadrement du développement urbain.

### **Rachat d’immeubles d’habitation**

Les personnes dont la propriété est située dans une zone où les niveaux de bruit imputables aux avions présentent un danger pour la santé doivent pouvoir vendre leur bien au prix qu’elles auraient pu en tirer s’il n’avait pas subi la dévaluation imputable aux nuisances aéroportuaires.

En France, un système de rachat est prévu par le troisième alinéa de l’article R. 571-85 du code de l’environnement. Mais ce système est inadapté et inefficace puisqu’il n’a jamais fonctionné. Un dispositif de rachat efficient existe déjà dans certains pays. Ainsi, aux États-Unis et en Australie, les politiques de rachat sont arrivées à leur terme depuis des années.

Bien qu’il soit évident du bien-fondé de la création d’un nouveau dispositif de rachat, un qui marcherait, en somme, nombre de questions se posent : à quel niveau de bruit, dans le respect du principe de précaution, faut-il donner aux propriétaires concernés la possibilité d’imposer l’achat de leur logement ? Qui doit racheter ? Comment doit être fixé le prix d’acquisition ? Quels usages du bien peuvent être autorisés ou, au contraire, interdits ? D’autres questions devront sans doute être examinées.



2013 • n° 18

## **RECOMMANDATION**

**L’ACNUSA recommande la constitution d’un groupe de travail interministériel qui aura pour mission de déterminer les conditions et les modalités du rachat d’immeubles d’habitation dans les zones particulièrement bruyantes, de définir l’utilisation des biens concernés par l’obligation de rachat et de proposer les modifications législatives et réglementaires aux textes actuellement en vigueur.**

L’ACNUSA souhaite évidemment être associée à ces travaux.

### **Règles d’encadrement du développement urbain**

Dans une zone assez largement comprise entre le prolongement des pistes à l’ouest de l’aéroport Paris – Charles-de-Gaulle et de l’aéroport de Paris – Le Bourget, l’urbanisme va prospérer dans le cadre d’un contrat de développement territorial en zones C et D du PEB. Nul doute que des mesures devront aussi être prises pour encadrer une expansion urbaine inéluctable à proximité d’autres plateformes.

L’ACNUSA a travaillé sur certaines règles de construction (orientation et forme des immeubles) <sup>9</sup>, et les techniques d’isolation phonique sont aujourd’hui bien connues.

Mais quelles que soient les techniques mises en œuvre pour réduire l’empreinte sonore des avions, et même si cet impact n’est pas tel qu’il menacerait la santé, il est certain que le bruit imputable aux avions sera une gêne pour la plupart des personnes survolées. Celles qui bénéficient d’une antériorité dans les lieux peuvent prétendre à une indemnisation sous la forme d’un financement de l’insonorisation de leur immeuble selon le principe « pollueur payeur ». Quant aux nouveaux venus – ceux par rapport auxquels c’est la nuisance imputable à l’activité aéroportuaire qui bénéficie de

l'antériorité, il serait anormal de ne pas les prévenir de la situation dans laquelle ils envisagent de se mettre en s'installant à proximité d'une plateforme et des servitudes qu'ils devront supporter.



2013 • n° 6

## ÉTUDE

**L'ACNUSA demande au ministre en charge du Logement une étude sur l'intérêt de créer une servitude de nuisance aéroportuaire opposable à toute personne venant s'installer dans les zones C des PEB ouvertes à l'urbanisation ainsi que dans les zones D et dans les zones isolées soumises au même niveau de bruit du fait des trajectoires.**

### POSITION DE L'AUTORITÉ

#### **Faut-il autoriser une augmentation des populations habitant en zone C du PEB de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle ?**

L'article L 147-5 du code de l'urbanisme dispose notamment :

« À l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités par arrêté préfectoral pris après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I<sup>er</sup> du code de l'environnement. »

Depuis plusieurs années, quelques élus de communes concernées par cet article souhaiteraient qu'il soit assoupli. Ils estiment en effet que la clause de « non-augmentation de la population soumise aux nuisances sonores » est trop rigide et freine les opérations de rénovation urbaine qu'ils souhaiteraient engager.

À l'initiative de la ministre du Logement, une commission, présidée par le préfet de région Île-de-France, a été chargée d'étudier la question.

L'ACNUSA se doit d'exprimer sa position sur un sujet au cœur de ses préoccupations et de ses missions.

En conséquence, le président et le collège, réunis en séance plénière ont exprimé la position suivante.

Des études ont d'ores et déjà démontré que des niveaux d'exposition au bruit tels que ceux existant en zone C du PEB ont des effets négatifs sur la santé des populations riveraines <sup>10</sup>. D'autres études en cours les compléteront et permettront de mieux caractériser ces effets. À ce stade des connaissances, il convient de rester très prudent sur cette question.

De plus, il ressort des multiples échanges que l'Autorité a eus avec des acteurs directement concernés que les personnes résidant dans les communes riveraines de Paris – Charles-de-Gaulle sont pour l'essentiel économiquement et socialement fragiles. Elles aspirent à quitter ces communes, et le font dès qu'elles en ont la possibilité. Il faut en effet rappeler que la charte de l'environnement dispose que « chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé ». Dès lors, accroître le nombre d'habitants en zone C irait vraisemblablement à l'encontre de l'objectif de mixité sociale en accélérant le phénomène bien connu de ghettoïsation, avec toutes les conséquences qui s'ensuivent.

L'Autorité est en conséquence extrêmement réservée sur l'opportunité de modifier les textes en vigueur pour assouplir les règles de construction du PEB de cette plateforme et d'ainsi permettre d'exposer de nouvelles populations au bruit des avions.

Si, pour des raisons impératives liées au renouvellement urbain, il paraissait dans certains cas indispensable d'augmenter les populations en zone C du PEB, il conviendrait :

- de présenter à l'avis de l'ACNUSA, pour chaque cas, un projet global prenant en compte les aspects acoustiques, sanitaires, sociologiques et économiques ;
- de ne permettre la construction que d'immeubles collectifs ;
- de prendre des dispositions d'urbanisme et de construction telles que chaque logement nouvellement construit possède au moins une façade permettant aux habitants d'ouvrir les fenêtres la nuit, c'est-à-dire exposée à un niveau de bruit ne dépassant pas le seuil défini par les instances internationales.

<sup>7</sup> CE, 8 octobre 2012, Commune de Lunel, req. n° 342423 (par suite, en jugeant, par un motif qui n'était pas surabondant, que la circonstance, à la supposer établie, que les champs radioélectriques émis par les relais de téléphonie mobile porteraient atteinte à la santé humaine n'était pas de nature à faire regarder les dispositions de l'article 5 de la charte comme ayant été méconnues, le tribunal administratif a entaché son jugement d'une erreur de droit) ; CE, Ass., 12 avril 2013, Association Coordination interrégionale Stop THT et a., préc. §.36s.

<sup>8</sup> CE, 1<sup>er</sup> août 2013, Association générale des producteurs de maïs (AGPM) et a., req. n° 358103, 358615, 359078.

<sup>9</sup> Voir page 36 du rapport 2012 de l'ACNUSA.

<sup>10</sup> Notamment : étude INSOM-NIA – Impact des Nuisances Sonores Maladies et Insomnie à proximité des Aéroports.





# Connaître communiquer et partager

---

## Homologation monitoring

Les systèmes de mesure du bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs doivent être en conformité avec les dispositions suivantes :

- décret n° 2001-387 du 3 mai 2001 relatif au contrôle des instruments de mesure ;
- arrêté 30 mai 2008 modifiant l'arrêté du 27 octobre 1989 relatif à la construction et au contrôle des sonomètres ;
- norme internationale ISO 20906 : 2009, relative à la surveillance automatique du bruit des aéronefs au voisinage des aéroports.

S'agissant spécifiquement des aéroports acrusés, l'article L. 6361-6 du code des transports donne à l'Autorité compétence pour définir :

- les indicateurs de mesure du bruit et des nuisances sonores ;
- 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 de ces aérodromes. La mise en place, l'entretien et le renouvellement de ces stations sont assurés par l'exploitant de l'aérodrome.

Pour assurer un contrôle efficient du respect de l'ensemble des prescriptions applicables, l'ACNUSA a incité les exploitants à recourir à l'audit.

## Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Orly, Paris – Le Bourget

Trois audits de la section acoustique du laboratoire d'Aéroports de Paris ont été réalisés dans l'année 2013 :

- audit d'accréditation COFRAC des 12 et 13 novembre 2013 (audit qualité. L'équipe d'évaluation a exprimé sa confiance dans la capacité du laboratoire à réaliser des essais dans le respect des exigences normatives et réglementaires ;
- audit de certification ISO 9001 v2008 réalisé par le bureau Veritas du 26 au 28 août 2013 : visite d'une station de mesure de bruit autour de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle ; avis favorable pour le renouvellement de la certification ;
- audit d'évaluation interne du 19 juin 2013 afin de vérifier que l'activité du réseau de mesure du bruit des avions de la section acoustique répond correctement aux référentiels exigés. L'audit conclut à un processus robuste donnant confiance dans la qualité des données délivrées.

## Bâle – Mulhouse

Un premier rapport du STAC, mandaté pour expertiser le système CIEMAS déployé autour de la plateforme de Bâle – Mulhouse, s'est conclu sur un avis défavorable en décembre 2012 au motif que le système mis en place, de marque Topsonic/Norsonic, ne possédait pas un certificat



d'examen de type délivré en France par le LNE, mais un certificat délivré en Allemagne par le PTB (Physikalisch-Technische Bundesanstalt).

Or, le décret n° 2001-387 du 3 mai 2001 relatif au contrôle des instruments de mesure précise :

- d'une part, pour ce qui concerne les essais de type (art. 8), que lorsqu'un instrument légalement fabriqué et commercialisé dans un autre État membre de l'Union européenne a fait l'objet d'une demande d'examen, les essais effectués dans cet État sont acceptés s'ils présentent des garanties équivalentes aux essais prescrits en France et si leurs résultats peuvent être mis à la disposition de l'autorité d'examen compétente en France ;
- d'autre part, pour la vérification primitive (art. 17), que ne sont pas soumis à vérification en France les instruments légalement fabriqués et commercialisés dans un autre État membre de l'Union européenne et qui ont fait l'objet, dans cet État, d'une vérification présentant des garanties équivalentes à la vérification effectuée en France

Par ailleurs, le § II (Qualité du système) de l'annexe de l'arrêté du 20 juillet 2004 relatif aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs confie directement à l'ACNUSA l'agrément du laboratoire chargé de contrôler l'ensemble de la chaîne de mesure acoustique.

**Sachant que le certificat d'examen de type allemand repose sur des critères identiques à ceux pris en considération en France pour ce qui concerne la mesure du bruit d'avions, l'ACNUSA a estimé qu'elle pouvait accepter ce document en lieu et place du certificat français. Il en est de même pour ce qui concerne la vérification primitive et les vérifications périodiques.**

## Beauvais – Tillé

La vérification primitive des stations de mesure est prévue au premier trimestre 2014 et un audit au deuxième trimestre 2014. Des fiches de vie de chaque station de mesure ont d'ores et déjà été réalisées et communiquées à l'ACNUSA.

**L'Autorité demande à la direction de l'aéroport de Beauvais – Tillé que les résultats de l'audit lui soient communiqués dès leur parution.**

## Bordeaux – Mérignac

La SOCOTEC a procédé à l'audit du plan qualité de l'aéroport de Bordeaux – Mérignac le 17 octobre 2013. L'auditeur indique dans ses conclusions :

*« Nous n'avons pas constaté d'écart dans la mise en œuvre du plan qualité, ni par rapport aux exigences de l'arrêté du 20 juillet 2004.*

*« L'audit a démontré que le fonctionnement du dispositif Monitoring Bruit est maîtrisé, que la fiabilité des données est assurée. Mais aussi que les processus de traitement des plaintes et de communication en direction du public sont correctement mis en œuvre ».*

## Lyon – Saint-Exupéry

Malgré les relances effectuées en décembre 2013 et janvier 2014 auprès du directeur du développement durable, aucune donnée n'est parvenue à l'Autorité à ce jour.

**L'Autorité demande à la direction de l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry de procéder aux contrôles de l'ensemble des prescriptions applicables imposées par la loi dans les plus brefs délais et que les résultats de cet audit lui soient communiqués dès leur parution et au plus tard avant la fin du premier semestre 2014.**

## Marseille – Provence

Un nouveau logiciel du constructeur 01 dB doit être réceptionné en février 2014 sur la plateforme de Marseille – Provence. Différents problèmes techniques ont décalé la date de déploiement du système qui aurait dû être mis en œuvre à la fin 2013.

Néanmoins, l'exploitant de la plateforme a commencé un travail d'intégration du système de monitoring au sein du système de management de la qualité de l'aéroport. **L'Autorité demande à la direction de l'aéroport de Marseille – Provence qu'un constat de mise en œuvre de l'homologation du système lui soit rapidement présenté durant le premier semestre 2014.**



### Nantes – Atlantique

En 2012, en vue d'une mise en conformité avec les exigences applicables, le système de surveillance du bruit et de suivi des trajectoires de l'aéroport a été changé. Parallèlement, un manuel qualité a commencé à être rédigé, reprenant et décrivant les dispositions mises en place pour répondre aux exigences de l'ACNUSA. Ce manuel est, actuellement, en cours de finalisation.

Un audit du système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires MAESTRO a été mené le 28 juin 2013 par un auditeur interne et un auditeur externe de la société QPC. Il a porté sur la formalisation et la mise en œuvre de l'organisation de la mesure du bruit et des trajectoires des aéronefs. Les dispositions décrites dans le manuel qualité MAESTRO, qui est en cours de finalisation, ont été passées en revue.

Une remarque (R) et trois axes d'amélioration (A) ont été identifiés :

- les règles de conservation et de stockage des données ne sont pas systématiquement identifiées (R) ;
- le manuel qualité devra être finalisé en précisant bien, pour chaque disposition visant à garantir la maîtrise des mesures de bruit et de suivi des trajectoires, les modalités précises de mise en œuvre (A) ;
- un schéma d'ensemble des systèmes informatiques contribuant à la gestion et à l'exploitation du dispositif de mesure du bruit peut être établi, définissant la liste des systèmes/outils et les responsabilités de gestion de chacun de ces systèmes/outils (A) ;
- des acteurs suppléants, au sein du département environnement, sont formés par l'animatrice environnement en charge du système. Ces formations internes doivent faire l'objet d'enregistrements (attestations, habilitations) conservés dans le système géré par le département ressources humaines. Cette bonne conservation est à vérifier et à assurer pour les personnes qui seront prochainement formées (A).

**L'Autorité demande à la direction de l'aéroport de Nantes – Atlantique que cette remarque et ces trois axes d'amélioration fassent l'objet de corrections avant le prochain audit, prévu pour la fin 2014. Elle approuve le fait que l'organisation d'audits croisés avec d'autres aéroports soit également prévue.**

### Nice – Côte d'Azur

Au cours de l'année 2012, le système de surveillance du bruit et de suivi des trajectoires de l'aéroport de Nice – Côte d'Azur a été remplacé. À la fin 2012, le STAC a été contacté pour expertiser le système en vue de son homologation. À ce jour, aucune date de début d'expertise n'est officiellement retenue.

L'information délivrée aux riverains est une priorité. Elle doit reposer sur une base robuste et fiable, qui nécessite une validation des systèmes. Aussi **l'Autorité demande-t-elle à la DGAC de mettre en œuvre tous les moyens dont elle dispose pour que les validations réalisées par le STAC soient réalisées dans le courant du second semestre 2014.**

### Strasbourg – Entzheim

L'exploitant de l'aéroport de Strasbourg – Entzheim a demandé au STAC une validation technique de son nouveau système de mesure du bruit, d'information et d'observation (SYMBIOSE).

Le STAC a répondu par courrier du 18 décembre 2013 que cette validation ne pouvait pas être envisagée avant la fin 2014.

Comme il a déjà été rappelé plus haut, l'information délivrée aux riverains est une priorité. Elle doit reposer sur une base robuste et fiable, qui nécessite une validation des systèmes. Aussi **l'Autorité demande-t-elle à la DGAC de mettre en œuvre tous les moyens dont elle dispose pour que les validations réalisées par le STAC soient réalisées dans le courant du second semestre 2014.**

## Toulouse – Blagnac

Deux auditeurs externes du CESI (École supérieure d'informatique) de Toulouse ont procédé à l'audit du système de surveillance du bruit et des trajectoires du trafic aérien (SENTINELLE) de la plateforme de Toulouse – Blagnac le 23 avril 2013. Ils indiquent dans leurs conclusions : « *Le système de surveillance est très bien suivi et maîtrisé par les audités. Cependant aucune garantie ne permet de valider les compétences du fournisseur et la fiabilité des données transmises.*

« *La surveillance et le suivi des vérifications et des calibrages des stations méritent d'être approfondis.* »

Deux non-conformités (NC) et quatre remarques (R) ont été relevées :

- la vérification et le calibrage des systèmes de mesure ne sont pas réalisés dans un laboratoire agréé et raccordé afin que les stations de mesure soient certifiées « classe 1 » (NC) ;
- lors de l'utilisation des systèmes de vérification embarqués, une vérification par injection de charge et par « actuator » est réalisée une fois par mois, alors qu'il faudrait la réaliser à intervalles réguliers plusieurs fois par jour (NC) ;
- lors de la communication entre les terminaux de bruit et le serveur, il n'y a pas de mode opératoire formalisé en cas de données radar et météo manquantes (R) ;
- absence de connaissance concernant les modalités de synchronisation des horloges et la concordance des horodatages des stations et des données radar (R) ;
- aucune information ne permet de garantir que les données transmises par le fournisseur sont conformes (R) ;
- lors des vérifications et des calibrages des stations de mesure, les écarts observés ne sont pas vérifiés dans les limites admises par le fournisseur (R).

**L'Autorité demande à la direction de l'aéroport de Toulouse – Blagnac que ces deux non-conformités et les quatre remarques fassent l'objet de corrections avant le prochain audit.**

## Accès à l'information

### Information des riverains

Le rapport 2012 de l'Autorité rappelait la nécessité pour la DGAC de communiquer plus ouvertement avec les riverains afin de briser son image d'administration repliée sur elle-même et cultivant le culte du secret. Or, le droit évolue constamment en direction d'une plus large participation des citoyens à la prise de décision en matière environnementale, qui a désormais valeur constitutionnelle.

Dans ce contexte, l'Autorité a pendant plusieurs années bataillé afin que les riverains puissent disposer facilement, sans avoir à se déplacer dans les maisons de l'environnement des aéroports ou les mairies de leur domicile, d'une information officielle sur les trajectoires des aéronefs autour des plateformes. Il n'était pas normal, à l'heure où de telles données sont disponibles sur un simple « téléphone intelligent », qu'aucun site Internet français n'offrit une telle possibilité.

Les raisons de sécurité ayant été réglées par les autorités compétentes, la voie est désormais ouverte et l'ACNUSA se félicite de ce que, par courrier du 25 octobre 2013 adressé au président de l'Union des aéroports français, la DGAC ait fait parvenir aux plateformes un protocole type destiné à décrire les contraintes opérationnelles et techniques pour la transmission des données radar aux exploitants aéroportuaires en vue d'une visualisation sur Internet.

Il reste désormais auxdits gestionnaires de s'emparer de ce dossier et de le conduire à terme. À ce propos, l'Autorité a pu apprécier les efforts entrepris par Aéroports de Paris pour améliorer son dispositif de visualisation des trajectoires, VITRAIL, le rendant ainsi plus ergonomique et didactique. Cet outil, uniquement accessible au sein des maisons de l'environnement de Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Orly, et dans les mairies accréditées, pourrait voir sa mise en ligne sur Internet effective en 2014 puisque plus aucun obstacle de sécurité ne s'y oppose. En outre, ADP a fait part de l'impossibilité de céder cet outil aux autres plateformes acnusées, à titre onéreux ou non, compte tenu des charges de maintenance que cette cession pourrait engendrer.



Les autres plateformes ont certes elles aussi leurs propres dispositifs, mais ils ne sont pas directement accessibles aux riverains, et ne répondent donc pas à la préoccupation évoquée plus haut de délivrer une information rapide et aisément accessible.




2013 • n° 19

**RECOMMANDATION**

**L'ACNUSA recommande aux gestionnaires d'aéroports de mettre rapidement en place les dispositifs permettant la visualisation sur Internet des trajectoires des aéronefs arrivant sur leurs pistes ou les quittant.**

Bâle – Mulhouse a par ailleurs développé sur son site Internet une application intéressante, qui permet une prévision de l'utilisation des ILS en fonction de la météo par tranche horaire (voir capture d'écran ci-dessous). Pour autant, ce système ne répond pas aux besoins exprimés en termes de visualisation des trajectoires, même s'il donne aux riverains des indications relativement fiables sur la probabilité ou non d'être survolés à un moment donné.

Dans le même esprit que l'application ILS présentée ci-dessus, il conviendrait d'informer les populations riveraines de Paris – Charles-de-Gaulle sur l'alternance des doublets (cf. page 27). Ceci s'inscrit dans le même souci d'information préalable sur la probabilité des survols.

	mardi 11.02.2014	mercredi 12.02.2014	jeudi 13.02.2014	vendredi 14.02.2014	samedi 15.02.2014
Météo	 5° 8°	 3° 8°	 4° 9°	 3° 8°	 5° 15°
Atterrissages 05:00 - 10:00	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈
Fiabilité de la prévision	Bonne	Excellente	Excellente	Moyenne	Excellente
Atterrissages 10:00 - 14:00	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈
Fiabilité de la prévision	Bonne	Excellente	Excellente	Excellente	Excellente
Atterrissages 14:00 - 18:00	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈
Fiabilité de la prévision	Bonne	Excellente	Excellente	Excellente	Moyenne
Atterrissages 18:00 - 24:00	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈
Fiabilité de la prévision	Excellente	Excellente	Excellente	Moyenne	Mauvaise

**Répartition des atterrissages aux instruments (système ILS)**

	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈	✈✈✈✈✈✈
Nord (ILS 15)	90-100%	70-90%	50-70%	30-50%	10-30%	0-10%
Sud (ILS 33)	0-10%	10-30%	30-50%	50-70%	70-90%	90-100%

**Information de l'ACNUSA**

L'Autorité dispose théoriquement depuis plusieurs années d'un outil qui lui permet de communiquer avec les plateformes et de recevoir les informations dont elle a besoin sur les vols qui s'y opèrent. Toutefois, ces « déports » n'ont jamais été réellement opérationnels, pour des raisons techniques essentiellement. C'est pourquoi elle avait demandé à la DGAC l'accès à



son outil ELVIRA, implanté sur chaque aéroport, et qui enregistre les traces radar de toute l'activité aéronautique.

Cet outil a effectivement été fourni à l'ACNUSA, mais un logiciel sans données à traiter est une coquille vide. Or, c'est le cas pour ELVIRA. La DGAC a certes accepté de transmettre les enregistrements radar d'une plateforme pour une période donnée dès lors que l'Autorité en ferait la demande, mais cette procédure ne peut être considérée que comme un pis-aller en ce qu'elle nécessite un délai de préparation de la part des services de la navigation aérienne de l'aéroport en cause et ne facilite pas les comparaisons dès lors que plusieurs demandes doivent être formulées simultanément.

**L'ACNUSA demande à la DGAC de lui faire parvenir à échéance régulière, à définir en commun, les enregistrements radar des plateformes acnusées dans un format utilisable par le logiciel ELVIRA, ainsi que la mise à jour de ce dernier lorsqu'une nouvelle version est mise en service.**

## Information des équipages

Les manquements sanctionnés par l'ACNUSA sont fréquemment dus à des erreurs humaines et rarement à des difficultés techniques. C'est notamment le cas pour les plus pénalisants pour les riverains, les départs nocturnes enfreignant les règles de chapitre ou hors créneau horaire.

Dans son rapport 2012, l'ACNUSA recommandait à la DGAC de mettre en place un système informant les contrôleurs aériens de l'application pour chaque aéronef des restrictions en vigueur sur chaque plateforme.

La DGAC a exposé au cours de l'année 2013 les raisons qui s'opposent à la mise en œuvre de cette recommandation, à commencer par le fait que les missions des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ne retiennent pas celle-ci et qu'il n'entre donc pas dans leurs prérogatives d'interdire le décollage d'un appareil ne respectant pas les restrictions, ni même d'informer l'équipage du risque d'amende en cas de départ irrégulier.

L'Autorité a bien pris note de ces éléments. Elle n'en considère pas moins étonnant que ce qui est possible à l'étranger ne le soit pas en France, et notamment qu'un avion qui n'aurait pas l'autorisation de décoller pour des raisons environnementales en Allemagne ou aux Pays-Bas puisse le faire en France nonobstant ces mêmes raisons. Elle regrette donc que nos pratiques nationales ne soient pas au niveau des plus grands pays européens.

Elle a également relevé l'existence, sur certaines plateformes, et notamment celles d'Aéroports de Paris, d'un outil dit « Collaborative Decision Making » (CDM), qui permet de gérer les avions au sol et leurs mouvements, en intégrant éventuellement leur retard. Cet outil, partagé par toutes les parties prenantes (gestionnaire de l'aéroport, compagnies aériennes, sociétés d'assistance en escale, sans oublier la DGAC) sur les aéroports qui en disposent, est un moyen de savoir si tel appareil partira ou non à l'heure, et donc de gérer au mieux son retard, y compris en facilitant la prise de décision d'alerter les passagers en leur demandant de ne pas se présenter le jour dit. Le CDM n'existe pas encore sur toutes les plateformes de province. Selon le responsable du service escale de l'une d'entre elles, les raisons suivantes pourraient entre autres expliquer ce retard :

- le CDM est souvent présenté de manière trop complexe par des maîtres d'ouvrage ou consultants qui ont l'habitude de l'implémenter sur des grosses plateformes ;
- les moyens d'investissement sont plus limités sur les plateformes de province ;
- les assistants et le SNA qui sont des fournisseurs importants de données disposent de peu de personnel en support pour faire évoluer leurs pratiques et rationaliser les échanges.

En revanche, il semble que nombre de ces plateformes envisagent de s'équiper à court ou à moyen terme. L'Autorité s'en félicite et ne peut que les encourager à poursuivre en ce sens et si possible à accélérer leur démarche.



2013 • n° 20

## RECOMMANDATION

**L'ACNUSA recommande aux gestionnaires d'aéroports de mettre rapidement en place le dispositif de « Collaborative Decision Making » pour faciliter la gestion des mouvements d'avions et la prise de décision en cas de retard.**



Enfin, s'agissant toujours de l'information des équipages au moment du départ en période nocturne et en dehors des règles de protection de la tranquillité des riverains, quatre aéroports sont dits « coordonnés » et les départs et arrivées y sont suivis par l'association COHOR. L'ACNUSA a donc pris contact avec le responsable de celle-ci pour savoir dans quelle mesure le coordonnateur pourrait informer les commandants de bord d'une part de la teneur de la règle environnementale, et d'autre part du fait que, s'ils partent, ils vont inmanquablement être en infraction et que leur compagnie recevra donc une amende.

Il ressort des réponses obtenues que COHOR n'a que très peu de contact avec les services opérationnels des compagnies aériennes et donc avec les commandants de bord, ses interlocuteurs privilégiés étant en général les services de programmation des vols des transporteurs. L'association est néanmoins prête à relayer par ce canal des informations de sensibilisation. Des travaux seront conduits en collaboration avec COHOR dans le cours de l'année 2014 afin de tenter de trouver la réponse la plus appropriée à cette nuisance particulièrement pénalisante pour les riverains.

## Concertation

### Les commissions consultatives de l'environnement (CCE)

En 2013, l'ACNUSA a rencontré la quasi-totalité des commissions consultatives de l'environnement (CCE) des aéroports acnusés. Elle a constaté avec satisfaction que nombre d'entre elles se réunissent deux fois par an, alors que la règle ne prévoit l'obligation de la tenue que d'une seule CCE annuelle <sup>11</sup>.

La discussion commune autour d'une table de sujets sensibles est pourtant une façon simple de créer du lien et de la confiance entre les parties, pour peu que l'administration soit transparente et ne pratique pas la langue de bois. C'est pourquoi l'Autorité souhaite que, au minimum, les CCE se réunissent deux fois par an, voire plus en fonction des besoins de chaque plateforme.

La périodicité annuelle prévue en 1987 répondait en effet aux nécessités de l'époque. Depuis lors, toutefois, les préoccupations environnementales et notamment celles liées au bruit et à la pollution chimique (de l'air ou des eaux) ont pris une place importante pour les riverains. Il n'est donc plus possible de considérer que la compétence majeure de la CCE se limite à émettre un avis sur le plan d'exposition au bruit. Il paraît alors indispensable de revoir ces dispositions.

Cette fréquence, a minima biannuelle, des réunions de CCE constituera sans nul doute une charge supplémentaire pour les services de la préfecture, celle-ci devant normalement présider la commission. Toutefois, en fonction de l'ordre du jour et notamment lorsque celui-ci ne porte que sur des points d'information sans avis formel à rendre, il ne serait pas impossible, soit que la présidence soit assurée par un représentant de niveau hiérarchique inférieur au secrétaire général de la préfecture, soit même que celui-ci délègue sa présidence à un représentant de l'aéroport ou de la DGAC ; le règlement intérieur de la commission devrait alors expressément prévoir cette possibilité, après débat préalable et accord des membres.



2013 • n° 21

### RECOMMANDATION

**L'ACNUSA recommande de modifier la circulaire du 23 juillet 1987 relative aux commissions consultatives de l'environnement des aéroports afin de prévoir d'une part, un minimum de deux réunions annuelles et, d'autre part, la possibilité d'envisager une suppléance de la présidence.**

# Bruit et santé : progresser dans la connaissance

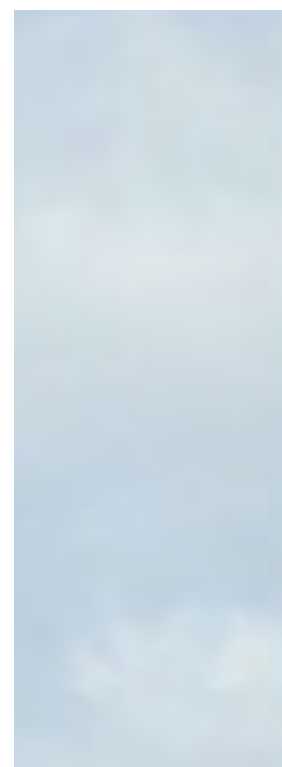
## Étude DEBATS - Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé

L'étude DEBATS a pour objectif de caractériser les relations entre le bruit des avions et les états de santé de populations riveraines de trois aéroports en France. L'étude, lancée conjointement par la Direction générale de la Santé (DGS) et l'ACNUSA, est réalisée par l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR).

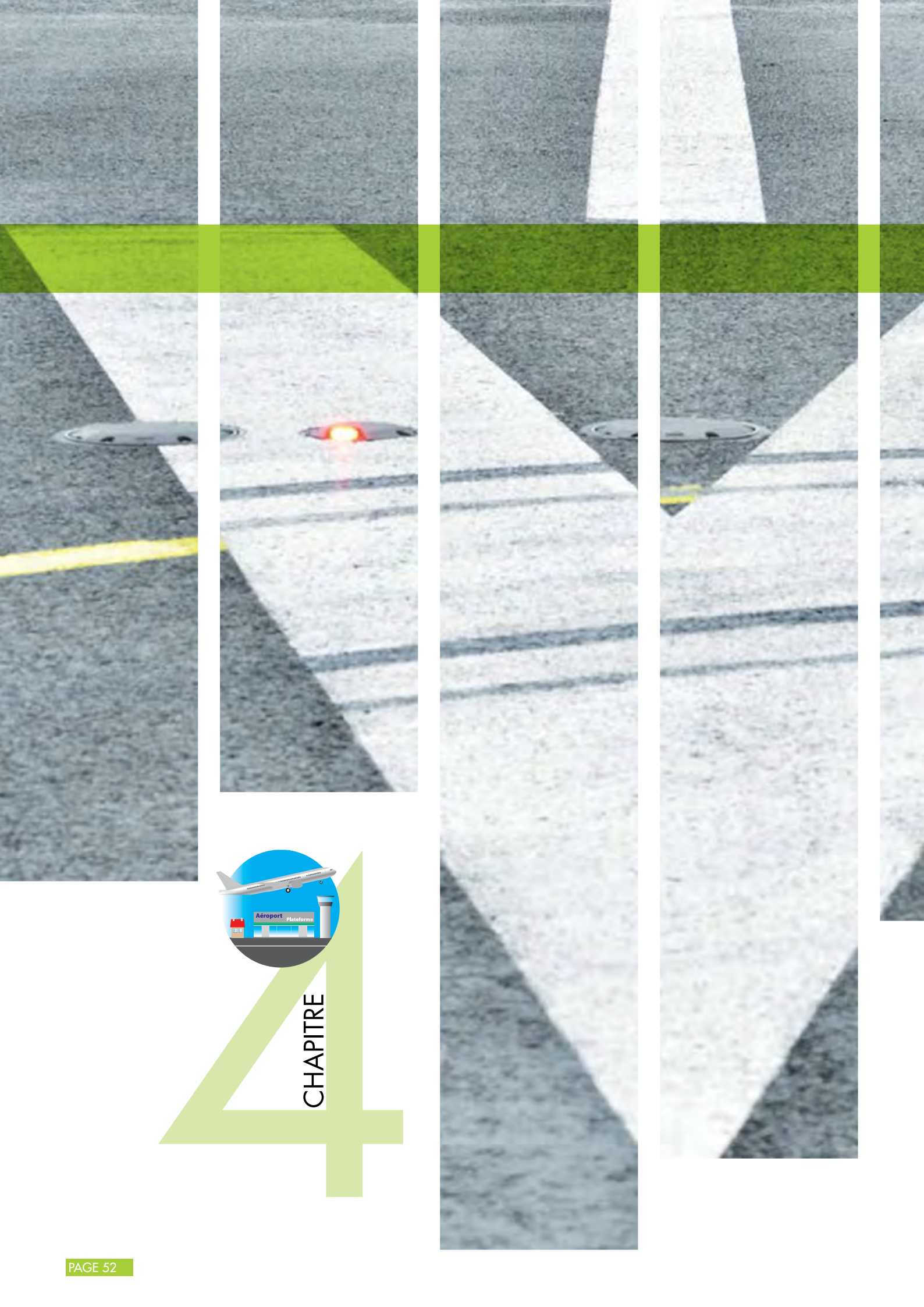
L'ensemble des 1 100 personnes participant à l'étude ont été recrutées et étudiées entre la fin de l'année 2012 et ce jour. Quatre enquêteurs ont œuvré à cette tâche autour de la plateforme Paris – Charles-de-Gaulle (500 sujets), deux à Toulouse – Blagnac (300 sujets) et un à Lyon – Saint-Exupéry (300 sujets). Les données sont actuellement en cours d'analyse. Cette opération sera renouvelée dans les deux ans puis les quatre années à venir. Pour suivre la progression de l'étude DEBATS : <http://debats-avions.ifsttar.fr/>.

**11** Circulaire inter-ministérielle du 23 juillet 1987 relative aux commissions consultatives de l'environnement des aéroports adressée aux préfets de la région Île-de-France et de département (*Journal officiel* du 3 septembre 1987).

AUTRES AXES  
DE TRAVAIL







# 4

CHAPITRE



# Plateformes

## PLATEFORMES ACNUSÉES

54

■ Bâle — Mulhouse	54
■ Beauvais — Tillé	55
■ Bordeaux — Mérignac	56
■ Lyon — Saint-Exupéry	56
■ Marseille — Provence	57
■ Nantes — Atlantique	57
■ Nice — Côte d'Azur	59
■ Paris — Charles-de-Gaulle	59
■ Paris — Le Bourget	60
■ Paris — Orly	61
■ Strasbourg — Entzheim	61
■ Toulouse — Blagnac	62

## AUTRES PLATEFORMES

62

■ Cannes — Mandelieu	62
■ Toussus-le-Noble	63
■ Genève	63



# Plateformes acnusées

## Bâle – Mulhouse

### CIEMAS, système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires

L'ACNUSA a pour mission de vérifier que les systèmes de mesures de bruit sont bien situés et homologués. Le système de mesure du bruit de la plateforme de Bâle – Mulhouse est complet depuis juillet dernier. Néanmoins, celui-ci a été certifié non par une entité française mais par une entité allemande, cela soulevant quelques questions juridiques (cf. page 44).

### Procédure de navigation aérienne

La procédure RNAV en piste 15 ainsi que l'expérimentation de la CDO ont été mises en œuvre en décembre 2013.

À la suite de la recommandation de l'ACNUSA de 2010 qui spécifiait que, s'agissant des décollages, le terme « aire de stationnement » soit systématiquement remplacé par le terme de « point de stationnement » et que l'heure de toucher des roues soit uniformément utilisée pour relever l'heure d'atterrissage, la quasi-totalité des arrêtés de restrictions a été modifiée en ce sens à l'exception de la plateforme de Bâle – Mulhouse. En effet, l'heure de toucher des roues n'est toujours pas prise en compte. Pourtant, depuis, l'utilité de cette terminologie n'est plus à démontrer puisqu'elle facilite à la fois le travail de la DGAC et clarifie les textes pour les compagnies aériennes.

**Aussi l'ACNUSA demande-t-elle que lui soit, de façon claire et précise, exposées les raisons pour lesquelles cette modification n'a toujours pas été apportée et réitère sa recommandation.**



2013 • n° 22

### RECOMMANDATION

**Afin de lever toute ambiguïté au sujet des manquements à la réglementation environnementale, l'Autorité recommande que, s'agissant des décollages, le terme « aire de stationnement » soit systématiquement remplacé par le terme « point de stationnement » et que l'heure de toucher des roues soit uniformément utilisée pour relever l'heure d'atterrissage.**

### Restrictions nocturnes

La commission consultative de l'environnement (CCE) s'est prononcée favorablement sur l'interdiction, dès la saison aéroportuaire de l'été 2014, des avions de marge inférieure à 10 EPNdB entre 22 heures et 6 heures, et des aéronefs dont le niveau de bruit émergent est supérieur à 97 EPNdB entre 22 heures et 9 heures, les dimanches et jours fériés communs à la France et à la Suisse. Dans le cadre d'une nouvelle concertation avec les opérateurs, il est envisagé d'étudier l'extension de cette interdiction aux avions de marge inférieure à 13 EPNdB entre 22 heures et 6 heures.

Il convient de souligner que cette évolution serait en phase avec la recommandation R 2013 • n° 6.

## Envol direct vers le sud

Dans ses rapports 2011 et 2012, l'ACNUSA demandait que la DGAC et le gestionnaire Euro airport mènent une étude pour déterminer les destinations qui pourraient permettre un décollage direct vers le sud afin de se rapprocher des 20 % d'envols directs envisagés dans son rapport de 2001. Actuellement, par rapport à 2001, les destinations vers le sud sont semble-t-il beaucoup moins nombreuses. Aussi, la demande de l'Autorité n'a plus lieu d'être.

## Essais moteurs et utilisation du silencier

Les essais moteurs sont interdits entre 22 heures et 6 heures (sauf porte fermée). L'opérateur de la plateforme demande que cette obligation soit supprimée car les riverains ne se plaignent pas, les essais statiques des turboréacteurs n'étant pas aussi bruyants que ceux des turbo-propulseurs. Pour le personnel qui réalise les essais statiques, le silencier, utilisé porte fermée, pourrait présenter un risque majeur en cas de défaut de freinage. Le gestionnaire de l'aéroport a indiqué être prêt à étudier l'installation d'un nouveau silencier si ce besoin se faisait ressentir.

**L'Autorité souhaite instamment que la réglementation soit respectée, que les essais soient interdits la nuit et le dimanche dans la configuration actuelle et que les mesures soient rapidement prises pour établir une situation acceptable.**

# Beauvais – Tillé

## Navigation aérienne

L'espace aérien de Beauvais – Tillé est très contraint, d'une part du fait de la proximité des grands aéroports parisiens qui obligent les avions à évoluer assez bas pour éviter les risques de collision avec ceux quittant ou arrivant sur cette plateforme<sup>1</sup>, et, d'autre part, par un trafic local mêlant aviation commerciale et légère. En outre, ces contraintes peuvent conduire le contrôle à donner « des trajectoires multidirectionnelles ou dites routes exceptionnelles », non publiées à l'AIP, qui peuvent représenter jusqu'à 20 %. L'ensemble de ces éléments a pour conséquence pour les riverains un accroissement du bruit et de la pollution et pour les compagnies une surconsommation de carburant.


La principale compagnie utilisatrice de la plateforme a d'ailleurs écrit à la DGAC pour lui exposer ces difficultés et lui proposer des solutions alternatives, avec notamment un passage au-dessus de Paris – Charles-de-Gaulle au niveau 150 et une arrivée sur Beauvais – Tillé en CDO.

## Aide à l'insonorisation

Le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais – Tillé (SMABT) a directement œuvré en faveur de l'aide à l'insonorisation. En effet, le 4 février 2013, la création d'un fonds complémentaire d'aide aux riverains doté d'un montant prévisionnel de 400 000 € a été votée. Ce dispositif permet aux habitants situés dans le périmètre du PGS de bénéficier d'un complément à l'aide financé par la TNSA au cas où le montant des travaux d'insonorisation validés par l'assistance à maîtrise d'ouvrage excéderait le plafond réglementaire. Il s'agit bien d'un mécanisme qui s'ajoute à l'aide initiale et ne s'y substitue pas, et qui permet aux riverains aux ressources financières modestes de faire réaliser des travaux pour lesquels le « restant à charge » aurait été un obstacle.

## PEB

L'association de défense des riverains de l'aéroport de Beauvais – Tillé (ADERA) avait formé un recours contre le PEB publié par arrêté préfectoral du 26 juin 2012. Le tribunal administratif d'Amiens l'a rejeté par un jugement du 31 décembre 2013. Cette décision n'a pas d'incidence sur la nécessité d'une mise en révision du PEB, recommandée par l'ACNUSA, dès lors que le nombre de 30 000 mouvements commerciaux sur la plateforme sera atteint. Au demeurant, lors de la dernière CCE/ACNUSA, le gestionnaire a conforté ce principe.

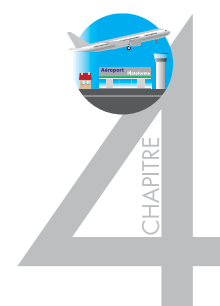


2013 • n° 7

**ÉTUDE**

**L'ACNUSA demande à la DGAC d'étudier la possibilité de descentes continues optimisées (CDO) et de solutions permettant de diminuer, voire de supprimer les routes dites exceptionnelles.**

<sup>1</sup> Ryanair, principale compagnie utilisatrice de la plateforme, rencontre des problèmes d'arrivée par le sud en raison de la « bulle » de Roissy (survol de Creil et Compiègne à 5 000 ft), et WizzAir connaît la même difficulté en arrivant de l'est.



## Bordeaux – Mérignac

### Piste 05

L'attention de l'Autorité a été appelée sur la rédaction de la réglementation. Celle-ci laisse en effet toute opportunité aux pilotes d'atterrir ou de décoller sur la piste 05, la plus pénalisante pour les riverains, car elle indique que « Le QFU 27 est préférentiel jusqu'à un vent arrière de 5 kts. / Lorsque les deux pistes sont disponibles, la piste 05/23 est utilisée prioritairement jusqu'à une composante de vent traversier de 25 kts ». Les deux mots soulignés n'ont pas la force d'une obligation, et laissent donc aux commandants de bord le choix de ne pas utiliser le QFU 27, pour des motifs sans rapport avec la sécurité et notamment pour assurer des économies de carburant. Cette rédaction est particulièrement gênante dès lors qu'une procédure en manquement est engagée : on ne peut sanctionner la méconnaissance d'une « règle » qui ne formule aucune véritable obligation.



2013 • n° 23

### RECOMMANDATION

**L'ACNUSA recommande que la rédaction des AIP soit revue et que les règles énoncées le soient de façon claire et contraignante avant la fin de l'année 2014.**



2013 • n° 8

### ÉTUDE

**L'Autorité avait, dans son rapport de 2012, demandé à la DGAC de lui présenter, avant la fin octobre 2013, le bilan des mesures de bruit pour évaluer les bénéfices acoustiques tirés des opérations en descente continue sur la plateforme de Bordeaux – Mérignac. Ce bilan ne lui ayant pas été présenté, elle renouvelle sa demande, cette présentation en séance plénière devant être faite avant la fin du premier semestre 2014.**

## Lyon – Saint-Exupéry

### Développement de l'aéroport

Les riverains s'inquiètent d'une éventuelle extension de l'aéroport et d'un passage à quatre pistes. Ceci n'est pas d'actualité. Si toutefois, un tel projet mûrissait, l'Autorité veillerait à ce que les modifications envisagées ne pénalisent pas les riverains.

### Navigation aérienne

En réponse à une demande récurrente des compagnies aériennes et de l'ACNUSA, les noms des procédures de départ des avions à hélices ont été modifiés en décembre 2013 afin d'éviter les confusions de la part des pilotes lors de l'introduction des données dans les FMS <sup>2</sup>. Il conviendra de vérifier si ce motif, souvent allégué pour expliquer un non-respect de route de départ, était réel.



# Marseille – Provence

Depuis janvier 2013, l'arrivée en CDO sur le QFU 31 a été officiellement utilisée à 22 % en moyenne (sauf pendant le mois de mai où la piste a été inutilisable). S'agissant des deux QFU 31 et 13, le total des descentes continues optimisées (CDO) déclarées ou non est de 57 %.

Les riverains souhaitent une généralisation de la procédure des CDO, en combinaison avec la manœuvre à vue imposée (ou VPT - Visual manoeuvring using prescribed track).



2013 • n° 9

ÉTUDE

**L'Autorité demande à la DGAC d'étudier l'association des descentes continues et des manœuvres à vue imposées.**

## Le survol de l'Etaque

La manœuvre à vue, à l'Etaque, peut être réalisée uniquement en approche sur la piste 31R et lorsque les

conditions météorologiques le permettent. Depuis sa mise en service effective, en juin 2013, cette procédure proposée par une compagnie postale est utilisée entre 7 à 10 jours par mois et permet ainsi d'éviter dans 75 % des cas le survol de l'Etaque. Afin d'améliorer ce résultat, une étude est en cours avec Météo France pour modéliser la contrainte de 10 kts de vent de face, et une approche GNSS est prévue pour la fin 2014 ; cela devrait permettre de pratiquer cette manœuvre en période nocturne.

## Bilan de l'arrêté du 3 mai 2012 portant restriction d'exploitation la nuit

Dans son rapport 2012, l'Autorité avait demandé qu'un bilan des effets des restrictions d'exploitation nocturne soit réalisé. Ceci n'a pas été fait et l'Autorité réitère donc sa demande.



2013 • n° 10

ÉTUDE

**L'Autorité demande qu'un bilan des effets des restrictions d'exploitation nocturne sur l'aéroport de Marseille – Provence lui soit présenté.**

# Nantes – Atlantique

En raison de contraintes de calendrier et du renvoi par la préfecture de la réunion prévue, la rencontre CCE/ACNUSA n'a pu se tenir en 2013. Celle-ci a dû être reportée au début du mois de février 2014.

## Information à destination des nouveaux opérateurs

Depuis quelques temps, l'aéroport a institué une démarche particulièrement louable : avant même qu'une nouvelle compagnie aérienne n'effectue son premier vol, ses représentants sont reçus par le gestionnaire afin que leur soit présentées les spécificités environnementales de la plateforme. Cette pratique mériterait d'être reconduite sur les autres aéroports.

## Définition des procédures

Les départs de la piste 03 (nord) soulèvent de sérieux problèmes et ont pour conséquence des déviations de trajectoire en nombre anormalement élevé sanctionnées par l'Autorité. Celle-ci avait été saisie à deux reprises sans que cette intervention ait permis de régler cette situation. La DGAC et les compagnies vont engager une réflexion qui devrait permettre de résoudre le problème pour réduire les nuisances sonores.

2 Flight  
Management  
System.



CHAPITRE

## Études sur les perspectives d'avenir de l'aéroport

L'ACNUSA a été plusieurs fois sollicitée par des associations d'élus et de riverains pour émettre un avis sur le projet de création de la plateforme de Notre-Dame-des-Landes. Les dispositions qui la régissent ne lui ayant pas donné compétence pour se prononcer sur ce type de questions, l'Autorité n'a pu émettre un avis.

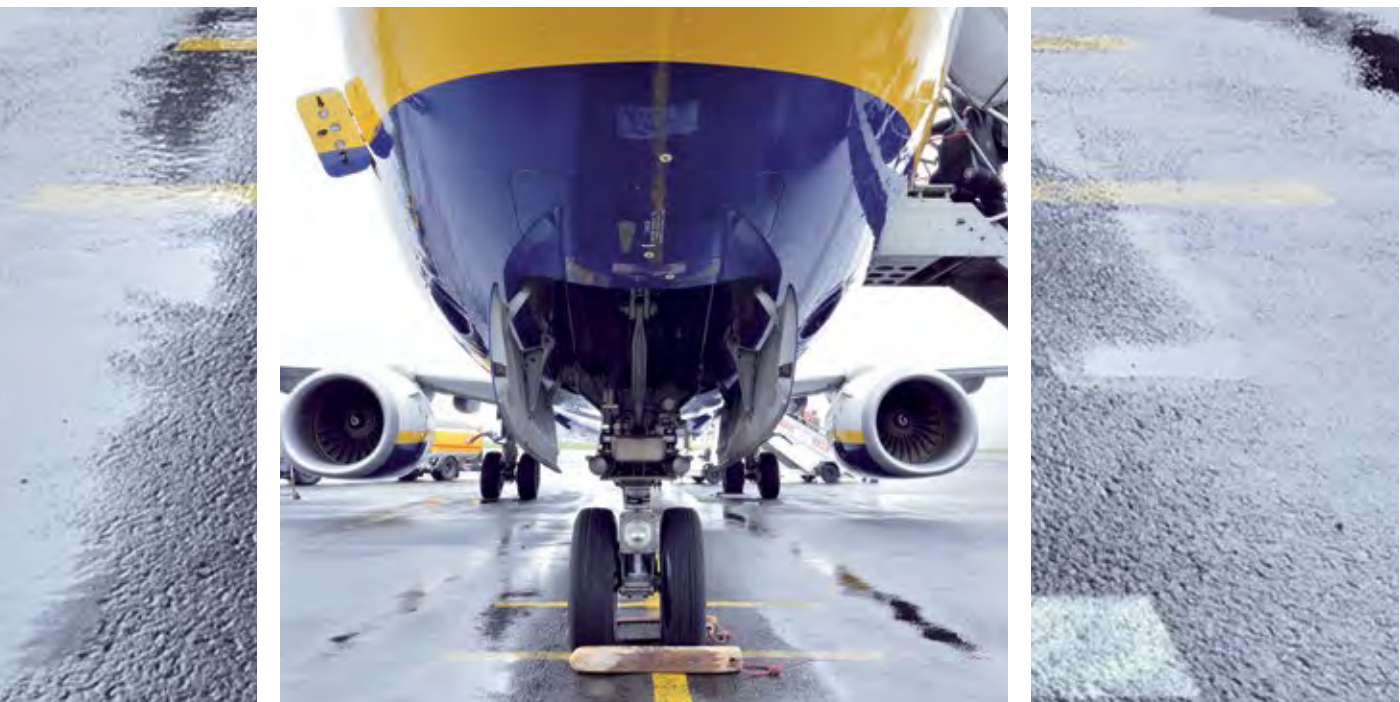
Elle a été toutefois interrogée par une association d'élus à la fois sur la pertinence de l'étude menée par la DGAC relative à l'avenir de Nantes – Atlantique et sur la contre-étude commandée par ladite association et réalisée par un cabinet indépendant, l'une et l'autre traitant de l'impact de l'évolution du trafic sur les populations survolées.

L'Autorité a souligné la qualité de l'étude relative au maintien de Nantes – Atlantique produite par l'association, offrant un propos clair et très pédagogique, et qui pourrait servir de modèle à nombre de projets de l'administration. Toutefois, cette étude présente un défaut important : elle ne tient pas suffisamment compte de l'évolution prévisible du nombre de mouvements et de son incidence sur la pilotabilité des procédures de navigation. Dans ces conditions, ses conclusions conduisent inévitablement à sous-estimer l'impact d'un plus grand nombre de survols de la ville à basse altitude, du fait des procédures GNSS qui se généralisent et interdisent de maintenir l'angle de 13° avec l'axe de la piste actuellement en vigueur, lequel permet d'éviter autant que possible le survol de la ville et de son centre. Par ailleurs, les procédures actuelles sont complexes sans pour autant que l'aéroport soit classé en catégorie B et ne nécessite donc pas de qualification particulière de la part des équipages.

L'étude de la DGAC n'est pas non plus sans critique. D'une part, elle semble présenter des prévisions excessivement optimistes, en particulier sur le nombre de passagers envisagé à terme, et, d'autre part, elle semble sous-évaluer, au regard des prévisions tant de l'UAF que de l'OACI, la qualité de la flotte, les capacités d'emport des aéronefs et la répartition des vols nord/sud. Néanmoins, en matière de navigation aérienne, l'étude semble plus réaliste, notamment s'agissant des procédures qui tiennent compte des contraintes inhérentes au guidage GNSS.

Une densification du trafic aérien fera que la population survolée sera plus nombreuse et la gêne accrue si la configuration actuelle est maintenue.

**En l'état actuel du dossier, l'Autorité considère qu'il ne serait pas inutile de mener une expertise indépendante sur ce sujet, comme le demandent certaines associations d'élus et de riverains.**



# Nice – Côte d'Azur

## Procédures RNAV (GNSS) en pistes 04 et 22

La procédure GNSS en piste 22, publiée en décembre 2012, a été suspendue en raison du faible taux d'équipement de radionavigation de la flotte et de difficultés de gestion. Elle deviendra finalement obligatoire à partir de 2015. Toutefois, depuis octobre 2013, elle peut être proposée par le contrôle lorsque les conditions météo sont favorables.

En piste 04, une procédure RNAV a été mise en service le 13 décembre 2013 en recouvrement (overlay) d'une procédure conventionnelle dite VOR A, ce qui est exceptionnel. Elle est opérationnelle et sera préférentielle par rapport à la procédure ILS. La procédure de guidage satellitaire latérale et verticale (LPV), sur laquelle l'ACNUSA s'est prononcée favorablement en septembre 2013, ne sera en service qu'à la fin juin 2014 en raison de difficultés techniques.

## Vols privés nocturnes

Les vols de nuit sont restés stables en 2013, les départs entre 23 heures et 7 heures représentant 1,5 % du total des mouvements de la plateforme. Les associations ne demandent plus la fermeture de l'aéroport entre minuit et 6 heures mais veulent toujours l'interdiction des départs entre minuit et 5 heures. La question principale est celle des vols privés.

Le gestionnaire transmettra à la CCE et à l'ACNUSA le détail des vols, nuit par nuit, afin d'étudier précisément la question de leur réduction et de vérifier si l'on a bien des nuits sans avion, comme le laisse supputer le chiffre moyenné. Ces données devront présenter l'intégralité des vols (sanitaires et autres).

## Aire de parking KILO

Le parking KILO est un parking d'aviation d'affaires situé en bordure de la promenade des Anglais qui fait l'objet de discussions intenses du fait des nuisances sonores générées par les avions en phase de préparation des vols avant démarrage. Une solution a été apportée : équiper cette aire en 400 Hz et en air préconditionné (PCA) ainsi qu'en convertisseurs en courant continu 28 volts. Cette installation sera disponible pour l'été 2014. Une évaluation sera alors pratiquée afin de définir une durée maximale résiduelle d'utilisation des APU et de modifier, à l'automne suivant, l'arrêt de restriction d'exploitation pour rendre obligatoire l'utilisation des pop-up <sup>3</sup>. Ce dernier point présente en outre l'avantage de réduire la pollution de l'air. Enfin, d'autres dispositifs ont été mis en œuvre, tel le déplacement de l'aire de démarrage.

<sup>3</sup> Trappe sur le tarmac qui s'ouvre sur une fosse de laquelle les alimentations électriques et/ou d'air conditionné peuvent être extraites pour alimenter les avions.

<sup>4</sup> Arrêtés portant modification du dispositif de la circulation aérienne en région parisienne et portant création d'une région de contrôle terminale et d'une zone de contrôle associées aux aéroports de Paris.

# Paris – Charles-de-Gaulle

## Alternance de doublets

Les autorités d'ADP ont étudié la possibilité de l'alternance des doublets et estiment qu'elle devrait pouvoir être mise en œuvre (cf. page 27).

## Suite des mesures de bruit réalisées avant et après la mise en place du relèvement de l'altitude d'interception

Dans son rapport d'activité 2012, l'ACNUSA a demandé à la DGAC « de lui présenter pour le troisième trimestre 2013 une étude comparative des populations réellement survolées avant et après la mise en place du relèvement des altitudes d'interception des ILS sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle. Cette étude devra être réalisée de façon similaire à celle retenue pour l'enquête publique ».

Mais lors de la réunion plénière de l'Autorité de novembre 2013, la DGAC a indiqué que les arrêtés de septembre 2012 <sup>4</sup> ont été attaqués devant le Conseil d'État pour les mêmes motifs au fond que ceux de novembre 2011 et qu'une décision était attendue. La direction des affaires juridiques du ministère imposant de l'attendre avant toute communication sur ce sujet, de ce fait l'étude n'a pas été présentée au collège de l'Autorité.





2013 • n° 11

**ÉTUDE**

**L'Autorité demande à la DGAC de lui communiquer, sans délai, l'étude comparative des populations réellement survolées avant et après la mise en place du relèvement des altitudes d'interception des ILS sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle.**

Les requêtes contre les arrêtés mentionnés supra ont été rejetées par une décision du Conseil d'État du 14 février 2014.

L'Autorité maintient sa demande de présentation, par la DGAC, de l'étude mentionnée ci-dessus.

## IGMP

Le rapport de présentation des conditions d'obtention de la valeur de l'indicateur représentatif de l'énergie sonore de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle 2012 a été soumis aux membres de l'Autorité réunis en séance plénière le 1<sup>er</sup> juillet 2013.

Au regard de la présentation qui lui a été faite, l'ACNUSA a constaté que des progrès appréciables ont été réalisés dans les valeurs mesurées grâce au dispositif de filtrage mis en place par Aéroports de Paris et que les causes principales de variation étaient bien exposées.

L'Autorité a donc émis un avis favorable à la méthode retenue et à ses résultats.

Mais elle considère néanmoins que le fait que l'indice nocturne ne diminue pas sensiblement n'est pas satisfaisant.

## Nouveau plan de gêne sonore (PGS)

Depuis le 11 décembre 2013, la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle bénéficie d'un nouveau PGS. L'ACNUSA s'était prononcée favorablement sur le projet en raison du fait notamment que le périmètre retenu était plus large alors même que le nombre de mouvements, lui, était plus faible. Le nouveau plan englobe désormais 70 384 logements, alors que le PGS de 2004 comptait quant à lui 43 612 logements.

# Paris – Le Bourget

## Plan d'exposition au bruit

Bien que doté d'un plan de gêne sonore depuis le 28 décembre 2011, l'aéroport de Paris – Le Bourget n'a toujours pas de plan d'exposition au bruit.

L'Autorité s'inquiète d'un développement urbain anarchique alors que les élus reçoivent des injonctions parfois contradictoires de la part de l'État. Cette absence de PEB va voir ses effets se poursuivre pendant au moins une bonne partie de l'année 2014 du fait des prochaines élections municipales.

Dans le cadre du futur PEB, le préfet a envisagé de relever de 55 à 57 dB la limite de la future zone C avec le risque d'augmenter les populations soumises aux nuisances aériennes.

L'ACNUSA s'inquiète de cette situation et souhaiterait – à défaut de pouvoir faire mieux – que l'État prenne urgemment toutes mesures pour encadrer le développement urbain autour de cette plateforme.





## Paris – Orly

Dans son rapport d'activité 2012, l'ACNUSA a demandé à la DGAC « de lui présenter pour le troisième trimestre 2013 une étude comparative des populations réellement survolées avant et après la mise en place du relèvement des altitudes d'interception des ILS sur la plateforme de Paris – Orly. Cette étude devra être réalisée de façon similaire à celle retenue pour l'enquête publique ». De la même façon que pour la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle, l'Autorité demande que l'étude lui soit communiquée sans délai (voir ci-contre).

### Restriction du chapitre 3 ayant une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB après 22 heures



2013 • n° 24

#### RECOMMANDATION

**L'ACNUSA remarque que, sur plusieurs plateformes, les atterrissages et les décollages des avions du chapitre 3 ayant une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB ne peuvent ni atterrir ni décoller après 22 heures. L'Autorité recommande que cette restriction soit imposée sur la plateforme de Paris – Orly au plus tard en 2017. La mise en œuvre de cette mesure ne devrait pas soulever de difficultés particulières dès lors que peu d'avions sont concernés.**

### Nouveau plan de gêne sonore (PGS)

À l'instar de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, celui de Paris – Orly est doté d'un nouveau PGS depuis l'arrêté du 30 décembre 2013. L'Autorité se félicite que son observation sur le sujet ait été prise en compte et que les modifications nécessaires aient été apportées. En effet, dans le projet initial, il apparaissait une discontinuité de la zone 2 côté est de la plateforme. L'Autorité a demandé la jonction des deux parties discontinues, permettant ainsi d'augmenter le nombre de logements pouvant bénéficier du plafond de l'aide à l'insonorisation inhérent à la zone 2.

## Strasbourg – Entzheim

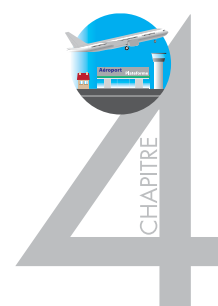
### Lutte contre la pollution de l'air

Sur cette plateforme, la collaboration entre gestionnaire et associations de riverains est positive. Ces dernières ont transmis à l'ACNUSA 23 propositions en vue d'améliorer la qualité de l'air et de contribuer au groupe de travail sur la qualité de l'air, parmi lesquelles la préconisation de la surveillance des particules fines (PM2.5), l'installation de moyens de substitution aux APU, la modélisation des émissions de l'activité aéroportuaire...

### L'aviation légère

Des maires se sont émus de la multiplication des vols loisirs. Aussi les deux principaux aéroclubs (trois avions chacun) se sont-ils engagés sur un code de bonne conduite, avec notamment deux mesures majeures : l'arrêt de tout vol d'instruction dès 21 h 30 et, dans les deux ans à venir, l'équipement en silencieux de tous les aéronefs utilisés pour la formation. Quant au gestionnaire de l'aéroport, il s'engage à rappeler par écrit aux aéroclubs les règles à respecter, à intégrer les vols loisirs dans son bulletin d'information, et à supprimer les avantages tarifaires accordés aux aéroclubs pour la formation aéronautique.

Enfin, les riverains avaient souhaité une charte de l'environnement pour l'aviation légère, conformément à une circulaire interministérielle de décembre 2005 relative à la maîtrise des nuisances sonores. L'aéroport introduira un volet spécifique dans la charte de l'environnement de la plateforme.



CHAPITRE

## Toulouse – Blagnac

### TNSA

Du fait d'une trésorerie très excédentaire par rapport aux besoins (13 M€) et d'un budget disponible de l'ordre de 7 M€ après déduction des engagements et du remboursement des avances faites par les collectivités, le gestionnaire de l'aéroport souhaiterait diminuer le taux de la TNSA afin de soulager provisoirement les compagnies aériennes sans pour autant casser la dynamique de l'insonorisation. Les recettes de cette taxe atteignent les 4,5 M€ par an, soit plus que la moyenne annuelle des dépenses d'insonorisation observées depuis la mise en place du dispositif. Toutefois, le taux applicable à Toulouse – Blagnac est au plancher de son groupe de taxation et ne peut être réduit que si la plateforme passe dans un groupe inférieur, ce qui relève de la loi de finances.

De plus, les écoles, établissements hospitaliers et autres bâtiments administratifs n'étant pas insonorisés, nombreux sont ceux qui demandent que le taux ne diminue pas et que la trésorerie soit utilisée à cette fin. Ce point a été débattu en CCE et les besoins vont être recensés. Quant à l'Autorité, elle est favorable à la prise en charge de ces dépenses et suivra attentivement ce dossier.

### PGS

Les perspectives d'évolution des mouvements sont inférieures à celles retenues lors de l'élaboration du PGS de 2004. Le niveau de gêne sonore est donc, à ce jour, au-dessous de ce qui était initialement envisagé. De plus la composition de la flotte a évolué, les trajectoires aussi (les départs vers le nord sont privilégiés) et les vols d'essais ont diminué. Une révision du PGS sera engagée en 2014 sur ces nouvelles bases, laissant ainsi présager que des territoires pourraient sortir du PGS futur.



## Autres plateformes

### Cannes – Mandelieu

Alors que la signature, en 2012, de la charte de l'environnement de l'aéroport aurait pu marquer la fin de la mission de l'ACNUSA sur cette plateforme, l'Autorité a décidé, en accord avec le gestionnaire, d'assister à la CCE de décembre 2013.

### Sensibilisation des pilotes

Les efforts de mobilisation des pilotes aux procédures environnementales se poursuivent. Ainsi, l'aéroport a refondu en 2013 le briefing pilote IFR afin de mieux sensibiliser les utilisateurs de la plateforme aux procédures environnementales. Sur les trois premiers trimestres, les réclamations avaient baissé de presque 13 % (251 enregistrées) et les plaignants de 26 % (40 recensés). Un document sous forme de plaquette synthétique (format A4 recto-verso) présente les conditions spécifiques d'utilisation de l'aéroport. Cette initiative a été particulièrement appréciée par les riverains et par l'Autorité.

## Indicateur d'énergie sonore

Au contraire du trafic routier relativement continu, le bruit du trafic aérien se caractérise par une succession de pics de bruits et d'émergences fortes. Le niveau de bruit moyen tel qu'il est présenté à Cannes – Mandelieu n'est donc pas significatif. Les caractéristiques des événements sonores (nombre et niveaux des pics sonores, rythme d'apparition de ces pics, écarts avec le bruit de fond...) sont nécessaires pour déterminer les éléments sur lesquels une action de réduction des nuisances sonores est envisageable. La mise en place de l'indicateur d'énergie sonore permettra de répondre à cet objectif. Prévu par le protocole de contrôle de la charte pour l'environnement pour lequel l'ACNUSA est partie prenante, le calcul de l'indicateur a été validé par la CCE du 11 décembre 2013.

## Toussus-le-Noble

Toussus-le-Noble est le 5<sup>e</sup> aéroport français en termes de mouvement avec 16 % du trafic francilien d'aviation générale et 39 % du trafic d'hélicoptères.

L'ACNUSA a suivi le déroulement de l'étude commandée par l'administration (préfecture, DGAC et gestionnaire de la plateforme) sur le devenir de l'aérodrome de Toussus-le-Noble (suppression, reconversion...). Le cabinet mandaté pour l'étude des différentes hypothèses a rencontré des difficultés pour recueillir les données de base. Les nuisances sonores ont été mesurées sur 3 stations. Les résultats ont été présentés sur la base de plusieurs scénarios. L'étude présente différentes propositions ainsi que des recommandations telles que renforcer l'intégration sur le territoire, impliquer les collectivités territoriales dans la gouvernance de l'aérodrome...

Après audition en CCE, les positions restent inchangées. La majorité des riverains estiment que l'impact de nouvelles activités de remplacement n'a pas été évalué, ni même la reconversion totale de l'activité aéronautique étudiée ; ils auraient souhaité un complément d'étude. Quant aux professionnels, s'ils reconnaissent qu'il faut agir afin de réduire le bruit à la source, ils considèrent qu'il est indispensable d'avoir un aérodrome implanté dans le sud francilien et destiné à l'aviation d'affaires. Toutefois, Toussus-le-Noble ne peut se développer dans ce domaine en raison de la taille trop limitée de sa piste. Les travaux sur le sujet du devenir de l'aérodrome seront poursuivis en 2014.

## Genève

### Ferney-Voltaire

L'aéroport international de Genève a été créé en 1919 à environ 4 km au nord de la ville. Il est aujourd'hui très largement enclavé. Il est équipé d'un système de 282 panneaux solaires thermiques ainsi que de prises 400Hz et d'arrivées d'air conditionné pour limiter l'usage des APU. Par ailleurs, le dialogue est assuré par la représentation des parties concernées au sein du conseil d'administration et de la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien <sup>5</sup>. Bref, il se caractérise assez largement par tout ce qui n'existe pas encore en France et qui permet une cohabitation sereine des plateformes et de leurs voisins. C'est pourquoi, malgré ses 14 millions de passagers et près de 190 000 mouvements sur son unique piste, ni sa présence ni son activité ne sont sérieusement contestés. Du moins du côté suisse.

Mais l'aéroport de Genève n'est pas en France.

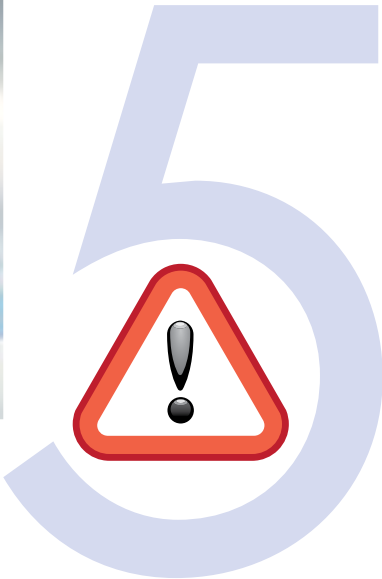
Si l'Autorité peut intervenir en faveur des ressortissants suisses qui se plaignent de l'aéroport de Bâle – Mulhouse, c'est parce que cet aéroport est en France. En revanche, parce que tel n'est pas le cas de l'aéroport de Genève, elle n'a aucun droit de regard sur les procédures que cet aéroport jugerait utile de mettre en œuvre et ne peut davantage lui adresser des recommandations alors même que son activité affecte nécessairement des populations résidentes en France et survolées.

À la vérité, les populations de Ferney-Voltaire et d'autres communes françaises limitrophes sont particulièrement démunies. Certes, leurs problèmes peuvent et doivent être abordés dans le cadre de la convention relative à l'aéroport conclue entre la France et la Suisse le 25 avril 1956 ou dans celui de l'accord relatif au transport aérien du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne. Cependant, une assistance technique de la part des autorités aériennes françaises paraît indispensable. C'est pourquoi, l'Autorité, qui a déjà rencontré le sous-préfet de Gex à l'occasion de sa visite à l'aéroport de Genève (cf. page 98), rencontrera les élus des communes françaises et les représentants des associations de riverains concernées dans le courant de l'année 2014 pour examiner ensemble les conditions dans lesquelles ils pourraient se faire entendre des autorités compétentes.

<sup>5</sup> Loi sur l'aéroport international de Genève du 10 juin 1993 et règlement d'application du 13 décembre 1993.



CHAPITRE





# Amendes administratives

## DYSFONCTIONNEMENTS 66

- Réglementation non publiée 66
- Réglementation parfois obscure 66
- Problèmes de phraséologie 67
- Information des pilotes 67
- Carence à dresser des procès-verbaux 67

## RENFORCEMENT DU POUVOIR DE SANCTION 68

- Condamnation solidaire 68
- Nouveau plafond des amendes 69
- Anachronisme des textes codifiés 70

## HÉLIPORT DE PARIS – ISSY-LES-MOULINEAUX 71

## BILAN DES AMENDES 72

- Procès-verbaux établis en 2013 et répartis par année de commission du manquement 73
- Dérogations – Exemptions 74

## RECouvreMENT 75

- Multiplication des interlocuteurs 75
- Nature des amendes 75
- Majoration en cas de défaut de paiement 75
- Admission en non valeur (ANV) 76
- Prescription de l'action en recouvrement 76
- Récapitulatif de l'apurement 77

## CONTENTIEUX 78

- Décision du tribunal administratif de Paris 78
- Requêtes déposées en 2013 79



# Dysfonctionnements

Il va de soi qu'il faut sanctionner toute violation des règles de protection environnementale. Il va aussi de soi que cette sanction doit être juste et équitable. Elle doit donc être proportionnée et son montant arrêté après prise en considération de l'ensemble des éléments pertinents. Ainsi, lorsqu'il s'agit d'une déviation de trajectoire, l'Autorité tient compte du niveau de gêne ressenti, qui dépend notamment de l'importance des populations survolées, de l'heure et de la hauteur du survol, des caractéristiques de l'avion et des mesures prises par la compagnie aérienne pour éviter la reproduction du même manquement.

Mais quels que soient le poids et la portée de ces circonstances, que par elles-mêmes elles incitent à la clémence ou à la sévérité, une sanction ne peut être prononcée si le manquement trouve son origine ou sa cause dans un fait de l'administration.

Sans prétendre être exhaustif et pour permettre à la DGAC de revoir ce qui doit l'être, il convient de signaler quelques faits et lacunes imputables à l'administration.

## Réglementation non publiée

En 2008, la DGAC avait entamé un travail sur l'encadrement de l'utilisation des APU sur les trois plateformes parisiennes (cf. page 15) qui devait aboutir à la rédaction d'un texte réglementaire pouvant donner lieu à sanctions en cas de manquement à son application. Ce dernier n'est cependant intervenu que très tardivement, sous la forme de l'arrêté du 27 juillet 2012, entré en vigueur le 28 octobre 2012.

Indépendamment du fait que sa rédaction aura nécessité pas moins de cinq années et qu'il est essentiel d'en revoir les conditions de restriction de l'utilisation de l'APU, cet arrêté n'avait toujours pas été publié comme il se doit dans les publications d'information aéronautique (AIP) en 2013, alors que, pourtant, seule cette publication permet l'information des pilotes et rend le règlement opposable.

Bien que, le 12 décembre 2013, il soit fait état pour la première fois dans l'AIP de « *mesures relatives à la maîtrise des nuisances aéroportuaires* » concernant les APU, ces mesures s'appliquent uniquement à la plateforme de Paris – Le Bourget et sont indiquées de la manière suivante : « *l'emploi des APU est soumis à des restrictions réglementaires de durée. Les équipages sont invités à se rapprocher de leur prestataire d'assistance en escale afin de prendre connaissance des conditions particulières applicables* ». La pertinence de cette « information » est à tout le moins douteuse.

Il aurait été nettement plus utile et efficace de reprendre simplement la réglementation telle que publiée, complétée le cas échéant par les éléments spécifiques à l'aéroport de Paris – Le Bourget. Concernant les deux autres plateformes parisiennes, celles de Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Orly, la situation y est bien plus limpide puisqu'il n'y est fait aucune mention de cette réglementation. Toutefois, au début de l'année 2014, sont parus pour les trois plateformes concernées les NOTAM relatifs aux restrictions de l'utilisation de l'APU. Il semblerait donc que, après sept années, il soit enfin possible de procéder au relevé des manquements.

Sachant que la pollution de l'air est une préoccupation majeure, l'ACNUSA espère que la direction générale de la gendarmerie nationale et la DGAC affecteront des agents en nombre suffisant pour assurer un relevé systématique des manquements.

## Réglementation parfois obscure

Le service de l'information aéronautique<sup>1</sup> diffuse via les publications d'information aéronautique (AIP) les éléments transmis par les services de la navigation aérienne tels que les restrictions environnementales, des documents cartographiques... L'AIP est la seule documentation officielle de référence. Les documentations privées utilisées par les compagnies aériennes devant

y être conformes. Pour autant, il arrive que l'AIP ne soit pas parfaitement explicite ou que sa rédaction, même claire, manque son objectif. On trouvera ci-après quelques cas pour lesquels la rédaction de la documentation officielle n'est pas conforme au but recherché, à savoir l'information des pilotes.

Concernant par exemple la réglementation en vigueur sur la plateforme de Bordeaux – Mérignac, la proximité entre la plateforme aéroportuaire et la ville a conduit la DGAC à souhaiter encadrer l'utilisation de la piste 05. Toutefois, le texte publié n'atteint pas cet objectif. En effet, la terminologie employée est inadéquate (cf. page 56). Il est regrettable qu'il y ait des ambiguïtés sur des textes présentant des instructions. Une règle non compréhensible ne peut être une règle applicable.

S'agissant des consignes à respecter à Nantes – Atlantique, elles ne sont pas regroupées sous un même paragraphe mais dispersées au sein de l'AIP, sans que cette dispersion fasse l'objet d'une mention quelconque. Le pilote peut, dès lors, estimer – à tort – qu'il ne méconnaît pas la réglementation régulièrement publiée en suivant les indications dont il a pris connaissance dans une partie du document en ignorant qu'il y en avait d'autres ailleurs.

Sur la plateforme de Paris – Orly, la route standard à suivre pour les départs (SID - Standard Instrument Departure) en piste 24 (RANUX 2P) reprend l'obligation de survol du point PO 243 mais pas le point PO 244 qui permettrait pourtant à tous les aéronefs de respecter l'obligation d'évoluer dans le VPE. Il en résulte qu'un pilote qui reprend le codage indiqué dans une partie de l'AIP peut toutefois voir son aéronef sortir du VPE.

Par ailleurs, sur la plateforme de Lyon – Saint-Exupéry, le nom des trajectoires des départs pour les aéronefs à hélices (route plus courte) et pour les turboréacteurs est sensiblement identique, seule une lettre diffère, exemple : SID ROMAM 4N / SID ROMAM 4R. Cela peut engendrer des erreurs dans le codage des trajectoires des aéronefs et conduire à un non-respect de la réglementation. L'ACNUSA ayant alerté les autorités compétentes sur la nécessaire modification des noms des routes, la DSN locale travaille sur le sujet. En outre, l'Autorité souhaite que cette modification soit apportée sur l'ensemble des plateformes où cette ambiguïté se retrouve.

## Problèmes de phraséologie

Malgré les efforts de formation, les échanges entre contrôleurs et pilotes sont parfois dans un anglais approximatif et les règles de phraséologie officielle pas toujours respectées. De plus, le collationnement n'est pas toujours assuré comme il le devrait. Par ailleurs, il peut arriver que le contrôleur induise involontairement le pilote en erreur en ne lui rappelant qu'une partie des consignes environnementales.

## Information des pilotes

L'ACNUSA entend bien que les fréquences ne doivent pas être surchargées et que les échanges avion/sol doivent être limités. Pour autant, des informations relatives à la réglementation environnementale, succinctes et normalisées auraient des effets appréciables auprès des riverains et seraient très utiles pour les compagnies, leurs équipages... et leurs finances. Au demeurant, lorsque les conditions d'activité le permettent, certains contrôleurs prennent la peine d'informer les pilotes en cas de déviation. Mais tous ne le font pas. Il serait utile que se développe une culture de l'échange, au bénéfice à la fois des populations survolées et des compagnies aériennes – qui sont moins lourdement sanctionnées si elles s'efforcent de corriger la trajectoire de l'avion soit en réintégrant la route prévue par l'AIP, soit, à défaut, en survolant des zones moins peuplées.

En 2012, l'Autorité avait à nouveau demandé que les contrôleurs avertissent les équipages qui ne disposent pas d'un créneau de nuit. La DGAC a fait savoir que, de son point de vue, cette question relève de l'assistance en escale (cf. page 27). L'ACNUSA prend acte de cette analyse et reviendra sur ce sujet dans son prochain rapport.

## Carence à dresser des procès-verbaux

Il apparaît que, malgré les instructions très claires du directeur général de l'Aviation civile, tous les manquements ne sont pas relevés. Outre le fait que l'administration s'entend localement pour ne pas relever l'intégralité des manquements au motif que la préparation du dossier d'instruction est une tâche lourde, longue et fastidieuse, il apparaît également que la véracité des raisons météorologiques invoquées par le pilote pour changer de cap ne fait pas l'objet d'une vérification systématique a posteriori. Or, il appartient aux agents assermentés de procéder à

<sup>1</sup> Le SIA est un service à compétence nationale, créé par arrêté du 21 janvier 2000, rattaché à la direction des services de la navigation aérienne (DSNA).

CHAPITRE



ces vérifications puisque le contrôle ne dispose pas de ces informations.

Cette situation est préoccupante parce qu'une verbalisation à éclipses est une incitation à commettre des manquements.

Pourtant, depuis longtemps déjà, et dernièrement encore dans son rapport 2012, l'ACNUSA a recommandé que les moyens tant humains que techniques soient mis en œuvre pour que les manquements aux prescriptions environnementales soient systématiquement tous relevés. Elle avait souhaité que la DSNA et la DSAC lui présentent toutes les deux, avant la fin juin 2013, le bilan de leurs actions en ce sens, mais l'Autorité n'a, à ce jour, reçu aucune réponse. C'est pourquoi, sans méconnaître la situation budgétaire difficile de la DGAC, compte tenu de l'état des finances publiques, l'Autorité tient à renouveler encore une fois sa demande.

Par ailleurs, s'agissant des LGO (limites géographiques objectives, cf. page 31), n'ayant été mises en place seulement au second semestre de l'année, et uniquement à Bâle – Mulhouse, il est trop tôt pour tirer un bilan sur l'efficacité de cette méthode qui a pour objet de faciliter le relevé des manquements. L'ACNUSA ne se prononce donc pas sur son efficacité. Elle est cependant dubitative quant aux échos recueillis à leur propos et rappelle que les LGO ne sont qu'un outil qui ne saurait avoir pour objet ou pour effet d'accroître le nombre de personnes susceptibles d'être impunément survolé. Toutefois, l'ACNUSA tient à rappeler que, dans le cadre d'une procédure d'arrivée ou de départ, le passage dans une zone LGO créée autour de certains points géo référencés doit être suivi tout autant que le reste de la procédure (procédure de moindre bruit et/ou SID). À ce titre, l'Autorité va reprendre les contrôles sur les plateformes débutées en 2011 (cf. page 77 du rapport 2011).



2013 • n° 25

### RECOMMANDATION

**L'ACNUSA demande à la DGAC que les manquements soient systématiquement relevés et que la DSNA et la DSAC, chacune pour ce qui la concerne, lui présentent avant la fin du premier semestre 2014 les actions mises en œuvre en ce sens, notamment au niveau des moyens humains et techniques déployés.**



# Renforcement du pouvoir de sanction

## Condamnation solidaire

Dans son rapport 2012 <sup>2</sup>, l'ACNUSA indiquait avoir proposé de modifier le code des transports afin de prévoir expressément la possibilité de condamner *in solidum*, au cas où les circonstances le justifieraient, plusieurs des personnes énumérées à l'article L. 6361-12 du code précité (exploitant, affréteur...). Toutefois, le rapporteur de la commission des finances avait estimé cette proposition inutile, considérant que, dans sa rédaction actuelle, ce texte autorisait d'ores et déjà une telle décision.



Le cabinet du ministre des Transports, amené également à se prononcer sur ce dossier, avait, lui aussi, considéré qu'il n'y avait pas de problème juridique, mais qu'il était nécessaire d'organiser des travaux communs entre la DGAC et l'ACNUSA sur cette affaire.

Compte tenu de ces positions, l'Autorité a décidé de prononcer des condamnations collectives (obligation solidaire de paiement) quand la situation s'y prêterait et de voir si le juge, éventuellement saisi, les validerait.

En tout état de cause, l'Autorité s'attachera – comme elle l'a toujours fait par le passé – à assurer le respect du contradictoire et des droits de la défense à l'égard tant de la personne à l'encontre de laquelle le procès-verbal aura été initialement notifié qu'à l'égard de toute autre personne dont il sera apparu, au cours de la procédure d'instruction du dossier, qu'elle est susceptible d'être condamnée seule ou concurremment avec la première.

Toutefois, compte tenu de l'engagement du ministre des Transports, il paraît souhaitable que la DGAC revoie rapidement l'instruction du DGAC relative au relevé des manquements en collaboration avec l'ACNUSA. Notamment, il pourrait être utile qu'y soient rappelés la nécessité d'un relevé systématique des manquements ainsi que les grands principes (établissement des procès-verbaux par des agents assermentés, respect du principe du contradictoire...) de la procédure d'instruction des dossiers. La question pourrait aussi être posée de la suppression, sur le procès-verbal, de la mention, qui y figure actuellement, de l'exploitant technique de l'appareil et de son adresse.



2013 • n° 26

## RECOMMANDATION

**L'ACNUSA recommande que la DGAC procède au plus vite, conjointement avec les représentants de l'Autorité, à la révision de l'instruction du 28 mai 2010 concernant l'organisation du travail de ses agents chargés du relevé et de l'instruction initiale des manquements à la réglementation environnementale.**



2013 • n° 27

## RECOMMANDATION

**L'ACNUSA demande que, sur toutes les plateformes, la présentation des procès-verbaux soit standardisée afin de communiquer aux personnes poursuivies une information harmonisée.**

<sup>2</sup> Voir page 68 du rapport 2012.

# Nouveau plafond des amendes

En vertu des dispositions de l'article L. 6361-13 du code des transports, les amendes administratives mentionnées à l'article L. 6361-12 ne peuvent excéder, par manquement constaté, un montant de 1 500 € pour une personne physique et de 20 000 € pour une personne morale. Toutefois, s'agissant des personnes morales, la loi n°2012-1509 du 29 décembre 2012 a porté ce montant maximal à 40 000 € lorsque le manquement concerne :

- 1° les restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de leurs émissions atmosphériques polluantes ou de la classification acoustique ;
- 2° les mesures de restriction des vols de nuit.

Ce nouveau montant qui concerne les manquements commis depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014 devrait être plus dissuasif en incitant les opérateurs à prendre des dispositions adéquates :

- annuler le vol lorsque le retard est tel qu'il aurait été possible de prévenir les voyageurs de l'annulation ;
- s'assurer, au moment du dépôt du nouveau plan de vol, qu'il est encore possible de faire décoller l'appareil compte tenu des contraintes environnementales ;
- dans le cas d'une absence de créneau de nuit, se rapprocher de COHOR ;
- organiser une transmission de l'information avec les services d'escale.

La méconnaissance de la réglementation environnementale est simplement inadmissible et il convient de lourdement sanctionner les contrevenants.

CHAPITRE



## Anachronisme des textes codifiés

Alors que seul est applicable le code des transports en matière de sanctions administratives prononcées par l'Autorité, perdurent néanmoins des dispositions formellement obsolètes contenues dans le code de l'aviation civile. Celles-ci renvoient à des articles de la partie législative de ce code (L. 227-4 notamment) abrogés en 2010 <sup>3</sup>.

En effet, le code des transports, en son article L. 6361-14, définit la procédure applicable en cas de manquement à la réglementation environnementale. Aux termes de l'article suivant du même code, « *un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent chapitre* ».

Or, la partie réglementaire du code des transports n'étant toujours pas publiée, ce sont les articles R. 226-1 à R. 226-6 et R. 227-1 à R. 227-5 du code de l'aviation civile qui s'appliquent encore. Mais ces textes font état d'une institution disparue depuis plusieurs années, la Commission nationale de prévention des nuisances. Le règlement évidemment applicable est le décret n° 2010-405 du 27 avril 2010 relatif à la procédure devant l'ACNUSA statuant en matière de sanctions, mais il n'a toujours pas été codifié.

C'est pourquoi l'ACNUSA constatait dans son rapport 2012 que les textes applicables en matière de sanctions administratives méritaient pour le moins un toilettage sérieux.

De même, concernant le code de l'environnement, celui-ci énonce en son article L. 571-12 que « *les dispositions relatives à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires sont énoncées au code de l'aviation civile (livre II, titre II, chapitre VII)* ». Ce texte est d'ores et déjà obsolète pour ce qui est de la partie législative du code de l'aviation civile qui est remplacée par le code des transports.

La DGAC a indiqué en novembre 2013 que cette révision était en cours au sein des services du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, mais qu'aucun délai ne pouvait être donné quant à son aboutissement, le Conseil d'État n'ayant à ce stade toujours pas été saisi. Si la procédure quasi juridictionnelle que l'Autorité met en œuvre en matière de sanctions administratives n'est pas réellement mise en danger par ce retard, il n'en reste pas



moins nécessaire de clarifier la réglementation et, après bientôt quatre ans d'attente (le code des transports ayant été publié dans sa rédaction actuelle par ordonnance du 28 octobre 2010), de mettre les textes applicables en cohérence entre eux.

Mais, rien ne justifie d'attendre la refonte du code alors que le gouvernement a la possibilité de prendre à tout moment un décret spécifique dont l'urgence est suffisamment établie.



2013 • n° 28

## RECOMMANDATION

**L'ACNUSA, renouvelant sa recommandation de 2012, demande instamment, d'une part, que l'élaboration de la partie réglementaire du code des transports soit conduite le plus rapidement possible à son terme, d'autre part, que l'ensemble des dispositions qui lui sont applicables ou qui la mentionnent soient toilettées, afin de disposer d'un corpus juridique incontestable pour asseoir la procédure en matière de sanctions.**

<sup>3</sup> Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

<sup>4</sup> Décret n° 2010-1226 du 20 octobre 2010 portant limitation du trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population.



# Héliport de Paris – Issy-les-Moulineaux

Dans son rapport 2012, l'Autorité demandait que « les carences d'ADP à assurer l'exécution d'obligations instituées pour la protection environnementale » soient palliées. Elle indiquait notamment que soit tenu un registre consultable des mouvements d'hélicoptères <sup>4</sup>. Or, lors de l'audition du directeur adjoint de la plateforme, il a précisé que ce registre consultable n'était pas tenu pour l'instant et que la répartition des vols par catégories d'utilisateurs n'était pas effective (cf. page 73 du rapport 2012). ADP s'est engagé à y remédier en permettant notamment aux intéressés (professionnels, GTA et riverains) de s'informer de l'activité de la plateforme. L'ACNUSA réitère donc sa recommandation de 2012.



2013 • n° 29

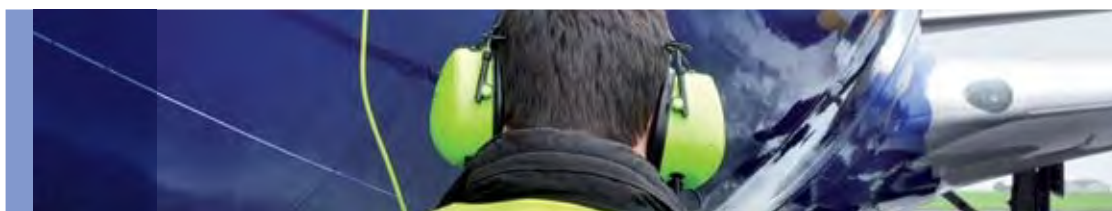
## RECOMMANDATION

**L'ACNUSA demande à ADP, en sa qualité d'exploitant de l'aérodrome de Paris – Issy-les-Moulineaux, d'exécuter l'intégralité de ses obligations : gérer les mouvements d'hélicoptères sur la plateforme (art. 2 de l'arrêté du 29 décembre 1994), tenir le registre de ces mouvements (art. 1 du décret du 20 octobre 2010, art. R. 571-31-5) et en assurer la consultation.**

**La répartition des différentes catégories d'utilisateurs de la plateforme, le registre ainsi que les modalités de son utilisation seront présentés par ADP à l'Autorité avant la fin 2014.**

CHAPITRE





# Bilan des amendes

## Activité globale jusqu'au 31 décembre 2013

Depuis la création de l'Autorité :

- 6 834 dossiers de manquement ont été établis ;
- 6 180 décisions ont été prononcées pour un montant de **35 942 258 €** :
  - 1 281 n'ont pas donné lieu à amende (non constitués, non sanctionnés, faillites...) ;
  - 4 899 manquements ont fait l'objet d'une décision de sanction ;
  - 7 337 €, c'est le montant moyen des amendes prononcées.

## Pour l'année 2013

- 168 compagnies concernées ;
- 413 décisions ont été prononcées pour un montant de **2 721 050 €** :
  - 68 manquements n'ont pas fait l'objet d'une amende ;
  - 345 manquements ont fait l'objet d'une amende ;
  - 7 887 €, c'est le montant moyen des amendes prononcées.

**Le détail des amendes prononcées est consultable en temps réel sur le site Internet de l'ACNUSA dans la partie « Les amendes ».**

## Délais moyens

### Délais moyens relatifs à l'instruction des procès-verbaux établis en 2013

418 procès-verbaux établis en 2013

45 jours	de la commission du manquement à l'établissement du procès-verbal
135 jours	de la commission du manquement à l'établissement du dossier d'instruction de manquement (DIM)
42 jours	de la saisine à la réception du DIM
116 jours	du DIM à la décision de l'Autorité
235 jours	de la commission du manquement à la décision de l'Autorité

Du fait des délais de traitement, au 31 décembre 2013 :

- 48 dossiers n'ont pas encore fait l'objet d'un DIM ;
- 302 dossiers n'ont pas fait l'objet d'une décision ;

### Délais moyens relatifs aux dossiers pour lesquels une décision a été prise en 2013

413 décisions prises en 2013

78 jours	de la commission du manquement à l'établissement du procès-verbal
155 jours	de la commission du manquement à l'établissement du dossier d'instruction de manquement (DIM)
29 jours	de la saisine à la réception du DIM
187 jours	du DIM à la décision de l'Autorité
342 jours	de la commission du manquement à la décision de l'Autorité



# Procès-verbaux établis en 2013 et répartis par année de commission du manquement

<b>Bâle – Mulhouse</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>Nantes – Atlantique</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
Arrivée	–	–	Arrivée Ch. 3	–	–
Arrivée Ch. 3 +	–	–	Arrivée Ch. 3 +	–	–
Départ	1	–	Départ Ch. 3	–	–
Départ Ch. 3 +	–	–	Départ Ch. 3 +	–	–
Procédure d'approche	20	–	Procédure d'approche	10	1
Procédure départ	7	2	Procédure départ	21	4
Essais moteur	2	–	Essais moteur	–	–
			APU	–	–
<b>Beauvais – Tillé</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>Nice – Côte d'Azur</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
Arrivée	–	–	Arrivée Ch. 3	10	6
Départ	–	–	turboreacteurs < 13 EPNdB		
Départ Ch. 3 +	–	–	Départ Ch. 3	5	6
Arrivée Ch. 3 +	–	–	turboreacteurs < 13 EPNdB		
			Procédure d'approche	10	2
<b>Bordeaux – Mérignac</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	Procédure départ	1	–
Procédure d'approche	1	–	Essais moteur	–	–
Procédure départ	10	1	Parking Kilo	–	1
Décollage piste 05	–	–	APU	–	–
<b>Lyon – Saint-Exupéry</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>Paris – Charles-de-Gaulle</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
Arrivée Ch. 3 +	–	–	Absence Créneau	78	12
Départ Ch. 3 +	–	–	Atterrissage Ch. 3 < 8 EPNdB	63	–
Inverseurs	–	–	Départ Ch. 3 < 8 EPNdB	61	–
Procédure d'approche	–	–	VPE-A	–	–
Procédure départ	13	2	VPE-D	2	–
			Procédure d'arrivée OKIPA 1E	1	–
<b>Marseille – Provence</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	Dépassement seuil de bruit / Arrivée	–	–
Atterrissage turbopropulseurs < 8 EPNdB	–	–	Dépassement seuil de bruit / Départ	–	–
Atterrissage Ch. 3 turboréacteurs < 8 EPNdB	1	–	APU	–	–
Atterrissage Ch. 3 turboréacteurs < 10 EPNdB	6	–			
Départ turbopropulseurs < 8 EPNdB	–	–	<b>Toulouse – Blagnac</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
Départ Ch. 3 turboréacteurs < 8 EPNdB	1	1	Atterrissage	–	–
Départ Ch. 3 turboréacteurs < 10 EPNdB	2	–	Atterrissage Ch. 3	–	–
Procédure d'approche	–	–	turboréacteurs < 8 EPNdB		
Procédure départ	1	–	Atterrissage Ch. 3	2	–
Essais moteur	–	–	turboréacteurs < 10 EPNdB		
Vol d'entraînement	–	–	Atterrissage Ch. 3	10	1
			turboréacteurs < 13 EPNdB		
<b>Paris – Issy-les-Moulineaux</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	Départ	–	–
Limitation de trafic	–	4	Départ Ch. 3	–	–
Escale de moins d'une heure	–	–	turboréacteurs < 8 EPNdB		
			Départ Ch. 3	3	–
<b>Paris – Le Bourget</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	turboréacteurs < 10 EPNdB		
Arrivée	–	–	Départ Ch. 3	6	1
Départ	–	1	turboréacteurs < 13 EPNdB		
APU	–	–	Procédure d'approche	–	–
			Procédure départ	4	2
<b>Paris – Orly</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	Essais moteur	–	–
VPE-A	–	–	Inverseurs	–	–
VPE-D	18	–			
APU	–	–	<b>Toussus-le-Noble</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
			Couvre-feu	1	–
			Plage silence	–	–

## Dérogations – Exemptions

S'agissant des exemptions, l'administration a précisé qu'elles ont un caractère automatique et de ce fait les informations ne sont pas toujours connues des services de la DGAC.

Les exceptions, lorsqu'elles sont prévues, sont listées dans les arrêtés de restriction :

- aéronefs effectuant des missions à caractères sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité du vol ;
- aéronefs mentionnés à l'article L. 6100-1 du code des transports ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

Les dérogations, lorsqu'elles sont prévues, peuvent être accordées, à titre exceptionnel, par le ministre en charge de l'Aviation civile.

Le tableau ci-dessous présente le bilan de janvier à décembre 2013.

PLATEFORMES	EXEMPTIONS			DÉROGATIONS		
	PRÉVUES	2013	2012	PRÉVUES	2013	2012
<b>Bâle – Mulhouse</b> ■ arrêté du 10 septembre 2003 (art. 3)	oui	180	229	oui	62	43
<b>Beauvais – Tillé</b> ■ arrêté du 25 avril 2002 (art. 3)	oui			non		
<b>Bordeaux – Mérignac</b> ■ non prévues	non			non		
<b>Lyon – Saint-Exupéry</b> ■ arrêté du 10 septembre 2003 (art. 5)	oui		1	oui		
<b>Marseille – Provence</b> ■ arrêté du 27 novembre 2007 (art. 5) ■ arrêté du 11 avril 2011 (art. 5)	oui oui			non oui	1	2
<b>Nantes – Atlantique</b> ■ arrêté du 24 avril 2006	oui			non		
<b>Nice – Côte d'Azur</b> ■ arrêté du 2 mars 2010	oui	2	7	oui		
<b>Paris – Charles-de-Gaulle</b> ■ arrêté du 6 novembre 2003 -> créneau (art. 3) ■ arrêté du 6 novembre 2003 -> seuil bruit (art. 3) ■ arrêté du 20 septembre 2011 (art. 5) ■ non prévues pour les VPE	oui oui oui non			non non oui non		
<b>Paris – Le Bourget</b> ■ arrêté du 15 février 2011 (art. 2 IV)	oui	353	398	oui	4	5
<b>Paris – Orly</b> ■ non prévues pour les VPE ■ décision du 4 avril 1968 : couvre feu	non oui			non oui	51	24
<b>Toulouse – Blagnac</b> ■ arrêté du 21 mars 2003 (art. 5) ■ arrêté du 28 mars 2011 (art. 6)	oui oui	2	1	non oui	3	

Source : DGAC – DTA – Sous-direction du développement durable



# Recouvrement

Depuis l'année de gestion 2008, la généralisation de l'assignation des titres de perception sur les départements comptables ministériels (DCM) a modifié la procédure de recouvrement des amendes infligées par l'Autorité, la rendant nettement moins efficace. L'Autorité a alerté à plusieurs reprises sur ce sujet le ministère des finances publiques mais à ce jour cela n'a pas eu grand effet.

## Multiplication des interlocuteurs

Jusqu'à fin 2007, seule la trésorerie de Châtelleraut était compétente pour assurer le recouvrement de tous les produits divers de l'État – dont font partie les titres émis par l'Autorité – et ce quelque soit la localisation du débiteur. Ses agents sont spécialisés, efficaces, et le taux de recouvrement significativement élevé (en volume et en valeur). En 2008, du fait du transfert d'assignation engendrant une multiplication d'intervenants, cette compétence a été partagée entre les trésoreries en fonction de la localisation des bureaux du débiteur. Si ces derniers sont sur le territoire français, ce sont les trésoreries départementales qui sont en charge du recouvrement. En revanche, lorsqu'il n'y a aucun bureau du débiteur en France, deux acteurs sont envisageables pour le recouvrement :

- la trésorerie générale pour l'étranger (TGE) ;
- le trésorier placé auprès de l'ambassadeur de France en poste dans le pays dont le débiteur est ressortissant.

**Cette modification ne va pas dans le sens de la simplification administrative puisqu'elle implique une multiplication des interlocuteurs, la dispersion des dossiers avec les risques d'erreurs que cela implique et un accroissement de la charge de travail pour le suivi des titres de perception. De façon tout à fait prévisible, il en est résulté une dégradation du taux de recouvrement (voir infra).**

## Nature des amendes

La nature des amendes administratives infligées par l'Autorité rentre dans la catégorie « produits divers de l'État ». Ces amendes n'étant pas des créances fiscales, à la différence de ces dernières, elles ne bénéficient pas d'un régime particulier consacré par les conventions fiscales que la France a signées avec la plupart des pays. Si le recouvrement amiable est impossible, l'intervention d'un jugement est nécessaire. Or, les trésoriers en poste à l'étranger ne donnent pas l'impression de considérer que mettre en œuvre tous les moyens possibles pour recouvrer l'amende est une ardente obligation.

Cette situation est évidemment très préoccupante.

**Ce n'est pas uniquement l'image des services comptables de l'État qui en sort écornée, mais aussi celle de l'ACNUSA : si les amendes ne sont pas recouvrées, comment les décisions de sanction qu'elle prend peuvent-elles avoir l'effet dissuasif et pédagogique qu'on est en droit d'en attendre ?**

## Majoration en cas de défaut de paiement

Depuis 2008, l'ACNUSA recommandait que les amendes administratives soient assorties d'intérêts au taux légal et de pénalités de retard afin d'inciter les compagnies aériennes à régler les



sommes dues le plus rapidement possible. En 2010, cette demande a été entendue et transcrite dans la loi de finance rectificative n° 2010-1658 qui prévoit l'application d'une majoration de 10 % à tout retard de paiement des créances. Cette majoration devait s'appliquer pour les titres émis au 1<sup>er</sup> janvier 2012. Or, il n'en est rien. Cette majoration ne semble toujours pas être effective.

## Admission en non valeur (ANV)

Dans le cas où une trésorerie en charge du recouvrement des titres émis par l'Autorité ne parvient pas à les recouvrer « à l'amiable », elle demande à l'ACNUSA l'autorisation de ne plus poursuivre les démarches nécessaires au recouvrement des deniers publics (admission en non valeur). En pratique, l'Autorité n'accepte de faire droit à cette demande qu'en cas de constat de l'insolvabilité ou de la disparition du débiteur et à la condition que le comptable puisse justifier du caractère définitivement irrécouvrable de la créance.

Entre 2000 et 2008, pour une valeur de plus de 22 M€ de titres émis, 9 % ont été admis en non-valeur et 4,76 % ont été prescrits. Entre 2009 et 2013, sur les 14 M€ de titres émis, déjà presque 6 % d'ANV ont été signées. Enfin, pour l'année 2013, 72 000 € d'ANV – pour des titres émis cette même année – ont dû être concédés du fait de la cessation d'activité des débiteurs.

Cet état de fait démontre, s'il en était besoin, d'une part, qu'il est impératif que l'ensemble de la procédure – sanctions administratives et diligences pour en recouvrer le montant soit réalisé dans des délais les plus brefs et, d'autre part, que les trésoreries doivent tout mettre en œuvre, y compris l'action juridictionnelle et la saisie conservatoire, pour assurer ce recouvrement.

## Prescription de l'action en recouvrement

La loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 portant réforme de la prescription en matière civile a ramené la prescription de 30 à 5 ans. C'est un délai relativement bref, qui peut toutefois être sauvegardé par des actes interruptifs de prescription.

Dès 2012, l'Autorité a expressément demandé à la direction générale des finances publiques (DGFIP/GF1C) que des actions interruptives de prescription soient menées sur les titres qu'elle émet afin de relancer le délai de prescription. Les personnes rencontrées au ministère du Budget <sup>5</sup> avaient paru sensibilisées à la question et s'étaient engagées à réagir, au moins en donnant aux trésoreries les instructions nécessaires (cf. rapport 2012, page 80). Alors que l'ACNUSA avait reçu l'assurance que le « traitement anti-prescription » avait été mené de manière globale et en temps utile <sup>6</sup>, l'Autorité a pu constater que strictement rien n'avait été fait en ce sens. Non seulement aucune action interruptive de la prescription n'a été mise en œuvre au niveau local par les trésoreries, mais il semble bien que l'administration centrale (GF1C) n'a pas même adressé d'instruction aux services déconcentrés. Ainsi, sur la période de 2000 à 2008, au cours de laquelle 3 178 titres de perception ont été émis pour une valeur de 22,6 M€, plus de 1 M€ ont été perdus du fait de la prescription.

Les compétences du bureau GF1C concernant les produits divers au sein de la DGFIP ont été transférées à un autre service en fin d'année. Elles sont désormais assurées par le bureau CE-2A <sup>7</sup> sans que cela garantisse une plus grande efficacité – même si on peut espérer que tel sera le cas.

En 2009, plus de 2,5 M€ de titres de perception ont été émis. 83 % de ce montant ont été recouverts. En 2014, les créances nées en 2009 seront à leur tour prescrites si aucun acte interruptif n'est effectué par les trésoreries en charge du recouvrement. Reste une somme de 161 600 € à recouvrer qui risque d'être perdue avant la fin de l'année.



Aujourd'hui on constate que, soit parce que le recouvrement des créances non fiscales n'est pas regardé comme prioritaire, soit pour tout autre raison, le recouvrement des créances dont la TGE a la charge est beaucoup moins bien assuré qu'il le fut avant 2008.

D'une part, certaines compagnies ou certains de leurs pilotes – surtout si ils ou elles sont installés à l'étranger – peuvent avoir le sentiment qu'il peut être possible d'échapper à la sanction. D'autre part et par voie de conséquence, la crainte de la sanction, son rôle pédagogique, s'en sort affaibli. Enfin, même si les sommes en jeu sont relativement faibles par rapport aux besoins de l'État, les finances publiques ne se trouvent pas dans une situation telle qu'on puisse admettre que des sommes qui auraient dû être recouvrées soient perdues du simple fait de l'inaction du comptable chargé de ce recouvrement.

**L'ACNUSA ne peut donc que demander avec la plus vive insistance que les titres de perception émis soient recouverts le plus rapidement possible et que tous les moyens soient mis en œuvre, tant en France qu'à l'étranger, pour assurer le recouvrement des amendes infligées et, d'abord, pour éviter l'extinction de la créance par prescription.**



2013 • n° 30

## RECOMMANDATION

**L'Autorité recommande à la direction générale des finances publiques de mettre en œuvre toutes les procédures nécessaires pour recouvrer dans les meilleurs délais possibles les créances de l'État nées des amendes prononcées, nonobstant le fait que certains débiteurs ont leur siège à l'étranger.**



2013 • n° 31

## RECOMMANDATION

**L'Autorité recommande à la direction générale des finances publiques de revenir sur la réforme qui l'a privée en 2011 d'un interlocuteur unique et spécialisé pour les amendes prononcées à l'encontre de contrevenants aux restrictions environnementales.**

<sup>5</sup> Dont le sous-directeur des particuliers au service de la gestion fiscale de la DGFiP.

<sup>6</sup> Avant le 16 juin 2013, c'est-à-dire avant que les titres soient soumis à prescription par la loi du 17 juin 2008.

<sup>7</sup> Dépenses de l'État, rémunérations et pensions.

# Récapitulatif de l'apurement

par année de gestion au 31 décembre 2013

Exercices	Titres émis			Apurement				ANV			Restes à recouvrer			
	Nombre	Montant en €	Volume	Montant en €	% Volume	% Valeur	Volume	Montant en €	% Volume	% Montant	Nombre	Montant en €	% Volume	% Montant
2009	285	2 519 600	241	2 099 360	84,56	83,32	30	258 640	10,53	10,27	14	161 600	4,91	6,41
2010	384	3 150 750	335	2 736 150	87,24	86,84	33	299 965	8,59	9,52	16	114 635	4,17	3,64
2011	47	1 520 500	39	1 228 500	82,98	80,80	5	209 500	10,64	13,78	3	82 500	6,38	5,43
2012	1	17 000	1	17 000	100,00	100,00	0	0	0,00	0,00	0	0	0	0
2013	343	7 242 800	114	3 979 850	33,24	54,95	2	72 000	0,58	0,99	227	3 190 950	66,18	44,06
<b>TOTAL</b>	<b>1 060</b>	<b>14 450 650 €</b>	<b>730</b>	<b>10 060 860 €</b>	<b>68,87 %</b>	<b>69,62 %</b>	<b>70</b>	<b>840 105 €</b>	<b>6,60 %</b>	<b>5,81 %</b>	<b>260</b>	<b>3 549 685,00 €</b>	<b>24,53 %</b>	<b>24,56 %</b>

CHAPITRE





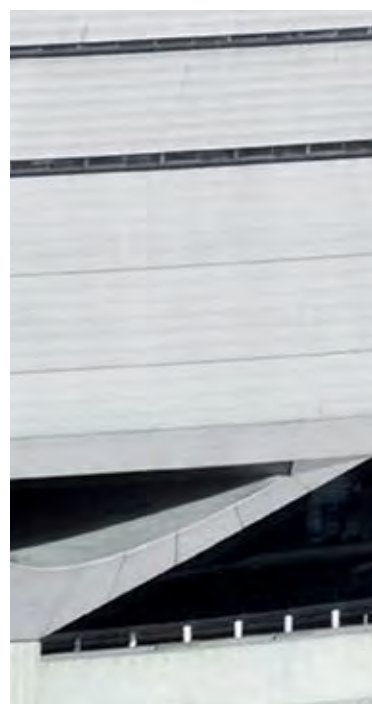
# Contentieux

## Décision du tribunal administratif de Paris

Par un jugement du 18 juin 2013 <sup>8</sup> le tribunal administratif de Paris a rejeté la requête formée par la compagnie El Al Lignes aériennes d'Israël contre une décision du 12 avril 2012 prononçant une amende de 18 000 euros pour un départ sans créneau en cœur de nuit. La compagnie ne contestait pas le principe même de la sanction qui lui avait été infligée mais seulement son montant. Elle soutenait que le départ tardif était la conséquence du retard pris lors du vol précédent à cause d'un incident technique et qu'il était donc imputable à un cas de force majeure. Par ailleurs, elle demandait au tribunal de ramener le montant de l'amende à une « *somme raisonnable* ».

### Absence de force majeure

Le tribunal a écarté l'excuse de la force majeure en considérant que si les faits à l'origine du retard étaient extérieurs à la compagnie et imprévisibles, ils n'en étaient pas pour autant irrésistibles dès lors qu'ils n'avaient pas par eux-mêmes imposé le décollage de l'appareil. Il a ainsi



fait application d'une jurisprudence classique du Conseil d'État qui juge constamment, dans des affaires semblables, que des incidents internes à la compagnie, qu'ils soient imputables à l'équipage, à un passager ou à un prestataire de la compagnie ou qu'il s'agisse d'une panne ou d'un dysfonctionnement des équipements ne présentent pas un caractère de force majeure s'ils n'ont pas, par eux-mêmes, imposé le décollage de l'appareil <sup>8</sup>.

## Modulation du montant.

Le tribunal a aussi rejeté la demande d'une réduction du montant de l'amende. Il a retenu qu'El Al avait déjà commis au moins seize manquements similaires avant la décision attaquée et, donc, que la récidive était une circonstance aggravante <sup>10</sup>. En revanche, il a estimé que dès lors qu'ils n'étaient pas extérieurs à la compagnie, les faits à l'origine du retard ne pouvaient constituer une cause d'exonération ni, par conséquent, venir en atténuation de la sanction.

Mais, surtout, il a considéré que si, avec une marge acoustique de 10,2 EPNdB, l'appareil – un Boeing B763 – n'appartenait pas à la catégorie des appareils les plus bruyants, un dépassement horaire de 3 heures 15 par rapport à l'horaire limite autorisé pour le décollage de l'avion, soit 23 h 59, a pu valablement être qualifié d'important par l'ACNUSA.

*C'est « au vu de l'ensemble de ces circonstances et afin de tenir compte de la nécessité de conférer aux sanctions qu'elle prononce un caractère dissuasif, en infligeant à la requérante une amende d'un montant de 18 000 euros alors que le montant maximum des sanctions que l'autorité peut prononcer est de 20 000 euros pour une personne morale, l'ACNUSA n'a pas pris à l'encontre de la société El Al une sanction disproportionnée ».*

## Requêtes déposées en 2013

18 requêtes <sup>11</sup> ont été déposées devant le tribunal administratif de Paris concernant les décisions de sanction de l'Autorité prises relatives aux manquements à l'arrêté du 2 mars 2010 « portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nice – Côte d'Azur ».

Pour tous ces dossiers, les procès-verbaux établis par les fonctionnaires et agents assermentés mentionnés à l'article L. 6142-1 du code des transports mentionnaient, à tort, la date et l'heure locale de départ du « poste » de stationnement, alors que le texte de l'arrêté du 2 mars 2010 vise expressément l'« aire » de stationnement. L'Autorité, constatant qu'aucun texte applicable à l'aéroport de Nice ne formulait de restriction relative au « poste » de stationnement, avait retenu que « les mentions portées sur les procès-verbaux étaient inexactes » et décidé qu'il « n'est pas prononcé de sanction à l'encontre » des compagnies. L'Administration a alors établi de nouveaux procès-verbaux de manquement, visant bien cette fois-ci la date et l'horaire de départ de l'« aire » de stationnement, et saisi itérativement l'Autorité. Ces derniers procès-verbaux, conformes à la réglementation en vigueur et qui visaient des faits passibles de sanction, ont permis le prononcé de sanctions. Ces sanctions ont été déferées par les intéressées à la censure du tribunal de Paris au motif qu'en statuant une première fois sur le fondement des procès-verbaux visant le poste de stationnement, l'ACNUSA avait épuisé sa compétence et ne pouvait plus statuer une seconde fois sur le fondement des procès-verbaux visant l'aire de stationnement.

Le tribunal devrait rendre ses décisions dans le courant du premier trimestre 2014.

<sup>8</sup> TA Paris, 18 juin 2013, société El Al Lignes aériennes d'Israël, req. n° 1211632/2-1.

<sup>9</sup> CE, 29 octobre 2009, société Air France, req. n° 310604, 310610 ; CE, 29 octobre 2009, société Air France, req. n° 310613 ; CE, 21 juin 2010, société Air France, req. n° 328891 à 328897 ; CE, 21 juin 2010, société Air France, req. n° 328891 à 328897.

<sup>10</sup> Le Conseil d'État fait très régulièrement application de la notion de récidive qui constitue toujours un facteur aggravant (CE, 23 avril 2009, Cie Blue Line, req. n° 314920 ; CE, 5 novembre 2009, société Blue Line, req. n° 313430 ; CE, 18 décembre 2009, Cie Blue Line, req. n° 323460, 323461). Il y a récidive dès le second manquement (CE, 18 décembre 2008, société Air France, req. n° 312828, 312829).

<sup>11</sup> Les requêtes ont été déposées par quatre compagnies aériennes : société IXAIR (requêtes n° 1306786, 1306788 et 1306791), société DARTA (requêtes n° 1306796, 1306798, 1306800, 1306803, 1306804 et 1306806), société Brussels Airlines (n° 1306479, 1306491, 1307234), société Polaris Aviation Solution (n° 1307237, 1307252, 1307253, 1307255, 1307258 et 1307259).





CHAPITRE



**R**

6



# Récapitulatif des études et des recommandations

RAPPORT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE	82
RAPPORT SUR LES VOLS DE NUIT	82
AUTRES AXES DE TRAVAIL	83
LES PLATEFORMES	86
AMENDES ADMINISTRATIVES	87



# Rapport sur la pollution atmosphérique

## Impact de l'activité aéroportuaire

Légitimité du laboratoire d'ADP

### RECOMMANDATION 2013 • n° 1

L'Autorité recommande que ADP améliore la transparence et la diffusion de l'information relative à la surveillance environnementale sur son site Internet [entrevoisins.org](http://entrevoisins.org).

## Gestion de la qualité de l'air

Limitation de l'usage des groupes auxiliaires de puissance

### RECOMMANDATION 2013 • n° 2

L'Autorité demande à la DGAC d'étudier les conditions d'une généralisation des moyens de substitution à l'utilisation de l'APU ainsi que la possibilité de la mise en place d'une redevance aéroportuaire pour leur financement.

## Autres contributions et partenariats

Plan de protection de l'atmosphère (PPA)

### RECOMMANDATION 2013 • n° 3

L'Autorité demande que soit engagée la révision des articles R 222-20 à R 222-31 du code de l'environnement concernant l'élaboration et la modification des PPA pour une application en 2014.

# Rapport sur les vols de nuit

### ÉTUDE 2013 • n° 1

L'Autorité demande que l'actualisation de l'étude vols de nuit 2000-2009 soit réalisée chaque année par la DGAC et mise en ligne sur son site Internet. Elle souhaite également une harmonisation des données fournies par les aéroports.

## Les mesures

Les mesures à l'étude

### ÉTUDE 2013 • n° 2

L'Autorité demande que la DGAC étudie des conditions de la mise en place de deux quotas de bruit spécifiques à la période nocturne : l'un concernant l'ensemble des aéronefs de chaque plateforme acnusee et l'autre relatif à la flotte de chaque compagnie opérant sur cette plateforme.

L'Autorité demande à la DGAC d'étudier, pour chacune des plateformes acnuesées qui se caractérisent par une concentration plus importante des populations à l'une des extrémités des pistes, l'opportunité et les conditions d'une mise en place d'une procédure d'atterrissage vent arrière.

#### ÉTUDE 2013 • n° 4

L'Autorité demande à la DGAC de lui produire, plateforme par plateforme, un tableau des caractéristiques sonores des principaux types d'avions légers et d'affaires qui les ont fréquentées entre 23 heures et 6 heures, en précisant, pour chacune d'entre elles, les spécificités s'opposant à ce que des restrictions d'exploitation concernant une catégorie donnée y soient imposées.

#### RECOMMANDATION 2013 • n° 4

L'ACNUSA recommande, toujours s'agissant des vols d'affaires, que les aéroports soient incités à négocier des accords de « couvre-feu volontaire », comme cela se fait couramment aux États-Unis même pour les vols commerciaux.

#### RECOMMANDATION 2013 • n° 5

L'Autorité recommande que le ministre chargé des Transports prenne les mesures nécessaires afin que les vols d'aviation légère soient interdits de novembre à février de 22 heures à 6 heures et que, pour le reste de l'année, ils soient concentrés sur une période qui pourra être d'une semaine par mois ou sur un ou deux mois selon les spécificités locales.

#### RECOMMANDATION 2013 • n° 6

L'Autorité recommande que, sauf contraintes locales ou circonstances particulièrement dûment justifiées, sur les plateformes pour lesquelles un couvre-feu n'a pas été institué, seuls les avions présentant une marge cumulée égale ou supérieure à 13 EPNdB soient autorisés à atterrir ou à décoller entre minuit et 5 h 30. Cette mesure devrait être mise en œuvre sur tous les aéroports acnuesés au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2017.

#### RECOMMANDATION 2013 • n° 7

L'Autorité recommande l'instauration d'une plage de repos la nuit de vendredi à samedi ou de samedi à dimanche de 23 heures à 6 heures sur l'ensemble des plateformes où ce sera possible. L'ACNUSA demande, en outre, que, pour les aéroports où une telle mesure ne pourrait être mise en place, les motifs précis lui soient fournis.

#### RECOMMANDATION 2013 • n° 8

L'Autorité recommande l'utilisation systématique de la modulation de la redevance aéroportuaire selon le niveau de bruit de l'aéronef (bonus-malus), afin d'inciter au renouvellement de la flotte.

## Autres axes de travail

### Survoler sans gêner

Bilan de l'expérimentation de la descente continue optimisée (CDO)

#### RECOMMANDATION 2013 • n° 9

L'Autorité demande que, chaque fois que c'est possible, notamment la nuit et lors des périodes de jour peu chargées, soit pratiquée une descente continue depuis l'altitude la plus haute possible afin de réduire au maximum le bruit perçu par les riverains et la pollution atmosphérique.



## RÉCAPITULATIF DES ÉTUDES ET DES RECOMMANDATIONS



Faciliter le respect des procédures élaborées en vue de limiter les nuisances sonores

### ÉTUDE 2013 • n° 5

l'ACNUSA demande à la DGAC de lui présenter, avant la fin juin 2014, les contraintes et conséquences du choix de procédures à moindre bruit, notamment en matière de protection des riverains.

### RECOMMANDATION 2013 • n° 10

L'ACNUSA recommande de définir à titre expérimental, pour une durée d'un an au minimum, des volumes de protection environnementale pour les arrivées et les départs par le nord sur la plateforme de Nantes – Atlantique afin de faciliter le respect par les équipages de trajectoires garantissant la limitation des nuisances pour les riverains des zones les plus urbanisées.

Les vols militaires

### RECOMMANDATION 2013 • n° 11

L'ACNUSA recommande que la DGAC et les autorités militaires se concertent en vue de la rédaction d'une instruction adressée à toutes les unités sur lesquelles des avions sont en service. Cette instruction rappellera :

- d'une part aux commandants d'unité la nécessité de prévenir les responsables civils (DGAC et gestionnaires d'aéroport) de la programmation ou reprogrammation d'un exercice ou d'entraînement les concernant et de tenir compte de leurs éventuelles observations ;
- d'autre part aux pilotes l'obligation, lorsqu'ils utilisent un aérodrome civil, d'en respecter les règles de protection de l'environnement dans la mesure où elles sont compatibles avec les performances de leurs avions.

## Réparer et prévenir

Aide à l'insonorisation

### RECOMMANDATION 2013 • n° 12

Afin d'assurer une égalité de traitement entre les bâtiments éligibles à l'aide à l'insonorisation situés à l'intérieur du PGS et les bâtiments situés dans des territoires pouvant être éloignés du plan mais soumis à un niveau d'exposition au bruit au moins comparable, l'Autorité demande que ces derniers ouvrent droit à la même aide.



### RECOMMANDATION 2013 • n° 13

L'Autorité demande que le projet de texte réglementaire sur les conditions nécessaires à la prise en compte des mesures de bruit dans les PGS lui soit présenté par la DGAC, et ce suffisamment en amont pour lui permettre de communiquer ses observations à l'administration.

### RECOMMANDATION 2013 • n° 14

L'Autorité recommande de revoir le plafond de l'aide à l'insonorisation pour tenir compte d'une part du relèvement de 7 % à 10 % du taux intermédiaire de la TVA, et d'autre part des coûts réels d'insonorisation des toitures.

### RECOMMANDATION 2013 • n° 15

L'Autorité recommande que les communes incluses dans les plans de gêne sonore diffusent, en concertation avec les gestionnaires des aéroports concernés, une information sur l'aide à l'insonorisation par le biais de leurs bulletins d'information municipaux ou de tout autre moyen comparable.

### RECOMMANDATION 2013 • n° 16

L'Autorité recommande que la DGAC l'informe préalablement à toute modification soit du taux de la TNSA applicable à un aéroport à l'intérieur d'un groupe, soit du changement de groupe d'une plateforme.

### RECOMMANDATION 2013 • n° 17

L'Autorité recommande que, partout où les logements restant à insonoriser sont encore en nombre important, les dispositions du code de l'environnement, qui prévoit un programme pluriannuel des dépenses en matière d'aide à l'insonorisation, soient effectivement mises en œuvre.

## Planification de l'utilisation des terrains

### RECOMMANDATION 2013 • n° 18

L'ACNUSA recommande la constitution d'un groupe de travail interministériel qui aura pour mission de déterminer les conditions et les modalités du rachat d'immeubles d'habitation dans les zones particulièrement bruyantes, de définir l'utilisation des biens concernés par l'obligation de rachat et de proposer les modifications législatives et réglementaires aux textes actuellement en vigueur.

### ÉTUDE 2013 • n° 6

L'ACNUSA demande, au ministre en charge du Logement, l'étude sur l'intérêt de créer une servitude de nuisance aéroportuaire opposable à toute personne venant s'installer dans les zones C des PEB ouvertes à l'urbanisation ainsi que dans les zones D et dans les zones isolées soumises au même niveau de bruit du fait des trajectoires.

## Connaître, communiquer et partager

### Accès à l'information

### RECOMMANDATION 2013 • n° 19

L'ACNUSA recommande aux gestionnaires d'aéroports de mettre rapidement en place les dispositifs permettant la visualisation sur Internet des trajectoires des aéronefs arrivant sur leurs pistes ou les quittant.

### RECOMMANDATION 2013 • n° 20

L'ACNUSA recommande aux gestionnaires d'aéroports de mettre rapidement en place le dispositif de « Collaborative Decision Making » pour faciliter la gestion des mouvements d'avions et la prise de décision en cas de retard.

### Concertation

### RECOMMANDATION 2013 • n° 21

L'ACNUSA recommande de modifier la circulaire du 23 juillet 1987 relative aux commissions consultatives de l'environnement des aérodromes afin de prévoir, d'une part, un minimum de deux réunions annuelles, et, d'autre part, la possibilité d'envisager une suppléance de la présidence.



# Plateformes

## Bâle – Mulhouse

### RECOMMANDATION 2013 • n° 22

Afin de lever toute ambiguïté au sujet des manquements à la réglementation environnementale, l'Autorité recommande que, s'agissant des décollages, le terme « aire de stationnement » soit systématiquement remplacé par le terme « point de stationnement » et que l'heure de toucher des roues soit uniformément utilisée pour relever l'heure d'atterrissage.

## Beauvais – Tillé

### ÉTUDE 2013 • n° 7

L'ACNUSA demande à la DGAC d'étudier la possibilité de descentes continues optimisées (CDO) et de solutions permettant de diminuer, voire, supprimer les routes dites exceptionnelles.

## Bordeaux – Mérignac

### RECOMMANDATION 2013 • n° 23

L'ACNUSA recommande que la rédaction des AIP soit revue et que les règles énoncées le soient de façon claire et contraignante avant la fin de l'année 2014.

### ÉTUDE 2013 • n° 8

L'Autorité avait, dans son rapport de 2012, demandé à la DGAC de lui présenter, avant la fin octobre 2013, le bilan des mesures de bruit pour évaluer les bénéfices acoustiques tirés des opérations en descente continue sur la plateforme de Bordeaux – Mérignac. Ce bilan ne lui ayant pas été présenté, elle renouvelle sa demande ; cette présentation en séance plénière devant être faite avant la fin du premier semestre 2014.

## Marseille – Provence

### ÉTUDE 2013 • n° 9

L'Autorité demande à la DGAC d'étudier l'association des descentes continues et des manœuvres à vue imposées.

### ÉTUDE 2013 • n° 10

L'Autorité demande qu'un bilan des effets des restrictions d'exploitation nocturne sur l'aéroport de Marseille – Provence lui soit présenté.

## Paris – Charles-de-Gaulle

### ÉTUDE 2013 • n° 11

L'Autorité demande à la DGAC de lui communiquer, sans délai, l'étude comparative des populations réellement survolées avant et après la mise en place du relèvement des altitudes d'interception des ILS sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle.

## Paris – Orly

### RECOMMANDATION 2013 • n° 24

L'ACNUSA remarque que, sur plusieurs plateformes, les atterrissages et les décollages des avions du chapitre 3 ayant une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB ne peuvent ni atterrir ni décoller après 22 heures. L'Autorité recommande que cette restriction soit imposée sur la plateforme de Paris – Orly au plus tard en 2017. La mise en œuvre de cette mesure ne devrait pas soulever de difficultés particulières dès lors que peu d'avions sont concernés.

# Amendes administratives

## Dysfonctionnements

Carence à dresser des procès-verbaux

### RECOMMANDATION 2013 • n° 25

L'ACNUSA demande à la DGAC que les manquements soient systématiquement relevés et que la DSNA et la DSAC, chacune pour ce qui la concerne, lui présentent avant la fin du premier semestre 2014 les actions mises en œuvre en ce sens, notamment au niveau des moyens humains et techniques déployés.

## Renforcement du pouvoir de sanction

Condamnation solidaire

### RECOMMANDATION 2013 • n° 26

L'ACNUSA recommande que la DGAC procède au plus vite, conjointement avec les représentants de l'Autorité, à la révision de l'instruction du 28 mai 2010 concernant l'organisation du travail de ses agents chargés du relevé et de l'instruction initiale des manquements à la réglementation environnementale.

### RECOMMANDATION 2013 • n° 27

L'ACNUSA demande que, sur toutes les plateformes, la présentation des procès-verbaux soit standardisée afin de communiquer aux personnes poursuivies une information harmonisée.

Anachronisme des textes codifiés

### RECOMMANDATION 2013 • n° 28

L'ACNUSA, renouvelant sa recommandation de 2012, demande instamment, d'une part que l'élaboration de la partie réglementaire du code des transports soit conduite le plus rapidement possible à son terme, d'autre part que l'ensemble des dispositions qui lui sont applicables ou qui la mentionnent soient toilettées, afin de disposer d'un corpus juridique incontestable pour asseoir la procédure en matière de sanctions.

## Héliport de Paris – Issy-les-Moulineaux

### RECOMMANDATION 2013 • n° 29

L'ACNUSA demande à ADP, en sa qualité d'exploitant de l'aérodrome de Paris – Issy-les-Moulineaux, d'exécuter l'intégralité de ses obligations : gérer les mouvements d'hélicoptères sur la plateforme (art. 2 de l'arrêté du 29 décembre 1994), tenir le registre de ces mouvements (art. 1 du décret du 20 octobre 2010, art. R. 571-31-5) et en assurer la consultation.

La répartition des différentes catégories d'usagers de la plateforme, le registre ainsi que les modalités de son utilisation seront présentés par ADP à l'Autorité avant la fin 2014.

## Recouvrement

### RECOMMANDATION 2013 • n° 30

L'Autorité recommande à la direction générale des finances publiques de mettre en œuvre toutes les procédures nécessaires pour recouvrer dans les meilleurs délais possibles les créances de l'État nées des amendes prononcées, nonobstant le fait que certains débiteurs ont leur siège à l'étranger.

### RECOMMANDATION 2013 • n° 31

L'Autorité recommande à la direction générale des finances publiques de revenir sur la réforme qui l'a privée en 2011 d'un interlocuteur unique et spécialisé pour les amendes prononcées à l'encontre de contrevenants aux restrictions environnementales.



# CHAPITRE 7



# Vie des services

## PERSONNEL ET BUDGET 90

- Effectifs 90
- Formation 90
- Moyens financiers 90
- Faits marquants 91

## COMMUNICATION 91

- Rapport d'activité 91
- Reportage photographique 91
- Site Internet 91





# Personnel et budget

---

## Effectif

Dans le cadre du plafond d'emploi de l'Autorité (12, soit 11 agents et le président), 11,08 équivalents temps plein ont travaillé à l'ACNUSA en 2013.

## Formation

Depuis la création de l'Autorité, plusieurs agents suivent à l'année des cours de langues via le programme du ministère des Affaires étrangères.

En 2013, le président a bénéficié de quelques cours individuels d'anglais et un agent a suivi une formation de modélisation acoustique.

## Moyens financiers

### Masse salariale

La loi de finances initiale pour 2013 a accordé 1 000 000 € à l'ACNUSA, soit une augmentation de 23 000 € par rapport à l'année précédente. Ces crédits ont servi à payer la rémunération des agents et du président (905 133 €) ainsi que les indemnités des membres au titre de leur participation aux réunions plénières et techniques (82 879 €).

Un total de 988 013 € a donc été utilisé en 2013 et une somme de 11 986 € a été remise à disposition du programme « contrôle et pilotage des politiques du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie ».

### Dépenses de fonctionnement

Le montant de la dotation 2013 a été maintenu à un niveau identique à celui de 2012 : elle s'est élevée à 467 235 €.

L'intégralité de la dotation en crédits d'engagement et de paiement a été consommée.

Le poste total des frais de mission (déplacements, hébergement et frais divers) reste constant, il s'élève à 58 071 € (contre 60 046 € en 2012), répartis entre les agents et les membres de l'ACNUSA.

Dans un souci d'autonomie, l'Autorité a acheté les codes sources développés pour le logiciel de gestion des amendes administratives (23 920 €).

Les études ont représenté cette année un volume d'engagement de 107 294 € (contre 129 672 € en 2012 et 106 240 € en 2011), soit 22,96 % des dépenses de fonctionnement de l'année 2013.

Parmi ces études, deux d'entre-elles avaient débuté en 2012 et se sont achevées en 2013. Il s'agit de la campagne de mesures de bruit autour de Paris – Charles-de-Gaulle après le relèvement de l'altitude d'interception de l'ILS et de la première phase de l'analyse des effets du bâti sur l'exposition sonore en limite de PGS. La seconde phase de cette dernière étude a, quant à elle, commencé au second semestre 2013. De plus, une autre étude, elle aussi en deux volets et entreprise en 2013, est toujours en cours et concerne la réalisation d'un état des lieux sur les problématiques « aéroports et eau » et « aéroports et sols ».

## Faits marquants

Au-delà de la gestion courante (suivi de la carrière des agents, passation de commandes et paiement des factures), on peut mentionner les points particuliers suivants :

- Les problèmes de paramétrage du module recettes (mis en place en septembre 2011) du logiciel budgétaire et comptable de l'État Chorus ont enfin été résolus au premier semestre 2013. L'Autorité a pu émettre, à l'encontre des compagnies aériennes, l'intégralité des titres de perception de 2011, de 2012 et de 2013
- Le ministère chargé de l'Écologie ayant pris l'engagement d'augmenter la masse salariale de l'Autorité en 2014, une assistante au pôle technique « air » a enfin pu être recrutée. Ce douzième agent a rejoint l'Autorité en décembre 2013.



## Communication

### Rapport d'activité

Comme le prévoit la loi du 12 juillet 1999, l'Autorité a diffusé au gouvernement et au Parlement son rapport d'activité rendu public en mai 2013. Pour la deuxième fois, celui-ci a été envoyé par voie électronique, permettant ainsi de diminuer sensiblement le nombre d'exemplaires imprimés.

Consultable sur le site Internet de l'Autorité ([www.acnusa.fr](http://www.acnusa.fr)), le rapport a également été transmis, comme chaque année, aux différents partenaires tels que les commissions consultatives de l'environnement, les professionnels de l'aéronautique, les services de l'État, les associations, etc.

Publié à 1 200 exemplaires, le coût de production global du rapport annuel 2012 s'est élevé à 21 102 € TTC.

### Reportage photographique

Toujours dans un souci d'indépendance, l'Autorité a fait appel aux services d'un photographe indépendant pour réaliser des reportages photographiques et renouveler son fonds iconographique. L'Autorité n'avait pas commandé de nouveaux reportages photographiques depuis 2008. Les reportages ont concerné les plateformes de Paris – Charles-de-Gaulle et Beauvais – Tillé. Ces photographies servent à illustrer le rapport, le site Internet ainsi que tous documents d'information. Le montant de ces reportages s'est élevé à 4 173 € TTC.

### Site Internet

Afin d'améliorer la visibilité du site Internet de l'ACNUSA, un travail de référencement engagé en 2012 se poursuit actuellement. Par ailleurs, des améliorations techniques ainsi qu'une refonte graphique ont été réalisées sur le site dont la dernière mouture datait d'avril 2009. Le coût de la prestation s'est élevé à 3 950 € TTC.





## CHAPITRE





# Annexes

---

LISTE DES AVIS RENDUS 94

LÉGITIMITÉ DU LABORATOIRE  
ADP 96

VISITE DE PLATEFORMES  
ÉTRANGÈRES 97

AGENDA 2013 104

GLOSSAIRE 110



# Liste des avis rendus

---

## Réunions plénières

*Les avis sont disponibles dans leur intégralité sur le site Internet [www.acnusa.fr](http://www.acnusa.fr).*

### 18 et 20 mars

- ◆ Avis de l'Autorité sur les procédures de départ RNAV et d'arrivée CDO en piste 15 sur l'aéroport de Bâle – Mulhouse.
- ◆ Avis sur les procédures CDO en pistes 23 et 05 sur l'aéroport de Strasbourg – Entzheim.
- ◆ Avis de l'Autorité sur le projet de schéma régional du climat de l'air et de l'énergie de la région Provence – Alpes-Côte d'Azur.
- ◆ Avis de l'Autorité sur le projet de plan de protection de l'atmosphère du département des Alpes-Maritimes.

### 9 et 10 avril

- ◆ Avis de l'Autorité sur le projet de déplacement de la balise de Saint-Aignan de Grandlieu (aéroport de Nantes – Atlantique).

### 10 et 12 juin

- ◆ Avis de l'Autorité sur la révision des départs conventionnels et la création de départs RNAV en piste 03/21 à Nantes – Atlantique.

### 1<sup>er</sup> et 3 juillet

- ◆ Avis sur l'estimation de la valeur 2012 de l'indicateur IGMP de Paris – Charles-de-Gaulle .

- ◆ Avis sur la mise en œuvre d'une procédure de descente continue en piste 23 et de la modification de la carte ENV 05 sur l'aérodrome de Bordeaux – Mérignac.
- ◆ Avis sur la modification du guide méthodologique sur les études d'impact de la circulation aérienne.

## 23 et 25 septembre

- ◆ Avis de l'Autorité sur la mise en service d'une procédure RNAV (GNSS LPV) en piste 35 à Cannes – Mandelieu.
- ◆ Avis sur les procédures RNAV (GNSS) directe et de précision en piste 04 à Nice – Côte d'Azur.

## 14 et 16 octobre

- ◆ Avis sur la modification de la composante de vent traversier à Bordeaux – Mérignac.
- ◆ Avis sur le projet de plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération de Lyon.

## 12 et 14 novembre

- ◆ Avis sur le projet de plan de gêne sonore de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle.
- ◆ Avis sur le projet de schéma régional climat, air et énergie des Pays de la Loire.

## 16, 17 et 18 décembre

- ◆ Avis sur le projet de plan de gêne sonore de l'aéroport de Paris – Orly.



# Légitimité du laboratoire d'ADP

Sur le plan juridique, si la question se pose sur la légitimité du laboratoire d'ADP, c'est parce que l'article L. 221-1 du code de l'environnement, qui donne à l'État mission d'assurer la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, dispose qu'« *un organisme chargé de la coordination technique de la surveillance de la qualité de l'air est désigné par arrêté du ministre chargé de l'environnement* ». Les articles L. 221-2 et L. 221-3 du même code précisent que, dans chaque région, et dans la collectivité territoriale de Corse, la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement doit être confiée à un organisme agréé.

Mais, dans le même temps, s'agissant de la société Aéroports de Paris, le code des transports précise, dans ses dispositions législatives, qu'elle est chargée par l'État d'aménager, d'exploiter et de développer les aéroports de Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Orly, Paris – Le Bourget, ainsi que les aéroports civils situés dans la région Île-de-France dont la liste est fixée par décret, et d'exercer toute autre activité, aéroportuaire ou non, « *dans les conditions prévues par ses statuts* » (C. transports, art. L. 6323-2). Ces statuts, annexés au décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris, précisent que celle-ci doit notamment :

- procéder, pour le prestataire de services de navigation aérienne, à l'évaluation de l'impact environnemental des procédures mises en place sur les plateformes dont elle assure la gestion (art. 36) ;
- maîtriser l'impact environnemental de l'activité de ses fournisseurs, de ses sous-traitants et des établissements implantés sur les aéroports qu'elle exploite (art. 48) ;
- mettre à la disposition du public et des collectivités territoriales les informations sur les impacts environnementaux des aéroports qu'elle exploite, et publier chaque année les résultats des mesures qu'elle effectue sur les nuisances sonores causées par les avions, la pollution de l'air, la pollution de l'eau et les déchets produits par l'activité des aéroports qu'elle exploite (art. 49 à 51) ;
- assurer la réalisation des mesures de bruit, notamment celles prescrites par l'ACNUSA, ainsi que des mesures relatives aux polluants atmosphériques et aux rejets d'eaux pluviales et d'assainissement (art. 26).

ADP a donc très clairement reçu mission d'assurer la surveillance de la qualité de l'air et de l'eau ainsi que de leurs effets sur la santé et sur l'environnement.

Or, si l'article 3 (« Responsabilité ») de la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe fait obligations aux États membres de désigner, « *aux niveaux appropriés, les autorités et organismes compétents chargés : a) d'évaluer la qualité de l'air ambiant ; b) d'agréer les dispositifs de mesure (méthodes, appareils, réseaux et laboratoires) ; c) de garantir l'exactitude des mesures ; d) d'analyser les méthodes d'évaluation ; e) de coordonner sur leur territoire les éventuels programmes communautaires d'assurance de la qualité organisés par la Commission ; f) de coopérer avec les autres États membres et la Commission* », ni cet article ni aucun autre texte de droit communautaire n'imposent qu'un seul organisme soit compétent sur une région donnée.

Le laboratoire d'ADP – à l'instar des AASQA –, qui existe en vertu de dispositions réglementaires d'exécution de la loi pour réaliser des missions confiées à la société aéroportuaire par la loi, est parfaitement légitime sur le plan juridique.

Sur le plan technique, le laboratoire est agréé par le Comité français d'accréditation (COFRAC), et les résultats des études remises à ce jour n'ont pas mis en évidence d'erreurs ou d'inexactitudes.

Il semble donc n'y avoir aucune justification à douter de la compétence, sur le plan juridique, ou de la qualité technique des études du laboratoire d'ADP ou de ses personnels.





# Visite de plateformes étrangères

## Aéroport de Francfort

En compagnie du responsable du pôle bruit, le président de l'Autorité s'est rendu à Francfort à la fin du mois d'octobre, au premier chef pour assister à la 2<sup>e</sup> Conférence internationale sur la réduction active du bruit, mais aussi pour assister à une rencontre de l'ARC (Airport Regions Conference) et pour examiner sur place les effets de l'instauration du couvre-feu.

### 2<sup>e</sup> Conférence internationale sur la réduction active du bruit

Les intervenants ont rappelé que le trafic aéroportuaire international est l'un des indicateurs du rayonnement des grandes métropoles mondiales. L'analyse de la hiérarchie des villes mondiales, c'est-à-dire d'influence planétaire, fait apparaître que seules des villes de l'ancienne Europe des 15 figurent parmi les métropoles de l'Union européenne à fort rayonnement international, quel que soit le classement choisi, confirmant la hiérarchie fondée sur les aéroports internationaux. La contrepartie est le niveau de nuisance. Les personnalités locales – politiques, ingénieurs, riverains – ont pointé l'intérêt d'« échanges collaboratifs », tandis que les participants invités – compagnies aériennes, constructeurs d'avions et gestionnaires d'aéroports – ont exposé ce qui était fait, du point de vue technique, pour réduire les nuisances sonores.

Les échanges collaboratifs s'inscrivent dans une procédure caractérisée par des étapes successives :

- identification des mesures compatibles avec la sécurité et des règles édictées à cet effet par l'OACI, en distinguant selon qu'elles sont à court, à moyen ou à long terme – soit, respectivement, moins de 2 ans, de 2 à 4-5 ans ou plus de 5 ans ;
- discussion de ces mesures d'abord dans le cadre de réunions où sont présents les représentants de l'aéroport, des compagnies aériennes, des pilotes, de l'administration chargée de la régulation et du contrôle, des collectivités locales, des associations de riverains et des instituts de recherche susceptibles d'être intéressés ;
- poursuite de la discussion dans des sous-groupes spécialisés sur chacune des questions en jeu dans la mesure envisagée (bruit, définition de la trajectoire, etc.) ;
- expérimentation.

Selon certaines estimations, au rythme de 2 % par an d'accroissement, le nombre des mouvements aura doublé en 2050 mais le niveau de bruit n'aura pas augmenté et même aura diminué très significativement par rapport à celui de 2000, non seulement grâce à l'amélioration des appareils mais aussi à celle des techniques de navigation : la descente continue permet d'économiser de 50 à 250 kg de fuel et de réduire le bruit de 1 à 5 dB ; l'approche segmentée, avec une descente à 4,49° de 8 000 à 1 500 pieds puis à 3° jusqu'à l'atterrissage, permet des gains significatifs jusqu'à 6 NM de la piste <sup>1</sup>, et passer de 3° à 3,2° <sup>2</sup> permet de gagner 1,5 dB à une distance de 38 km et jusqu'à 12 km des pistes.

Ainsi, à Heathrow, la zone de niveau de bruit  $\geq 55$  Lden s'est réduite de 52 % entre 1991 (234,9 km<sup>2</sup>) et 2009 (112,5 km<sup>2</sup>) et va continuer de se réduire. Il est vrai que, parallèlement, les populations vivant dans cette même zone de bruit  $\geq 55$  Lden ont été en constante augmentation du fait de l'arrivée de nouveaux habitants <sup>3</sup>.

<sup>1</sup> La mise en œuvre de cette procédure dépend assez largement du vent, de la température et de l'avion. Il y a une grande acceptabilité par les pilotes sauf par vent arrière et température élevée.

<sup>2</sup> Les avions modernes permettent des angles d'approche à la descente pouvant atteindre 5°.

<sup>3</sup> 13 000 nouveaux logements depuis 1991 (15 %). Cette population est, de très loin, la plus importante d'Europe (725 500 personnes contre 238 700 à Francfort, 171 300 à Paris – Charles-de-Gaulle et 136 000 à Lisbonne).



## Rencontre de l'ARC (Airport Regions Conference)

Les représentants de l'Autorité ont pu assister à un exposé sur la situation de l'aéroport de Dublin. Cet aéroport, qui se trouve situé dans une région où se concentre presque le quart de la population du pays, accueille sur son unique piste une cinquantaine de compagnies transportant plus de 20 millions de passagers par an. Les autorités, qui envisagent d'ouvrir une deuxième piste en prévision de l'évolution du trafic aérien, ont exposé les problèmes de gestion des espaces (expropriation, sort des villages enclavés entre les deux pistes).

Cet exposé a été suivi d'une discussion sur une « lettre d'entente ». L'ARC considère en effet qu'avec 800 millions de passagers par an, le secteur du transport aérien en Europe est l'une des composantes les plus performantes et les plus dynamiques de l'économie européenne ; l'industrie et le transport aériens sont cruciaux pour l'emploi et le transport aérien va connaître un accroissement de 5 % environ chaque année jusqu'en 2030. Dans ce contexte, travailler à concilier le développement de l'activité aérienne et la protection de la qualité de vie des populations ne peut plus être une entreprise purement locale, mais doit prendre une dimension communautaire. C'est ce que tente de promouvoir la lettre d'entente.

La participation aux travaux de l'ARC s'est achevée sur la visite de la maison de l'environnement de Francfort qui présente successivement l'histoire de l'aéroport, le bruit, son impact et les moyens de réduire cet impact, et, enfin, le rôle économique de l'aéroport.

## L'impact du couvre-feu

Les résultats de l'aéroport de Francfort sont meilleurs que ceux de Paris – Charles-de-Gaulle, mais on ne peut pas dire pour autant que le couvre-feu n'a pas eu d'incidence à la fois sur les riverains et sur le dynamisme de l'aéroport.

Les vols n'ont pas totalement disparu de la « nuit de médiation » (23 heures – 5 heures). En effet, les atterrissages et décollages peuvent être autorisés après 23 heures lorsqu'il s'agit d'un retard qui n'est pas imputable à la compagnie aérienne, à ses agents ou à ses représentants ou en cas de « difficultés particulières ». En outre, tout ce qui n'a pu être maintenu dans le « cœur de nuit » a été reporté sur les tranches 22 heures – 23 heures et 5 heures – 6 heures.

Au lieu d'avoir satisfait les revendications des riverains, l'instauration du couvre-feu a créé un contexte qui leur a donné d'autres raisons de se plaindre. Un an après l'inauguration, près de 8 000 manifestants défilaient dans la région pour dénoncer la pollution sonore dont ils sont victimes.

S'il n'a pas vraiment été profitable aux riverains, le couvre-feu a été un coup dur à la fois pour l'aéroport et pour l'environnement. Pour l'aéroport, car une partie importante de son activité nocturne a été transférée vers les plateformes de Leipzig (DHL) et surtout de Cologne – Bonn (FedEx et UPS), distants de respectivement 400 et 170 km seulement. Et pour l'environnement, parce que transfert a contraint à un développement accru du transport routier ou ferroviaire – dans un pays qui produit son électricité presque exclusivement à partir du charbon.

L'exemple de l'aéroport de Francfort montre qu'il faudrait réfléchir très sérieusement avant de prendre la décision d'instaurer un couvre-feu ou d'éloigner un aéroport (ou ses pistes) de son agglomération de rattachement.

## Aéroport international de Genève

L'Autorité s'est rendue à Genève en novembre 2013 où elle a pu rencontrer les responsables des questions environnementales.

## Situation de l'aéroport

L'aéroport international de Genève (AIG) est un établissement public autonome situé à 4 km du centre-ville de Genève, en transversal. Il génère 7,2 Mds de CHF (5,8 Mds€) de valeur ajoutée annuelle et 9 000 emplois. Sa superficie est de 340 ha. Il dispose de 24 000 m<sup>2</sup> de hangars

pour le fret, de 4 500 places de parking, d'une piste béton de 3 900 x 50 mètres orientée E/O et d'une piste en herbe. L'aéroport accueille l'aviation commerciale (54 compagnies y opèrent et 124 destinations directes sont desservies), l'aviation d'affaires (2<sup>e</sup> aéroport d'affaires d'Europe après Paris – Le Bourget) et l'aviation de tourisme. Il ne reçoit aucune subvention et, au contraire, reverse 50 % de ses bénéfices au canton.

En 2013, l'AIG a enregistré plus de 14 M de passagers (+ 4 % par rapport à 2012), 188 768 mouvements (– 0,2 %) et plus de 52 000 tonnes de fret (– 0,2 %), ce dernier représentant une valeur de 38 MdsCHF (31 Mds€). La zone de chalandise principale de l'aéroport reste la Suisse romande et la France limitrophe : 95 % des passagers sont de ou proches de la région. Mais 96 % des vols sont internationaux, majoritairement intra-Schengen ; 96 % des 450 mouvements quotidiens se répartissent entre 6 heures et 22 heures. 4 routes de départ IFR sont définies par sens de piste, les procédures de départ et d'arrivée étant inchangées depuis trente ans.

Les prévisions en termes de trafic sont de l'ordre 1,5 % d'augmentation annuelle, atteignant ainsi 230 000 mouvements à l'orée de 2030. À ce niveau, l'aéroport sera saturé avec sa piste unique, d'autant plus qu'aucune piste supplémentaire ne peut être construite. Par ailleurs, compte tenu de son imbrication dans la ville, il n'est pas possible d'envisager une ouverture nocturne (alors, au surplus, qu'il doit rester fermé la nuit pour réaliser les opérations de maintenance). Un développement de l'activité au-delà de 230 000 mouvements est donc problématique.

## Gestion du bruit

En matière de lutte contre le bruit, 15 postes de surveillance (le premier datant de 1970) couvrent 10 communes et 3,4 % de la population du canton et du pays de Gex. La surtaxe pour bruit est répartie en 5 classes. Le plafond de la zone antibruit se situe à 6 500 pieds.

## Aide à l'insonorisation

L'aide à l'insonorisation a débuté en 2003 ; il s'agit d'installer des fenêtres avec 35 dB d'isolation acoustique chez 7 000 habitants en Suisse et en France, pour un coût moyen de 15 000 CHF (12 275 €) et un coût total de 50 MCHF (40,9 M€). Plus de 2 700 logements ont été traités à ce jour. À noter que l'isolation par la toiture n'est pas prise en charge, comme cela peut être fait en France.

## Surveillance de la qualité de l'air

S'agissant de la qualité de l'air, la mesure de NO<sub>2</sub> se fait par capteurs passifs en 16 points (une mesure par mois). Une station EOLE équipée d'un DOAS et d'un TEOM permet la mesure toutes les 3 minutes des concentrations en SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> et PM10. L'aéroport gère la maintenance et les appareils de mesure tandis que la collecte et l'analyse des données sont réalisées par l'organisme en charge de la qualité de l'air du canton. Au niveau des pistes tout comme au centre-ville de Genève, les concentrations de NO<sub>2</sub> dépassent les valeurs limites fixées par la Suisse (30 µg/m<sup>3</sup>) ; étant précisé que la valeur limite en NO<sub>2</sub> est plus contraignante en Suisse (30 µg/m<sup>3</sup>) qu'en France (40 µg/m<sup>3</sup>). Au demeurant, les valeurs relevées (entre 34 et 36 µg/m<sup>3</sup>) restent inférieures au plafond français. Toutes les données sont disponibles sur [www.transalpair.eu](http://www.transalpair.eu).

L'aéroport réalise un inventaire annuel des émissions (NO<sub>x</sub>, PM10...) faisant apparaître les parts respectives du cycle LTO, de l'assistance en escale, des infrastructures et du trafic routier induit (dans un rayon d'1 km autour de la plateforme appuyé sur la base de données HBEFA – Handbook Emission Factors for Road Transport –, qui permet de suivre les flottes de véhicules par type de motorisation, année des véhicules... pour la Suisse, l'Autriche et l'Allemagne).

Il faut néanmoins rester vigilant sur deux points : l'estimation des émissions des avions concernant les PM10 (pas de certification des moteurs sur ce paramètre) et le calcul des émissions liées au trafic routier induit qui ne prend en compte que la circulation routière (et non l'ensemble des modes de transport).

## Procédures de protection environnementale

Plusieurs mesures de réduction de la pollution ont été mises en œuvre. Le « one-engine taxiing » rencontre des difficultés à s'imposer pour des motifs opérationnels et de sécurité et le tracteur d'avion du type TaxiBot ne présente pas d'intérêt vu la taille de l'aéroport (temps de roulage moyen : 5 à 6 min). Mais des trajectoires optimisées ont été définies pour tenir compte du bruit, de la consommation et des contraintes opérationnelles et, surtout, trois types de mesure environnementales ont été prises.

### Restriction de l'usage des APU

Au sol, les APU servent à la production d'électricité et d'air conditionné pour les appareils. Pour des raisons techniques, il est recommandé de ne pas arrêter l'APU pour une escale de moins de 20 minutes. En revanche, au-delà de cette durée son maintien en fonctionnement n'est pas justifié. En outre, les APU sont très polluants et l'entretien inhérent à une utilisation intensive coûte cher.

L'aéroport a donc mis en place dès 1997 des installations fixes d'arrivée d'électricité (400 Hz) et d'air conditionné qui présentent plusieurs avantages :

- en 30 minutes d'utilisation de la PCA (air conditionné), la température « idéale » dans l'avion est atteinte. Il existe une procédure particulière si la température descend trop bas la nuit ( $< -15^{\circ}\text{C}$ ) ;
- évitant l'utilisation prolongée des APU, mais aussi l'usage de véhicules mobiles type GPU, ces installations ont amélioré de façon significative le niveau sonore ainsi que la qualité de l'air, dont les travailleurs de la plateforme sont les premiers bénéficiaires ;
- le système mis en place est avantageux pour les compagnies. En effet, l'utilisation de l'APU coûte cher et le tarif pratiqué attractif (entre 20 et 40 CHF, soit 16 à 32 €/heure pour le 400 Hz, de 30 à 55 CHF soit 24 à 45 € pour le PCA, avec facturation minimale d'une heure). Les marges pour l'AIG ne sont pas significatives puisque la facturation est établie à prix coûtant plus amortissement. On notera que le branchement génère automatiquement la facturation en fonction de la catégorie de l'appareil et du temps de branchement. L'utilisation du 400 Hz est impérative, pas celle du PCA. Mais l'utilisation de l'APU peut être interdite dans certaines circonstances, ce qui rend alors ipso facto le PCA obligatoire.

Le bilan environnemental de la restriction d'utilisation des APU fait apparaître une économie annuelle de 8 000 t de kérosène, de 52 t de  $\text{NO}_x$ , de 66 t de CO et de 26 800 t de  $\text{CO}_2$ .

Le retour sur investissement est effectif sur cinq ans environ.

### Taxation des émissions polluantes

Une surtaxe sur les émissions gazeuses de  $\text{NO}_x$  par couple cellule-moteur à l'atterrissage a été créée en 1998 sur un mode incitatif et revue en mai 2010 sur le principe « pollueur payeur ». Depuis 2010, les avions payent une surtaxe proportionnelle à leur facteur d'émissions selon un calcul basé sur un modèle européen. Elle a rapporté 0,95 MCHF (0,77 M€) en 2012, perçus par l'aéroport et affectés à l'environnement. Elle est fixée à 1,50 CHF (1,2 €) par « emission value » pour tenir compte du changement de modèle en conservant le même budget qu'avant 2010. L'intérêt d'utiliser ce modèle européen est d'obtenir une homogénéité sur l'ensemble des plateformes européennes pour améliorer les flottes et donc éviter le transfert de nuisances. Actuellement, ce modèle de taxation est utilisé en Suède et en Suisse (représentant une dizaine d'aéroports).

Après vérifications effectuées par le contrôle, un avion qui ne répondrait pas aux critères environnementaux ou autres (chapitre, créneau) édictés sur la plateforme ne pourrait atterrir ou décoller. Très peu de dérogations sont d'ailleurs accordées sur la plateforme.

### Plan de mobilité

Pour réduire le trafic induit, l'aéroport travaille au développement de la desserte par les transports publics via du lobbying auprès des autorités cantonales. En outre, un « plan de mobilité » (PDE) autofinancé a été instauré :

- incitations des passagers. Plus de 1 800 billets gratuits de transport en commun offerts chaque jour aux passagers arrivant à Genève ; l'objectif est que plus de 45 % des passagers viennent en transport durable en 2020 (contre 36 % actuellement) ;
- mobilité des employés. Des navettes gratuites (permanentes ou sur inscription par convention avec une compagnie de taxis) sont mises à la disposition des employés des 200 entreprises du site en complément des transports publics ; le covoiturage est encouragé et des restrictions d'usage des parkings ont été mises en place (les parkings saturés dès 10 heures du matin sont payants) ;
- utilisation de véhicules moins polluants. L'incitation à l'achat des véhicules les moins polluants est renforcée par l'interdiction progressive des plus polluants (âge  $> 20$  ans), règles d'autorisation de circulation sur la plateforme, financement de mesures alternatives... Mais de telles mesures doivent être instaurées partout dans le monde simultanément pour ne pas déplacer les problèmes.

# Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

En juin 2013, une délégation de l'Autorité s'est rendue à Montréal pour assister à la réunion préparatoire de la 37<sup>e</sup> assemblée générale de l'OACI. Elle a saisi l'occasion pour visiter l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau.

C'est Aéroports de Montréal (ADM) qui gère les plateformes de Trudeau (ex-Dorval), à 20 km de Montréal et de Mirabel, à 60 km de la ville.

L'aéroport Mirabel a été ouvert en 1975. Mais le renchérissement du prix du carburant et le fait que le centre économique de rattachement demeurait l'agglomération de Montréal ont conduit, dès 1997 pour les vols internationaux et 2004 pour les vols charters, à un recentrage de l'essentiel de l'activité sur l'aéroport de Dorval, devenu aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. Aujourd'hui, Mirabel est dédié au fret, aux vols très matinaux vers le Grand Nord et aux industriels. Il compte seulement 26 000 mouvements par an avec 20 compagnies (dont les expressistes).

L'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, consacré, lors de sa création en 1941, à la seule aviation militaire, s'est développé dès la fin de la guerre comme aéroport civil. Il compte aujourd'hui trois pistes : un doublet 06/24, (2 930 et 3 350 mètres), et une piste (2 130 m) orientée 10/28, peu utilisée. Cette configuration est inchangée depuis 1958. Environ 28 000 personnes travaillent sur la plateforme, dont 8 000 en aérogare.

Depuis 1998, le trafic annuel se situe entre 200 000 et 230 000 mouvements. Le nombre de passagers a connu en revanche une forte croissance, passant de 8 à presque 14 millions, du fait d'avions plus gros et mieux remplis. 130 destinations sont desservies sans escale par 31 compagnies, avec en moyenne 600 vols quotidiens. Le tout génère une valeur ajoutée annuelle de 4,5 milliards de dollars.

## Gestion des sols

Le PEB couvre 18,6 km<sup>2</sup> (à rapprocher de la superficie de la plateforme, soit 13,2 km<sup>2</sup>) et a diminué de 56 % par rapport à 1995 (42,2 km<sup>2</sup>). Dans la même période, le nombre de personnes exposées au bruit est passé de 39 421 à 3 626, soit une baisse de 91 %.

Les trois courbes NEF, qui correspondent à nos limites de zones de PEB, sont utilisables en combinaison avec des « tableaux d'utilisation des terrains » qui ne sont qu'une recommandation en vue d'une « planification harmonieuse » de l'urbanisation. Lors de son implantation, l'environnement de l'aérodrome était essentiellement agricole. Des quartiers résidentiels parfois haut de gamme se sont depuis développés, y compris sous les axes de pistes, malgré les interdictions, en raison du principe de libre installation.

Des indications non normatives sont fournies pour les matériaux de construction afin d'obtenir une insonorisation convenable.

<sup>4</sup> Masse maximale au décollage.

## Gestion du bruit

ADM dispose de huit stations fixes de mesures de bruit et d'une station mobile. Les stations fixes sont situées dans les secteurs résidentiels. Elles enregistrent tous les bruits sur une période donnée.

68 % de la flotte aérienne de cette plateforme est constituée d'avions de moins de 45 tonnes de MMD<sup>4</sup> et sont donc relativement peu bruyants. Les autres aéronefs sont des MD11, Boeing 727 à 777, Airbus A310 à 340 et A380 et Embraer 190. ADM organise des rencontres avec les compagnies pour les inciter à utiliser des aéronefs moins bruyants.

La procédure de départ impose un virage à 4 000 pieds après décollage pour réduire le survol de secteurs résidentiels.

## Restrictions d'exploitation

La plateforme est ouverte 24 heures/24 aux avions de moins de 45 tonnes. Les autres ne sont autorisés à décoller qu'entre 7 heures du matin et minuit et à atterrir qu'entre 7 heures et 1 heure du matin. Les exemptions sont classiques (urgences médicales) ou plus particulières : retards indépendants du transporteur, météo défavorable, et dérogations spéciales pour des





vols passagers, sur demande préalable justifiée par écrit, pour des arrivées tardives ou des départs entre 6 heures et 7 heures du matin. Toutefois, pour certains types d'appareils, aucune exemption n'est permise (chapitre 2, A310, B727, 737 et 747, MD11 et 80, DC9 et 10, Tristar).

Le pourcentage de vols (départs et arrivées) hors des heures d'exploitation est stable : entre 7 et 9 % des départs et entre 2 et 4 % des arrivées. Il relève majoritairement d'avions légers, et les départs ont lieu dans la plupart des cas entre 6 heures et 7 heures.

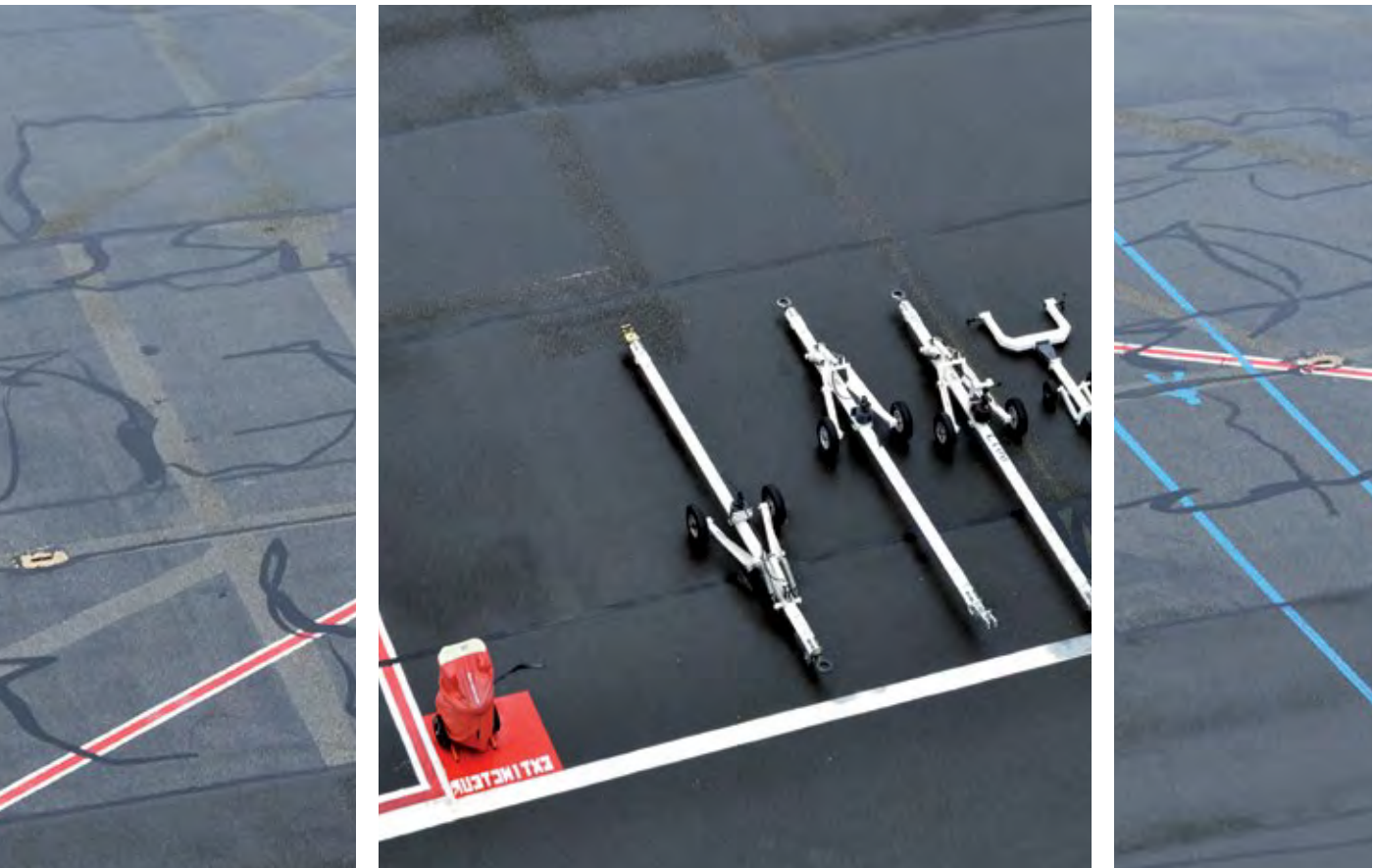
Les pics de trafic sont classiques : entre 7 heures et 9 heures pour les départs, à midi et entre 16 heures et 19 heures pour les arrivées.

L'utilisation des inverseurs de poussée est déconseillée entre 23 heures et 7 heures si les conditions le permettent. Les essais moteurs sont quant à eux interdits durant la même période, sauf dérogation (au cas où un vol passager est prévu avant 8 heures, ou pour les dessertes du Grand Nord en raison des services d'urgence). En outre, un intervalle de deux heures est imposé entre deux essais.

En cas d'infraction, les amendes éventuelles, plafonnées à 25 000 € environ, sont infligées par Transports Canada (administration chargée de l'ensemble des transports dans le pays) sous le contrôle du juge. Mais il est possible d'aller directement devant la Cour sans passer par l'amende administrative.

## Traitement des plaintes

Le traitement des plaintes liées au bruit est de la responsabilité d'ADM dans un rayon de 18,5 km autour de la plateforme. Elles sont dues pour l'essentiel aux vols de nuit et aux changements de pistes liés aux travaux ou aux vents. Depuis 2001, leur nombre évolue entre 600 et 700 par an, à l'exception des années 2007 et 2008 qui présentent respectivement 1 252 et 1 669 plaintes.



En raison du climat particulièrement rude l'hiver, les habitations sont très bien isolées et insonorisées. Les plaintes sont donc presque exclusivement enregistrées l'été et la problématique d'aide à l'insonorisation est quasi inexistante.

## Communication et concertation

Les riverains sont informés des travaux et de leurs incidences sur l'utilisation des pistes par voie de publicité dans les journaux. Par ailleurs, le site ADM dispose d'une FAQ sur le bruit, édite une infolettre et une brochure spécifique, et une assemblée annuelle publique dans les locaux de l'OACI permet aux riverains (et autres) de rencontrer la haute direction de l'aéroport.

Un agent est dédié au traitement des questions sur le « climat sonore » et un comité consultatif sur le climat sonore se réunit quatre fois l'an avec les élus locaux qui représentent les riverains. Par ailleurs, ADM est présent dans les conseils municipaux qui ne sont pas représentés à ce comité ou dans ceux qui soulèvent des difficultés particulières.

ADM n'a pas souhaité développer de système de visualisation des trajectoires parce que, selon le gestionnaire, le nombre de plaintes ne justifie pas la dépense (environ 50 000 \$/an), mais les données sont communiquées sur simple demande. La mise en place d'un tel système à Vancouver (16 millions de passagers) a généré une hausse du nombre de réclamations.

## Navigation aérienne

La gestion du trafic aérien relève de Transports Canada, qui a revu en 2009 le corridor Toronto-Ottawa-Montréal pour mettre en place des routes GNSS ou RNAV, dans un triple objectif :

- réduire les retards tout en améliorant la sécurité du système de navigation ;
- diminuer les gaz à effet de serre ;
- augmenter la capacité de trafic.

En outre, depuis février 2012, Transports Canada a mis en place une CDO, les compagnies y étant favorables.

## Qualité de l'air

Des prises 400 Hz et des distributeurs d'air préclimatisé sont disponibles pour quasiment l'ensemble des passerelles. Leur usage n'est pas rendu obligatoire, néanmoins, le coût de ce service est inclus dans les frais d'utilisation des passerelles. Un système est en cours d'implantation pour mesurer leur taux d'emploi. Par ailleurs, un projet est à l'étude pour augmenter leur usage en facilitant le déploiement des tuyaux d'air (qui doivent être intégralement déroulés actuellement).

En partenariat avec la ville de Montréal, une station de mesure de la qualité de l'air est installée entre les trois pistes. Y sont relevés les concentrations en CO, NO, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> ainsi que les PM<sub>2,5</sub>, les aldéhydes et les cétones.

## Autres

Grâce à la CDO, les gaz à effet de serre ont au total diminué de 14 300 t/an et les économies de carburant représentent 5,4 millions de litres/an.

La centrale thermique a été modernisée en 2003 pour en améliorer l'efficacité (mécanismes de récupération de la chaleur) et le rendement. Une chaudière électrique a aussi été installée pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Au bilan, ADM a vendu en 2010 des crédits carbone sur le marché nord-américain.

Un centre de dégivrage a été construit en 1997 et agrandi en 2012. Les dégivrants usés sont récupérés par un système de conduites souterraines. Les camions de dégivrage sont munis de senseurs pour mieux doser la quantité de produits selon la température extérieure. Depuis janvier 2013, le liquide utilisé est récupéré et reconcentré, à des niveaux atteignant 60 % de glycol. L'objectif est de parvenir en 2014 à une concentration de 100 % pour pouvoir faire certifier le produit et le réutiliser sur les avions.

Sur les pistes, de l'acétate de potassium et du formiate de sodium sont employés à l'appui de techniques de déneigement de pointe. Les moyens sont disponibles d'octobre à avril, mais peuvent être encore mobilisés en mai.



# Agenda 2013

---

## Auditions en réunions plénières

### 18-20 février

- ◆ M. J. Moussafir, PDG ARIA Technologies ;
- ◆ M. Bertrand Eberhardt, UAF, M. Lionel Lassagne, ALFA/ACI, et Mme Anne Podevin, Nantes – Atlantique ;

### 18-20 mars

- ◆ M. Siegfried Clouseau, chargé de mission « maîtrise de l'énergie » à la DREAL PACA ;
- ◆ MM. Emmanuel Jacquemin et Patrick Dupont, SNA nord-est ;
- ◆ M. Jean-Pierre Blazy, député du Val-d'Oise, maire de Gonesse ;
- ◆ M. Yanick Paternotte, maire de Sannois, président de l'APELNA et de l'Union des maires du Val-d'Oise ;

### 9-10 avril

- ◆ M. Alain Chaillé, de FedEx, assisté de Christophe Lamy ;
- ◆ Mme Aurélie Volokhoff, MEDDE – DEGC ;

### 21-23 mai

- ◆ M. Hervé Criquillon, société TLD ;
- ◆ M. Pascal Luciani et Mme Emmanuelle Perillat, DGAC ;
- ◆ MM. Philippe Guittet, Europe Airpost, et Bruno Hamon, DGAC ;

### 11-13 juin

- ◆ Mme Béatrice Leblond, SNA Ouest ;
- ◆ M. Jean-Philippe Dufour et Mme Laurence Brun-Potard, DGAC / DTA ;

### 1<sup>er</sup>-3 juillet

- ◆ MM. Pascal Luciani, Denis Weber, Philippe Woeppe et Pierre Leclerc de la DGAC ;
- ◆ MM. Alain Bourgin et Didier Martin, DGAC / DSNA ;
- ◆ Mme Marie-Christine Ouillade, SNA-SO ;

## 23-25 septembre

- ◆ M. Ludovic Simoneau et Mme Claire-Astrid Paepageay, société Léosphère ;
- ◆ Mmes Fanny Mietlicki, Bruitparif, Anne Kaufmann, Airparif, et Delphine Girard, ARS Île-de-France ;
- ◆ M. Daniel Fiorio, DSAC-SE ;
- ◆ MM. Claude Godel et Jean-Pierre Denis, Air France, MM. Alain Bourgin et René Feuillet, DSNA ;

## 14-16 octobre

- ◆ MM. Michel Van Hoegaerden, vice-président technique, et Didier Serre, administrateur spécialiste du bruit de l'AVEVY ;
- ◆ MM. Alain Péri, vice-président, Patric Kruissel, administrateur, et Mme Dominique Lazarsky, déléguée régionale de l'UFCNA ;
- ◆ Mme Marie-Christine Ouillade, DSAC / SO ;
- ◆ Mmes José Cambou, secrétaire nationale, et Sophie Fleckenstein, chargée de mission santé de la FNE ;
- ◆ Mme Aurélie Volokhoff, DGEC / bureau de l'air au nom de la DREAL Rhône-Alpes ;

## 12-14 novembre

- ◆ Mme Stéphanie Druon et M. Sébastien Froment, de la DGAC ;
- ◆ M. Pierre-Hugues Schmit, ADP, directeur adjoint de la plateforme de Paris – Le Bourget ;
- ◆ MM. Pascal Luciani, Alain Bourgin et Vincent Bachelier de la DGAC ;

## 16-18 décembre

- ◆ MM. Dominique Collin, Safran, Pierre Lempereur, Airbus, et Bruno Hamon, DGAC ;
- ◆ Mme Caroline de Surville et M. Michaël Mulard, ADP ;
- ◆ MM. Pascal Luciani, Alain Bourgin, David Proux, et Julien Prieur, DGAC ;
- ◆ M. Pascal Sénard, chef du Service de l'information aéronautique, DGAC ;

# Réunions techniques

## 15 janvier et 10 septembre

Soldata – Effet du bâti : Mme Aline Gaulupeau et M. Jacques Roland ;

## 15 février

Rencontre de M. Vincent Mazauric, secrétaire général du MEDDE, avec MM. Victor Haïm et Eric Girard-Reydet ;

## 3 avril

Tours - TaXiBot : MM. Claude Genoud-Prachet et Manuel Perianez ;



## 26 avril

PPA Île-de-France : Mme Laurence Rouil et M. Gérard Thibaut ;

## 30 avril

Comité Interministériel qualité de l'air : M. Gérard Thibaut ;

## 13 mai

Rencontre délégation japonaise : Mme Aline Gaulupeau ;

## 13 juin

Rencontre DGAC/DSNA : M. Claude Genoud-Prachet ;

## 13 juillet

Rencontre DGAC/DSNA : M. Claude Genoud-Prachet ;

## 27 août

Rencontre Airparif : M. Gérard Thibaut ;

## 7 octobre

Toulouse – Visite Airbus : Mme Aline Gaulupeau et MM. Bernard Chaffange et Jacques Roland ;

## 7 novembre

Rencontre avec M. Christian de Perthuis, président du Comité pour la fiscalité écologique, et MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet ;

## 12 novembre

Rencontre avec l' AVEVY en compagnie de MM. Bernard Chaffange et Claude Genoud-Prachet ;

## 19 novembre

Aéroport de Genève : MM. Jacques Roland et Gérard Thibaut ;

## 28 novembre

Contrat de territorialité Val-de-France : Mme Aline Gaulupeau et M. Jacques Roland ;

## 29 novembre

Rencontre avec l' AVEVY et M. Gérard Thibaut ;



# Participation à des CCE

## 5 novembre

CCE de Toussus-le-Noble : M. Éric Girard-Reydet ;

## 12 décembre

CCE de Cannes – Mandelieu : MM. Victor Haïm, Éric Girard-Reydet et Philippe Lepoutre ;

# Groupe de travail air

12 avril, 13 juin et 19 septembre : Mme Laurence Rouïl et M. Gérard Thibaut ;

# DEBATS

Comités de pilotage des 11 avril et 26 septembre : Mme Joëlle Adrien ;

# Déplacements à l'étranger

## 26 février

Belgique – Bruxelles :

- Commission européenne, direction générale « Mobilité et transports » ; Union européenne « transports aériens, réseaux transeuropéens, sécurité routière et intermodalité des transports », ARC, Airport Régions Conférence, MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet ;

## 22 octobre

Belgique – Bruxelles :

- Commission européenne, direction générale « Mobilité et transports » et direction générale « Environnement », MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet ;
- Représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne, coordonnateur pour les domaines relevant de l'écologie, de l'énergie, du développement durable, des transports et de la mer, MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet ;

## 19 novembre

Suisse – Genève : visite de l'aéroport, participation de MM. Victor Haïm, Jacques Roland, Gérard Thibaut, Éric Girard-Reydet, Philippe Lepoutre et de Mme Nathalie Guitard ;



## Auditions parlementaires

### 6 novembre

Audition de M. Victor Haïm en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire à l'Assemblée nationale ;

## Colloques

### 14 février

ARC, Cergy : « Régions aéroportuaires : les enjeux de l'attractivité territoriale », participation de MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet et de Mme Nadia Dadouche ;

### 18-20 mars

Espagne, Motril : « 2<sup>nd</sup> X-Noise Seminar », Mme Nadia Dadouche et M. Philippe Lepoutre ;

### 14-17 mai

Canada, Montreal : ICAO Symposium on Aviation and Climate change « Destination Green » : participation de MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet et de Mme Nathalie Guitard ;

### 19 mai

3<sup>e</sup> conférence territoriale du Grand Roissy, M. Victor Haïm ;

### 20 juin

CIDB : Salon du Bourget « Acoustique et aéronautique – Des petits aérodromes aux aéroports internationaux, mieux vivre dans les communes riveraines », MM. Victor Haïm et Jacques Roland ;

### 26-28 juin

République tchèque – Prague : « Airport and region », Mme Nadia Dadouche ;

### 16 juillet

CGSP : « Les compagnies aériennes européennes sont-elles mortelles ? Perspectives à vingt ans », M. Éric Girard-Reydet et Mme Nathalie Guitard ;

### 26 septembre

Atmos'fair : Conférence internationale « Qualité de l'air intérieur », « Pollutions atmosphériques », Mme Nathalie Guitard ;

## 9 octobre

IFURTA : « Séminaire développement durable et transport aérien, volet environnemental et écologique », intervention de M. Victor Haïm ;

## 23-24 octobre

2<sup>es</sup> Assises de la qualité de l'air, M. Victor Haïm et Mmes Nathalie Guitard et Nadia Dadouche ;

## 24-25 octobre

Colloque Grand Roissy, MM. Victor Haïm et Eric Girard-Reydet ;

## 29-31 octobre

Allemagne – Francfort : Réunion de l'ARC, Airport Regions Conference et 2<sup>e</sup> Conférence internationale sur la réduction du bruit : MM. Victor Haim et Philippe Lepoutre ;

## 30 octobre

CGSP : « Vers un accord climatique en 2015 », Mme Nathalie Guitard ;

## 21-22 novembre

23<sup>e</sup> congrès Alfa-ACI : « Aéroports, territoires et développement », M. Victor Haïm et Mme Nadia Dadouche ;

## 6 décembre

DGAC : « Le nouveau passager aérien en France : pratiques et politiques », Mme Nadia Dadouche ;

## 9 décembre

Fédération ATMO : « Clôture de l'année européenne de la qualité de l'air », Mmes Nathalie Guitard et Nadia Dadouche.



# Glossaire

---

AASQA	Association agréée de surveillance de la qualité de l'air
ADP	Aéroports de Paris
AIP	Aeronotic Information Publication – Publication d'information aéronautique
APU	Auxiliaire Power Unit – Groupe auxiliaire de puissance qui alimente l'avion en électricité et air sous pression
CCE	Commission consultative de l'environnement
CDO	Continuous Descent Operations – Procédure de descente continue
COHOR	Association pour la COordination des HORaires
CO	Monoxyde de carbone
CO <sub>2</sub>	Dioxyde de carbone
dB	Décibel : unité retenue pour représenter les sensibilités en intensité et en fréquence de l'oreille humaine
DEBATS	Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé
DGAC	Direction générale de l'Aviation civile
DSAC	Direction de la sécurité de l'Aviation civile
DSNA	Direction des services de la navigation aérienne
DTA	Direction du transport aérien
ENAC	École nationale de l'Aviation civile
EPNdB	Effective Perceived Noise deciBel – Unité de mesure du niveau effectif du bruit perçu
GPU	Ground Power Unit – Groupe de parc qui alimente l'avion en électricité
IFR/VFR	Instrument Flight Rules / Visual Flight Rules – Règles de vol aux instruments / Règles de vol à vue
IGMP	Indicateur global mesuré pondéré
ILS	Instrument Landing System – Système de guidage radioélectrique
L <sub>Amax</sub>	Valeur maximale de bruit émis par l'avion lors de son passage
LGO	Limite géographique objective
L <sub>den</sub>	Niveau de bruit (Level) pondéré jour (day), soirée (evening), nuit (night)

NM	Mile nautique 1 Nm = 1 852 mètres
NOx	Oxyde d'azote
NO2	Dioxyde d'azote
O3	Ozone
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OMS	Organisation mondiale de la santé
PEB	Plan d'exposition au bruit
PGS	Plan de gêne sonore
PM10	Particules fines
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
PRNAV	Precision aRea NAVigation – Navigation précise de surface
SO2	Dioxyde de soufre
SRCAE	Schéma régional du climat de l'air et de l'énergie
TNSA	Taxe sur les nuisances sonores aériennes
UAF	Union des aéroports français
VPE	Volume de protection environnementale





Photographies © Laurent Desmoulin

Conception et réalisation  
Agence Tamtam Créations

Impression LFT

Mai 2014

ISBN : 978-2-11-138236-7



Imprimé sur papier 100 % recyclé



244, boulevard Saint-Germain  
75007 Paris

Tél. : 01 53 63 31 80

Fax : 01 53 63 31 81

[contact@acnusa.fr](mailto:contact@acnusa.fr)

[www.acnusa.fr](http://www.acnusa.fr)

Imprimé sur papier 100 % recyclé

