



# 2012

## RAPPORT D'ACTIVITÉ



2012

---

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*

# Les membres de l'Autorité



*M. Bernard Chaffange  
membre depuis  
septembre 2012*

# Lettre à

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

Pour la première fois depuis ma nomination en qualité de président de l'Autorité, j'ai l'honneur de vous adresser le rapport annuel de l'ACNUSA.

Qu'il me soit d'abord permis de rendre hommage à mon prédécesseur, Mme Patricia L. de Forges, sous la présidence de laquelle les compétences de l'Autorité ont été élargies aux questions de pollution autres que celles liées au bruit. Cette complémentarité des sujets traités ne pouvait plus être ignorée et elle a ainsi parachévé le travail engagé lors de la création de l'ACNUSA en 1999.

Comme toujours, le présent rapport est d'une lecture qui peut être aride, malgré les efforts de tous les rédacteurs pour la rendre aussi attrayante et facile que possible. Certains y trouveront sans doute des motifs d'insatisfaction quant à l'évolution du traitement des problématiques environnementales, et d'autres, fort heureusement, des raisons de se réjouir. Par-delà cette observation, je souhaiterais, au terme de ces premiers mois de mandat, vous faire part de quelques réflexions et de l'orientation des travaux de l'Autorité en 2013.

J'ai, dès ma prise de fonctions, été frappé par l'incohérence de la situation s'agissant de l'urbanisation. En effet, si vivre aux abords d'un aéroport est dangereux pour la santé, il est totalement anormal qu'aucune mesure ne soit prise pour interdire toute présence humaine non nécessaire à l'activité aéroportuaire. Si en revanche, cette situation est source de gêne mais non dangereuse pour la santé, on ne comprend pas qu'aucune réflexion sérieuse n'ait été engagée dans le cas où, pour une raison ou une autre, il paraîtrait nécessaire d'ouvrir les territoires concernés à l'urbanisation.

Dans une étude récente, l'Organisation des Nations unies relève l'essor considérable de l'urbanisation à l'horizon 2050, surtout en Europe occidentale. La France ne devrait pas échapper à ce double mouvement d'accroissement et de concentration des populations. Dans ce contexte, les territoires qui jouxtent les plateformes aéroportuaires, notamment la zone C des PEB, paraissent d'une particulière importance et un enjeu économique de première envergure.

Considérant qu'il serait absurde de fermer les yeux sur une évolution possible, l'Autorité a engagé une réflexion sur cette délicate question qui sera l'une de ses préoccupations pour l'année 2013 et sur laquelle elle devra être consultée dans l'hypothèse d'une modification législative.

Un autre point crucial pour l'année qui s'ouvre sera la concertation. J'ai été surpris, en rencontrant les représentants des riverains, par des difficultés qu'ils rencontrent parfois pour obtenir la communication d'informations qui pourtant devraient leur parvenir. J'ai aussi remarqué avec grand intérêt les efforts remarquables de certains responsables d'aéroport pour faciliter la communication et la concertation. Très attaché à la qualité de ces échanges, je suis persuadé qu'ils peuvent permettre une meilleure compréhension mutuelle des nécessités réciproques.

C'est la raison pour laquelle je souhaite que 2013 voie se développer sur toutes les plateformes relevant de l'ACNUSA des instances plus ou moins formelles de dialogue et d'échanges sur les sujets les plus sensibles localement.

Je n'aurai garde d'oublier la compétence que l'Autorité a acquise récemment en matière de pollution. J'ai bien noté que, aux termes des débats parlementaires qui ont abouti à la loi dite « Grenelle II », il ne s'agit pas seulement de la pollution atmosphérique dont le chantier est déjà considérable, mais de toutes les pollutions non sonores, celles-ci étant de la compétence de l'Autorité *ab initio*.

Mme de Forges n'avait donc pas tort quand elle écrivait, au terme de la lettre d'envoi de son dernier rapport : « *Nos successeurs auront donc beaucoup à faire !* ». C'est précisément en prenant la mesure des défis qui se présentent à l'Autorité que j'ai l'honneur de présider qu'il me semble indispensable de vous alerter, en conclusion, sur la faiblesse de ses moyens pour tenter d'y répondre.

Mais je reste persuadé que, comme l'étude DEBATS ne manquera certainement pas de le confirmer dans les prochaines années, la politique environnementale sur et autour des plateformes aéroportuaires constitue et continuera de constituer un des enjeux importants de notre société, et que l'ACNUSA aura, malgré toutes les difficultés que rencontre actuellement notre pays, les moyens nécessaires pour répondre à ses missions.

**Victor Haim**



Paris, le 27 mai 2013

# RAPPORT D'ACTIVITÉ

---



# 2012

L'année 2012 fut particulièrement agitée sur le plan politique, du fait des élections, et sur le plan économique, en raison de la poursuite de la crise, mais aussi, en ce qui concerne spécifiquement l'Autorité, sur le plan interne, du fait d'un large renouvellement du collège, avec l'arrivée d'un nouveau président et de trois nouveaux membres.

En fait, les changements n'ont pas seulement affecté la composition du collège, mais aussi celle des services (*cf. Vie des services*).

Si l'institution a été largement renouvelée, il n'en est pas de même des problématiques auxquelles elle est confrontée. Pour cette raison, le rapport d'activité de l'année 2012 conserve la même structure que les précédents : pollution atmosphérique, vols de nuit, autres axes de travail (bruit et sa prévention ou son traitement ainsi que ses effets sur la santé, concertation), situation sur chaque plateforme, activité en matière de sanctions, vie des services et annexes.

Quelques points d'une particulière importance doivent cependant être signalés.

### **Pollution atmosphérique**

L'année 2012 a vu l'Autorité en grande difficulté pendant une longue période faute de responsable du pôle, et les travaux en ont nécessairement souffert. Pour autant, l'étude sur le roulage des avions entamée en 2011 s'est achevée et un groupe de travail sur la qualité de l'air sera mis en place au printemps 2013.

### **Vols de nuit**

M. Jean Rebuffel, président du groupe de travail vols de nuit initié par l'ACNUSA, a déposé en mai dernier la synthèse des travaux.

Ce document se conclut sur un constat d'échec relatif en relevant qu'« *un accord n'a pas pu se dégager au sein du groupe pour définir une méthode de travail et un calendrier pour mesurer l'impact d'hypothèses de travail...* ». Mais il contient nombre d'informations utilisables, soulignant justement que « *la réduction des nuisances acoustiques en période nocturne est un impératif de santé publique qui est partagé par tous* », et il présente le grand intérêt de mettre en évidence les trois « *leviers* » sur lesquels il est possible de travailler.

Le collège de l'Autorité a considéré qu'il pouvait, en s'appuyant notamment, mais pas exclusivement, sur les analyses de qualité de cette synthèse, faire le partage entre les moyens de réduire les nuisances acoustiques en période nocturne qui doivent être écartés et ceux qui peuvent et doivent être mis en œuvre dans des délais relativement brefs et, en tout état de cause, avant la fin de l'année 2013.

À la vérité, le travail de l'ACNUSA ne clôt pas définitivement le chapitre. D'une part, la situation (techniques aéronautiques, situation économique) peut évoluer ; d'autre part, et surtout, l'Autorité ne s'est pas prononcée sur quelques pistes qu'elle étudie encore.

### **Nuisances sonores**

L'ACNUSA avait entamé depuis longtemps un travail sur l'homologation des systèmes de mesure du bruit installés sur les plateformes aéroportuaires. Il a trouvé son aboutissement en 2012 et désormais le cahier des charges du contrôle qualité de ces systèmes sera le même sur tous les aéroports acnusés. Cela posera sans doute quelques difficultés sur certains aéroports mais la comparaison des résultats entre elles sera assurée.

### **Amendes**

S'agissant des amendes, la Cour des comptes avait relevé que leur montant était insuffisant. En outre, il paraissait à tout le moins surprenant que les mêmes montants fussent appliqués, que le manquement résulte ou puisse résulter d'une erreur de programmation ou de pilotage ou qu'il soit volontaire. L'ACNUSA a pu obtenir que la législation soit modifiée et présente un caractère plus dissuasif. Ainsi, certains types de manquement commis à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014 pourront être sanctionnés à hauteur maximale de 40 000 € et non plus 20 000 € comme actuellement.

### **Actualisation du droit**

Les dispositions qui s'appliquent à l'ACNUSA relèvent de deux codes : celui des transports pour la partie législative, celui de l'Aviation civile pour la partie réglementaire. Mais le second n'a pas suivi les modifications apportées par le premier, ce qui fait que les deux textes s'avèrent parfois en désaccord. Par ailleurs, si l'ACNUSA doit intervenir dans l'élaboration des plans de protection de l'atmosphère (PPA), aucun texte ne fixe la procédure encadrant cette intervention, ce qui a pu poser ponctuellement quelques difficultés pratiques. Un sérieux « *toiletage* » des textes s'impose.



A person wearing a high-visibility yellow safety vest over a grey quilted jacket is seen from the back. Their right arm is raised, wearing a yellow glove. They are standing on an airfield with the nose of a white airplane in the background. Another person in a similar vest is visible in the blurred background to the left.

# SOMMAIRE

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2012

<b>Rapport sur la pollution atmosphérique</b>	<b>8</b>
Impact de l'activité aéroportuaire	10
Contribution des zones aéroportuaires à la pollution atmosphérique	12
Gestion de la qualité de l'air	15
Autres contributions et partenariats	17
Perspectives	19
<b>Rapport sur les vols de nuit</b>	<b>20</b>
Les mesures	23
<b>Autres axes de travail</b>	<b>30</b>
Survoler sans gêner	32
Réparer et prévenir	34
Connaître, communiquer et partager	40
<b>Plateformes</b>	<b>46</b>
Plateformes acusées	
Bâle — Mulhouse	48
Beauvais — Tillé	50
Bordeaux — Mérignac	51
Lyon — Saint-Exupéry	52
Marseille — Provence	53
Nantes — Atlantique	54
Nice — Côte d'Azur	55
Paris — Charles-de-Gaulle	56
Paris — Le Bourget	61
Paris — Orly	62
Strasbourg — Entzheim	64
Toulouse — Blagnac	64
Autres plateformes	
Cannes — Mandelieu	65
Toussus-le-Noble	65
<b>Amendes administratives</b>	<b>66</b>
Renforcement du pouvoir de sanction	68
Systématisation du relevé des manquements	70
Instruction des dossiers de manquement des hélicoptères sur Paris – Issy-les-Moulineaux	73
Bilan des amendes	76
Recouvrement	79
<b>Récapitulatif des recommandations</b>	<b>82</b>
<b>Vie des services</b>	<b>90</b>
Personnel et budget	92
Communication	93
<b>Annexes</b>	<b>94</b>
Liste des avis rendus	96
Visite de plateformes étrangères	98
Nombre de mouvements non commerciaux et de passagers en 2012	101
Auditions, réunions techniques et colloques	102
Glossaire	108



# RAPPORT

---

# SUR LA POLLUTION

---

# ATMOSPHERIQUE

---



## IMPACT DE L'ACTIVITÉ

### AÉROPORTUAIRE 10

- Mise en place du groupe de travail scientifique et technique 10
- Surveillance de la qualité de l'air sur les plateformes 11

### CONTRIBUTION DES ZONES AÉROPORTUAIRES À LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE 12

- Problématique du roulage au sol et indicateurs associés 12

### 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 17

- Étude d'impact de circulation aérienne 17
- Comité interministériel de la qualité de l'air (CIQA) 18
- Plan de protection de l'atmosphère (PPA) et schémas régionaux climat-air-énergie (SRCAE) 18

### PERSPECTIVES 19



CHAPITRE

Aux termes de l'article L. 6361-5 du code des transports créé par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, « l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires peut émettre (...) des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour des aéroports ».

L'étendue des compétences résultant de ce texte avait été un peu perdue de vue.

Cependant, lors des débats sur ce qui allait devenir la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (*JORF* n° 0160 du 13 juillet 2010 p. 12905), plusieurs sénateurs avaient proposé de remplacer les mots : « Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires » par les mots : « Autorité de contrôle des nuisances environnementales aéroportuaires » dans la loi. L'amendement avait été rejeté non pour restreindre les compétences de l'ACNUSA à la seule pollution atmosphérique mais, au contraire, parce que, ainsi que l'indiquait M. Louis Nègre, le rapporteur de la loi devant le Sénat, au cours de la séance publique du 6 octobre 2009, « le texte adopté par la commission donne à la nouvelle autorité la possibilité de formuler des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales aéroportuaires » et parce qu'il ne paraissait « pas souhaitable d'être excessivement précis dans le nom de l'autorité afin de laisser ouvertes d'éventuelles évolutions futures de ses attributions ».

Cette analyse était confirmée en propres termes par Mme Chantal Jouanno, alors secrétaire d'État : « Rassurez-vous, monsieur Courteau, **la nouvelle autorité aura bien à connaître des conséquences dommageables sur l'atmosphère, les sols et les eaux des nuisances créées par le trafic aérien, dès lors que ces nuisances trouvent bien directement leur source dans ce trafic.** »

Dans le futur, si ses moyens le lui permettent, l'ACNUSA aura sans doute l'occasion de mettre en œuvre l'ensemble de ces compétences. Mais en 2012, seules celles relatives à la pollution atmosphériques ont été au centre de ses préoccupations.

# IMPACT DE L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE

Mise en place du groupe de travail scientifique et technique « activités aéroportuaires et gestion de la qualité de l'air »

Depuis 2010, l'Autorité a établi un premier état des lieux de la pollution atmosphérique sur les aéroports et a dégagé de grands axes de travail :

- 1 - amélioration de l'information spécifique à la qualité de l'air sur les sites Internet des aéroports ainsi que la mise en place d'indicateurs de suivi de la qualité de l'air ;

- **2** - préconisations de surveillance de la qualité de l'air sur et autour des plateformes aéroportuaires ;
- **3** - mise en place d'une méthodologie commune des calculs d'émissions à la source pour pouvoir disposer d'indicateurs fiables, objectifs et comparables.

**L'ACNUSA souhaite contribuer à l'élaboration de ce référentiel commun par la mise en place d'un groupe de travail scientifique et technique qui permettra une implication de l'ensemble des acteurs concernés et des experts. Ce groupe de travail se réunira pour le lancement de ce programme au cours du premier semestre 2013.**

## Surveillance de la qualité de l'air sur les plateformes

En 2011, l'ACNUSA s'interrogeait sur l'obligation pour les aéroports de se conformer aux modalités et valeurs réglementaires de surveillance de la qualité de l'air ambiant, y compris sur les plateformes aéroportuaires.

Aux termes de l'article 3 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, « *les États membres désignent, 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* ». Il appartient donc aux États de définir les responsabilités au niveau local.

Actuellement, deux textes coexistent :

- la loi sur l'air de 1996 (codifiée dans le code de l'environnement, art L. 221-1 à L. 223-2 et R. 221-1 à R. 223-4), qui confie la surveillance à des organismes agréés, les AASQA ;
- le décret n° 2005 828 du 20 juillet 2005 qui, s'agissant spécifiquement d'Aéroports de Paris, confie cette mission à l'exploitant sans pour autant que celui-ci soit agréé.

Il a été procédé à une consultation juridique <sup>1</sup> sur cette question. Il en ressort qu'il existe une contradiction entre, d'une part, le droit commun relatif à la surveillance de la qualité de l'air, et, d'autre part, les dispositions réglementaires particulières qui donnent à certains gestionnaires d'aérodromes compétence pour surveiller la qualité de l'air.

Pour l'Autorité, il conviendrait de clarifier le droit applicable en précisant de quelle façon doivent se combiner entre elles les différentes compétences reconnues par les textes : celles du préfet territorialement compétent, des gestionnaires d'aérodromes et des organismes agréés. L'ACNUSA s'appliquera en 2013 à établir des propositions pour lever cette contradiction.

<sup>1</sup> Contribution disponible sur le site Internet de l'ACNUSA.

# CONTRIBUTION DES ZONES AÉROPORTUAIRES À LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## Problématique du roulage au sol et indicateurs associés

Partant du constat que les émissions des avions sont majoritaires sur les plateformes et que les émissions au sol impactent directement la qualité de l'air locale, l'ACNUSA a proposé en 2011 une étude sur l'optimisation environnementale du roulage au sol sur les aéroports français. La première phase de l'étude s'est opérée de juillet à décembre 2011 et les principaux résultats ont été présentés dans le rapport d'activité de l'Autorité 2011 <sup>2</sup>.

La seconde phase de l'étude s'est quant à elle déroulée au cours de l'année 2012. Les raisons d'amélioration ou de dégradation des émissions atmosphériques associées à la phase de roulage (départ et arrivée) ont été étudiées au regard de la relation entre l'évolution des émissions atmosphériques et celle de la flotte aérienne <sup>3</sup>. Cette analyse a été menée à partir des bases de données <sup>4</sup> relatives aux flottes aériennes, des performances moteurs et des deux aéroports parisiens (Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Orly).

### Temps de roulage (départ et arrivée)

Seuls les temps de roulage réels des avions doivent être pris en compte lors des calculs d'émissions. En effet, on constate des différences parfois considérables entre les temps moyens de roulage « réel » des aéronefs relevés par les exploitants, ceux théoriques utilisés par l'OACI dans les calculs de certification moteur, et enfin les temps de roulage considérés dans le calculateur TARMAAC <sup>5</sup>. À titre d'exemple, pour la plateforme de Paris – Orly, le temps moyen de roulage réel est de 17 minutes, contre 22 minutes dans le calculateur TARMAAC, soit tout de même un écart de 5 minutes (30 %).

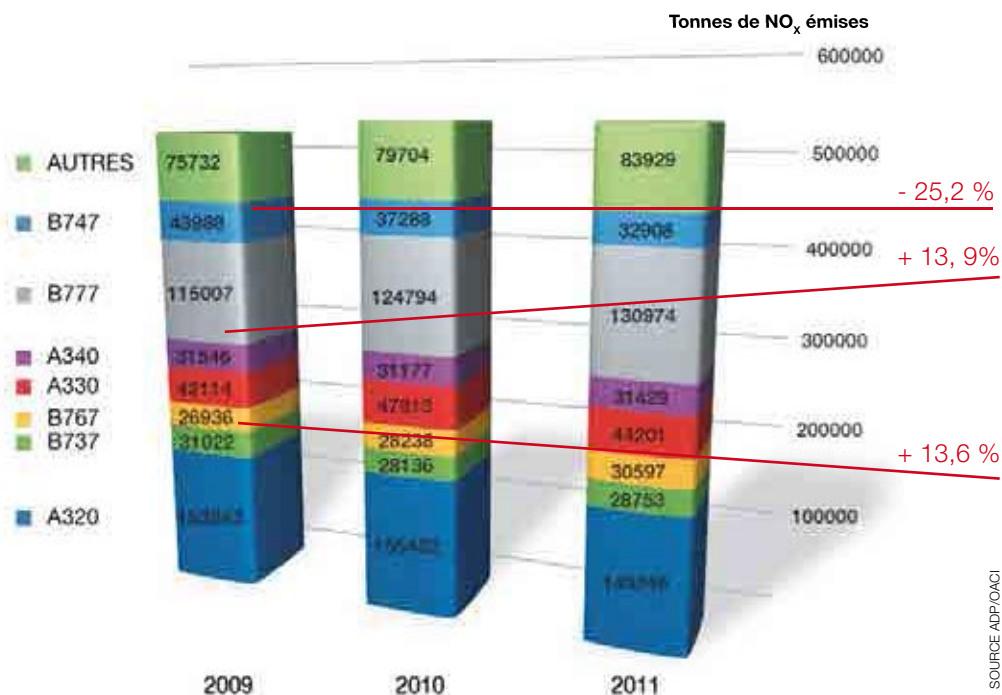
### Émissions par minute de roulage et siège

L'étude des émissions (en oxydes d'azote, dioxyde de carbone, hydrocarbures et monoxyde de carbone) par minute de roulage et par siège (hors groupe auxiliaire de puissance – APU) en fonction de la typologie des avions a été menée sur les deux plateformes parisiennes. Cette dernière fait apparaître, par exemple, un impact en termes d'émissions en oxydes d'azote plus important pour le B777 que pour le reste de la flotte aérienne. Néanmoins, cet appareil présente de bonnes performances en termes acoustiques et d'émissions de CO<sub>2</sub>. Cet exemple illustre bien le fait que, dans le cadre d'étude dans le domaine du transport aérien, il reste primordial d'évaluer l'ensemble des problématiques environnementales que sont les nuisances sonores et la pollution atmosphérique à l'échelle locale et globale.

L'évolution des émissions en NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub>, CO et hydrocarbures entre 2009 et 2011 a également été étudiée sur les deux aéroports parisiens, montrant des différences significatives de comportement suivant l'aéroport.

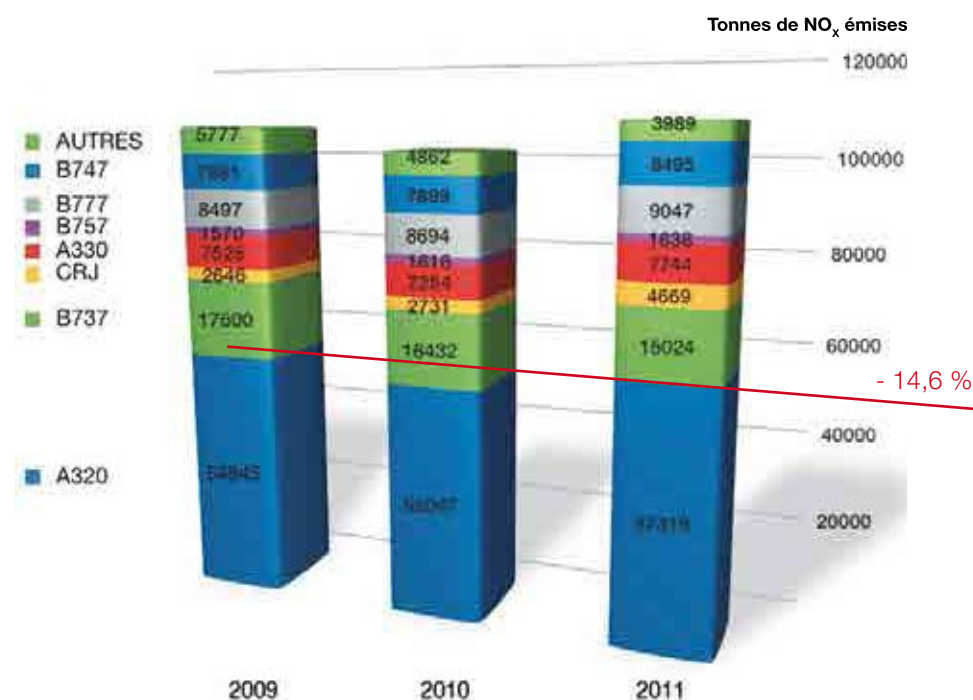


Ainsi, sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, la dégradation des émissions en CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> (cf. figures ci-dessous) et en hydrocarbures s'explique principalement par l'augmentation du nombre de long-courriers présents sur la plateforme. Toutefois, grâce à la diminution du temps de roulage, cette dégradation a été minorée.



Évolution des émissions en NO<sub>x</sub> au roulage sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle (hors APU), BIPE (2012)

Sur l'aéroport de Paris – Orly, un résultat contrasté a été mis en évidence. Les émissions d'hydrocarbures ont considérablement fléchi, tout comme celles de CO<sub>2</sub>, qui ont diminué grâce à la baisse du temps de roulage. En revanche, sur cette plateforme, les émissions en NO<sub>x</sub> ont augmenté entre 2009 et 2011. La figure ci-dessous présente une dégradation des émissions en NO<sub>x</sub> de la part des A320, avions constituant majoritairement la flotte de cette plateforme. Cette dégradation (+ 4,5 % des émissions en NO<sub>x</sub>) est liée à l'augmentation des mouvements de la famille <sup>6</sup> des A320 (3 %), à la quasi-stabilité de leur temps de roulage et à une légère dégradation des émissions des A320 par mouvement. La cause de cette dégradation est à affiner et pourrait être liée au vieillissement de la flotte et/ou à des couples moteurs/avions spécifiques.



Évolution des émissions en NO<sub>x</sub> au roulage sur l'aéroport de Paris – Orly (hors APU), BIPE (2012)

<sup>2</sup> Étude disponible sur le site Internet de l'ACNUSA.

<sup>3</sup> Étude sur l'optimisation environnementale du roulage au sol des avions sur les plateformes aéroportuaires françaises ; synthèse portant sur l'analyse des données fournies par ADP pour les aéroports de Paris – Orly et Paris – CDG, BIPE, 2012. Étude disponible sur le site Internet de l'ACNUSA.

<sup>4</sup> Données fournies par l'OACI et Aéroports de Paris.

<sup>5</sup> Calculateur d'émissions gazeuses de la DGAC.

<sup>6</sup> La famille des A320 regroupe les quatre types d'avions suivants : A318, A319, A320 et A321.



# RAPPORT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## CONTRIBUTION DES ZONES AÉROPORTUAIRES

Pour comprendre et suivre l'évolution des émissions, l'Autorité envisage qu'une étude comparable à celle menée sur Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Orly soit effectuée sur chacun des aéroports acensés. Cette piste de réflexion sera étudiée lors de la phase 3 du groupe de travail « activités et gestion aéroportuaires de la qualité de l'air » (phase concernant le suivi des émissions).

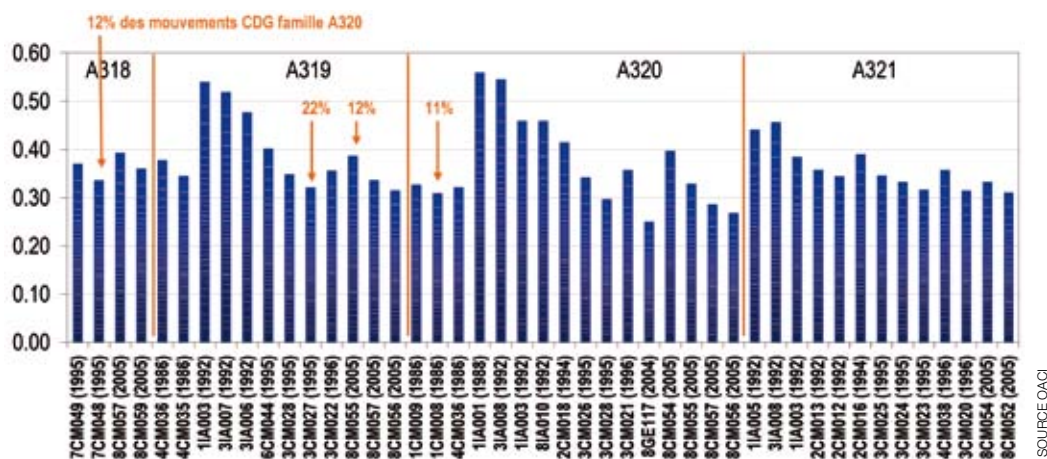


### RECOMMANDATION

Afin d'anticiper les conséquences de l'évolution du secteur aérien, l'Autorité recommande 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.

### Le couple avion-moteur

L'étude sur l'optimisation environnementale du roulage au sol met également en évidence l'influence sur les émissions que peut avoir **le couple avion-moteur**. En effet, certaines motorisations présentent une meilleure performance que d'autres (cf. graphique ci-dessous) et les plus récentes ne sont pas forcément les moins émettrices. La date de certification ne suffit pas à faire décroître les émissions en NOx par siège et par minute.



Émissions en NOx par siège, par minute de roulage (d'après la flotte utilisée en 2011 sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle)

Pour évaluer d'une part la pollution atmosphérique liée aux aéronefs et d'autre part les moyens pour agir sur cette dernière, il est important de définir les polluants à retenir et de travailler sur une classification avion-moteur. Ceci sera également l'objet de réflexions du groupe de travail « activités aéroportuaires et gestion de la qualité de l'air ».

**Parole  
de membre**

**Manuel Periañez**

**Solution de tractage d'avions pour le roulage au sol**

*L'ACNUSA devrait proposer d'apporter quelques améliorations en matière de roulage tracté au sol. Le tracteur d'avion du type TaxiBot est composé de huit roues motrices, dotées chacune d'un moteur électrique. Ce tracteur, bien que supérieur aux solutions de moteurs électriques dans le train d'atterrissage, ne semble avoir été pensé qu'en termes d'économie de kérosène et de bruit, sans tenir suffisamment compte de l'impact environnemental en termes de qualité de l'air pour les riverains et le personnel des aéroports.*

*Expérimentée avec succès et prochainement mise en service, notamment à Francfort, cette solution de tractage souffre néanmoins des défauts suivants :*

- *sa propulsion repose actuellement sur deux gros moteurs Diesel (officiellement cancérigènes désormais...). Une propulsion sur GPL ou GNL, ne rejetant que de la vapeur d'eau, serait plus adaptée ;*
- *à ce jour, le tracteur d'avion ne fournit pas d'électricité à l'avion remorqué : de même qu'avec les solutions de moteurs électriques dans les trains d'atterrissage, son APU reste en marche. Ce qui n'est pas optimisé pour une solution écologique. Contrairement aux moteurs électriques dans les roues de l'avion, la solution du tracteur semblerait permettre d'y inclure une génératrice et une turbine d'air climatisé de capacité suffisante pour remplacer les combinaisons d'APU et ACU pour les plus gros porteurs.*

*Il va sans dire que, dans la perspective de la mise en œuvre de l'un ou l'autre de ces dispositifs de tractage, il serait nécessaire de procéder à une redéfinition des règles de roulage au sol et à des aménagements des chaussées aéronautiques aéroportuaires.*

*Il ne faut pas oublier enfin que le tractage des avions, quelle que soit la solution retenue, ne sera pas susceptible d'augmenter significativement la vitesse d'évolution des avions au sol, ni surtout d'amener une solution au problème majeur qu'est celui de la capacité des pistes et donc des files d'attente avant décollage.*

# GESTION DE LA QUALITÉ DE L'AIR

## Limitation de l'usage des groupes auxiliaires de puissance - APU

L'utilisation des groupes auxiliaires de puissance (APU) embarqués à bord des aéronefs lors du stationnement et du roulage impacte la qualité de l'air locale et le niveau sonore à proximité de l'aéronef. Par voie de conséquence, elle expose les employés et les personnes à proximité à un niveau élevé de pollution. De plus, au regard des émissions de polluants et des gaz à effet de serre des plateformes aéroportuaires, les émissions liées aux APU peuvent avoir une contribution significative (en 2008, les émissions des APU représentent 45 % des émissions en NOx des activités sur la plateforme Paris – Charles-de-Gaulle, hors émissions des aéronefs, source Airparif <sup>Z</sup> 2012).

Afin de réduire l'utilisation des APU, en 2011, l'Autorité recommandait d'inciter fortement les exploitants à équiper à brève échéance les postes de stationnement des plateformes de moyens de substitutions fixes en électricité et en climatisation-chauffage.

**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 aéroports de Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Orly et Paris – Le Bourget est entré en vigueur le 28 octobre 2012.** Cet arrêté représente un premier engagement du transport

<sup>Z</sup> Airparif – 2012, *Évaluation prospective des émissions et des concentrations de polluants atmosphériques à l'horizon 2020 en Île-de-France - Gain sur les émissions en 2015 - Révision du plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France.*



CHAPITRE

aérien dans ce domaine (voir avis de l'ACNUSA du 4 janvier 2012). Néanmoins, pour les aéroports parisiens, bien que de nombreux terminaux soient équipés de prises 400 Hz fournissant l'électricité, très peu de moyens de substitution de climatisation-chauffage fixes sont actuellement disponibles. Ce dernier élément marque bien les limites de l'application de l'arrêté du 27 juillet 2012 (cf. page 56).



### RECOMMANDATION

**L'Autorité demande à la DGAC d'entreprendre une étude de faisabilité technico-économique afin de déterminer la pertinence de la mise en place d'une redevance aéroportuaire pour le financement des moyens de substitution aux APU.**

Différents facteurs font entrave à l'installation de systèmes fixes de substitution de l'APU ; le coût financier à la charge du gestionnaire restant le plus bloquant. Afin de pallier cet obstacle, une redevance aéroportuaire pourrait être envisagée pour financer ces systèmes. En plus des bénéfices environnementaux et sanitaires, à terme, la réduction *a minima* de l'utilisation de l'APU pourrait être avantageuse pour les compagnies aériennes puisqu'elle engendrerait une diminution de la consommation de kérosène et des coûts d'entretien et de maintenance de l'APU.

Par ailleurs, chaque aéroport ayant sa spécificité (climatologie locale, nombre de terminaux et infrastructures, flotte aérienne), il n'existe pas, pour les moyens de substitution aux APU, de solution unique directement applicable sur tous les aéroports. C'est la raison pour laquelle une évaluation qualitative et quantitative comparant les groupes auxiliaires de puissance avec d'autres systèmes a été menée dans le cadre de Airport Cooperative research program [8](#). Cette évaluation fait l'objet du rapport *Handbook for evaluating emissions and costs of APUs and alternative system* récemment publié.

### Parole de membres

#### Bernard Chaffange et Claude Genoud-Prachet Auxiliary Power Unit – APU

*L'APU est un petit turboréacteur embarqué, situé en général à l'arrière du fuselage, qui permet à l'avion d'être autonome en escale pour l'air (compresseur haute pression) et l'électricité (génératrice courant alternatif 115 V 400 Hz).*

*Sa petite taille permet l'utilisation d'un démarreur électrique 28 V continu pour sa mise en route sans groupe de parc (GPU).*

*L'APU fournit :*

- *au sol, de l'air pour la mise en route des réacteurs et pour le système de climatisation, et de l'énergie électrique nécessaire à l'avion ;*
- *au décollage, le conditionnement d'air en soulageant les moteurs lorsque des performances optimales sont requises ;*
- *en vol, un secours en énergie électrique et en conditionnement d'air.*

*Au parking trois dispositifs de substitution peuvent être disponibles :*

- *le groupe électrique (GPU), qui fournit le 115 V 400 Hz. Les moteurs ou l'APU pourront être arrêtés dès lors que ce service est disponible. L'APU devra être redémarré avant la déconnexion du GPU ;*
- *le groupe de conditionnement d'air (ACU), générateur d'air chaud basse pression, permet de réchauffer la cabine par temps froid si nécessaire (APU arrêté) ;*
- *le groupe pneumatique de démarrage (ASU) qui, lorsque l'APU n'est pas disponible, permet le démarrage d'un réacteur, en fournissant de l'air sous haute pression. Mais l'ASU reste moins performant que l'APU, avec une mise en œuvre lourde et une occupation longue des aires de stationnement. Les autres réacteurs seront démarrés par prélèvement d'air sur le(s) moteur(s) tournant(s).*

*Sur certains grands aéroports, des équipements fixes permettent d'éviter le recours à ces dispositifs de substitution mobiles.*

*Les câblages électriques et gaines d'alimentation en air de ces équipements fixes sont en général intégrés dans les passerelles télescopiques ou positionnés dans des galeries techniques enfouies dans les chaussées des aires de stationnement.*

*De tels équipements ne sont donc envisageables que lorsque le schéma de stationnement est figé pour une durée permettant d'amortir l'investissement correspondant par le biais des redevances d'usage des installations aéroportuaires.*

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

En 2011, l'Autorité recommandait l'étude d'un système incitatif (sous forme éventuellement de taxation) à l'utilisation des moteurs émetteurs de NOx afin que les opérateurs se dotent des avions les plus performants aussi bien pour le bruit que pour la pollution atmosphérique. La DGAC a répondu favorablement à cette recommandation et devrait entreprendre cette étude sur l'Île-de-France au cours du premier semestre 2013. Celle-ci est, par ailleurs, inscrite dans le plan de protection de l'atmosphère de la région actuellement en révision. Cette étude permettra de connaître et d'évaluer les conditions de mise en œuvre d'une telle mesure, son efficacité en gain d'émissions polluantes et ses impacts économiques sur les acteurs du secteur aérien.

La diminution des émissions en oxydes d'azote et indirectement en particules (le dioxyde d'azote étant un précurseur de particules) est une problématique nationale. La France est actuellement poursuivie par l'Europe pour le non-respect des valeurs limites en matière de particules fines (PM10) inscrites à la directive de 2008 relative à la qualité de l'air. Des poursuites similaires se profilent concernant le dioxyde d'azote NO2 (en mars 2012, la France a adressé à la Commission européenne une demande officielle de report à 2015 du respect des valeurs limites de dioxyde d'azote). De plus, force est de constater que les aéroports acnésés sont fréquemment situés dans les zones enregistrant des dépassements en particules et/ou en NO2.

**8** Programme de recherche appliquée, dirigé par les industriels et sponsorisé par la Federal Aviation Administration, qui développe à court terme des solutions pratiques aux problèmes rencontrés par les exploitants d'aéroport.

## RECOMMANDATION



**L'Autorité demande 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 acnésés et lui soit présentée avant la fin de l'année 2013.**

# AUTRES CONTRIBUTIONS ET PARTENARIATS

## Étude d'impact de circulation aérienne

L'étude d'impact de circulation aérienne a pour but de comparer l'évolution d'une situation à la suite d'une modification de procédure de circulation aérienne et de fournir toutes les informations pertinentes permettant de comprendre, de mesurer et d'apprécier les impacts environnementaux induits par cette modification. À l'heure actuelle, cette comparaison porte notamment sur les conditions de survol, les niveaux de bruit et la densité des vols. En 2011, l'Autorité recommandait que, en matière de compromis entre pollution atmosphérique et nuisances sonores, les études d'impact intègrent et évaluent systématiquement ces deux problématiques, afin de permettre aux décideurs de bénéficier d'un maximum d'indicateurs. Pour répondre à cet objectif, des réunions de travail ont été organisées en 2012 entre la Direction des services de la navigation aérienne et l'ACNUSA. Dans un premier temps, le périmètre

d'étude a été défini, à savoir les espèces chimiques concernées et les échelles spatiales pertinentes. Puis, dans un second temps, un état des lieux des bases de données disponibles (base moteur OACI et base de données d'Eurocontrol) ainsi que des outils d'évaluation (AEMS <sup>9</sup> et OPAS <sup>10</sup>) a été engagé. Ce travail se poursuivra en 2013.

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

Dans plusieurs régions françaises, des dépassements des valeurs réglementaires de concentration de particules dans l'air ont été constatés localement. Ces dépassements, dus notamment (mais pas exclusivement) aux émissions des transports, ont des conséquences sur la santé des populations exposées.

De plus, si les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées, la France s'expose à une action en manquement devant la Cour de justice de l'Union européenne, à des amendes et à des astreintes journalières.

Afin de remédier à cette situation, la loi dite « Grenelle II » a proposé l'expérimentation de zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA). L'appel à expérimentations a soulevé de nombreuses difficultés opérationnelles et des inquiétudes sociales majeures. Afin d'élaborer des solutions concrètes et durables pour améliorer la qualité de l'air, en particulier par des actions dans le domaine des transports, le Comité interministériel de la qualité de l'air (CIQA) a été créé en septembre 2012.

L'Autorité a participé à plusieurs réunions du CIQA afin d'établir, entre autres, une liste de mesures de réduction des émissions atmosphériques des plateformes aéroportuaires.

Les mesures du plan d'urgence pour la qualité de l'air ont été présentées le 6 février 2013. Ce plan présente trente-huit mesures définies sur cinq axes prioritaires. L'axe n° 1, Favoriser le développement de toutes les formes de transport et de mobilité propres par des mesures incitatives, comprend la mesure n° 17, qui concerne exclusivement le transport aérien. Cette mesure a pour objectif de « *réduire les émissions dans les aéroports : les émissions pourraient être réduites par des conditions plus strictes d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance (APU), grâce à l'utilisation des équipements de substitution (branchement électrique et chauffage-climatisation), lorsqu'ils sont en place et qu'ils fonctionnent. Pour les plateformes aéroportuaires non équipées et lorsque la mesure a toute sa pertinence, des études technico-économiques seront lancées en vue de leur équipement. Il est également proposé que soit examinée la possibilité de moduler la redevance d'atterrissage en fonction des émissions de polluants locaux des avions* ».

Ces mesures cohérentes renforcent les recommandations de l'Autorité au sujet de l'étude de la mise en place d'une redevance pour financer les moyens de substitution aux APU ainsi que d'une taxation des moteurs les plus émissifs.

## Plan de protection de l'atmosphère (PPA) et schémas régionaux climat-air-énergie (SRCAE)

### Plans de protection de l'atmosphère (PPA)

L'article L. 6361-5 du code des transports, déjà cité, précise que : « *L'autorité prend connaissance des informations et propositions émises par l'ensemble des parties concernées par la pollution atmosphérique liée à l'exploitation des aérodromes ou le bruit lié aux aérodromes et aux trajectoires de départ, d'attente et d'approche. Lorsque les territoires couverts par le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie ou le plan de protection de l'atmosphère comprennent un aérodrome visé au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des*



*impôts ou sont affectés par la pollution atmosphérique de ces aéroports, elle est consultée par les autorités compétentes chargées d'élaborer ce plan ou schéma (...).»*

Or ni les articles R. 222-20 et suivants du code de l'environnement relatifs à l'Élaboration et modification des plans de protection de l'atmosphère, qui fixent les règles de consultation, ni aucun autre ne précisent quand, comment ou dans quelles conditions il faut procéder à cette consultation.

C'est là une situation à la fois absurde et préoccupante.

Néanmoins, l'ACNUSA a rendu depuis 2010 trois avis sur les plans de protection de l'atmosphère pour les agglomérations ou zones possédant au moins un aéroport acnusa (PPA d'Île-de-France, de l'agglomération bordelaise et des Bouches-du-Rhône). Après étude de ces premiers plans, l'Autorité souhaite rappeler que la problématique des zones aéroportuaires doit être abordée en définissant des mesures concrètes accompagnées d'indicateurs chiffrés permettant de fixer des objectifs quantitatifs et de les évaluer. La question de l'accessibilité à l'aéroport doit être également étudiée de façon approfondie. Il est, en effet, plus que probable que le trafic routier induit par l'activité aéroportuaire constitue une source de pollution atmosphérique importante.



### RECOMMANDATION

**L'Autorité demande instamment que les dispositions réglementaires soient prises avant la fin de l'année 2013, intégrant dans l'article R. 222-21 du code de l'environnement l'intervention de l'ACNUSA dans la procédure consultative préalable à l'adoption d'un PPA.**

## Schémas régionaux climat-air-énergie (SRCAE)

De la même façon que pour les PPA, depuis 2010, l'Autorité a étudié et rendu un avis sur six schémas régionaux climat-air-énergie sur les huit régions possédant au moins un aéroport acnusa. Parmi ces six SRCAE, seuls deux ont explicitement abordé la problématique du transport aérien ; les schémas se focalisant le plus souvent sur le transport routier, le transport de personnes et de marchandises. L'Autorité regrette vivement que la contribution aux émissions atmosphériques par les plateformes acnusées ait été omise dans la plupart des documents stratégiques soumis à sa consultation. En effet, bien que 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), il n'en demeure pas moins important de bénéficier d'indicateurs clairs et précis sur la contribution du secteur aérien sur la qualité de l'air régionale et donc de définir des orientations stratégiques concernant ce secteur pour 2020 et 2050.



### RECOMMANDATION

**L'ACNUSA demande qu'à l'avenir soient développées dans les schémas régionaux climat-air-énergie des orientations propres au transport aérien.**

<sup>9</sup> AEMS : Advanced Emission Model (outil développé et maintenu par Eurocontrol).

<sup>10</sup> OPAS : Outil de planification ATM et simulation développé par la Direction de la technique et de l'innovation (DGAC/DSNA).

# PERSPECTIVES

Depuis 2010, l'Autorité s'est appliquée à contribuer au débat en matière d'environnement aéroportuaire et poursuivra ce travail dans les années à venir.

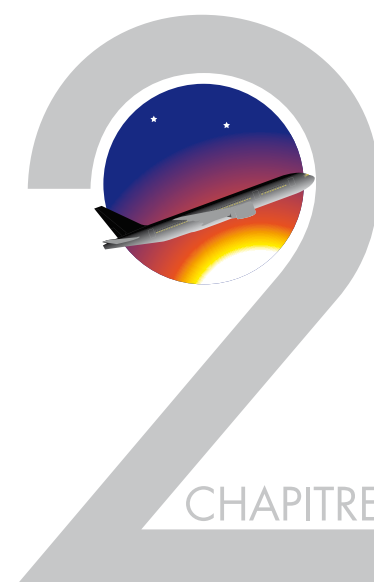
L'année **2013, année européenne de l'Air**, se traduira par la mise en place du groupe de travail scientifique et technique « activités aéroportuaires et gestion de la qualité de l'air » qui permettra de déterminer, en partenariat avec les différents acteurs du transport aérien, un premier référentiel commun en termes de surveillance, de diagnostic et de limitation de l'exposition des populations à la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports.



# RAPPORT SUR LES VOLS DE NUIT



LES MESURES	23
▪ Les mesures écartées	23
▪ Les mesures à l'étude	25
▪ Les mesures proposées	26



## Le groupe de travail sur les vols de nuit

Lors des rencontres du Grand Roissy, en janvier 2011, a été émise l'idée d'un groupe de travail sur les vols de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle. Cette idée fit son chemin et un groupe de travail fut constitué en septembre 2011. Composé d'élus, de professionnels et d'associations, et placé sous la présidence de M. Jean Rebuffel, le groupe devait déposer un rapport d'étape à la fin février 2012. Ensuite, sur la base des constats réalisés, un rapport définitif sur les mesures envisageables devait (ou aurait dû) être déposé à la fin octobre 2012 <sup>1</sup>. Néanmoins, le rapport d'étape est devenu une synthèse des travaux du groupe et a été rendu en mai 2012 <sup>2</sup>.

## Les résultats obtenus

Les conclusions de la synthèse des travaux mettent en évidence les trois leviers sur lesquels il a paru au groupe de travail qu'il serait possible d'agir, à savoir les procédures opérationnelles, les types d'avions autorisés à opérer la nuit et la limitation en nombre de mouvements ou en quotas de bruit sur une période de nuit de sept à huit heures. Mais les participants n'ont pu parvenir à un accord ni sur une méthode de travail pour mesurer l'impact d'hypothèses de travail sur les deux derniers leviers, ni même sur un calendrier.

M. Rebuffel, constatant que la situation était bloquée, a – raisonnablement – décidé d'« interrompre des travaux dont la poursuite en l'état revêtait peu de sens <sup>3</sup> ».

Ainsi, faute de consensus parmi les membres du groupe, la synthèse des travaux n'épuise pas le sujet des vols de nuit.

## Le devoir de l'ACNUSA de définir des propositions

Ni la lettre de mission du 27 septembre 2011 ni le rapport ne citent le texte sur le fondement duquel la mission d'explorer les voies d'une maîtrise des vols de nuit et de la réduction de leur nuisance a pu être confiée à un groupe de travail. Mais la lettre de mission précise que :

*« Dans le cadre de ses missions, et afin d'éclairer la décision publique, l'Autorité souhaite qu'un bilan général et incontestable des données disponibles soit réalisé, que les marges de manœuvre soient approfondies et que des perspectives réalistes d'évolution soient étudiées. »*

Nul doute, donc, que ce fondement est à chercher dans l'article L. 6361-5 du code des transports qui donne à l'Autorité compétence pour émettre, à son initiative, des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour des aéroports. Par suite, et dès lors que le président du groupe de travail a décidé d'interrompre ses travaux sur le constat de l'échec des parties prenantes à proposer des mesures, il revient à l'Autorité d'achever ce qu'elle a commencé et de faire, dans le cadre de son rapport annuel, des propositions réalistes susceptibles d'éclairer la décision publique.



# LES MESURES

Certaines mesures, pourtant souvent proposées, ont été écartées par le collège de l'Autorité. Quelques-unes sont à l'étude car elles nécessitent un examen plus approfondi. Enfin, d'autres mesures ont paru suffisamment raisonnables et de nature à satisfaire l'objectif poursuivi <sup>4</sup> pour être proposées.

## Les mesures écartées

Le groupe de travail a examiné la situation principalement sur les aéroports des pays voisins les plus proches par la taille ou par le trafic de Paris – Charles-de-Gaulle.

Cette approche est assez regrettable mais justifiée par la brièveté des délais impartis au groupe pour rendre ses conclusions.

Alors que les associations membres du groupe de travail avaient abandonné la demande d'un couvre-feu généralisé de huit heures, prenant ainsi en compte les contraintes des opérateurs du transport aérien la nuit, cette approche limitée a conforté chez certains (hors du groupe d'étude) l'idée qu'il était possible d'interdire les vols de nuit. Or, sur les 651 aéroports internationaux répertoriés comme tels sur le site de la société Boeing, seuls 241 ont introduit un couvre-feu, d'ailleurs presque toujours ponctuel et ciblé <sup>5</sup>. Interdire les vols la nuit de 23 heures à 5 heures, comme c'est le cas à Francfort alors qu'il existe à moins de 300 km un aéroport spécialisé dans le fret express (Leipzig), n'est pas véritablement limiter le trafic de nuit. L'ignorer, lorsqu'il s'agit de faire des propositions, peut conduire à de grossières erreurs d'appréciation.

Par ailleurs, certaines des mesures qui ont été étudiées ne relèvent ni exclusivement, ni même à titre principal, de la lutte contre les nuisances nocturnes <sup>6</sup>. Pour ce motif, elles n'ont pas été retenues au titre des propositions envisageables pour réduire la gêne imputable aux vols de nuit. En outre, trois types de mesures spécifiques aux vols de nuit, dont certains n'ont pas été proposés par le groupe, ont été écartés <sup>7</sup> ici : leur interdiction totale sur toutes les plateformes acnuesées, l'application à Paris – Charles-de-Gaulle du ratio vols de nuit / total des vols constaté sur les autres aéroports, et l'effet immédiat de restrictions d'usage de certains appareils.

## Interdiction générale et sur tout le territoire des vols de nuit

Bien que la proposition de généraliser l'interdiction des vols de nuit à l'ensemble du territoire n'ait pas été retenue par le groupe de travail, l'Autorité a cependant souhaité l'étudier. Interdire totalement les vols de nuit serait une façon assez radicale de mettre fin aux nuisances imputables aux avions la nuit. Mais après examen, l'Autorité est arrivée à la conclusion qu'il fallait écartier cette éventualité, pour des raisons à la fois juridiques et économiques.

### Motif tiré de considérations juridiques

Les règles les mieux établies tant du droit national que du droit communautaire feraient obstacle à la mise en œuvre d'une telle mesure.

En effet, sauf si elle correspond à une nécessité d'ordre public, une interdiction ne peut jamais être générale et absolue (CE, 7 déc. 2005, Ryanair, req. n° 207.424). Une interdiction totale des vols de nuit, y compris pour les vols qui ne peuvent être opérés que la nuit, méconnaîtrait le principe de la liberté du commerce et de l'industrie. Elle méconnaîtrait aussi et surtout les règles de droit communautaire. D'une part, aux termes de l'article 70 (ex-article 74) du traité instituant

<sup>1</sup> Voir la lettre de mission adressée le 27 septembre 2011 par Mme Patricia Lemoine de Forges, président et de l'ACNUSA, à M. Jean Rebuffel.

<sup>2</sup> Consultable sur le site de l'ACNUSA.

<sup>3</sup> Synthèse des travaux du groupe vol de nuit, p. 48.

<sup>4</sup> « Le souhait de l'Autorité est qu'il soit possible de fixer un objectif à 5 ans de réduction des nuisances dues aux vols de nuit », lettre de mission de Mme Patricia Lemoine de Forges.

<sup>5</sup> Il s'agit le plus souvent de l'interdiction de certains avions particulièrement bruyants, ou d'interdiction de décollage le week-end.

<sup>6</sup> Tel est notamment le cas des mesures prises en matière d'urbanisme.

<sup>7</sup> L'aménagement des règles urbanistiques et de construction ne concerne pas spécifiquement la période nocturne. Pour ce motif, il ne fait pas l'objet de propositions ici.

# RAPPORT SUR LES VOLS DE NUIT

## LES MESURES

la Communauté européenne : « *Les objectifs du traité<sup>8</sup> sont poursuivis par les États membres, (...) dans le cadre d'une politique commune des transports.* » D'autre part, on ne voit pas comment l'équilibre entre des intérêts contradictoires pourrait trouver son compte dans une interdiction absolue qui ne ferait peser des contraintes très lourdes, voire insupportables, que sur l'une des parties.

Déjà, en 2011, l'ACNUSA avait souhaité que la question soit portée au niveau communautaire dans le but d'une harmonisation des pratiques sur l'ensemble des pays européens. Cette position reste d'actualité.

### Motif tiré de considérations économiques

Il n'est peut-être pas inutile de le rappeler que, « *comme tous les secteurs de notre économie, le transport aérien n'échappe pas à la crise économique mondiale* »<sup>9</sup>. La Commission européenne et le FMI prévoient, pour la France, une croissance du PIB de 0,4 %, mais selon l'Insee cette croissance sera de 0,1 % seulement pour l'ensemble de l'année 2013. À cette « croissance en berne » correspondront malheureusement, toujours selon l'Insee, des « destructions d'emplois ». Dans ces conditions, l'institut considère que, après avoir baissé en 2011 et en 2012, le pouvoir d'achat individuel – et, donc, pour ce qui nous concerne, la demande de transport – restera stagnant.

Or, même si certains le contestent, certains vols ne peuvent être opérés que la nuit (fret express, aéropostal, certains vols long-courriers).

Dans le contexte actuel, il ne serait certainement pas raisonnable d'ajouter aux difficultés du secteur des contraintes supplémentaires décidées unilatéralement par la France.

Le refus d'une interdiction générale et globale des vols de nuit sur toutes les plateformes accusées ne signifie pas qu'il faille pour autant s'interdire d'examiner au cas par cas la situation de chaque aéroport pour y envisager localement une telle mesure.

## Plafonnement des vols de nuits à Paris – Charles-de-Gaulle au niveau moyen annuel des aéroports de Londres – Heathrow, Amsterdam – Schiphol et Francfort

Les représentants des associations qui ont participé au groupe de travail sur les vols de nuit des aéroports ont proposé de plafonner les vols de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle au niveau moyen annuel des aéroports de Heathrow, Amsterdam et Francfort.

Cette proposition a été écartée pour plusieurs raisons.

D'une part, dans cet alignement, les dés sont pipés : Heathrow n'est pas le seul aéroport londonien<sup>10</sup> et, en Allemagne, Leipzig (situé à moins de 300 km de Francfort) a accueilli le principal expressiste qui ne pouvait plus opérer à Francfort. Sauf à rouvrir le trafic nocturne à Paris – Orly, il n'existe pas en France, et tout particulièrement à distance raisonnable de Paris, d'aéroport présentant les caractéristiques adéquates (capacité d'accueil, desserte...) pour accueillir les vols nocturnes qui, par l'effet de l'application du plafonnement, pourraient être regardés comme excédentaires.

D'autre part, imposer à Paris – Charles-de-Gaulle d'être au niveau moyen de plateformes étrangères, c'est le condamner à renoncer au leadership et à des parts de marché. Alors que, à l'instar de nombreux autres pays de la zone euro, la situation économique de la France n'est pas des plus florissantes, il ne paraît pas raisonnable de faire une proposition relativement difficile à mettre en œuvre et qui ne pourrait qu'aggraver la situation.

## Interdiction de certains appareils commerciaux avec effet immédiat

L'**interdiction avec effet immédiat** d'avions, qui satisfont par ailleurs à toutes les conditions requises pour voler, au seul motif qu'ils gênent plus que les autres les populations survolées, paraît juridiquement fragile – notamment au regard des principes d'égalité et de la liberté du commerce et de l'industrie.

Pour autant, comme on le verra plus loin, **leur interdiction progressive et programmée est non seulement possible, mais même recommandée par l'Autorité.**

# Les mesures à l'étude

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

Les enquêtes sur la gêne montrent que, au-dessous d'un certain niveau de bruit produit par chaque évènement individuellement la somme des énergies sonores sur une période donnée est un bon descripteur de l'exposition des populations au bruit.

C'est pourquoi, en plus de restrictions sur le chapitre des avions, il est possible de fixer une limite à l'énergie sonore totale émise par un ensemble d'avions opérant sur une période donnée. La mise en place de deux quotas de bruit pourrait être instituée : l'un calculé pour l'ensemble des aéronefs d'une plateforme et l'autre pour les aéronefs de chaque compagnie qui la fréquente. Ce système nécessite d'étudier la définition du quota et la manière de contrôler son application.

Le système du quota de bruit est d'ores et déjà mis en œuvre à Londres – Heathrow et à Amsterdam – Schiphol.

En l'état actuel, cette piste est intéressante et fera donc l'objet d'un examen plus approfondi et de consultations, avec l'ambition de présenter des propositions concrètes dans le rapport 2013.

**8** Dont font partie la libre circulation (des personnes, des services, etc.) et la protection de l'environnement.

**9** « Celle-ci pèse sur les compagnies aériennes et tous les emplois indirects du transport aérien comme sur les plateformes aéroporтуaires et toute la filière aéronautique », Sénat, avis sur le projet de loi de finances pour 2013 présenté par M. V. Capo-Canellas au nom de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire (n° 13 – T. III).

**10** Si on additionne le nombre de vols nocturnes des trois principaux aéroports londoniens (Heathrow, Gatwick et Stansted) le total atteint 150 vols par nuit – soit presque le même nombre de vols nocturnes que pour Paris – Charles-de-Gaulle (170 en moyenne).



### RECOMMANDATION

**L'Autorité demande que la DGAC étudie 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.**

**L'ACNUSA encourage vivement les initiatives, qui pourraient être prises au niveau local relatives à la mise en œuvre d'un système de quota de bruit. Elle examinera très favorablement toute proposition qui lui sera faite concernant un tel système.**

## Décollage et atterrissage vent arrière

L'évolution de l'urbanisation et la densité démographique ne sont jamais les mêmes à l'un et à l'autre bout des pistes et le principe selon lequel il convient de procéder aux atterrissages face au vent peut avoir pour conséquence directe et immédiate de soumettre une population importante aux nuisances, alors qu'une procédure vent arrière permettrait de transférer cette charge sur des populations plus clairsemées.

Sachant que les arrivées impactent plus longtemps les populations survolées, l'Autorité avait envisagé de préconiser l'atterrissage vent arrière lorsque cela permet l'exploitation du QFU le moins pénalisant pour les riverains et que la vitesse du vent n'excède pas 5 nœuds (rafales comprises). Le plafond proposé serait ainsi moitié moins élevé que celui retenu par l'OACI (10 nœuds).

Cependant, il est apparu que, pour que la sécurité soit assurée comme elle doit l'être tout au long de la manœuvre, de nombreuses conditions doivent être cumulativement satisfaites, qui tiennent à la météorologie, à la longueur de la piste, au poids de l'avion, etc.

L'Autorité souhaite donc obtenir davantage d'informations avant de prendre position sur ce point.



### RECOMMANDATION

**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 vent arrière.**





## Les mesures proposées

Comme le montre le tableau suivant, le nombre de mouvements pour une nuit est très différent suivant les plateformes.

Mouvements moyens pour une nuit en 2010

	Bâle – Mulhouse	Bordeaux – Méribien	Lyon – Saint-Exupéry	Marseille – Provence	Nantes – Atlantique	Nice – Côte d'Azur	Paris – Charles-de-Gaulle	Paris – Orly	Strasbourg – Entzheim	Toulouse – Blagnac
22 h - 24 h	17	7	16	18	8	20	78	30	1	12
0 h - 5 h	–	2	6	11	2	5	61	–	–	6
5 h - 6 h	3	1	3	3	1	1	29	–	1	2
22 h - 6 h	20	10	25	32	11	26	168	30	2	20

D'APRÈS DONNÉES DGAC

### Alternance des doublets

Le système, qui assure par alternance un répit à une partie de la population survolée, est déjà mis en œuvre sur certains aéroports tels que Londres – Heathrow et Amsterdam – Schiphol. Sans doute est-il mis en œuvre *de facto* sur Paris – Charles-de-Gaulle par le simple fait que la réalisation de travaux sur l'une des pistes contraint de façon relativement régulière et quasi routinière à l'utilisation d'une autre. Mais cette pratique, au lieu d'améliorer la situation des riverains, ajoute à la gêne en se traduisant par l'émergence aléatoire de nuisances liées à des mouvements, au départ ou à l'arrivée, d'une piste dont rien ne laissait présager qu'elle serait utilisée. Or, la plupart des interventions peuvent être programmées. Il convient donc, dès lors qu'il existe deux pistes, de procéder à cette programmation en assurant un équilibre sur l'utilisation des doublets par une alternance hebdomadaire ou par quinzaine et que cette dernière soit portée en temps utile à la connaissance des riverains.

Ceci ne fera évidemment pas obstacle à des interventions ponctuelles et urgentes quelle que soit la piste en service.

### Choix des trajectoires

Si, le jour, la densité de trafic est trop importante pour modifier aisément les trajectoires, il en va différemment la nuit, et ce, même à Paris – Charles-de-Gaulle.

L'ACNUSA demande donc :

- l'utilisation des trajectoires permettant le survol des territoires les moins densément peuplés ;
- le recours systématique à la descente continue optimisée (CDO) pendant la nuit.

Cette dernière mesure ne peut toutefois, comme le notait la synthèse des travaux du groupe vols de nuit, être proposée de manière générale mais doit être étudiée sur chaque aéroport en fonction des contraintes techniques et des situations locales.

### Poursuivre l'interdiction progressive et programmée des avions les plus bruyants

Comme indiqué auparavant, les associations participant au groupe de travail vols de nuit ont renoncé à demander un couvre-feu généralisé de huit heures sur l'ensemble de la France, mais ont proposé en contrepartie un plan d'élimination volontariste des avions les plus bruyants.

Il s'agit d'une mesure délicate à mettre en œuvre. Néanmoins, si on peut douter de la possibilité, en droit, d'interdire *de plano* des avions dont l'utilisation ne fait l'objet d'aucune restriction au niveau international, en revanche, il paraît possible d'inciter les compagnies à ne pas les laisser voler la nuit par la mise en place d'un système de bonus-malus sur la période de nuit.

En outre, ce système devrait être mis en œuvre de façon progressive pour permettre aux compagnies d'adapter leur flotte et/ou de programmer les vols.



## RECOMMANDATION

**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.**

La modulation de la redevance aéroportuaire selon le chapitre des avions, pratiquée sur l'aéroport de Nice – Côte d'Azur pour inciter les compagnies à moderniser leur flotte, a d'ailleurs montré son efficacité.

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

Cette mesure ne peut concerner que les seuls aéroports coordonnés. Il existe certes déjà une réglementation interdisant les départs hors créneau, mais l'expérience montre que les appareils décollent 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.

## Interdiction du décollage des avions dont le départ de nuit n'est pas manifestement nécessaire

L'égalité s'apprécie *in concreto* et, contrairement à ce qui est parfois soutenu, il n'y a pas méconnaissance du principe d'égalité du seul fait que les mesures prises concernent seulement certains types d'avions dès lors qu'ils se distinguent suffisamment des autres. Ainsi, par exemple, des maires ayant pris des arrêtés interdisant la circulation sur la route nationale traversant leurs villes aux seuls transports routiers de marchandises d'un poids total en charge supérieur à 6 tonnes, mais ayant prévu des exceptions permettant la desserte locale à ceux de ces véhicules dont les origines ou destinations sont limitées à ces agglomérations, et ayant institué des itinéraires autorisés pour traverser les villes pour ceux qui devraient emprunter certains axes de circulation transversaux, le Conseil d'État a jugé que ces mesures, qui étaient justifiées par le souci d'assurer, à l'intérieur des agglomérations, la tranquillité publique et la sécurité de passage sur les voies publiques, ne pouvaient s'analyser comme des interdictions générales et absolues <sup>11</sup>.

*Mutatis mutandis*, seraient tout aussi légitimes et légales des mesures d'interdiction décidées dans le souci d'assurer, à proximité immédiate des plateformes, la tranquillité publique dès lors qu'elles ne présentent aucun caractère d'interdictions générales et absolues.

Ainsi, parce qu'ils ne se trouvent pas dans la même situation que l'aviation commerciale (fret ou passagers), au moins pour cette raison qu'ils ne sont jamais contraints par le rythme des rotations, il serait possible d'interdire le décollage et/ou l'atterrissage des avions légers ou même d'affaires surtout lorsqu'ils sont utilisés à des fins privées.

## RECOMMANDATION

**L'ACNUSA recommande que les mesures nécessaires soient prises, soit par la DGAC pour l'ensemble des aéroports acnusés, soit localement, pour que soi(en)t interdit(s) l'atterrissage et/ou le décollage des avions légers et d'affaires de 23 heures à 6 heures.**



<sup>11</sup> CE, 5 novembre 1980, *Fédération nationale des transports routiers et autres*, req. n° 10148 – La décision souligne, en outre, que ces décisions ne présentaient pas un caractère excessif pour les transporteurs concernés, dès lors que ceux-ci pouvaient aisément contourner ces agglomérations par une déviation autoroutière, malgré l'obligation d'y acquitter un péage, et qu'elles ne portaient donc atteinte ni à la liberté du commerce et de l'industrie, ni à la liberté de circulation.

### Périodes de repos

De longue date et, notamment, dans ses rapports de 2010 et de 2011, l'ACNUSA rappelle que les médecins spécialistes du sommeil considèrent que « *les heures d'endormissement et de réveil sont des heures importantes en termes de qualité et de durée de sommeil, éléments déterminants de l'état de santé* » (rapport 2011, p. 25) et fait des recommandations ayant précisément pour objet de minimiser l'impact des mouvements d'avions sur ces phases essentielles du sommeil.



#### RECOMMANDATION

**L'Autorité recommande 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 préoccupation n'est pas propre à l'ACNUSA. Ainsi qu'il a été dit, relativement peu d'aéroports pratiquent le couvre-feu. Cependant, lorsqu'un couvre-feu a été mis en place, cela n'a généralement pas été pour interdire les vols pendant la totalité de la nuit au sens de l'OMS, soit huit heures ininterrompues, mais pour les encadrer, au moins en protégeant l'une des deux phases de l'endormissement et du réveil, soit en interdisant tous mouvements, soit, à tout le moins, en interdisant, entre 23 heures ou 23 h 30 et 5 h 30 ou 6 heures, l'atterrissage et/ou le décollage d'avions considérés comme particulièrement bruyants.

Sans doute les conditions d'exploitation des plateformes varient-elles selon le pays, la situation de l'aéroport, son importance économique, etc. Cependant, il apparaît qu'en France la majorité des vols de nuit sont opérés entre 22 heures et minuit. Ainsi, en 2010, 57 % d'entre eux ont eu lieu avant minuit à Marseille – Provence, 65 % à Lyon – Saint-Exupéry, 70 % à Nantes – Atlantique, 80 % à Bordeaux – Mérignac et à Nice – Côte d'Azur... L'ACNUSA considère donc, au vu de ces chiffres, que, sur les aéroports où des restrictions n'existent pas d'ores et déjà, il est possible d'agir sur la période 5 heures - 6 heures en interdisant les atterrissages et en n'autorisant les décollages qu'à partir de 5 h 30 et pour les seuls avions répondant à certaines conditions de niveau sonore.



#### RECOMMANDATION

**L'Autorité recommande l'instauration d'une plage de repos la nuit de samedi à dimanche de 23 heures à 6 heures sur l'ensemble des plateformes.**

Enfin, une mesure qui pourrait sans trop de difficulté être mise en place concerne l'instauration d'une plage de repos la nuit de samedi à dimanche de 23 heures à 6 heures. *A priori*, un « repos dominical » de ce type devrait pouvoir être imposé sur toutes les plateformes.

### Conclusion

Sans doute d'autres mesures peuvent-elles être envisagées.

Ainsi par exemple, à Toulouse – Blagnac, un observatoire « cœur de nuit » a été mis en place qui permet une coopération des autorités aéroportuaires, des riverains et des autres parties concernées. Un observatoire de ce type pourrait être décliné sur toutes les plateformes acnuesées afin d'explorer des solutions adaptées à la situation locale. L'ACNUSA se ferait un devoir d'étudier celles qui seraient soumises à son examen et, le cas échéant, soumettre leurs extensions à l'ensemble des autres plateformes.

On peut prédire sans crainte d'être démenti que les mesures proposées paraîtront insupportables à certains et insuffisantes à d'autres. Mais il s'agit de mesures raisonnables – les seules qu'une autorité administrative peut s'autoriser à proposer.

En outre, dès lors que l'article R. 221-3 du code de l'aviation civile permet d'imposer, par arrêté ministériel, des restrictions d'exploitation sur les aérodromes visés au I de l'article 1609 *quater* vicies A du code général des impôts, leur mise en œuvre dans un délai raisonnable ne devrait donc soulever aucune difficulté technique ou juridique.



## RECOMMANDATION

**L'Autorité demande à la DGAC de déposer avant la fin du premier semestre 2013 un rapport précisant, pour les actions qui relèvent de la compétence propre des services de l'État, le calendrier de mise en application des recommandations formulées et, pour celles qui relèvent des autorités aéroportuaires locales, les mesures autoritaires ou incitatives qu'elle entend mettre en œuvre pour assurer la réalisation des préconisations de l'Autorité.**

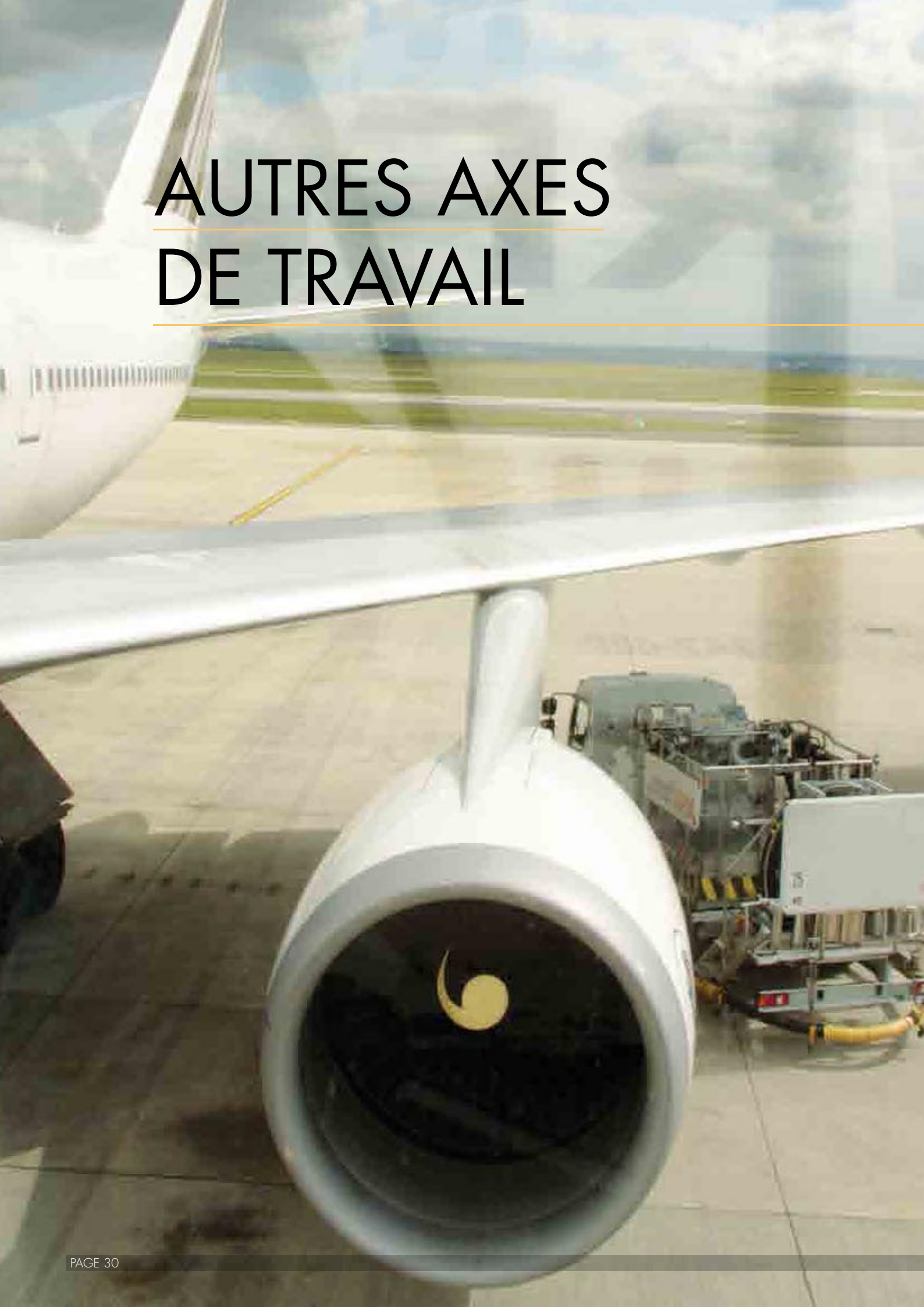




# AUTRES AXES DE TRAVAIL

---

---



## SURVOLER SANS GÊNER 32

- Bilan de l'expérimentation de la descente continue optimisée 32
- APU 33
- Formation des pilotes et des contrôleurs 33

## RÉPARER ET PRÉVENIR 34

- Aide à l'insonorisation 34

## CONNAÎTRE, COMMUNIQUER ET PARTAGER 40

- Homologation monitoring 40
- Accès à l'information 41
- Bruit et santé : progresser dans la connaissance 44



CHAPITRE



# SURVOLER SANS GÊNER

## Bilan de l'expérimentation de la descente continue

optimisée (CDO) et des procédures  
sous FL 060 (1 800 mètres)

Un bilan de l'expérimentation de la descente continue optimisée, c'est-à-dire une procédure effectuée sans palier (CDO), et des procédures sous FL 060 a été présenté au collège de l'Autorité réuni en séance plénière le 19 décembre 2012.

La DGAC a mis en place trois groupes de travail : un premier pour élaborer la politique de déploiement des procédures, un deuxième sur la cartographie à l'usage des équipages et un troisième pour la mise en œuvre des procédures. **À la fin de l'année 2012, une circulaire d'information aéronautique reprenant les conclusions des travaux de ces trois**

Taux de réalisation moyen de la CDO

AÉROPORTS	TAUX DE RÉALISATION
Bâle – Mulhouse	57,6 %
Bordeaux – Mérignac	37,5 %
Lyon – Saint-Exupéry	50 % (60 % la nuit)
Marseille – Provence	57 %
Nantes – Atlantique	43 %
Nice – Côte d'Azur	35 %
Paris – Charles-de-Gaulle *	51 %
Paris – Orly	33 %
Strasbourg – Enzheim	46 %
Toulouse – Blagnac	47 %

\*ILS 5000 pieds (pistes 08 et 27)

groupes a été publiée par la DGAC. Destinée principalement aux pilotes, elle annonçait le développement des procédures CDO sur tout le territoire national et l'objectif d'harmonisation des pratiques. Cette circulaire devrait permettre d'augmenter la publication de cette information encore insuffisante.

Les vols de démonstration réalisés ont montré que les problématiques environnementales sont petit à petit intégrées par le contrôle. Les CDO sont progressivement mises en œuvre quand elles sont possibles. Mais il faut obtenir un taux de réalisation plus élevé.

L'Autorité continue de recommander le développement de l'approche en descente continue la nuit et lors des périodes de jour peu chargées. Le but ultime est de réaliser le plus souvent possible des descentes les plus lisses possibles depuis l'altitude la plus haute possible afin de réduire au maximum le bruit perçu par les riverains et la pollution atmosphérique, même s'il n'est pas certain que le gain acoustique obtenu par une généralisation des descentes « lisses » puisse être aussi important qu'espéré.

## RECOMMANDATION



**L'Autorité demande que, chaque fois que possible, soit pratiquée une descente continue, plus protectrice pour l'environnement, au moins à partir du point d'approche initial (IAF).**

## APU

Voir chapitre Pollution atmosphérique page 15.

## Formation continue des pilotes et des contrôleurs

L'Autorité rappelle que la protection de l'environnement doit être une priorité de la DGAC, certes après, bien sûr, la sécurité, mais avant la capacité. Aussi, il est impératif que les principaux acteurs que sont les pilotes et les contrôleurs puissent bénéficier en la matière de la meilleure formation possible.

### Formation des pilotes

Le support pédagogique réalisé en 2010 en collaboration avec la DSAC, mettant en scène deux pilotes en simulateur dans un film de 15 minutes, correspond bien aux attentes des pilotes lorsqu'ils assistent au module environnement sonore de leur programme de formation continue.

### Formation des contrôleurs

Les services de l'Autorité sont intervenus à plusieurs reprises lors des stages de formation des contrôleurs à l'environnement « Circulation aérienne environnement – CAENV », « ATM et développement durable », des stages de formation continue dans le cadre du mastère spécialisé en management aéroportuaire (MASMA) « De l'environnement au développement durable des aéroports » et lors de la formation initiale des ingénieurs du contrôle de l'Aviation civile.

La problématique « pollution atmosphérique et aviation » a également fait l'objet d'interventions des services de l'ACNUSA lors des formations initiales des contrôleurs aériens (ICNA – Ingénieurs de la navigation aérienne) et des formations des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile (TSEEAC).

L'Autorité se félicite que les formations à l'environnement, tant initiales que continues, intègrent systématiquement des modules environnement et se déroulent désormais suivant un rythme bien établi.

# RÉPARER ET PRÉVENIR

## Aide à l'insonorisation

### Bilan des mesures prises en 2011

#### Application de l'arrêté du 23 février 2011

L'arrêté du 23 février 2011 <sup>1</sup> a arrondi les valeurs forfaitaires de l'aide à l'insonorisation déterminées en fonction des caractéristiques du logement et de la zone du plan de gêne sonore (PGS), créé des enveloppes complémentaires pour les travaux de ventilation (1 000 €) et de toiture (5 000 €) et multiplié par trois les aides allouées pour les habitations à loyer modéré répondant à certaines conditions.

S'agissant de l'aide complémentaire relative aux travaux de ventilation, elle est allouée uniquement aux logements collectifs faisant l'objet d'une demande groupée. Selon le bilan présenté par la DGAC en décembre 2012 à l'Autorité, 5 069 locaux ont fait l'objet d'une demande dont 1 691 ont reçu une notification d'aide.

Concernant l'isolation acoustique de la toiture par l'extérieur, l'aide a concerné 34 locaux, essentiellement des logements individuels, dont 29 ont reçu la notification d'attribution.

S'agissant du coût des travaux d'isolation, hors ceux de toiture, il a été inférieur au montant total du plafond des aides. En revanche, lorsqu'il s'agit de travaux relatifs à la toiture, leur coût dépasse, en moyenne, largement l'enveloppe forfaitaire de 5 000 € par immeuble <sup>2</sup>, mais le montant globalisé de l'aide (montant de base plus toiture) incite nombre de bénéficiaires à effectuer les travaux de toiture et permet dans certains cas de couvrir l'ensemble des travaux. Sur ce sujet, ADP a engagé une étude plus précise sur l'isolation des toitures (typologie de traitement, nombre de dossiers, préconisations, traitement appliqué, coût moyen...).

Pour l'aide attribuée aux bâtiments d'habitation à loyer modéré construits antérieurement à 1960, situés intégralement en zone I et II du PGS et faisant partie d'un programme de rénovation urbaine, un seul ensemble de quatre immeubles a été traité, représentant 240 logements, à Villeneuve-le-Roi. L'aide s'est élevée 3,9 M€, pour un coût total de réhabilitation de 12,6 M€.

#### Application du décret du 23 décembre 2011

L'année 2012 a été la première année pleine d'application des dispositions du décret du 23 décembre 2011 <sup>3</sup>, portant à 100 % l'aide du montant plafonné des travaux d'insonorisation dans le cadre d'une assistance à maîtrise d'ouvrage.

Le bilan qui peut en être tiré est globalement positif, toutes les plateformes faisant état d'une augmentation des dépôts de dossiers.

Dans ce domaine, la plateforme de Lyon – Saint-Exupéry peut être qualifiée d'exemplaire puisqu'elle prévoit d'avoir, à la mi-2014, traité la totalité des logements situés dans le périmètre de son PGS. L'aéroport a engagé un travail de porte-à-porte auprès de chaque riverain éligible au dispositif qui n'avait pas encore déposé de dossier et, à la fin de l'année 2012, se trouvait

avec seulement 154 dossiers non traités. Tous les intéressés auront, au plus tard en juin 2013, reçu la visite de l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour faire connaître leur position face à l'offre d'aide à l'insonorisation.

Pour autant, la situation n'est pas homogène sur la totalité des plateformes, et le tableau ci-dessous montre bien que, alors même que la date d'expiration du dispositif d'aide à 100 % approche (31 décembre 2013), un nombre encore important de logements reste à traiter, voire même à démarcher.

Bâle – Mulhouse	Beauvais – Tillé	Bordeaux – Mérignac	Lyon – St Exupéry	Marseille – Provence	Nantes – Atlantique	Nice – Côte d'Azur	Paris – Charles-de-Gaulle	Paris – Le Bourget	Paris – Orly	Strasbourg – Entzheim	Toulouse – Blagnac	TOTAL
<b>Date du PGS</b>												
2008	2012	2004	2008	2004	2003	2011	2004	2011	2004	1999	2003	
<b>Nombre de logements dans le PGS</b>												
700	500	1 250	1 346	6 020	1 751	4 200	63 200	14 920	43 600	900	20 000	<b>158 387</b>
<b>Nombre de logements traités à la fin 2012</b>												
234	–	408	1 027	2 188	821	1 795	21 616	30	11 258	69	8 480	<b>47 926</b>
<b>Nombre de logements en travaux à la fin 2012</b>												
10	–	32	37	69	121	70	–	–	–	–	–	<b>339</b>
<b>Nombre de logements à insonoriser programmés en 2013</b>												
18	50	130	79	114	137	300	2 800	–	2 100	–	–	<b>5 728</b>
<b>Nombre de logements à insonoriser programmés en 2014</b>												
–	103	65	40	110*	–	250	–	–	–	–	–	<b>458</b>
<b>Estimation du nombre de logements restant à insonoriser</b>												
438	347	615	163	3 649	672	1 785	38 784	14 890	30 242	831	11 520	<b>103 936</b>

\* chiffre estimatif.

SOURCES DGAC ET AÉROPORTS

En conclusion, le cheminement des dossiers peut sembler lent, mais il est lié aux procédures administratives et notamment aux consultations des commissions consultatives de l'aide aux riverains (CCAR).

Les bénéficiaires se manifestent de façon très variable d'un aéroport à l'autre mais l'augmentation du taux de l'aide a fait croître leur intérêt.

Par ailleurs, les plafonds actuels paraissent suffisants. En effet, le taux de l'aide passé à 100 % et l'ensemble des mesures complémentaires ont permis d'augmenter sensiblement le montant moyen des aides accordées. Sur la question de l'intérêt du relèvement du montant du plafond, il apparaît que, le plus souvent, le montant des devis présentés pour les travaux correspond à celui du plafond de l'aide. Aussi, le relèvement des plafonds aurait sans doute un effet inflationniste et accroîtrait artificiellement le montant des dépenses. C'est, d'ailleurs, une des raisons pour lesquelles la DGAC ne souhaite pas cette augmentation.

Enfin, selon les informations communiquées à l'Autorité, les mesures acoustiques semblent peu fréquentes après l'achèvement des travaux, exception faite de quelques sondages ponctuels.

<sup>1</sup> Arrêté relatif au plafond du montant des prestations à prendre en considération en application du II de l'article R. 571-87 du code de l'environnement – JO du 8 mars 2011, texte n° 3.

<sup>2</sup> Ils atteignent en moyenne 7 000 €.

<sup>3</sup> Décret n° 2011-1948 du 23 décembre 2011 relatif à l'aide à l'insonorisation des logements des riverains des aéroports mentionnés au I de l'article 1609 *quater* A du code général des impôts, JO du 27 décembre 2011, texte n° 11.

## RECOMMANDATION



**L'Autorité demande aux gestionnaires des plateformes qu'ils fassent réaliser un contrôle acoustique sur au moins 5 % des opérations effectuées.**



**Parole de membre**

Jacques Roland - Existe-t-il des dispositions d'urbanisme qui protègent mieux du bruit des avions ?

Des techniques de construction efficaces existent aujourd'hui pour isoler du bruit des avions l'intérieur des bâtiments proches des aéroports. On sait sans trop de difficultés atténuer le bruit qui existe en façade de 30 à 40 décibels à l'aide de fenêtres équipées de vitrages acoustiques spéciaux. Mais cette efficacité suppose que l'on maintienne les fenêtres fermées.

Les riverains qui sont amenés à ouvrir les fenêtres pour des raisons d'hygiène et/ou de confort pendant la saison chaude n'ont d'autre choix que de subir le bruit pendant ces périodes.

D'autres moyens sont-ils disponibles pour protéger efficacement du bruit les façades des bâtiments ?

Il est évident que les écrans acoustiques utilisés pour se protéger du bruit du trafic routier et ferroviaire ne sont pas appropriés pour une source de bruit située en hauteur.

En revanche, la façade d'un bâtiment située à l'opposé de la trajectoire des avions est-elle favorisée en termes acoustiques, et de combien ? Que se passe-t-il lorsqu'un autre bâtiment parallèle renvoie le bruit sur la façade « calme » ? Y a-t-il des formes urbaines qui protègent mieux les façades que d'autres ? Les toitures débordantes ont-elles un effet appréciable sur le bruit ?

C'est pour répondre à ces questions que l'ACNUSA a lancé une étude sur le sujet. Une vingtaine de cas simples d'implantation de bâtiments de diverses formes, situés entre 0,5 et 1,5 km de l'axe des pistes et à environ 10 km des points de décollage ou d'atterrissage des avions ont été étudiés par le calcul.

L'étude, qui devrait être achevée au cours du premier semestre, présente d'ores et déjà des dispositions favorables, et d'autres à éviter, comme en témoignent les résultats présentés sur la figure ci-dessous.

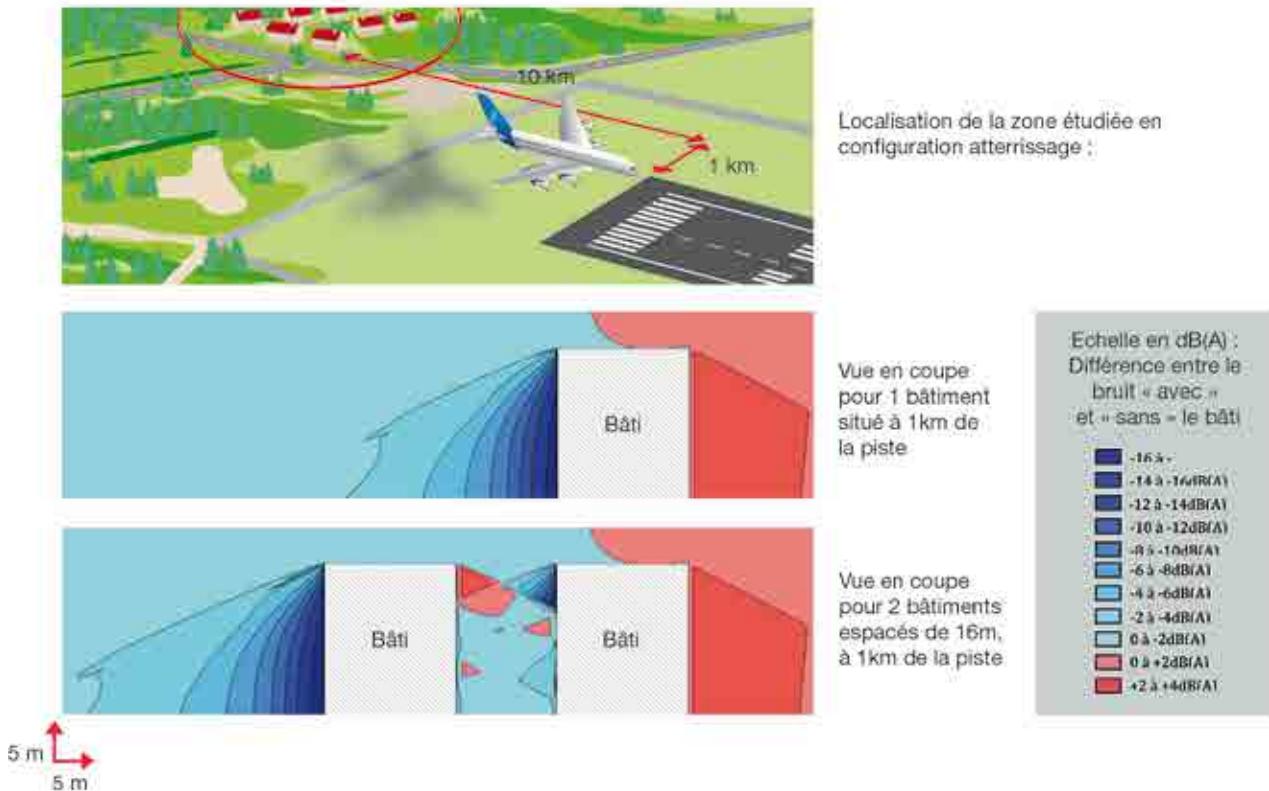


Figure : Niveau de bruit en façade d'un bâtiment R + 7 de 35 m de long, situé parallèlement aux trajectoires d'atterrissage d'avion. Modification due à la présence d'un second bâtiment à une distance de 16 m du premier. Les variations sont par rapport au bruit calculé sans les bâtiments, celui pris en compte dans les PGS.



## Financement de l'aide à l'insonorisation

### TNSA (taxe sur les nuisances sonores aériennes)

S'agissant de l'état des fonds pour l'aide à l'insonorisation disponibles alimentés par la TNSA, la situation est différente selon les plateformes. Pour certaines d'entre elles seulement, il semblerait que les ressources soient suffisantes pour régler à court terme la question de l'insonorisation des locaux répondant aux critères d'éligibilité de l'aide.


**Dans son rapport précédent, l'Autorité avait attiré l'attention des services de l'État sur la nécessité d'une possible modulation du taux de la TNSA afin de faire face à un surcroît de demandes. Celle-ci a, semble-t-il, été bien entendue. Mais l'Autorité aurait sans doute dû préciser qu'il s'agissait d'une modulation du taux à la hausse et en aucun cas à la baisse.** En effet, en mars 2013, un arrêté a modifié à la baisse cette taxe sur trois plateformes : Paris – Orly, Paris – Charles-de-Gaulle et Nice – Côte d'Azur.

L'Autorité s'interroge sur l'opportunité d'une telle mesure alors même que l'insonorisation autour de ces plateformes est loin d'être la plus avancée. En 2011 <sup>4</sup>, l'Autorité avait évalué (à réglementation constante) qu'il faudrait pour insonoriser la totalité des locaux entre 10 et 15 ans pour Paris – Orly, 15 et 20 ans pour Paris – Charles-de-Gaulle et 20 à 25 ans pour Nice – Côte d'Azur.

De plus, s'agissant spécifiquement de la TNSA récoltée sur Paris – Charles-de-Gaulle, cette baisse de la taxe est d'autant plus choquante qu'elle doit servir aussi au financement de l'aide à l'insonorisation autour de Paris – Le Bourget (qui concerne l'intégralité des locaux inclus dans son PGS <sup>5</sup> faute de PEB en vigueur).

Il s'agit, en dernière analyse, d'une question de santé publique et il serait difficilement compréhensible que le financement que permet la TNSA se révèle insuffisant pour répondre aux besoins du fait de la réduction décidée en mars 2013.

#### RECOMMANDATION

**L'Autorité demande à la DGAC d'exposer devant le collège comment la réduction de la TNSA décidée en mars 2013 restera sans incidence sur l'obligation de financer les travaux d'insonorisation restant à réaliser.**

<sup>4</sup> Rapport 2011, page 44.

<sup>5</sup> Le PGS de Paris – Le Bourget est entré en vigueur le 28 décembre 2011.

## Gestion rationnelle de l'aide à l'insonorisation



### Pour une action volontariste

Depuis pas moins d'une décennie, l'Autorité rappelle chaque année la nécessité de la part des pouvoirs publics d'engager une démarche volontariste et un programme de planification de l'insonorisation des locaux éligibles.

Elle a par ailleurs, en 2011, demandé aux CCAR de définir et d'approuver « un plan pluriannuel d'aide à 5 ans pour les aéroports de Bâle – Mulhouse, Bordeaux – Mérignac et Marseille – Provence et à 10 ans pour les autres aéroports acrusés ». Elle regrette vivement que, à ce jour, aucun plan ne lui ait été présenté.

L'Autorité déplore que la gestion de l'aide soit aussi peu contingente.

#### RECOMMANDATION

**L'Autorité demande que, partout où des locaux restent à insonoriser, des démarches soient entreprises auprès des propriétaires afin de savoir s'ils souhaitent bénéficier de l'aide à l'insonorisation et que le mécanisme d'aide à 100 % soit prolongé afin de permettre le traitement de ces logements dans un délai qui peut être raisonnablement estimé à cinq ans.**

### Rachat des locaux

Par ailleurs, dans le cas où l'insonorisation d'un bien immobilier situé en tout ou partie en zone I du PGS est techniquement impossible, le rachat des locaux sur les fonds de la TNSA est prévu par le troisième alinéa de l'article R. 571-85. La DGAC a entamé en 2010 une étude sur l'éventualité d'un rachat des immeubles situés dans une partie de la zone I du PGS, mais le





### RECOMMANDATION

**L'Autorité demande que la DGAC poursuive l'étude sur la possibilité de racheter les logements dans les zones les plus impactées par le bruit et la lui présente avant la fin de l'année 2013.**

coût de l'opération et la question de la propriété des immeubles ainsi acquis ont fait mettre ces réflexions en suspens. Pourtant, l'expérience étrangère montre qu'il est possible – et souhaitable – pour des aéroports de racheter des immeubles et, le cas échéant, de les louer pour de courtes durées.

## Extension de l'aide à l'insonorisation

### Territoires limitrophes

La question s'est à nouveau posée de la possibilité d'une aide des locaux situés à la limite extérieure de la zone 3 du PGS et qui donc ne peuvent, en l'état actuel des textes, prétendre à l'aide à l'insonorisation. En effet, le niveau de bruit auquel ces locaux sont soumis peut être le même que celui auquel sont soumis les locaux implantés, de l'autre côté de la rue, en zone 3 du PGS mais qui, eux pourront être éligibles <sup>5</sup> à l'aide. C'est ainsi que l'hôpital de Villeneuve-

Saint-Georges, situé à une centaine de mètres de la limite extérieure de la zone 3 du PGS, n'a pas pu bénéficier de l'aide alors que, selon ses responsables, le niveau de bruit est de même ampleur que celui des immeubles de la zone 3 du PGS.

Dans certains cas, compte tenu, notamment, de la topologie, il peut s'agir d'une véritable question de santé publique.



### RECOMMANDATION

**L'Autorité réitère la recommandation émise dans son rapport de l'année 2010, selon laquelle, afin d'atténuer le traitement brutal de part et d'autre de la limite extérieure de la zone III du PGS, une zone de transition pourrait être envisagée, correspondant à cette limite moins 3 dB, où l'aide accordée serait réduite de moitié.**

### Territoires éloignés

De la même façon, le PGS est défini comme une zone entourant l'aéroport auquel il est rattaché. Il est pourtant établi que des communes se trouvant à distance de la plateforme peuvent subir des nuisances sonores significatives, d'une ampleur proche de celles des communes incluses dans le plan de gêne sonore.

Lorsqu'un tel niveau de bruit est effectivement démontré, et qu'il est également avéré que ce bruit est bien d'origine aéronautique, il pourrait paraître équitable, à tout le moins, de prévoir un dispositif d'aide comparable à celui existant pour les logements inclus dans la zone 3 du PGS. C'est pourquoi, tout en reconnaissant la nécessité d'une réglementation simple, pratique et incontestable, l'Autorité considère que le dispositif pourrait être amélioré.



### 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.**

## Élaboration des PGS

### Vers une meilleure prise en compte de la gêne subie ?

Dans son rapport de 2011, l'ACNUSA a rappelé que les conditions d'élaboration des PGS par modélisation ne répondaient pas à la définition que le code de l'environnement donne de ces plans, supposés constater la gêne réelle subie. Observant que l'administration, dans la préparation du PGS de l'aéroport de Paris – Le Bourget, semblait mieux disposée à prendre en considération le bruit mesuré, l'Autorité avait souhaité que le texte réglementaire prévu pour préciser à terme les conditions dans lesquelles les mesures de bruit seraient prises en compte dans les PGS lui soit présenté assez tôt pour lui permettre d'exprimer utilement ses observations.

Au terme de l'année 2012, aucun projet n'a été présenté à l'Autorité – ni même mentionné. La notion de bruit mesuré n'entrerait-elle plus dans les éléments de construction ou de révision d'un PGS ? 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 que le regretter et réitère une nouvelle fois sa demande déjà exprimée.



#### RECOMMANDATION

**L'Autorité demande à nouveau 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 suffisamment en amont pour lui permettre de transmettre ses observations à l'administration.**

#### Parole de membre

Aline Gaulupeau

#### Isolement des façades des bâtiments d'habitation

*L'arrêté du 30 mai 1996 fixe, par rapport au bruit aérien, les valeurs d'isolement à prévoir pour les bâtiments d'habitation neufs situés à proximité d'infrastructures de transports terrestres.*

*Depuis septembre 2012, un texte révisant cet arrêté est à la signature auprès des ministres concernés. Cette révision de l'arrêté intègre le bruit généré par le transport aérien pour la prise en compte de la protection des bâtiments jusqu'alors définie dans l'arrêté du 6 octobre 1978. Elle répond ainsi à deux recommandations déjà anciennes de l'Autorité.*

*En effet, une valeur d'isolement vis-à-vis du bruit aérien extérieur devrait enfin être déterminée pour les opérations de logements construites en zone D des PEB d'aéroports. Cette valeur sera de 32 dB, c'est-à-dire 2 dB de plus que dans les zones non soumises au bruit d'infrastructures de transports. Il serait plus que temps que pour la zone D, bien que plus faiblement exposée au bruit que les zones A, B ou C du PEB, soit prévu un minimum de renforcement de l'isolement acoustique des bâtiments d'habitations.*

*Par ailleurs, les valeurs d'isolement vis-à-vis du bruit aérien extérieur pour les quatre zones A, B, C et D seront alors exprimées à l'aide du critère  $DnTA_{tr}$  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 que en haute fréquence. Le critère d'isolement utilisé jusqu'à maintenant est 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 prendra mieux en compte la caractéristique spectrale du bruit généré par les avions au niveau des façades des habitations.*

*Bien que le texte révisé propose des valeurs d'isolement identiques au texte d'origine pour les bruit aériens extérieurs : 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 isollements acoustiques des façades des bâtiments dans les basses fréquences, soit une augmentation d'environ 3 dB de la valeur globale d'isolement.*

*Par ailleurs, le fait que le critère d'isolement soit le même pour protéger l'intérieur des bâtiments des nuisances sonores aériennes et de celles consécutives des infrastructures de transports terrestres, cela devrait favoriser une meilleure prise en compte des cas de multi-exposition au bruit de ces infrastructures de transports. L'ACNUSA ne peut que demander de nouveau que la parution de cette révision de l'arrêté du 30 mai 1996, attendue depuis fort longtemps, soit enfin effective. Elle permettra de bien mieux protéger les riverains des nuisances sonores des aéroports à l'intérieur de leurs habitations.*

**6** Il faut également que la date du permis de construire soit antérieure à celle du PEB.



CHAPITRE

# CONNAÎTRE COMMUNIQUER ET PARTAGER

## Homologation monitoring

Dès 2006, l'ACNUSA a demandé à tous les aéroports acrusés de mettre leurs systèmes de mesure du bruit et de suivi des trajectoires en conformité avec les dispositions applicables :

- décret n° 2001-387 du 3 mai 2001 relatif au contrôle des instruments de mesure ;
- 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.

Après six années de demandes répétées, ces dernières ont enfin été prises en compte et l'Autorité ne peut que s'en féliciter.

En effet, en avril 2012, le délégué général de l'Union des aéroports français (UAF) a fait parvenir à l'ACNUSA un cahier de recommandations destiné à garantir un contrôle efficient des systèmes de mesure du bruit par les exploitants d'aérodrome.

Ce cahier de recommandations ainsi que sa déclinaison adaptée aux spécificités des plateformes de Bordeaux – Mérignac, Nice – Côte d'Azur et Bâle – Mulhouse ont été présentés et étudiés en réunion plénière de l'ACNUSA le 9 juillet 2012.

Le collège de l'Autorité a considéré que le cahier de recommandations correspondait à sa demande de réalisation d'une trame des exigences relatives au bon fonctionnement des réseaux de mesure (système de management de la qualité – SMQ).

Il a souhaité par ailleurs que l'adaptation du cahier de recommandations soit déclinée en respectant la chronologie du tableau « recommandations sur le suivi des systèmes de monitoring » réalisé par le service technique de l'Aviation civile (STAC), afin d'aboutir à une harmonisation qui permette une comparaison plus aisée des différents cahiers de recommandations réalisés par chaque aérodrome.

Par courrier du 19 juillet 2012, le président de l'ACNUSA a demandé au délégué général de l'UAF que chaque plateforme soit en mesure de lui adresser une version avancée de son projet. S'agissant des plateformes parisiennes, le manuel qualité des systèmes monitoring est déjà intégré dans les systèmes qualité globaux d'ADP et a été validé par un audit. Pour les plateformes de Nantes – Atlantique, Lyon – Saint-Exupéry et Nice – Côte d'Azur, l'audit de leur système a déjà été effectué. L'aéroport de Toulouse – Blagnac a prévu son propre audit pour mai 2013. Les aéroports de Bordeaux – Mérignac et Beauvais – Tillé envisagent de pratiquer des audits croisés. L'Autorité demande cependant que le premier audit soit un audit externe. Quant aux plateformes de Strasbourg – Enzheim et Marseille – Provence, elles ont entre-temps procédé au changement de leur système de monitoring, qui est opérationnel depuis février 2013 pour la première et le sera en janvier 2014 pour la seconde. L'Autorité demande qu'un calendrier précis jusqu'à la tenue des audits lui soit communiqué.

Enfin, concernant le système CIEMAS de Bâle – Mulhouse, celui-ci n'est pas homologable à ce jour car il ne répond pas à la réglementation française en vigueur (cf. page 48). L'Autorité demande à Euroairport de prendre toutes les mesures pour que son système soit mis en conformité au regard de l'arrêté du 30 mai 2008 modifiant l'arrêté du 27 octobre 1989 relatif à la construction et au contrôle des sonomètres.

L'Autorité veillera à ce que les dispositions applicables aux dispositifs en matière de bruit et de suivi des trajectoires des avions soient applicables courant 2013.

# Accès à l'information

La DGAC est souvent présentée comme repliée sur elle-même et cultivant le secret. Une telle attitude serait justifiée par le fait que la détention d'informations non partagées donne un avantage : détenant seule les informations nécessaires, elle serait seule capable de prendre les décisions qui s'imposent, selon l'expression consacrée, « en toute connaissance de cause ». Si telle était la politique de cette direction, elle serait condamnable pour au moins deux raisons.

## Les règles de bonne gouvernance

Ainsi que le rappelait récemment Jean-Marc Sauvé, vice-président du Conseil d'État, « *l'administration ne décide plus et ne peut plus décider aujourd'hui comme hier* » <sup>7</sup>.

S'il y a une bataille d'arrière-garde visant à la conservation d'une illusoire prééminence et à permettre d'échapper aux contrôles et aux critiques, elle est anachronique et contre-productive. D'une part, l'unilatéralisme de la prise de décision ne trouve pas toujours sa justification *a posteriori* dans la qualité de la décision prise : du choix de procédures d'envol qui ne prennent pas assez en compte les populations survolées au relèvement d'ILS dont l'intérêt et les conséquences n'ont pas assez été éclairés par le débat démocratique, les exemples ne manquent pas de décisions qui souffrent de l'insuffisance de l'information et de dialogue.

D'autre part, « *les modèles traditionnels de formation de la décision administrative sont confrontés aux nouvelles exigences de participation et de délibération* » <sup>8</sup>. Le rapport rédigé par M. Bertrand Pancher, député de la Meuse, sur « La concertation au service de la démocratie environnementale » <sup>9</sup> pointe d'ailleurs clairement le souhait de nos concitoyens – et, pour ce qui nous concerne, des riverains des aéroports – de « *s'approprier les décisions qui les concernent directement* ».

La rétention d'informations ne répond pas aux attentes des riverains, interdit le dialogue et engendre suspicion et incompréhension.

Elle est aussi et en outre contraire au droit.

## Le droit en vigueur

En premier lieu, la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal a ouvert le droit, pour toute personne, d'accéder aux documents administratifs. Rappelons que constituent des documents administratifs les documents produits ou reçus dans le cadre de leur mission de service public par l'État, les collectivités territoriales, ainsi que par les autres personnes de droit public ou les personnes de droit privé chargées d'une telle mission, et ce, quels que soient leur date, leur lieu de conservation, leur forme et leur support. Des enregistrements de niveau de bruit sont des documents administratifs, à l'instar de données radars enregistrées sur support magnétique.

En deuxième lieu, et s'agissant tout particulièrement de l'environnement, l'article 7 de la loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1<sup>er</sup> mars 2005 relative à la Charte de l'environnement a posé le principe selon lequel « *toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement* ».

À l'instar de toutes celles qui procèdent du Préambule de la Constitution, « *ces dispositions ont valeur constitutionnelle [et] s'imposent aux pouvoirs publics et aux autorités administratives dans leurs domaines de compétence respectifs* » (CE, Ass., 3 oct. 2008, commune d'Annecy, req. n° 297931).

Il en résulte que les personnes concernées, à commencer par les compagnies aériennes et les riverains, doivent pouvoir accéder aux informations relatives aux trajectoires, au niveau de pollutions sonore et atmosphérique et protocoles de contrôle de ces pollutions détenues par la DGAC et d'autres autorités publiques ou par les aéroports dès lors qu'il s'agit évidemment d'informations relatives à l'environnement.

En troisième lieu, considérant que « *l'accès accru du public à l'information en matière d'environnement ainsi que la diffusion de cette information favorisent une plus grande sensibilisation aux questions d'environnement, le libre échange d'idées, une participation plus efficace du public à la prise de décision en matière d'environnement et, en définitive, l'amélioration de l'environnement* », le Parlement européen et le Conseil ont pris le 28 janvier 2003 la directive n° 2003/4/CE qui, par rapport à la directive n° 90/313/CEE qu'elle abroge, renforce le droit du public à l'accès à l'information en matière d'environnement.

<sup>7</sup> Intervention de Jean-Marc Sauvé, vice-président du Conseil d'État, lors du forum de Trans Europe Experts organisé le 30 mars 2012 sur le thème : « Les enjeux juridiques européens - Nouvelles gouvernances et nouvelles régulations en Europe ».

<sup>8</sup> Jean-Marc Sauvé.

<sup>9</sup> Rapport au président de la République française sur la concertation au service de la démocratie environnementale *Pour une définition d'un cadre général de la gouvernance environnementale* (octobre 2011).





Cette directive, qui a été transposée <sup>10</sup>, s'impose aux administrations publiques et aux personnes de droit privé fournissant des services publics, tel le transport aérien, en rapport avec l'environnement.

## Le constat et les recommandations

Même si la situation est loin d'être satisfaisante et si le culte du secret semble prégnant chez certains agents de la DGAC, le souci d'informer et d'assurer une participation du public semble une évidence.

Il y a cependant de grosses lacunes, qui ne sont d'ailleurs pas toutes imputables à la DGAC, mais qui ternissent son image auprès des intéressés et, en dernière analyse, témoignent d'une ignorance de la loi. Il convient de distinguer ces manquements selon qu'ils concernent l'ACNUSA, les pilotes et les riverains.

## Le manque d'information de l'ACNUSA

Entrent notamment dans les compétences et obligations de l'Autorité :

- l'émission de recommandations relatives, notamment, à l'évaluation et à la maîtrise des nuisances sonores du transport aérien et de l'activité aéroportuaire, ainsi qu'à la limitation de leur impact sur l'environnement <sup>11</sup> ;
- l'établissement d'un programme de diffusion auprès du public, ou de toute personne qui en fait la demande, des informations sur le bruit résultant du transport aérien et de l'activité aéroportuaire ; en particulier, elle doit veiller à la diffusion des enregistrements qui proviennent des réseaux de mesure de bruit <sup>12</sup>.

L'article L. 6361-5 du code des transports vise expressément « *les procédures particulières de décollage ou d'atterrissage élaborées en vue de limiter les nuisances sonores* ».

Pour assurer l'ensemble de ces missions et répondre aux questions des riverains, l'Autorité a besoin d'accéder – fût-ce avec un décalage dans le temps – aux informations concernant les mouvements à l'approche et au départ des plateformes acusées : type d'avion, immatriculation, heure, altitude, empreinte sonore, etc.

En fait, il ne s'agit pas que d'un besoin, mais aussi d'un droit. Rappelons, en effet, que l'article L6361-8 du code des transports fait obligation aux autorités publiques, aux agents publics, aux exploitants d'aérodrome et aux transporteurs aériens de lui « *communiquer tous renseignements et documents utiles à ses missions* », sans exclure ceux qui ont été enregistrés sur support magnétique.

Or, actuellement, sans motif acceptable et malgré ses demandes réitérées, elle ne dispose de ces informations que pour les seuls aéroports parisiens. Pour les autres, ces informations ne sont transmises que ponctuellement dans les dossiers établis lors de la constatation d'un manquement susceptible de conduire au prononcé d'une amende.



### RECOMMANDATION

**L'Autorité demande que la DGAC lui fournisse, avant la fin du mois de novembre 2013, pour toutes les plateformes acusées, les éléments relatifs aux trajectoires et aux niveaux de bruit traités par son logiciel ELVIRA ou tout autre outil qui viendrait à le remplacer. Avant l'été, la DGAC exposera devant le collège, l'état d'avancement de la mise en place du système.**

## Le manque d'information des pilotes

La première mission du contrôle est de fournir aux pilotes les informations nécessaires à la sécurité des appareils en vol. C'est la première mission ; ce n'est pas la seule. C'est aussi sa mission d'assurer et faire assurer le respect des règles de protection environnementale.

Au surplus, la DGAC ne peut, à la fois, soutenir qu'elle se soucie de la santé économique des compagnies aériennes et ne pas exiger de ses agents qu'ils informent les pilotes lorsqu'ils s'engagent dans une procédure susceptible de constituer la violation d'une règle de protection environnementale sanctionnée par une amende. Plusieurs amendes ont été infligées à des compagnies parce que leurs avions avaient décollé sans créneau horaire ; une information (ou un rappel) en temps opportun aurait permis d'éviter à la fois à ces compagnies une amende d'un montant élevé, et aux riverains le stress liée à la nuisance sonore.



## RECOMMANDATION

**L'Autorité recommande, d'une part, que la DGAC renforce la sensibilisation à la question environnementale des agents en charge du contrôle afin qu'ils soient davantage acteurs du respect de l'environnement et, d'autre part, qu'elle mette en place, à l'attention de ces derniers, un système les informant de l'application pour chaque aéronef des restrictions en vigueur sur la plateforme.**

Sachant qu'il n'y a aucune raison pour que l'agent qui n'aurait pas transmis cette information soit sanctionné <sup>13</sup>, signaler – ou rappeler – aux pilotes que l'heure de départ ou la trajectoire engagée vont les amener à commettre un manquement paraît relever à la fois de l'obligation professionnelle et de la déontologie.

## Le manque d'information du public

L'une des revendications le plus souvent formulées par les riverains, et amplement justifiée, est que, à l'instar de ce qui existe dans de nombreux pays, le *tracking* permettant de suivre la route d'un ou de plusieurs avions pendant leur phase de vol soit mis à disposition du public sur Internet. Pour les riverains, cet outil leur donnerait les coordonnées d'un appareil qui les a survolés à une heure précise, sa position, sa hauteur, et, éventuellement, cela permettrait de vérifier la trajectoire empruntée. Dans tous les cas, cet outil d'information faciliterait un dialogue éclairé et constructif.

Il convient de souligner que le directeur général de la DGAC est très conscient du retard de la France dans ce domaine et qu'il sait pertinemment que les informations dont il est ici question sont d'ores et déjà mises à disposition des utilisateurs de smartphones par des organismes privés, que la qualité et la fiabilité de ces informations ne sont pas garanties et que certains vols sensibles sont identifiables sur ces sites Internet alors qu'il serait aisé de les masquer sur une application officielle. Ses services auraient déjà élaboré les outils nécessaires pour la création d'un tel site Internet public. Sous réserve, sans doute, de mises au point de dernière minute, il pourrait être rapidement disponible. Le directeur général de l'Aviation civile n'attendrait plus qu'une autorisation qui avait été refusée quelques années auparavant pour des raisons de sécurité qui peuvent parfaitement trouver une réponse dans un léger décalage dans le temps de la diffusion de l'information.



## RECOMMANDATION

**L'Autorité demande que, l'élaboration du site Internet de visualisation des trajectoires sur toutes les plateformes acnusées soit achevée, son bon fonctionnement testé et les conditions de sa mise à disposition du public définies avant le 31 octobre 2013 en vue d'une mise en ligne avant la fin de l'année.**

<sup>10</sup> Notamment par la loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement et par le décret n° 2006-578 du 22 mai 2006 relatif à l'information et à la participation du public en matière d'environnement, modifiant le code de l'environnement, et le décret n° 77-1133 du 21 septembre 1977 relatif aux installations classées pour la protection de l'environnement.

<sup>11</sup> Code des transports, art. L. 6361-5.

<sup>12</sup> Code des transports, art. L. 6361-7.

<sup>13</sup> Plusieurs types de circonstances pourraient justifier que l'information ne soit pas transmise au pilote, notamment le nombre de mouvements et le souci de la sécurité ou la survenance d'un phénomène imprévu (vol d'oiseaux, etc.).



## Bruit, air et santé : progresser dans la connaissance

### Étude SURVOL

Dans le cadre du premier plan régional santé-environnement (PRSE), la préfecture de région d'Île-de-France a lancé l'étude SURVOL, dispositif de surveillance sanitaire et environnementale autour des plateformes aéroportuaires de Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Le Bourget et Paris – Orly.

Alors que l'Autorité réclamait que les comités scientifique et de pilotage se réunissent de nouveau après leur tenue en 2009, ces derniers ont enfin eu lieu respectivement en septembre 2012 et février 2013. Néanmoins, il est plus que regrettable que les services concernés aient omis de convier l'Autorité à la dernière réunion de pilotage. **L'Autorité ne peut que regretter un tel dysfonctionnement.**

Pour cette étude, Airparif est en charge de la surveillance des expositions à la pollution atmosphérique et Bruitparif des expositions au bruit ainsi que de la caractérisation des populations exposées.

Airparif a développé deux modèles, l'un autour de Paris – Orly et l'autre autour de Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Le Bourget, présentant, avec un différé de 24 heures, les concentrations de 5 polluants atmosphériques (ozone, NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> et benzène) dans un rayon de 5 km autour des plateformes. Les cartes de modélisation reflètent la pollution liée à l'activité des plateformes aéroportuaires (émissions des avions liées au cycle LTO en fonction des types d'avions, du trafic routier induit par les aéroports, des émissions des cheminées de l'aéroport...) et à l'activité routière. Depuis la fin janvier 2013, ces informations sont désormais disponibles sur le site d'Airparif : <http://survol.airparif.fr/>. À terme, les systèmes de modélisation devraient permettre d'estimer la part de la pollution liée uniquement au trafic aérien.

Dans le cadre du dispositif de surveillance du bruit sur l'Île-de-France RUMEUR <http://rumeur.bruitparif.fr/>, Bruitparif a poursuivi en 2012 le déploiement de stations de mesure du bruit. La DGAC s'est engagée à lui mettre à disposition, dans les 24 heures, les données des trajectoires des aéronefs évoluant dans un rayon de 5 km autour de chaque site de mesure. L'identification des bruits aériens détectés par les stations de mesure pourra ainsi être validée.

Afin de mettre en évidence les croisements entre niveaux d'exposition au bruit, qualité de l'air et conditions socio-économiques des populations, Bruitparif a déterminé les données d'entrée de cette analyse (indice socio-économique, cartes de bruit, part de la population exposée aux différentes sources de bruit et à la pollution atmosphérique) et a défini une méthode. Les premiers résultats montrent une corrélation significative entre les données environnementales et socio-économiques. Un constat semble se dégager : les populations les plus défavorisées seraient les plus exposées au bruit et à la pollution atmosphérique. Ce volet de l'étude s'inscrit dans le contexte de la prise en compte des inégalités environnementales dans les politiques publiques ainsi que dans le cadre de l'évaluation de l'impact de la situation sociale sur les inégalités de santé.

## Étude DEBATS - Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé

L'étude DEBATS, qui 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, a débuté sa phase d'exécution à la fin de l'année 2012. Au regard des conclusions positives de l'étude de faisabilité, les riverains exposés à différents niveaux de bruit dans les communes proches de Paris – Charles de Gaulle (500 sujets), Toulouse – Blagnac (300 sujets) et Lyon – Saint-Exupéry (300 sujets) ont été contactés et les données les concernant seront acquises au premier trimestre 2013, et ce avec un suivi de quatre ans.

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). Actuellement, les financeurs de l'étude DEBATS sont la délégation générale à la Santé, qui a signé une convention pluriannuelle avec l'IFSTTAR qui fournit son potentiel de recherche, la direction générale de l'Aviation civile (DGAC) et la direction générale de la Prévention des risques (DGPR, ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie) et l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses). Des ressources complémentaires sont prévues, et la fondation de l'université Lyon-I a accepté de servir d'intermédiaire pour recueillir des fonds privés.

L'étude DEBATS a dorénavant un site Internet dédié consultable à l'adresse suivante : [www.debats-avions.ifsttar.fr](http://www.debats-avions.ifsttar.fr).





# PLATEFORMES

---





## PLATEFORMES ACNUSÉES

■ Bâle — Mulhouse	48
■ Beauvais — Tillé	50
■ Bordeaux — Mérignac	51
■ Lyon — Saint-Exupéry	52
■ Marseille — Provence	53
■ Nantes — Atlantique	54
■ Nice — Côte d'Azur	55
■ Paris — Charles-de-Gaulle	56
■ Paris — Le Bourget	61
■ Paris — Orly	62
■ Strasbourg — Entzheim	64
■ Toulouse — Blagnac	64

## AUTRES PLATEFORMES

■ Cannes — Mandelieu	65
■ Toussus-le-Noble	65



# PLATEFORMES ACNUSÉES

## Bâle – Mulhouse

### CIEMAS <sup>1</sup>, système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires

Le système CIEMAS est composé de treize stations de mesure de bruit fixes (dont trois en Suisse et une en Allemagne) et d'une station mobile.

Le plan de rotation de la station mobile a été défini en commission consultative de l'environnement (CCE), comme le souhaitaient les associations. Le calendrier a été fixé jusqu'au début de l'année 2014 et prévoit au maximum deux déplacements par an afin de collecter une quantité de données suffisantes et rendre ainsi les campagnes de mesures robustes.

En vertu de l'arrêté du 20 juillet 2004 relatif aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs, l'ACNUSA a donné un avis favorable à la désignation du service technique de l'aviation civile (STAC) comme expert dans le cadre de la procédure d'homologation desdits dispositifs.

Par courrier du 18 décembre 2012 adressé au directeur adjoint d'Euroairport, le STAC a indiqué que l'examen des données enregistrées et des éléments complémentaires fournis par les services d'Euroairport ne permettaient pas de rendre, au regard de la réglementation française en vigueur (cf. page 40), un avis positif sur la conformité des équipements.



#### RECOMMANDATION

**L'Autorité demande à Euroairport de prendre immédiatement toutes les mesures nécessaires pour que son système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires soit mis en conformité au regard de l'arrêté du 27 octobre 1989 relatif à la construction et au contrôle des sonomètres dans sa version issue de l'arrêté du 30 mai 2008, afin que le STAC puisse donner un avis positif.**

### Envois directs vers le sud

Dans son rapport 2011 <sup>2</sup>, l'ACNUSA recommandait que la DGAC et l'Euroairport mènent une étude pour déterminer les destinations qui pourraient permettre un décollage direct vers le sud afin de se rapprocher des 20 % d'envois directs envisagés dans son rapport de 2001.

Au cours de la rencontre CCE/ACNUSA du 19 octobre 2012, il a été indiqué que le contexte actuel n'était plus celui de 2000, et que les destinations vers le sud sont moins nombreuses qu'alors.

L'ACNUSA trouve éminemment regrettable que cette étude n'ait pas été menée. Ses services se tiennent à la disposition des parties concernées pour tout complément d'informations en cas d'incompréhension de la demande.



## RECOMMANDATION

**L'Autorité réitère sa demande de 2011. Elle demande qu'une étude soit menée conjointement par la DGAC et Euroairport pour étudier quelles destinations en partance de la plateforme pourraient faire l'objet de décollages directs vers le sud. Elle souhaite que cette étude lui soit présentée à la fin du premier semestre 2013.**

## Procédures de navigation aérienne

Lors de la réunion plénière du 17 octobre 2012, le collège de l'Autorité a été sollicité afin de se prononcer, d'une part, sur la procédure de départ RNAV (aRea NAVigation) <sup>3</sup>, appelée aussi GNSS (Global Navigation Satellite System), qui permet de s'affranchir des aides radioélectriques implantées au sol et, d'autre part, sur la descente continue optimisée en piste 15. Au regard des dossiers insuffisamment documentés, l'Autorité n'a pas jugé être en mesure d'émettre un avis et a demandé à la DGAC un complément d'information en vue d'un réexamen.

Par ailleurs, au cours de la réunion plénière du 21 novembre 2012, l'Autorité a émis un avis défavorable sur le projet modifiant l'arrêté de restriction d'exploitation du 10 septembre 2003 dont l'objectif, selon les représentants de l'administration, était de fixer des critères de relèvement des manquements.

Même si celui-ci reprenait une partie de la recommandation 2010 <sup>4</sup> de l'ACNUSA spécifiant que, pour les décollages, les termes « aire de stationnement » devaient être remplacés par les termes « point de stationnement », il omettait la suite de la recommandation, à savoir que l'heure de toucher des roues devait être utilisée pour relever l'heure d'atterrissage <sup>5</sup>. Or, la DTA s'y était engagée auprès de l'ACNUSA.

L'Autorité rappelle fermement sur ce point qu'elle souhaite que la révision des arrêtés de restriction soit l'occasion d'harmoniser autant que possible les termes employés, de façon à ce que les compagnies aient une vision claire de ces définitions quel que soit l'aéroport concerné. De plus, ce projet avait non seulement la particularité de reprendre dans un arrêté de restriction les procédures déjà inscrites dans l'AIP <sup>6</sup>, mais aussi d'y ajouter un élément majeur, à savoir la création d'une marge d'erreur de 0,4 NM sur les points de survol obligatoires (VOR) autorisant implicitement les équipages à s'écarter des balises. L'ACNUSA rappelle que l'AIP est et doit rester le document de référence pour les compagnies aériennes et qu'insérer dans un arrêté ce qui relève de l'AIP n'est pas opportun.

L'Autorité ne peut que renouveler sa recommandation de 2010.



## 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.**

<sup>1</sup> Computer integrated environmental managing system.

<sup>2</sup> Voir page 54.

<sup>3</sup> Dans le cas d'une procédure RNAV (GNSS), le système de positionnement utilisé est un système satellitaire (GNSS, Global Navigation Satellite System).

<sup>4</sup> Voir page 92 du rapport 2010.

<sup>5</sup> La jurisprudence a approuvé le raisonnement de l'Autorité en considérant que les faits sont constatés sur la base de renseignements incontestables dès lors que l'agent assermenté se fonde sur des informations communiquées par la direction générale de l'Aviation civile pour retenir l'existence d'un manquement contrairement à l'heure bloc qui est transmise par l'exploitant.

<sup>6</sup> Aeronautical Information Publication.



## Vols de nuit

Bien que le nombre de vols nocturnes reste faible à Bâle – Mulhouse, les riverains rencontrés lors de la réunion CCE/ACNUSA du 19 octobre 2012 ont fait valoir que plusieurs mouvements pourraient être évités en ne leur accordant pas l'autorisation d'être opérés par dérogation aux horaires normaux. Ils ont également rappelé que, s'ils ne sont pas systématiquement opposés à ces dérogations, celles-ci leur étaient autrefois présentées avec leurs justifications, ce qui n'est plus le cas. Il semble toutefois raisonnable d'admettre qu'une telle information soit communiquée après coup, selon une périodicité à définir en concertation avec les membres de la commission consultative de l'environnement.



### RECOMMANDATION

**L'ACNUSA demande que lui soit présenté, pour la mi-2013 au plus tard, un bilan des dérogations aux restrictions de nuit en 2012 à Bâle – Mulhouse, en indiquant le nombre total de demandes, et pour celles qui ont été satisfaites, les motifs justifiant la dérogation.**

Par ailleurs, l'Autorité rappelle que les dérogations doivent avoir un caractère exceptionnel. Or, en 2012, la DGAC a comptabilisé 43 dérogations horaires mais seulement trois manquements relevés sur cette plateforme : une telle disparité ne peut que conduire à se poser des questions sur l'interprétation locale de la notion « d'exceptionnel ».

Par ailleurs, l'Autorité rappelle que les dérogations doivent avoir un caractère exceptionnel. Or, en 2012, la DGAC a comptabilisé 43 dérogations horaires mais seulement trois manquements relevés sur cette plateforme : une telle disparité ne peut que conduire à se poser des questions sur l'interprétation locale de la notion « d'exceptionnel ».

## Beauvais – Tillé

Dans la mesure où aucune rencontre avec les membres de la CCE n'a pu être planifiée dans les délais, l'Autorité n'a pu se rendre sur cette plateforme en 2012. Elle le regrette et souhaite pouvoir conduire cette réunion au plus vite au cours de l'année 2013.

La forte implication locale en matière d'aide à l'insonorisation doit être relevée. En effet, le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais – Tillé (SMABT) a choisi de compléter le budget de la TNSA par des mesures supplémentaires significatives :

- un abondement du fonds d'aide aux riverains le portant à plus de 2 M€ en 2013, permettant d'insonoriser 200 habitations ;
- une participation au financement de travaux réalisés avant la création du fonds d'aide aux riverains, représentant plus de 650 000 € à la fin 2012 ;
- une aide aux communes pour compenser les travaux d'insonorisation des bâtiments publics, à hauteur de 100 000 € en 2012, l'effort devant se poursuivre en 2013.



Ce dispositif est l'aboutissement de la gestion concertée de l'aéroport par les collectivités locales réunies au sein du SMABT (la région Picardie, le département de l'Oise et la communauté

d'agglomération du Beauvaisis) et de leur détermination à assortir le développement de la plateforme au service de l'emploi et de l'économie locale de mesures de protection des riverains concrètes et efficaces.

En revanche, l'Autorité relève que le PEB de cette plateforme, sur lequel elle avait émis un avis défavorable lors de la réunion plénière de novembre 2011, a été publié par arrêté préfectoral du 26 juin 2012 et a rapidement fait l'objet d'un recours de la part de riverains.



### RECOMMANDATION

**En l'état actuel du PEB de Beauvais – Tillé, l'ACNUSA demande que l'étude d'une mise en révision de ce plan soit lancée dès que le nombre de 30 000 mouvements commerciaux sur la plateforme sera atteint.**

## Bordeaux – Mérignac

### Expérimentation de la descente continue optimisée (CDO) et cartes d'approches à vue pistes 05 et 11

L'expérimentation de la descente continue optimisée (CDO) a débuté en avril 2012 pour les avions en provenance de Limoges et Cognac. La procédure, ouverte H 24 en fonction de la charge de travail du contrôle, est utilisée sur demande du pilote uniquement. Elle commence au niveau 140 au minimum (4 000 m), le but ultime étant de partir du niveau de croisière. Afin d'apprécier les gains obtenus par la CDO, l'aéroport s'est engagé en CCE à faire établir des mesures de bruit.

S'agissant des cartes d'environnement, la proposition du SNA consistait à créer une carte spécifique par piste et d'y faire figurer les restrictions imposées. Deux approches à vue ont ainsi été matérialisées. L'Autorité s'est félicitée de la démarche de matérialisation des restrictions mais a regretté, d'une part, qu'il ne soit pas fait mention de l'altitude de survol, et, d'autre part, que ne soit pas plus explicitement « matérialisé » le risque d'amendes.



### RECOMMANDATION

**Le collège de l'Autorité souhaite que, conformément aux engagements pris, le SNA S/O fasse un bilan, avant et après, des mesures de bruit afin d'évaluer les bénéfices acoustiques de la descente continue optimisée sur la plateforme de Bordeaux – Mérignac. Il demande que ce bilan lui soit présenté avant la fin octobre 2013.**

### Observatoire de l'urbanisme

Dans le cadre de la charte du développement durable 2010 – 2013, l'aéroport a constitué un observatoire des permis de construire en zone de bruit dont l'objectif est d'évaluer l'extension de la densification urbaine dans les zones du PEB.

Au cours des différentes rencontres sur les plateformes, l'exemple bordelais a été parfois évoqué, en faisant état de la forte visibilité qu'il donne aux associations et donc au poids qu'il peut avoir sur des municipalités parfois tentées de satisfaire les demandeurs malgré les inconvénients de leur future implantation.





## Lyon – Saint-Exupéry

### Procédure RNAV (GNSS - Global Navigation Satellite System) piste 18 R

Ce dossier a été présenté en réunion plénière en avril, puis en novembre 2012 pour un complément d'informations.

La piste 18 R, non équipée d'ILS, système de guidage radioélectrique, mais d'un VOR / DME <sup>7</sup>, est normalement réservée aux décollages, sauf en cas de fermeture <sup>8</sup> de la piste 18 L.

La procédure RNAV débutera à partir de la même altitude que la procédure actuelle et permettra de « réaxer » les trajectoires par rapport à la piste, à la faveur d'un meilleur guidage tant latéral que vertical.

Le collège, au terme du bon travail complémentaire conduit par la DGAC sur ce dossier, a considéré le bilan en termes environnementaux comme globalement positif et a émis un avis favorable à ce projet.

### Groupe de travail vols de nuit

L'état des lieux sur cette plateforme fait apparaître qu'il y a, entre 24 heures et 5 heures, trois ou quatre mouvements cargo par nuit, et douze à vingt mouvements (cargo et passagers) entre 22 heures et 6 heures.

L'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry a mis en place, à la demande expresse des associations, un groupe de travail, émanation de la CCE, destiné à étudier la faisabilité d'une suppression de tout vol pendant la période de 24 heures à 5 heures. Ce groupe, comprenant des représentants des riverains, des compagnies et de l'aéroport, s'est réuni presque chaque mois (sauf en juillet et août) pendant l'année 2012.

À la fin de l'année 2011, un bilan de son activité a été effectué en CCE. Il en est ressorti que, si le fonctionnement a été unanimement salué pour la qualité des échanges, les opinions sont toutefois restées inconciliables : les riverains souhaitant un arrêt progressif des vols de nuit et les compagnies réclamant pour leur part un statu quo dans l'attente de la refonte de la directive européenne n° 2002-30 du 26 mars 2002 <sup>9</sup> ainsi qu'une évaluation des mesures envisagées.

Les riverains ont demandé à l'aéroport qu'il s'engage, à tout le moins, à ce que le nombre de vols nocturnes n'augmente pas à l'avenir sur la plateforme. L'aéroport n'a pas donné suite à cette demande. En revanche, il s'est montré disposé à poursuivre les travaux sur la réduction des nuisances, en particulier sur les groupes acoustiques autorisés et naturellement à appliquer une réglementation européenne s'il devait en être prise une.

Au terme de débats animés et alors que la rupture semblait inévitable, les parties prenantes ont décidé de poursuivre leurs travaux.

L'ACNUSA ne peut qu'encourager ce genre d'initiative.

### Expérimentation acoustique et thermique des logements

L'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry, en partenariat avec l'ADEME Rhône-Alpes et la mission bruit du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, a conduit sur quinze logements une expérimentation sur une isolation mixte insonorisation – isolation thermique. Le bilan de l'expérimentation a fait ressortir que le thermique à lui seul coûtait en moyenne 41 580 € par logement. À ce jour, sur les neuf dossiers pour lesquels les diagnostics mixtes sont terminés, il apparaît que la plupart des propriétaires n'ont pas souhaité engager de travaux d'isolation thermique conséquents car ils sont jugés trop onéreux dans la mesure, entre autres, où les aides de l'État ne sont plus celles prévues au départ de l'expérimentation (ex. : crédit d'impôt).



## Modification des arrivées en piste 13

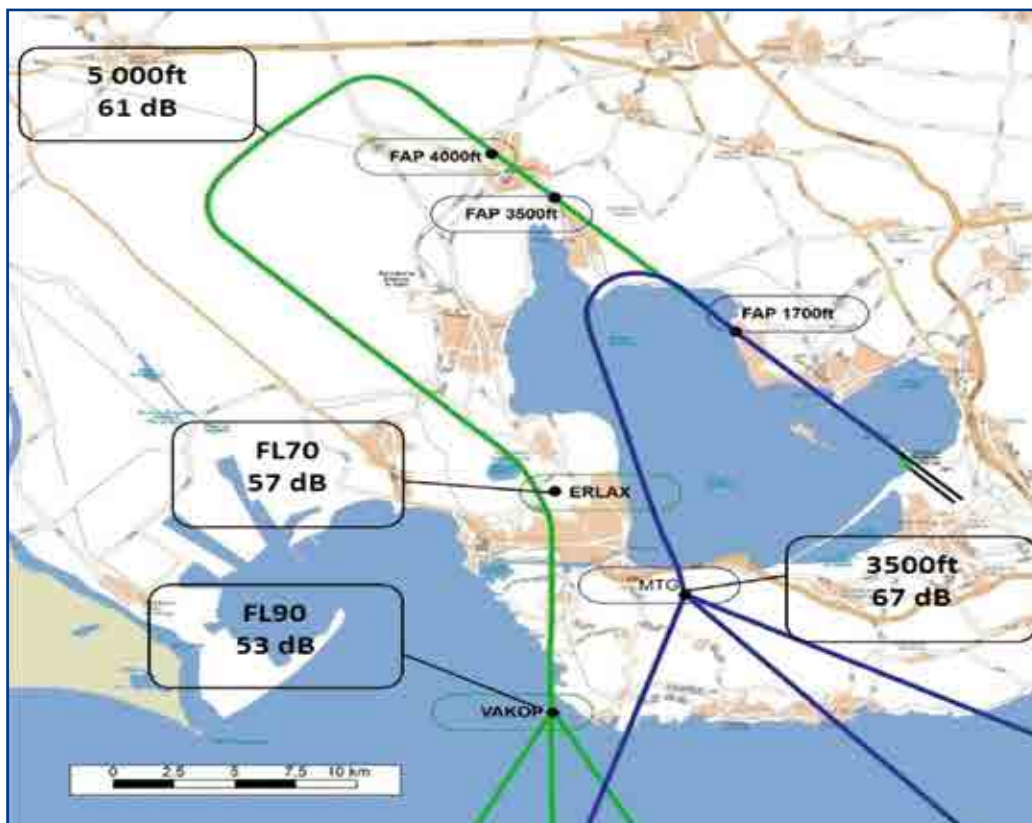
Cette modification des arrivées en piste 13 est motivée par des considérations de sécurité, de capacité et de sûreté et a des conséquences tant en termes de bruit que de trajectoire. L'Autorité a attiré l'attention sur la confusion possible par les pilotes des deux procédures si leurs dénominations ne sont pas explicitement différentes, et souligné le rallongement de la procédure et ses effets sur la qualité de l'air.

Le collège a finalement émis un avis favorable à cette modification tout en soulignant qu'elle répondait à des questions de capacité et de sécurité et non à des préoccupations environnementales.

**7** Système de positionnement par radio qui permet l'alignement de l'avion avec une station VOR.

**8** Ce qui devrait être prochainement le cas en raison de travaux d'une durée de trois mois.

**9** Directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.



— Avant — Après

SOURCE DGAC



## Arrêté du 3 mai 2012 portant restriction d'exploitation la nuit

L'arrêté du 3 mai 2012 renforce les restrictions d'exploitation adoptées dans l'arrêté du 11 avril 2011. Ce dernier avait été jugé bien décevant par l'Autorité (cf. page 36 du rapport d'activité 2010), qui avait alors demandé qu'un nouveau projet d'arrêté voie le jour. Ce projet s'est matérialisé à travers l'arrêté du 3 mai et prend enfin en compte les recommandations de l'Autorité qui demandait, au-delà de l'interdiction des avions de marge cumulée inférieure à 8 EPNdB sur la tranche horaire 22 heures – 24 heures, l'interdiction de ceux de marge cumulée inférieure à 10 EPNdB sur la tranche 24 heures – 6 heures.



### RECOMMANDATION

**L'Autorité demande qu'un bilan des effets des restrictions d'exploitation nocturne sur l'aéroport de Marseille – Provence lui soit présenté d'ici la fin du mois de juin 2013.**

L'Autorité s'était prononcée favorablement sur ce projet d'arrêté présenté en février 2012, se félicitant de la durée courte de maintien du « droit du grand-père », mais regrettait le manque d'incitation à long terme au renouvellement des flottes. Un suivi des effets de ce texte, notamment en termes de modalités d'adaptation des compagnies aériennes, avait alors été demandé. Il n'a pas été présenté pendant l'année 2012.

## Suites du comité de pilotage pour l'amélioration environnementale

Répondant à une sollicitation portée par le député Éric Diard, le ministre chargé des Transports a demandé que soit constituée une structure informelle, sans prérogative officielle, de taille réduite, propice aux échanges constructifs et destinée à devenir un espace de réflexion et de propositions pour la réduction des nuisances sonores engendrées par l'aéroport de Marseille – Provence.

Un comité de pilotage pour l'amélioration environnementale de l'aéroport de Marseille – Provence, composé d'élus, des services de l'État, de professionnels du transport aérien, de représentants des riverains de l'aéroport et de l'ACNUSA, a été ainsi constitué.

La mission confiée par le ministre comprenait deux étapes. La première phase avait pour but de définir une grille d'analyse partagée par tous les acteurs en termes d'amélioration environnementale attendue. Puis, dans un second temps, à partir de cette grille d'analyse, il convenait d'identifier des trajectoires préférentielles que les services de l'Aviation civile étaient ensuite chargés d'étudier dans le strict respect des règles de sécurité.

La réunion du comité de pilotage du 23 février 2012 avait donc eu pour objet de faire la synthèse des propositions émises.

S'il a été possible d'avancer sur la majeure partie des problématiques identifiées et d'arrêter des propositions concrètes, il reste néanmoins un sujet sur lequel aucun consensus n'a été trouvé. Il s'agit des nuisances dues aux décollages au-dessus des quartiers situés au sud-est de la commune de Vitrolles. En effet, aucun accord n'a été obtenu puisque la disparition des nuisances existantes ne peut se faire sans procéder à leur transfert sur d'autres populations.

## Nantes – Atlantique

### Procédures de départs en pistes 03 et 21 et de descente continue optimisée (CDO) en piste 03

Au terme de deux examens, en janvier et novembre 2012, l'Autorité a constaté que les projets relatifs à la modification des départs n'auraient *a priori* pas d'impact sur l'environnement. Elle a

apprécié le fait que les procédures GNSS deviendront obligatoires pour les avions équipés et permettront la limitation des survols de la ville de Nantes. En conséquence, elle a émis un avis favorable sur ces départs.

La mise en place d'une descente continue optimisée en piste 03 nécessitait un préalable indispensable, à savoir l'existence d'une procédure GNSS (installée en mai 2012). La CDO débutera au FL 140 (4 000 m) et devrait être effective en avril 2013.

## Nice – Côte d'Azur

### Consultation relative à la possibilité d'instaurer un couvre-feu sélectif

Au terme d'une étude relative à la possibilité d'instaurer un couvre-feu sélectif sur l'aérodrome de Nice – Côte d'Azur, réalisée à la demande de l'Autorité et déposée le 26 février 2012 <sup>10</sup>, il apparaît qu'un couvre-feu sélectif est légalement possible dès lors qu'il répond au critère d'approche équilibrée consacré par la résolution A33/7 de l'OACI et la directive 2002/30/CE du Parlement et du Conseil du 26 mars 2002.

Cette même étude montre que tel serait le cas d'un couvre-feu instauré par l'autorité compétente en matière de police au seul détriment des vols non réguliers (aviation d'affaires et charter).

<sup>10</sup> Disponible sur le site Internet de l'ACNUSA.

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

L'Autorité a émis un avis favorable (réunion plénière de juin) sur les mises en service des procédures RNAV (GNSS) en pistes 4 et 22. S'agissant de la piste 22, la procédure permet, de par la trajectoire raccourcie, une légère diminution de la consommation de carburant et par conséquent une diminution des émissions polluantes. Ces procédures GNSS ont été mises en service à l'automne 2012.

### 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 décollage.

Un plan d'action concernant le parking KILO a donc été élaboré et intégré à la troisième charte environnement de l'aéroport de Nice – Côte d'Azur.

En 2013 la solution la plus efficace et réunissant le plus d'avantages au regard des problématiques exposées devra être déterminée :

- soit le maintien des postes là où ils sont actuellement mais en les équipant en puissance électrique et climatique ;
- soit envisager leur déplacement vers l'ouest ou le sud de la plateforme.

La décision sur la solution à mettre en œuvre sera prise en 2013, pour une mise en service en 2014.





## Réglementation sur l'utilisation de l'APU

### *Sujet commun aux plateformes parisiennes*

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 aéroports de Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Orly et Paris – Le Bourget est entré en vigueur le 28 octobre 2012. L'Autorité avait rendu un avis favorable à cette réglementation, en émettant toutefois des réserves sur les modalités d'application pratique et de sanction. Bien que la parution de ce texte réglementaire soit une avancée en matière de lutte contre la pollution atmosphérique, l'Autorité regrette que ne soit pas engagée dès à présent une réelle politique de diminution de l'usage des APU en incitant les exploitants à installer les dispositifs de substitution adéquats (cf. page 15), et ce sur l'ensemble des plateformes majeures. En outre, elle a pris acte des instructions données par la DGAC pour que les manquements à cette nouvelle réglementation ne soient pas relevés avant avril 2013 afin de donner aux compagnies un délai d'adaptation. Elle regrette néanmoins la longueur de ce délai.

## Paris – Charles-de-Gaulle



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

Le 4 décembre 2007, les secrétaires d'État chargés respectivement de l'Écologie et des Transports ont annoncé un projet de relèvement des altitudes des avions sur l'ensemble des plateformes franciliennes, au motif que cette mesure permettait de réduire de moitié les nuisances sonores. Ce dispositif de relèvement de 300 mètres des trajectoires a été mis en service le 17 novembre 2011. Sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, il concerne les vols qui rejoignent l'est de la plateforme pour atterrir face à l'ouest et les vols qui rejoignent l'ouest de la plateforme pour atterrir face à l'est.

Afin de disposer d'un référentiel de niveaux sonores avant et après la mise en place de ce relèvement, l'ACNUSA, parallèlement à la DGAC, a souhaité disposer de données de mesures du bruit des avions sur vingt et un sites représentatifs des territoires concernés par l'évolution des trajectoires induites par la modification.



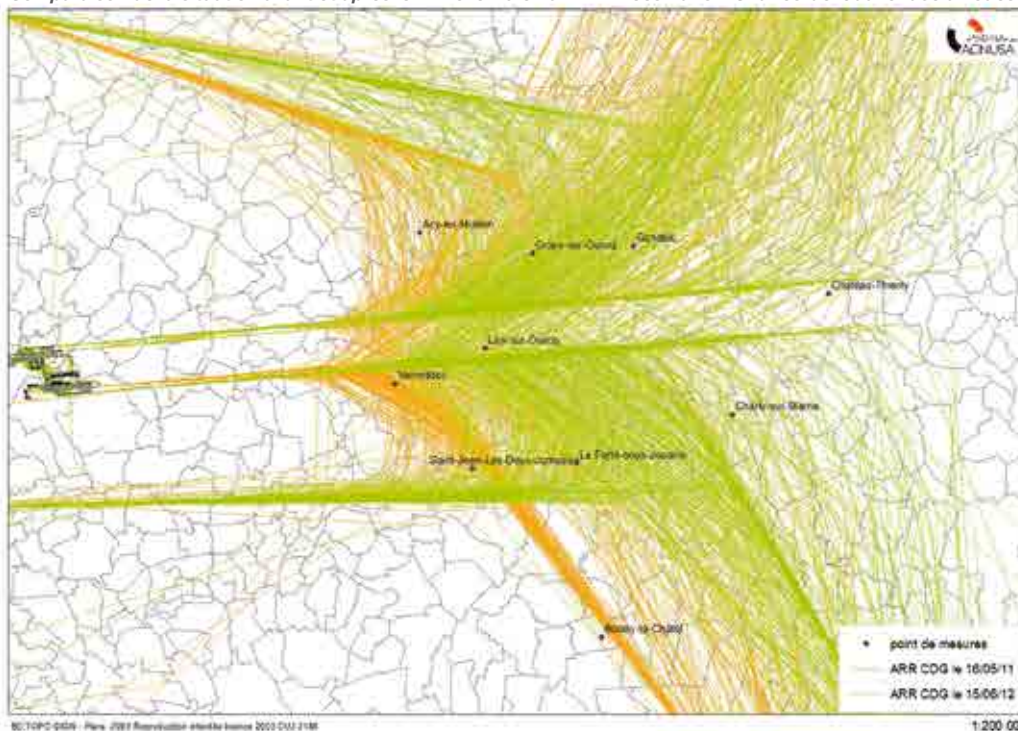
L'objectif de l'étude portait principalement sur le décompte du nombre total de vols par jour et celui pour lequel le niveau sonore est supérieur ou égal à 65 décibels (NA 65 dB), seuil au-delà duquel une gêne est généralement admise <sup>11</sup>.

### Vols qui rejoignent l'est de la plateforme pour atterrir face à l'ouest

Les emplacements des points de mesure ont été choisis comme suit :

- d'une part, sur 4 communes survolées par les trajectoires à destination du doublet nord : Château-Thierry, Gandelu, Crouy-sur-Ourcq et Acy-en-Multien ;
- d'autre part, sur 6 communes survolées par les trajectoires à destination du doublet sud : Boissy-le-Châtel, Charly-sur-Marne, La Ferté-sous-Jouarre, Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux, Lizy-sur-Ourcq et Varreddes.

Comparaison de la situation avant et après le 17 novembre 2011. Arrivées Paris – Charles-de-Gaulle face à l'ouest



<sup>11</sup> Synthèse de l'étude disponible sur le site Internet de l'ACNUSA.

La première campagne de mesurage de l'ACNUSA a été effectuée en novembre 2010, janvier et février 2011, avant le relèvement intervenu en novembre 2011, et la seconde campagne en juillet et août 2012.

Pour certaines communes les plus proches de l'aéroport, les campagnes de mesurage confirment bien les faits annoncés dans le dossier d'enquête publique, à savoir un nombre de NA65 qui baisse sensiblement. Quant aux communes plus éloignées de l'aéroport, elles présentent un nombre de NA65 qui stagne ou évolue peu. Néanmoins, les situations réelles sont plus contrastées (voir tableau ci-dessous).

Communes	NA 60			NA 65			Total des survols		
	Avant	Après	Tendance	Avant	Après	Tendance	Avant	Après	Tendance
Lizy-sur-Ourcq	109	241	++	60	64	+	148	364	++
Acy-en-Multien	15	3	--	3	1	-	53	13	--
Château-Thierry	1	2	+	0	0	=	6	12	+
La Ferté-sous-Jouarre	17	31	+	4	4	=	53	86	+
Saint-Jean les-Deux-Jumeaux	67	15	--	20	2	--	169	86	--
Varreddes	236	269	+	78	34	--	335	390	+
Boissy-le-Châtel	19	0	--	3	0	-	109	2	--
Charly-sur-Marne	4	9	+	1	1	=	14	35	+
Crouy-sur-Ourcq	22	31	+	6	5	-	95	130	+
Gandelu	10	13	+	2	3	+	44	78	++

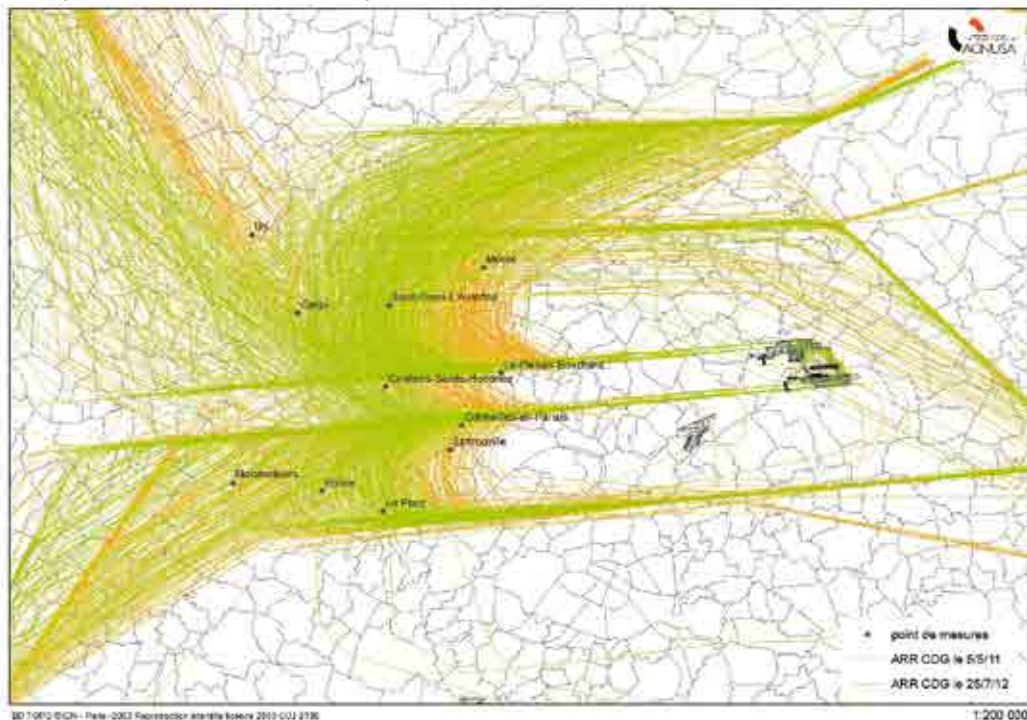
-- forte baisse - baisse = *statu quo* + hausse ++ forte hausse

Vols qui rejoignent l'ouest de la plateforme pour atterrir face à l'est

Les emplacements des points de mesure ont été choisis comme suit :

- d'une part, sur 6 communes survolées par les trajectoires à destination du doublet nord : Us, Cergy, Saint-Ouen-l'Aumône, Mériel, Conflans-Sainte-Honorine et Le Plessis-Bouchard ;
- d'autre part, sur 5 communes survolées par les trajectoires à destination du doublet sud : Le Pecq, Poissy, Morainvilliers, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis.

Comparaison de la situation avant et après le 17 novembre 2011. Arrivées Paris – Charles-de-Gaulle face à l'est



La première campagne de mesurage de l'ACNUSA a été effectuée en novembre 2010, janvier et mars 2011 avant le relèvement intervenu en novembre 2011 et la seconde campagne en septembre et octobre 2012.

La situation est la même que pour les atterrissages face à l'ouest. En effet, pour certaines communes les plus proches de l'aéroport, les campagnes de mesurage confirment bien les faits annoncés dans le dossier d'enquête publique, à savoir un nombre de NA65 qui baisse ; les autres communes plus éloignées de l'aéroport présentent un nombre de NA65 qui stagne ou évolue peu et les situations réelles sont contrastées (voir tableau ci-dessous).

Communes	NA 60			NA 65			Total des survols		
	Avant	Après	Tendance	Avant	Après	Tendance	Avant	Après	Tendance
Conflans-Sainte-Honorine	26	30	+	5	3	-	75	137	++
Cergy	14	19	+	5	6	+	37	62	+
Saint-Ouen-l'Aumône	37	26	--	15	6	-	75	83	+
Mériel	25	6	-	10	1	-	65	35	-
Le Plessis-Bouchard	137	137	=	90	52	--	173	188	+
Us	5	5	=	1	1	=	27	29	+
Le Pecq	11	10	--	2	1	-	99	112	+
Cormeilles-en-Parisis	227	174	-	72	13	--	336	355	+
Sartrouville	25	3	--	2	0	-	184	218	+
Poissy	11	4	-	3	0	-	83	65	-
Morainvilliers	2	2	=	0	0	=	42	52	+

-- forte baisse - baisse = *statu quo* + hausse ++ forte hausse

L'étude de mesurage de bruit relative au relèvement de l'interception de l'ILS sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle révèle des résultats mitigés par rapport aux objectifs attendus de réduction des nuisances sonores :

- diminution du nombre de survols dont le niveau est supérieur à 65 décibels et du nombre total de survols : **Acy-en-Multien, Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux, Boissy-le-Châtel, Poissy et Mériel ;**
- diminution ou stagnation du nombre de survols dont le niveau est supérieur à 65 décibels mais augmentation du nombre total de survols : **Crouy-sur-Ourcq, Varreddes, La Ferté-sous-Jouarre, Charly-sur-Marne, Le Pecq, Morainvilliers, Sartrouville, Cormeilles-en-Parisis, Conflans-sainte-Honorine, Le Plessis-Bouchard, Saint-Ouen-l'Aumône et Us ;**
- augmentation ou stagnation du nombre de survols dont le niveau est supérieur à 65 décibels et du nombre total de survols : **Gandelu, Lizy-sur-Ourcq, Château-Thierry et Cergy.**

**Les résultats des mesures effectuées sous le contrôle de l'Autorité montrent que le relèvement des altitudes des avions à destination de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle n'apporte pas toutes les améliorations annoncées en termes de diminution des nuisances sonores aéroporтуaires. Aussi, l'Autorité demande que ces mesures soient mises en corrélation avec les populations survolées.**

### RECOMMANDATION



**L'Autorité demande 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.**

## IGMP : l'indicateur global mesuré pondéré

Comme chaque année, 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 a été soumis pour avis aux membres de l'Autorité.

Ainsi, lors de la réunion plénière de juin 2012, le collège a constaté pour l'IGMP 2011 que le taux de vols mesurés reste proche de 80 %. L'indicateur poursuit sa baisse pour atteindre sa valeur la plus basse (81,4) jamais obtenue. La valeur de l'énergie sonore la nuit (22 heures – 6 heures) continue également de décroître (86,1 en 2011).

L'ACNUSA se félicite que l'énergie sonore sur 0 h 15 – 5 h 15 ait été calculée comme demandé lors de la présentation des conditions d'obtention de la valeur de l'IGMP de l'année 2009 et que sa valeur 2011 présente une baisse significative après la hausse de 2010.

L'Autorité a donné un avis favorable au calcul de l'IGMP 2011.

## Suites de la commission chargée d'examiner la pertinence de l'IGMP et de proposer des alternatives

Continuant cependant de s'interroger sur la pertinence de la définition de l'IGMP tel que déterminé, l'Autorité a mis en place sous la présidence de M. Roland, membre du collège, une commission chargée d'examiner la pertinence de celui-ci et de proposer des indicateurs complémentaires. Ont participé à cette commission des représentants du laboratoire d'ADP, de la DGAC (DTA, DSNA/ME, STAC) et du centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB).



**Parole  
de membre**

Jacques Roland

**IGER – indice global d'exposition des riverains  
– indice complémentaire à l'IGMP**

*L'indice IGMP a été instauré en 2003 comme garantie du plafonnement de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne de Paris – Charles-de-Gaulle à son niveau moyen des années 1999, 2000 et 2001.*

*Il est obtenu par le traitement des mesures effectuées sur huit stations installées à proximité dans l'axe des pistes. Différentes corrections sont apportées pour prendre en compte la quasi-totalité des atterrissages et décollages de la plateforme. L'indice prend en compte le nombre de mouvements, la répartition des vols dans la journée (jour, soirée et nuit), ainsi que la modernisation de la flotte d'avions, et indique en pourcentage les variations d'énergie entre l'année considérée et les années de référence.*

*En revanche, il ne retient pas l'utilisation d'une piste plutôt qu'une autre, les trajectoires suivies par les avions juste après le décollage ou avant l'atterrissage, et, surtout, il ignore si les trajectoires survolent plus ou moins de riverains. Toutes les stratégies d'évitement des populations utilisant un doublet plutôt qu'un autre, une procédure d'approche ou de départ différentes ne sont pas prises en considération.*

*C'est pourquoi l'ACNUSA a réuni une commission (ADP, CSTB, DGAC, ACNUSA) chargée de réfléchir à un indice complémentaire qui pourrait servir de support technique dans le choix de futures stratégies de réduction de l'exposition au bruit des riverains.*

*L'idée directrice pour élaborer ce nouvel indice, nommé IGER – indice global d'exposition des riverains –, est la suivante. Au lieu de sommer comme dans l'IGMP toute l'énergie sonore enregistrée sur huit stations pendant un an, il est proposé d'additionner toutes les énergies sonores qui atteignent chacun des riverains situés dans les zones de bruit. Bien sûr, il n'est pas pensable d'équiper chaque riverain d'une station de mesure. Néanmoins il serait également regrettable de renoncer à construire ce nouvel indice à partir d'une mesure. C'est pourquoi une méthode hybride a été imaginée : l'énergie de départ est celle mesurée par les 8 stations de l'IGMP, à partir desquelles un calcul évalue l'énergie reçue par chaque riverain.*

*Le détail du calcul est relativement complexe et a pu être réalisé grâce à l'aide précieuse du laboratoire d'ADP.*

*Différentes simulations ont été effectuées, en particulier pour déterminer quel était le pourcentage de l'énergie reçue par les populations selon qu'il s'agit d'un décollage ou d'un atterrissage. Le tableau suivant montre que l'IGMP rend faussement compte d'une situation où les décollages exposent les riverains beaucoup moins que les atterrissages.*

Année	2009	2010	2011
<b>IGMP atterrissage %</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>71</b>
<b>IGMP décollage %</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>29</b>
<b>IGER atterrissage %</b>	<b>18</b>	<b>23</b>	<b>24</b>
<b>IGER décollage %</b>	<b>82</b>	<b>77</b>	<b>76</b>

*Les travaux de la commission IGER seront présentés aux différents interlocuteurs de l'ACNUSA en 2013.*



# Paris – Le Bourget

## Réunion de la CCE

La CCE de Paris – Le Bourget ne s'est tenue que le 31 janvier 2013, faute de quorum lors des convocations en 2012.

L'Autorité prend acte des difficultés rencontrées par la plateforme pour tenir cette réunion, retardée par le fait que, d'une part, certains riverains ont pratiqué une politique de la chaise vide, et que, d'autre part, la composition de la CCE a été modifiée. L'Autorité regrette ce qu'elle considère comme un manque de vigilance et a fait part de son appréciation aux autorités concernées.

## Nouvelles procédures

Afin de mieux séparer les flux des plateformes de Paris – Le Bourget et de Paris – Charles-de-Gaulle, de nouveaux points d'entrée ont été créés. Les profils de descente restent inchangés. Les nouvelles procédures NAV 25 et LPV 07 ne modifient pas non plus les trajectoires existantes. Constatant que ces modifications n'ont aucun impact environnemental mais améliorent la sécurité des vols, l'Autorité a émis un avis favorable aux trajectoires proposées.

La nouvelle approche à vue en piste 03 (piste peu utilisée, excepté lors du Salon aéronautique du Bourget) permet d'éviter le survol de près de 40 000 personnes. Cette procédure officiellement ouverte en mai 2013 est d'ores et déjà mise en œuvre par deux tiers des pilotes. L'Autorité s'est prononcée favorablement à sa publication.

## 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. Seul donc un plan de servitudes aéronautiques limite les constructions en hauteur pour des motifs de sécurité.

Le 7 juin 2011, la CCE a déterminé pour le projet de PEB les limites extérieures des zones B et C respectivement à 62 et 55 dB, limites assez classiques pour ce type de plan. Néanmoins, l'État a jugé que ces limites étaient trop restrictives et le préfet a donc proposé en mars 2012 un plan moins protecteur, avec une zone C se terminant à 57 dB. Le gouvernement a validé la proposition du préfet.

Lors de la tenue de la CCE en janvier 2013, le projet de PEB a été présenté à titre informatif. Comme prévu par les textes, les communes concernées par ce PEB vont être consultées, la CCE ainsi que l'ACNUSA donneront leurs avis et enfin une enquête publique sera lancée. La signature du PEB est envisagée pour la fin 2013.

Pour l'ACNUSA, ce nouveau projet de PEB, moins protecteur que celui initialement prévu, aura pour conséquence d'exposer de nouvelles populations aux nuisances aériennes.





## Paris – Orly

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

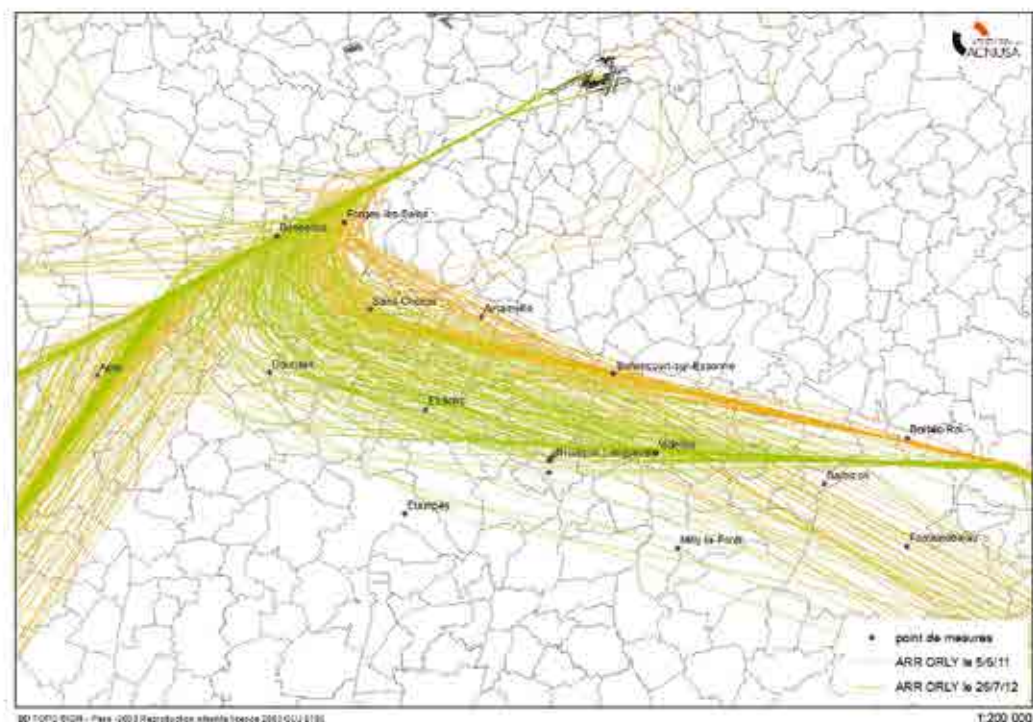
Le 4 décembre 2007, les secrétaires d'État chargés de l'Écologie et des Transports ont annoncé un projet de relèvement des altitudes des avions sur l'ensemble des plateformes franciliennes, au motif que ces relèvements permettaient ainsi de réduire de moitié les nuisances sonores. Ce dispositif de relèvement de 300 mètres des trajectoires a été mis en service le 17 novembre 2011. Sur la plateforme de Paris – Orly, il concerne les vols en provenance du sud-est en configuration de vent d'est.

Afin de disposer d'un référentiel de niveaux sonores avant et après la mise en place de ce relèvement, l'ACNUSA a souhaité disposer de données de mesures du bruit des avions sur 15 sites représentatifs des territoires concernés par l'évolution des trajectoires induites par la modification.

Les emplacements des points de mesure ont été choisis comme suit :

- d'une part, sur 7 communes survolées par la trajectoire existant avant modification de la trajectoire: Bois-le-Roi, Ballancourt-sur-Essonne, Avrainville, Saint-Chéron, Ablis, Bonnelles et Forges-les-Bains ;
- d'autre part, sur 8 communes pouvant être survolées après modification de la trajectoire: Fontainebleau, Barbizon, Milly-la-Forêt, Videlles, D'Huisson-Longueville, Étrechy, Étampes et Dourdan.

*Comparaison de la situation avant et après le 17 novembre 2011. Arrivées Paris – Orly face à l'est*



L'objectif de l'étude portait principalement sur l'évaluation du nombre total de vols par jour et celui pour lequel le niveau sonore est supérieur ou égal à 65 décibels (NA65), seuil au-delà duquel une gêne est généralement admise.

La première campagne de mesurage de l'ACNUSA a été effectuée en décembre 2009 et mars 2010 (en septembre 2010 pour Bois-le-Roi et Dourdan), avant le relèvement intervenu en novembre 2011 et la seconde campagne en septembre 2012.

Pour les communes les plus proches de l'aéroport, les campagnes de mesurage confirment bien les faits annoncés dans le dossier d'enquête publique, à savoir un nombre de NA65 qui baisse sensiblement. Certaines communes peu éloignées de l'aéroport présentent un nombre de NA65 qui baisse ou stagne. En revanche, les résultats sont sensiblement différents de ceux envisagés lors de l'enquête publique pour certaines communes plus éloignées de l'aéroport. Les résultats des communes très éloignées de l'aéroport sont également mitigés.

Communes	NA 60			NA 65			Total des survols		
	Avant	Après	Tendance	Avant	Après	Tendance	Avant	Après	Tendance
Forges-les-Bains	161	149	—	47	18	—	275	299	+
Bonnelles	204	221	+	109	62	—	267	331	++
Ablis	8	6	—	0	1	+	115	106	—
Dourdan	5	14	+	2	3	+	21	55	+
Saint-Chéron	62	12	—	2	0	—	72	6	—
Avrainville	7	1	—	2	0	—	72	6	—
Étréchy	2	14	+	0	2	+	13	82	++
Étampes	1	1	=	0	0	=	1	1	=
D'Huisson- Longueville	0	14	+	0	1	+	3	61	++
Ballancourt-sur-Essonne	44	2	—	9	0	—	108	13	—
Videlles	0	21	+	0	1	+	16	111	++
Milly-la Forêt	0	0	=	0	0	=	1	7	+
Barbizon	0	1	+	0	0	=	32	94	++
Fontainebleau	1	0	—	0	0	=	10	5	—
Bois-le-Roi	8	1	—	0	0	=	122	61	—

-- forte baisse    - baisse    = *statu quo*    + hausse    ++ forte hausse

L'étude de mesurage de bruit relative au relèvement de l'interception de l'ILS sur la plateforme de Paris – Orly en face à l'est révèle des résultats mitigés par rapport aux objectifs attendus de réduction des nuisances sonores :

- diminution du nombre de survols dont le niveau est supérieur à 65 décibels et du nombre total de survols : **Saint-Chéron, Ablis, Avrainville, Ballancourt-sur-Essonne** ;
- diminution du nombre de survols dont le niveau est supérieur à 65 décibels mais augmentation du nombre total de survols : **Bonnelles et Forges-les-Bains** ;
- *Statu quo* : **Étampes**
- augmentation du nombre de survols dont le niveau est supérieur à 65 décibels et du nombre total de survols : **Dourdan, Étréchy, D'Huisson-Longueville et Videlles** ;
- augmentation du nombre total de survols sans dépasser la valeur de 65 décibels : **Barbizon**.

**Les résultats des mesures effectuées sous le contrôle de l'Autorité montrent que le relèvement des altitudes des avions en provenance du sud-est à destination de l'aéroport de Paris – Orly en configuration de vent d'est n'apporte pas toutes les améliorations annoncées en termes de diminution des nuisances sonores aéroportuaires. Aussi, l'Autorité demande que ces mesures soient mises en corrélation avec les populations survolées.**

## RECOMMANDATION



**L'Autorité demande 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.**



## Strasbourg – Entzheim

### Nouveau système de monitoring

Le déploiement du nouveau système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires de l'aéroport de Strasbourg – Entzheim a été mis en œuvre en décembre 2012. Le système est opérationnel depuis février 2013.

L'aéroport travaille à intégrer les préconisations de l'ACNUSA et les dispositions applicables dans le système qualité de la plateforme pour le troisième trimestre 2013.

### Procédures CDO-RNAV

*Piste 23 (arrivées nord)*

La nouvelle procédure de descente continue optimisée (CDO), qui ne change pas le tracé des trajectoires actuelles, a pour objectif d'augmenter le taux de descentes continues permettant d'obtenir un gain conséquent de carburant (10 à 15 % de carburant sur le total du vol).

Les membres ont demandé que les gains acoustiques annoncés (1 à 3 dB) leur soient confirmés en termes de mouvements et de population survolée.

L'avis de l'Autorité a donc été reporté à une prochaine réunion au cours de laquelle la DGAC sera invitée à présenter des éléments complémentaires.

## Toulouse – Blagnac

### Projet de procédure de départ FISTO

L'objectif à travers cette procédure FISTO est de normaliser les trajectoires au travers d'une publication AIP permanente en 2012. Le projet a été adopté à l'unanimité en CCE.

Constatant que l'exposition des personnes survolées est sensiblement diminuée, qu'un dispositif d'arrivée et de départ en RNAV est à l'étude et qu'une réflexion a débuté en 2011 sur les nouvelles méthodes de travail du contrôle aérien à la suite de la procédure RNAV, le collègue a émis un avis favorable sur ce projet.

### Observatoire cœur de nuit (cf. page 28)

Un « observatoire cœur de nuit » a été mis en place sur la plateforme. Composé de quatorze membres représentant l'administration, les professions aéronautiques, les collectivités territoriales et les associations, il a pour mission de définir les indicateurs nécessaires pour évaluer les effets des actions retenues, de suivre les évolutions de la structure du trafic et leurs incidences sur les nuisances sonores. Il peut formuler des propositions permettant d'atteindre l'objectif de maîtrise et de réduction des nuisances sonores imputables aux vols de nuit. Il se réunit deux fois l'an et rend compte de ses travaux à la CCE.

Lors de la réunion CCE / ACNUSA du 28 novembre 2012, le souhait a été émis que le nom de cet observatoire devienne « vols de nuit » et que toutes les études concernent la tranche 22 heures – 6 heures, avec une distinction 22 heures – minuit et minuit – 6 heures. L'administration a toutefois considéré ce changement comme inopportun, rappelant que les informations communiquées portaient sur toute la nuit et pas uniquement sur le cœur, tout comme l'arrêté de restriction. Toutefois, à compter de 2013, les données distingueront les vols du cœur de nuit des autres vols nocturnes. On compte entre 20 et 22 vols entre 22 heures et 6 heures, dont les deux tiers dans la tranche 22 heures – minuit.

De plus, certains souhaitent ajouter le NA au Lden parmi les indices pertinents, ce qui pourrait être un bon indicateur. Enfin il a été proposé d'intégrer un professionnel de la santé dans la composition de l'observatoire. Sur ce point, l'ACNUSA considère qu'il s'agit d'une décision purement locale.

# AUTRES PLATEFORMES

## Cannes – Mandelieu

### Code de bonne conduite environnementale

Dans le cadre de la charte de développement durable 2010-2014 signée en juin 2010 grâce à l'implication de l'ACNUSA, l'Autorité a, comme le prévoit le protocole <sup>12</sup> du 14 juin 2010, suivi les activités de l'aéroport dans ce domaine (tableau de bord environnemental trimestriel, bilan annuel...). En date du 13 décembre, conformément à l'article 6 de la charte, les professionnels de l'aéronautique (compagnies aériennes, pilotes privés, syndicats de contrôleurs et de pilotes) ont signé avec le gestionnaire de la plateforme, la direction générale de l'Aviation civile et la préfète des Alpes-Maritimes, un code de bonne conduite environnementale. Le principe fondamental de ce document repose sur une adhésion volontaire, partagée par toutes les parties prenantes, à un objectif commun : la qualité de l'environnement sonore autour de l'aéroport. L'Autorité se félicite de constater un climat de bonne coopération et de confiance sur cette plateforme.

### Procédures RNAV (GNSS) en piste 35

L'Autorité a été consultée afin de rendre un avis sur le projet de mise en service d'une procédure RNAV (GNSS) en piste 35. Les membres ont clairement identifié que ce projet n'induisait aucun changement quant à la situation environnementale de la plateforme, ni amélioration, ni dégradation, et qu'il répondait avant toute chose à la démarche globale de généralisation des procédures RNAV (GNSS) initiée par la DGAC. Aussi, du fait de l'absence d'impact nuisible sur l'environnement, l'Autorité s'est prononcée favorablement le 19 juin 2012.

### Indicateur d'énergie sonore

Le capteur d'énergie sonore a été mis en place comme prévu sur le toit du bâtiment de l'entreprise IEC. Cependant, deux problématiques sont apparues :

- à la suite du départ du locataire du bâtiment, l'autorisation d'installation du capteur est caduque et ce dernier doit être déplacé ;
- les premiers tests étaient peu concluants et très peu d'aéronefs étaient détectés.

Il faudra donc à nouveau réunir les membres du groupe de travail chargés de définir l'installation des capteurs d'énergie sonore pour trouver une solution pérenne et robuste.

## Toussus-le-Noble

L'Autorité, par courrier du 23 janvier 2012, a rendu compte au ministre en charge des Transports des résultats de la mission qui lui avait été spécialement confiée sur cette plateforme : s'impliquer dans le débat local afin d'instaurer un nouveau climat de confiance entre riverains et usagers. Outre une très forte demande d'informations émanant de l'ensemble des collègues composant la CCE, l'ACNUSA indiquait dans cette lettre trois axes de réflexion essentiels : la limitation du trafic, tant en volume qu'en plage horaire ; la révision des procédures opérationnelles, notamment pour les décollages vers le nord ; l'information, la formation et la communication, dont la création d'une maison de l'environnement et l'organisation de journées portes ouvertes. Ce courrier appuyait également la demande des riverains d'une étude sur le fonctionnement de cet aéroport et de son avenir envisageable. Si cette étude a effectivement été lancée à la fin de l'année 2012, l'ACNUSA regrette que ses autres suggestions qui auraient pu permettre de rapprocher les parties n'aient pas été suivies d'effets.

Alors que l'arrêté du 23 novembre 1973 définit une plage horaire de silence qui interdit tout vol de 12 heures à 15 heures, il aura fallu trente-neuf ans pour qu'un premier manquement à cette interdiction soit relevé.

<sup>12</sup> Voir page 82 du rapport d'activité 2010 de l'ACNUSA et page 70 celui de 2011.



An aerial photograph of a parking lot with several yellow and blue bollards. The parking lot is paved with asphalt and has yellow double lines marking the lanes. The bollards are spaced out across the lot. The text 'AMENDES ADMINISTRATIVES' is overlaid on the top half of the image.

# AMENDES ADMINISTRATIVES



## RENFORCEMENT DU POUVOIR DE SANCTION 68

- Condamnation solidaire 68
- Relèvement du montant du plafond des amendes 68
- Anachronisme des textes codifiés 69

## SYSTÉMATISATION DU RELEVÉ DES MANQUEMENTS 70

- Permanence des dysfonctionnements 70
- Faciliter le respect des procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores 71

## INSTRUCTION DES DOSSIERS DE MANQUEMENT DES HÉLICOPTÈRES SUR PARIS – ISSY-LES-MOULINEAUX 73

- Sanction pénale et/ou administrative en cas de vol irrégulier 73
- Paris – Issy-les-Moulineaux 73

## BILAN DES AMENDES 76

- Procès-verbaux établis en 2012 et répartis par année de commission du manquement 77
- Dérogations – Exemptions 78

## RECOUVREMENT 79

- Majoration en cas de défaut de paiement : une mise en œuvre qui fait encore défaut 79
- Apurement des créances en l'absence de recouvrement 79
- Récapitulatif de l'apurement 80

CHAPITRE



# RENFORCEMENT DU POUVOIR DE SANCTION

L'ACNUSA est en charge de faire respecter la réglementation environnementale sur les plateformes aéroportuaires. Elle ne peut remplir convenablement sa mission que si elle peut sanctionner les véritables coupables des manquements et si les amendes qu'elle peut prononcer sont suffisamment dissuasives. À cette fin, elle a proposé de modifier la loi pour qu'il soit possible de prononcer une condamnation solidaire du fréteur et de l'affréteur et une augmentation significative du montant de l'amende (80 000 €) lorsque les manquements concernent « 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 », c'est-à-dire hors manquement imputable à une méconnaissance de procédure.

## Condamnation solidaire

Lors des débats sur le projet de loi de finances pour 2013 (séance du 15 novembre 2012) MM. les députés Blazy et Lefebvre ont défendu l'amendement visant à ce que l'amende puisse être mise de plein droit à la charge conjointe et solidaire du fréteur et de l'affréteur, présenté par M. Launay devant la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, qui l'avait rejeté essentiellement, semble-t-il, parce que « *l'amendement pose un problème technique* » (d'une nature d'ailleurs non identifiée). Lors de la séance publique, aussi bien M. Eckert, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, que le ministre, M. Cahuzac, ont exposé que la condamnation solidaire n'est pas facile parce qu'il faut identifier l'affréteur, mais qu'elle est d'ores et déjà « *juridiquement possible* » dans le cadre des dispositions législatives en vigueur.

**L'Autorité en prend acte et prononcera des condamnations conjointes dès lors que le transporteur présentera un contrat ACMI (Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance) permettant de regarder l'affréteur comme responsable du vol et que les éléments du dossier permettront une telle condamnation – évidemment après avoir respecté la procédure contradictoire vis-à-vis du transporteur et de l'affréteur.**

## Relèvement du montant du plafond des amendes

Annuellement, environ 400 dossiers de manquements sont examinés par l'Autorité, sachant que tous les manquements ne sont pas systématiquement relevés. Certains de ces manquements peuvent être imputables à une erreur de pilotage, à une inadvertance ou à une défaillance de navigation. Ils doivent être évidemment sanctionnés car, s'agissant de la protection de l'environnement et des populations survolées, l'absence de caractère intentionnel n'est pas exonératoire. D'autres manquements relèvent d'une décision de gestion. En effet, pour la compagnie, le choix commercial et économique prévaut souvent sur le respect de la tranquillité des riverains des plateformes françaises et, plutôt que s'interdire un départ en l'absence du créneau nécessaire, les compagnies arbitrent trop fréquemment en faveur de l'amende au détriment du respect des règles françaises et européennes.

Le 15 novembre 2012, lors des débats à l'Assemblée nationale, le ministre s'était fait l'écho des analyses de la DGAC selon laquelle l'amende de 20 000 € est déjà suffisamment dissuasive, puisque le transporteur condamné à la payer voit son bénéfice réduit à néant. Le nombre de

manquements relevés chaque année – et ils ne le sont pas tous ! – suffit à démontrer que le montant actuel de l’amende n’est pas dissuasif et que l’argument de la DGAC est fallacieux. En fait, si certains transporteurs (ou affrêteurs) choisissent de partir alors même qu’ils n’ont pas de créneau le leur permettant, c’est notamment afin d’éviter les indemnités qu’ils seraient contraints de verser aux passagers concernés. On rappellera, en effet, que le règlement (CE) 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 impose au transporteur aérien de les « prendre en charge » et que le coût de cette prise en charge peut être sensiblement plus élevé que l’amende de 20 000 €.

C’est précisément pour faire changer ce comportement que l’Autorité a demandé et obtenu que le montant du plafond des amendes soit réévalué. C’est dans ces circonstances que le Parlement a porté dans la loi de finances pour l’année 2013 <sup>1</sup> le plafond de 20 000 € à 40 000 € dans les situations indiquées plus haut.

<sup>1</sup> Loi n° 2012-1509 du 29 décembre 2012, loi de finances pour 2013, article 90.

<sup>2</sup> Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010.



## RECOMMANDATION

**L’ACNUSA demande à la DSNA de faire en sorte que les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne en fonction disposent de toute information utile sur l’attribution des créneaux de nuit et la diffusent aux pilotes afin d’éviter que des manquements soient commis. Un compte rendu des actions menées en ce sens devra lui être présenté avant la fin de l’année 2013.**

Le renforcement du pouvoir de sanction de l’ACNUSA n’a nullement pour objet de surpénaliser les compagnies aériennes. Le doublement du plafond du montant de l’amende se veut une incitation au respect des règles en vigueur.

**À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014, tout manquement commis et entrant dans le champ d’application de l’article L. 6361-13 dans sa rédaction issue de la loi du 29 décembre 2012 précitée pourra être sanctionné par une amende qui pourra atteindre 40 000 €.**

## Anachronisme des textes codifiés

Les textes applicables en matière de sanctions administratives et pécuniaires mériteraient pour le moins un toilettage sérieux.

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, remplacée par l’ACNUSA. En outre, ils renvoient à des articles de la partie législative du code de l’aviation civile (L. 227-4 notamment) abrogés en 2010 <sup>2</sup>.

De même, le code de l’environnement dispose à 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) ». Ces dispositions sont d’ores et déjà obsolètes pour ce qui est de la partie législative du code de l’aviation civile qui est remplacée par le code des transports.



## RECOMMANDATION

**L’ACNUSA 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.**



# SYSTÉMATISATION DU RELEVÉ DES MANQUEMENTS

## Permanence des dysfonctionnements

L'ACNUSA est la première autorité administrative indépendante créée dans le domaine de l'environnement en France et la seule en Europe pour traiter des nuisances aéroportuaires. Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2010 <sup>1</sup>, elle est responsable de l'ensemble de la procédure de sanction et peut infliger des amendes pouvant atteindre 40 000 € à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014.

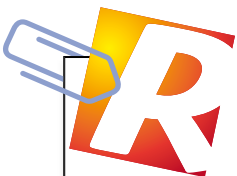
Le traitement des dossiers de manquement est réalisé soit par la gendarmerie des transports aériens (GTA), soit, aux termes de l'instruction signée en mai 2010, par le directeur général de l'Aviation civile, par les agents assermentés des DSAC interrégionales (DSAC-IR), qui agissent en relation avec le rapporteur permanent de l'ACNUSA. Cette instruction demande expressément de relever systématiquement tous les manquements.

Cependant, dans son rapport d'activité 2010, l'ACNUSA notait déjà une grande hétérogénéité sur les plateformes, notamment sur les moyens mis en œuvre par la DGAC pour relever les manquements. Elle demandait que ces dysfonctionnements soient corrigés. Néanmoins, le rapport d'activité 2011 constatait que la situation ne s'était pas améliorée.

La situation est à ce point manifestement préoccupante que, dans son rapport de février 2012 <sup>2</sup> sur la *Prise en compte de l'environnement par la direction générale de l'Aviation civile*, le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) estimait, comme l'ACNUSA avant lui, que la DGAC ne consacrait pas de moyens humains suffisants <sup>3</sup>, notamment à l'instruction des dossiers et que les considérations environnementales n'étaient que théoriquement prioritaires <sup>4</sup> pour cette administration. En outre, il dénonçait le fait que ses agents s'entendent localement pour limiter le nombre de manquements relevés concernant le non-respect des trajectoires de moindre bruit <sup>5</sup>.

Compte tenu des effets qu'elles peuvent produire, des carences dans le relevé des manquements sont intolérables. En effet :

- elles n'échappent pas à la vigilance des associations de riverains qui disposent de plus en plus souvent d'instruments sophistiqués de contrôle, et qui en arrivent à la conclusion que la DGAC se soucie plus des compagnies aériennes que de faire respecter la réglementation qu'elle a elle-même édictée ou dont elle est à l'origine et, donc, qu'elle les méprise ainsi que leur droit au repos ;
- dès lors que l'administration ne fait pas respecter la réglementation, elle incite les compagnies aériennes à la transgresser.



### 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 2013 les actions mises en œuvre en ce sens, notamment au niveau des moyens humains et techniques déployés.**

**Cette situation ne peut profiter à personne. Il faut donc que les manquements potentiels soient systématiquement relevés et les dossiers communiqués à l'ACNUSA afin d'être instruits pour aboutir, le cas échéant, à l'infliction d'une amende.**

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

Si le respect des procédures de moindre bruit reste une demande légitime et constante des riverains, celle des compagnies aériennes est que la réglementation édictée à cette fin soit claire et facile à appliquer. C'est la raison pour laquelle ces deux parties suggèrent la généralisation des volumes de protection environnementale (VPE). Parallèlement, la DGAC explore d'autres pistes à travers son groupe de travail « déviation de trajectoires ».

## Généralisation des VPE

C'est parce que, par rapport à d'autres procédures ayant le même objet, ils satisfont davantage ces réquisits, que, lors des examens de manquement en réunion plénière de l'ACNUSA, les compagnies soulèvent la nécessité de généraliser les volumes de protection environnementale (VPE), volumes dans l'espace desquels les avions doivent impérativement évoluer lors des phases de décollage et d'atterrissage.

En effet, établis à partir de points géoréférencés, les VPE définissent un volume de circulation aérienne et tracent les limites à partir desquelles une dispersion de trajectoire n'est plus admissible. En cas de franchissement des contours du VPE, une première analyse est effectuée *a posteriori* à partir des images radar et de l'écoute des échanges radio entre les services du contrôle aérien et le pilote, afin d'écarter les déviations justifiées « *sur instruction du contrôle* » ; pour les autres, un procès-verbal devrait être établi, permettant d'engager une procédure de sanction administrative.

Dès 2000, l'ACNUSA demandait que soient définis des VPE en vue de limiter le survol des zones d'habitation proches des plateformes, et dans lesquels l'écart entre la trajectoire réelle de l'appareil et la procédure publiée ne donne pas lieu à sanction. À la suite de cette demande, la DGAC a œuvré afin de mettre en place des VPE sur les plateformes de Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Orly en 2003. Néanmoins, rien n'a été défini pour les plateformes de province.

Dans son rapport 2010, l'Autorité réitérait sa recommandation de 2000 afin que la DGAC étudie la possibilité de définir des VPE sur l'ensemble des plateformes, dans l'esprit de l'article L. 227-11 du code de l'Aviation civile <sup>6</sup> qui, entre-temps, en avait donné une définition législative. L'ACNUSA indiquait par ailleurs que les manquements, notamment en matière de déviation de trajectoire, n'étaient pas relevés sur toutes les plateformes. Les VPE dont les contours sont clairement définis ne semblaient pas poser problème sur les plateformes parisiennes. *A contrario*, aucune « zone de détection » n'avait été identifiée dans les systèmes informatiques des DSAC interrégionales (DSAC-IR) afin de faciliter le relevé des déviations et donc l'établissement des procès-verbaux.

Lors de la réunion plénière du mois de décembre 2011, la sous-direction du développement durable de la DGAC avait précisé ne pas avoir étudié la possibilité de définir des VPE en province et que « *la généralisation des VPE [n'était] pas soutenue par la DGAC ; qu'en revanche, le contrôle du respect des trajectoires [était] un des objectifs de la DGAC et qu'un groupe de travail « déviation de trajectoire » dont l'objectif [était] de caractériser la déviation, [rendrait] ses conclusions en février 2012* » (cf. infra).

Dans son rapport 2011, l'ACNUSA indiquait que les contrôles effectués par ses agents en matière de non-respect de procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores sur différentes plateformes avaient permis de repérer des manquements qui n'avaient pas été relevés par les agents des DSAC-IR.

S'agissant du contrôle des trajectoires, une nouvelle fois, il apparaît clairement que le rapport du CGEDD conforte l'analyse et le point de vue de l'ACNUSA, aussi bien en termes de méthodes de travail que de moyens et d'objectifs attendus de la part de la DGAC.

Le rapport estime que la notion « d'instruction du contrôle » est trop souvent invoquée et que seules les situations d'urgence où la sécurité est mise en cause peuvent justifier des écarts par rapport aux trajectoires prévues.

<sup>1</sup> Réforme adoptée dans le cadre de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 et du décret n° 2010-405 du 27 avril 2010 relatif à la procédure devant l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) statuant en matière de sanctions.

<sup>2</sup> Rapport disponible sur le site du CGEDD.

<sup>3</sup> cf. page 43 du rapport.

<sup>4</sup> cf. page 56 du rapport.

<sup>5</sup> cf. page 56 du rapport.

<sup>6</sup> Actuel art. L. 6362-1 du code des transports.





Le rapport se prononce également sur les VPE et observe que, « en région parisienne, les contours des VPE ainsi que ceux des grandes zones urbanisées apparaissent sur les écrans radar pour aider le contrôleur dans sa mission ». Cette précision essentielle montre, que, pour assurer le respect de la deuxième contrainte affichée par la DGAC (la protection de l'environnement), le VPE pourrait être un outil prioritaire dès lors que, contrairement aux survols de points géoréférencés, son respect est directement observable et non contestable.

### Groupe de travail « déviation de trajectoire »

La sous-direction du développement durable de la DGAC a présenté, lors de la réunion plénière de l'ACNUSA de décembre 2012, le bilan de la mise en œuvre des recommandations formulées dans le rapport 2011. À cette occasion, elle a notamment expliqué que les conclusions du groupe de travail « déviation de trajectoire », initialement attendues en février 2012, seraient en réalité rendues en avril 2013.

La DTA a déjà communiqué à l'ACNUSA les éléments concernant « l'avancement des travaux » dudit groupe :

« Dans la mesure où les trajectoires ne passent pas exactement par un point unique (phénomène de la dispersion des trajectoires), le groupe de travail étudie la nécessité de créer des zones dont les limites géographiques sont établies de telle manière que les trajectoires des avions qui sont contenues dans ces zones (à distinguer des VPE) respectent l'objectif environnemental de la procédure. L'objet de ces zones n'est pas de laisser une liberté de manœuvre au pilote par rapport à la règle établie. Il est de relever objectivement les déviations de trajectoires, c'est-à-dire, le non-respect des consignes environnementales d'exécution de la procédure définie afin de protéger les riverains. Ces zones auraient un double objectif :

- respecter les consignes environnementales des procédures d'arrivée et de départ afin de protéger les populations ;
- permettre le relevé systématique des manquements.

Les zones seraient définies pour chaque procédure pour lesquelles cela s'avère nécessaire d'un point de vue environnemental. Elles doivent être compatibles avec les impératifs de la sécurité des vols et les contraintes de la circulation aérienne. La pilotabilité doit être analysée par les services compétents.

Elles n'ont en principe pas vocation à être rendues publiques dans les arrêtés.

Les conclusions de ce groupe de travail devraient intervenir au début de l'année 2013 ».

Au vu de ce qui précède, l'Autorité considère que trois types de procédures sont envisageables :

- les procédures de moindre bruit imposant des survols obligatoires de points géoréférencés ;
- les VPE qui mettent en place un cône de confinement des dispersions ;
- la procédure étudiée par le groupe de travail « déviations de trajectoires ».

Les trois procédures ont des caractéristiques ainsi que des avantages et des inconvénients différents. Il est possible que certaines soient plus compatibles avec le souci, qui doit toujours être prioritaire, de la sécurité. Mais il est certain que le choix de l'une ou de l'autre ne sera pas sans incidence sur les populations survolées.



#### RECOMMANDATION

**L'ACNUSA demande à la direction des transports aériens que lui soient présentées non seulement les conclusions du groupe de travail « déviation de trajectoire », mais aussi, si ce groupe n'a pas examiné cette question, les contraintes et les conséquences du choix de procédures, notamment en matière de protection des riverains.**

# INSTRUCTION DES DOSSIERS DE MANQUEMENT DES HÉLICOPTÈRES SUR PARIS – ISSY-LES-MOULINEAUX

Le décret n° 2010-1226 du 20 octobre 2010 <sup>Z</sup> portant limitation du trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population définit lesdites zones, les limitations que le ministre chargé de l'Aviation civile peut fixer au trafic d'hélicoptères et prévoit des sanctions administratives et pénales en cas de non-respect des dispositions prévues.

## Sanction pénale et/ou administrative en cas de vol irrégulier

L'article 2 du décret n° 2010-1226 a inséré au code de l'environnement l'article R. 571-97-1. Celui-ci prévoit des contraventions de troisième classe : des sanctions pénales, concernant la pratique de vols interdits, les procédures de moindre bruit mais également la tenue d'un registre consultable prévu à l'article R. 571-31-5.

L'article 3 de ce même décret introduit les articles R. 227-16 et suivants du code de l'aviation civile prévoyant la réglementation du trafic en vue de réduire les nuisances sonores par le ministre en charge de l'Aviation civile ; les manquements peuvent donner lieu au prononcé de sanctions administratives par l'ACNUSA.

**Une sanction pénale peut être infligée parallèlement à une sanction administrative, chacune ayant un champ d'application ou d'intervention propre. Aussi, une sanction pénale concernant un vol irrégulier n'interdit pas la sanction relative aux nuisances sonores qui, si elles sont produites à l'occasion de ce vol irrégulier, n'en sont pas moins matériellement distinctes.**

<sup>Z</sup> En application de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.

## Paris – Issy-les-Moulineaux

Les restrictions concernant l'aérodrome de Paris – Issy-les-Moulineaux sont définies par des arrêtés de 1994 et par le décret n° 2010-1226, plus contraignant que les arrêtés sur certains points.



## Limitation du nombre de mouvements

Arrêté du 29 décembre 1994 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Paris – Issy-les-Moulineaux les samedis, dimanches et jours fériés :

**Art. 1<sup>er</sup>** – « Sur l'aérodrome de Paris – Issy-les-Moulineaux, le trafic aérien est soumis aux restrictions suivantes :

*Les samedis, dimanches et jours fériés, le trafic journalier est limité à soixante-dix mouvements d'appareils. »*

*« Par décision du directeur général de l'Aviation civile, ce plafond pourra être modifié en cas de manifestations exceptionnelles à caractère international. »*

**Art. 2** – « La répartition du trafic journalier autorisé les samedis, dimanches et jours fériés, par catégorie d'usagers, est définie par Aéroports de Paris, qui assure la gestion des mouvements autorisés. »

*« Cette répartition tient compte du volume de l'activité constatée sur les dernières années écoulées de chacune des catégories d'usagers. »*

Selon les dispositions de l'arrêté du 29 décembre 1994, le gestionnaire doit répartir les 70 mouvements autorisés par catégorie d'usagers, étant précisé que les vols à caractère humanitaire ou sanitaire, les aéronefs effectuant des missions de protection des personnes et des biens, les aéronefs pour mission d'État et les aéronefs militaires ne sont pas concernés.

Dès lors qu'un mouvement d'hélicoptère est effectué sur ou au départ de la plateforme un samedi, un dimanche ou un jour férié, trois possibilités se présentent :

- il fait partie des 70 mouvements autorisés ;
- il n'a pas reçu d'autorisation mais le quota des 70 mouvements n'a pas été atteint ;
- il n'a pas reçu d'autorisation et le quota des 70 mouvements autorisés a été atteint.

Ce n'est que dans ce dernier cas qu'il y a lieu d'établir un procès-verbal, et ce quand bien même le vol réalisé viendrait s'insérer dans le flux du trafic autorisé.

L'article 1 du décret n° 2010-1226 :

**Article R571-31-5 du code de l'environnement :**

*« L'exploitant de chaque aérodrome situé dans une zone définie à l'article R. 571-31-2 tient à jour un registre des mouvements d'hélicoptères. Il recense, pour chaque mouvement, l'heure, le type d'appareil et, lorsqu'il relève des dispositions du troisième alinéa de l'article L. 571-7, l'objet du vol. Ce registre peut être consulté. »*

### Impossibilité de sanction en l'absence de registre

Le décret du 20 octobre 2010 impose au gestionnaire, Aéroports de Paris (ADP), de tenir un registre des mouvements d'hélicoptères. Ce registre, qui doit pouvoir être consulté par tout intéressé, permet de comptabiliser le nombre de mouvements.

En 2012, la gendarmerie du transport aérien (GTA) a justement constaté jusqu'à 23 mouvements <sup>9</sup> au-delà des 70 mouvements journaliers autorisés. Toutefois, Aéroports de Paris n'avait ni établi de liste, ni procédé à la diffusion de l'information le jour des 23 vols réalisés. Cette carence d'ADP à assurer l'exécution d'obligations instituées pour la protection environnementale et, en dernière analyse, celle des riverains a interdit de sanctionner les mouvements dépassant le quota autorisé. Les faits n'étant pas constitutifs d'un manquement pouvant donner lieu à sanction, le président de l'Autorité a dû procéder à un classement sans suite des dossiers <sup>9</sup> en conformité avec le 2° alinéa de l'article L. 6361-14 du code des transports.

Le registre sur la répartition du trafic journalier autorisé doit bien évidemment être facilement accessible aux hélicoptéristes basés et non basés mais également à la GTA, qui a la charge, pour cet aéroport, d'établir les procès-verbaux de manquement. Par ailleurs, l'ACNUSA est attachée à la transparence de l'information. Aussi, pour permettre aux intéressés (professionnels, GTA et riverains) de s'informer de l'activité de la plateforme, il paraît impératif de mettre à disposition le registre sur Internet.



## RECOMMANDATION

**L'ACNUSA demande à ADP, en sa qualité d'exploitant de l'aéroport de Paris – Issy-les-Moulineaux, d'exécuter l'intégralité de ses obligations environnementales : 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 du premier semestre 2013.**

<sup>8</sup> Nombre total de dépassements au-delà des 70 mouvements journaliers autorisés sur une journée.

<sup>9</sup> Les membres et les membres associés en ont été informés lors de la réunion plénière relative au pouvoir de sanction du 15 octobre 2012 (article 11 du règlement intérieur de l'Autorité).

## Les vols circulaires, avec passagers et escale touristique, de moins d'une heure

Arrêté du 9 août 1994 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aéroport de Paris - Issy-les-Moulineaux

**Art. 1<sup>er</sup>** – « Sur l'aéroport de Paris - Issy-les-Moulineaux, le trafic aérien est soumis aux restrictions suivantes :

- au départ ou à destination de l'aéroport, les vols d'école et d'entraînement sont interdits ;
- au départ de l'aéroport, les vols circulaires, avec passagers et sans escale, sont interdits ;
- au départ de l'aéroport, les vols circulaires, avec passagers et avec escale touristique de moins d'une heure, sont interdits ».

**Art. 2** – « L'escale touristique, citée à l'article 1<sup>er</sup> du présent arrêté, est une escale n'ayant pas de motif professionnel pour les passagers ».

Plus de dix-huit années après l'entrée en vigueur de l'arrêté du 9 août 1994 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aéroport de Paris – Issy-les-Moulineaux, l'Autorité a reçu le premier procès-verbal de manquement relevé par la DSAC nord en octobre 2012. Le dossier, actuellement en cours d'instruction, concerne un vol circulaire au départ de l'aéroport qui n'aurait pas fait, comme l'exige la réglementation en vigueur, une escale touristique d'au moins une heure.

# BILAN DES AMENDES

## Activité globale jusqu'au 31 décembre 2012

Depuis la création de l'Autorité :

- 6 414 dossiers de manquement sont parvenus à l'Autorité ;
- 5 681 décisions ont été prononcées pour un montant de **33 231 208 €** :
  - 1 126 n'ont pas donné lieu à amende (non constitués, non sanctionnés, faillites...)
  - 4 555 manquements ont fait l'objet d'une décision de sanction ;
  - 7 296 €, c'est le montant moyen des amendes prononcées.

## Pour l'année 2012

- 169 compagnies concernées ;
- 490 procès-verbaux ont été établis pour des manquements commis en 2010, 2011 et 2012 (cf. tableau ci-contre) ;
- 439 décisions ont été prononcées, pour un montant de **2 773 500 €** :
  - 120 manquements n'ont pas fait l'objet d'une amende ;
  - 319 manquements ont fait l'objet d'une amende ;
  - 8 694 €, 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 2012

399 procès-verbaux établis en 2012

45 jours	de la commission du manquement à l'établissement du procès-verbal
93 jours	de la commission du manquement à l'établissement du dossier d'instruction de manquement (DIM)
18 jours	de la saisine à la réception du DIM
138 jours	du DIM à la décision de l'Autorité
195 jours	de la commission du manquement à la décision de l'Autorité

Du fait des délais de traitement, au 31 décembre 2012 :

- 102 dossier n'ont pas encore fait l'objet d'un DIM ;
- 315 dossiers n'ont pas fait l'objet d'une décision ;

Délais moyens relatifs aux dossiers pour lesquels une décision a été prise en 2012

439 décisions prises en 2012

63 jours	de la commission du manquement à l'établissement du procès-verbal
139 jours	de la commission du manquement à l'établissement du dossier d'instruction de manquement (DIM)
36 jours	de la saisine à la réception du DIM
177 jours	du DIM à la décision de l'Autorité
303 jours	de la commission du manquement à la décision de l'Autorité



# Procès-verbaux établis en 2012 et répartis par année de commission du manquement

<b>Bâle – Mulhouse</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>Nantes – Atlantique</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	
Départ Ch. 3 +	-	-	Arrivée Ch. 3	-	-	
Arrivée Ch. 3 +	-	-	Arrivée Ch. 3 +	-	-	
Arrivée	-	-	Départ Ch. 3	-	-	
Départ	3	-	Départ Ch. 3 +	-	-	
Procédure départ	21	1	Procédure d'approche	10	7	
Essais moteur	2	-	Procédure départ	32	7	
			Essais moteur	-	-	
			APU	-	-	
<b>Beauvais – Tillé</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>Nice – Côte d'Azur</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
Arrivée	-	-	APU	-	-	-
Départ	-	-	Parking KILO	3	-	-
Départ Ch. 3 +	-	-	Procédure d'approche	9	4	1
Arrivée Ch. 3 +	-	-	Procédure départ	-	1	-
			Atterrissage	-	-	-
<b>Bordeaux – Mérignac</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	Atterrissage Ch.3 < 10 EPNdB	-	14	-
Procédure départ	24	7	Atterrissage Ch.3 < 13 EPNdB	21	3	-
Procédure d'approche	13	-	Départ	-	-	-
Décollage piste 05	5	1	Départ Ch.3 < 10 EPNdB	-	25	1
			Départ Ch.3 < 13 EPNdB	24	4	-
<b>Lyon – Saint-Exupéry</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	Essais moteur	-	-	-
Arrivée Ch. 3 +	1	-	<b>Paris – Charles-de-Gaulle</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	
Départ Ch. 3 +	-	-	Absence Créneau	93	8	
Inverseurs	-	-	Arrivée Ch. 3	-	-	
Procédure départ	20	3	Atterrissage Ch. 2	-	-	
Procédure d'approche	-	-	Atterrissage Ch. 3 +	1	-	
			Atterrissage Ch. 3 < 8 EPNdB	1	-	
<b>Marseille – Provence</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	Atterrissage Ch. 3 < 10 EPNdB	-	-	
Atterrissage turboréacteurs < 5 EPNdB	-	-	Départ Ch. 3	2	-	
Atterrissage turboréacteurs < 8 EPNdB	3	-	Départ Ch. 2	-	-	
Atterrissage turboréacteurs < 10 EPNdB	-	-	Départ Ch. 3 +	1	-	
Atterrissage turbopropulseurs < 8 EPNdB	1	1	Départ Ch. 3 < 8 EPNdB	1	-	
Départ turboréacteurs < 5 EPNdB	-	-	Départ Ch. 3 < 10 EPNdB	-	-	
Départ turboréacteurs < 8 EPNdB	1	-	VPE-A	-	-	
Départ turboréacteurs < 10 EPNdB	-	-	VPE-D	7	-	
Départ turbopropulseurs < 8 EPNdB	2	1	OMAKO	-	-	
Essais moteur	-	-	Dépassement seuil de bruit / Arrivée	-	-	
Procédure départ	-	-	<b>Toulouse – Blagnac</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	
Procédure d'approche	-	-	Arrivée Ch. 3	-	-	
Vol d'entraînement	-	-	Arrivée Ch. 3 +	-	-	
Dépassement seuil de bruit / Départ	3	-	Atterrissage	-	-	
Essais moteur	-	-	Atterrissage Ch.3 < 8 EPNdB	2	-	
Départ avions à hélices	-	-	Atterrissage Ch.3 < 10 EPNdB	-	-	
			Atterrissage Ch.3 < 13 EPNdB	13	-	
<b>Paris – Issy-les-Moulineaux</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	Départ	-	-	
Arrivée	15	-	Départ Ch. 3	-	-	
Départ	9	-	Départ Ch. 3 +	-	-	
Escale moins d'1 heure	1	-	Départ Ch.3 < 8 EPNdB	4	-	
			Départ Ch.3 < 10 EPNdB	-	-	
<b>Paris – Le Bourget</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	Départ Ch.3 < 13 EPNdB	18	-	
Arrivée	-	-	Essais moteur	-	-	
Départ	1	-	Inverseurs	-	-	
			Procédure départ	14	4	
<b>Paris – Orly</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	Procédure d'approche	-	-	
VPE-D	15	-	<b>Toussus-le-Noble</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	
VPE-A	-	-	Plage silence	1	-	



## Dérogations – Exemptions

Dans son rapport annuel 2011, l'Autorité avait demandé avec insistance que la liste des dérogations et/ou exemptions lui soit transmise pour toutes les plateformes ayant un (des) arrêté(s) prévoyant qu'un bilan soit rendu public.

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 de 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 sous-directeur du développement durable de la direction du transport aérien de la DGAC a transmis le bilan pour l'année 2012 en précisant que « *concernant les exemptions (...) il peut arriver que les informations ne soient pas toujours connues* » des services de la DGAC.

Le tableau ci-dessous présente le bilan de janvier à novembre 2012.

PLATEFORMES	EXEMPTIONS		DÉROGATIONS	
	PRÉVUES	2012	PRÉVUES	2012
<b>Bâle – Mulhouse</b> ▪ arrêté du 10 septembre 2003 (art. 3)	oui	229	oui	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	2
<b>Nantes – Atlantique</b> ▪ arrêté du 24 avril 2006	oui		non	
<b>Nice – Côte d'Azur</b> ▪ arrêté du 2 mars 2010	oui	7	oui	
<b>Paris – Charles-de-Gaulle</b> ▪ arrêté du 8 septembre 2003 -> Ch. 3 + (art. 3) ▪ 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 oui non		oui non non oui non	
<b>Paris – Le Bourget</b> ▪ arrêté du 15 février 2011 (art. 2 IV)	oui	398	oui	5
<b>Paris – Orly</b> ▪ non prévues pour les VPE ▪ décision du 4 avril 1968 : couvre feu	non oui		non oui	24
<b>Toulouse – Blagnac</b> ▪ arrêté du 21 mars 2003 (art. 5) ▪ arrêté du 28 mars 2011 (art. 6)	oui oui	1	non oui	



Le président de l'ACNUSA a qualité d'ordonnateur des dépenses de l'Autorité et des recettes. Les décisions administratives prises par l'Autorité sont dotées d'une force obligatoire lui permettant de produire effet dès l'émission du titre de perception. Les sanctions pécuniaires prononcées par l'ACNUSA sont des créances dites ordinaires, c'est-à-dire essentiellement non fiscales. Elles sont généralement désignées par la pratique administrative sous l'expression de créances de l'État étrangères à l'impôt et au domaine ; elles peuvent voir leur recouvrement s'effectuer d'office.

## Majoration en cas de défaut de paiement : une mise en œuvre qui fait encore défaut

Dès 2009, l'Autorité avait recommandé que soit instaurée une majoration de 10 % en cas de défaut de paiement des titres. Dans le cadre de la démarche de réingénierie des procédures de recouvrement à la disposition des comptables de la DGFIP, la loi de finances rectificative <sup>10</sup> pour 2010 prévoit la mise en place d'une majoration de 10 % en cas de défaut de paiement des titres de produits divers de l'État, applicable à compter des titres émis au 1<sup>er</sup> janvier 2012. Néanmoins, les avancées juridiques n'ont pas encore été traduites dans les faits puisque le logiciel comptable de l'État Chorus n'a pas encore intégré cette majoration. La DGFIP a indiqué qu'elle devrait être effective en 2013.

<sup>10</sup> L'article 55 de la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010.

<sup>11</sup> La procédure d'admission en non-valeur est régie par le décret n° 92-1370 du 29 décembre 1992.

## Apurement des créances en l'absence de recouvrement

### La demande d'admission en non-valeur (ANV)

L'ANV a trait au seul recouvrement de la créance, sans mettre en cause son existence ou sa quotité ; elle peut intervenir lorsque les droits du Trésor, bien que justifiés, ne peuvent être exercés, lorsque le recouvrement de créances parfaitement fondées n'apparaît pas possible soit du fait de l'insolvabilité, soit de la disparition du redevable <sup>11</sup>. Alors que l'ACNUSA accepte des ANV principalement dans le cas de cessation d'activité, elle refuse de signer toute demande au motif d'échec du recouvrement amiable.

CHAPITRE



## La prescription de l'action en recouvrement

Une prescription de cinq ans est prévue par la loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 et court à partir de la date du fait générateur de la créance. Cette prescription est interrompue par une citation en justice, une reconnaissance de dette ou un acte de poursuite <sup>12</sup>. L'ACNUSA souhaite que le recouvrement des amendes qu'elle prononce soit activement poursuivi et à cette fin elle demande que toute action utile soit entreprise par les trésoreries afin d'interrompre le cours de la prescription.

**Le directeur adjoint de la sous-direction des particuliers des finances publiques s'est engagé en ce sens.**

## Suites de la non-mise en œuvre de l'immobilisation d'un aéronef

À la suite de la non-mise en œuvre de l'immobilisation par la DGAC, celle-ci ayant jugé utile d'avertir le courtier aérien <sup>13</sup> (cf. rapport d'activité 2011), le directeur général de l'Aviation civile a proposé que l'Autorité lui communique la liste des compagnies débitrices afin de conditionner au paiement des amendes la venue des compagnies étrangères sur le territoire national.

## Paramétrage du logiciel comptable de l'État Chorus

Pour émettre des titres de perception, l'ACNUSA utilise le logiciel comptable de l'État Chorus en service depuis 2011. Or, celui-ci n'avait pas intégré l'Autorité en tant que service ordonnateur de recette. Il en est résulté deux conséquences : d'une part l'ACNUSA était dans l'incapacité d'émettre des titres de perception jusqu'au mois d'octobre 2011, et, d'autre part, l'ACNUSA est actuellement dans l'impossibilité d'effectuer un suivi des titres car elle n'est pas reconnue par Chorus comme ordonnateur.

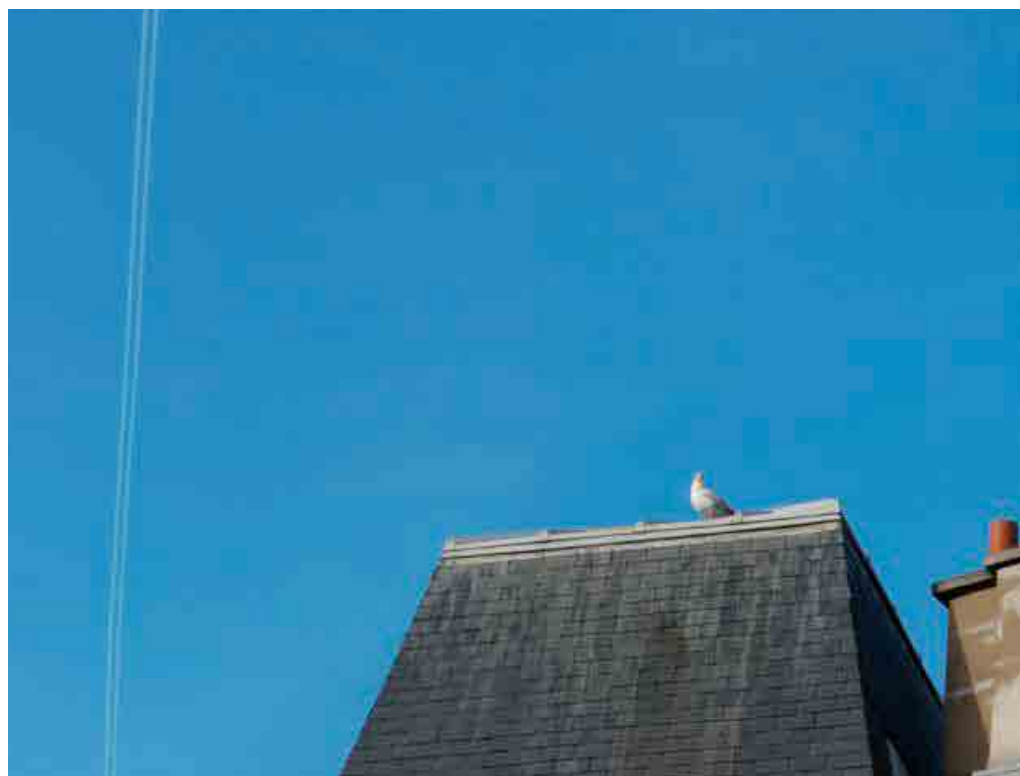
Les mesures récemment prises devraient permettre de régler ce dysfonctionnement.

## Récapitulatif de l'apurement

Exercices	Titres émis		ANV			
	Nombre	Montant en €	Volume	Montant en €	% Volume	% Montant
2000	43	314 045	1	1 524	2	0
2001	164	1 943 877	13	129 996	8	7
2002	246	2 285 221	23	252 175	9	11
2003	193	1 291 226	24	134 906	12	10
2004	215	1 948 790	35	367 013	16	19
2005	648	2 434 266	32	94 141	5	4
2006	582	3 068 000	43	230 097	7	7
2007	675	5 744 500	67	467 767	10	8
2008	412	3 584 000	51	487 520	12	14
2009	285	2 519 600	29	246 640	10	10
2010	384	3 150 750	32	291 965	8	9
2011	47	1 520 500	3	161 003	6	11
2012	1	17 000	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>3 895</b>	<b>29 821 775 €</b>	<b>353</b>	<b>2 864 747 €</b>	<b>9 %</b>	<b>10 %</b>

Exercices	Restes à recouvrer				Apurement			
	Nombre	Montant en €	% Volume	% Montant	Volume	Montant en €	% Volume	% Valeur
2000	0	0	0	0	42	312 520	98	100
2001	11	138 729	7	7	140	1 675 153	85	86
2002	1	12 000	0	1	222	2 021 046	90	88
2003	0	0	0	0	169	1 156 320	88	90
2004	21	191 500	10	10	159	1 390 277	74	71
2005	15	103 562	2	4	601	2 236 563	93	92
2006	21	144 515	4	5	518	2 693 388	89	88
2007	40	401 525	6	7	568	4 875 208	84	85
2008	10	90 500	2	3	351	3 005 980	85	84
2009	16	204 400	6	8	240	2 068 560	84	82
2010	18	123 500	5	4	334	2 735 285	87	87
2011	6	144 500	13	10	38	1 214 997	81	80
2012	0	0	0	0	1	17 000	100	100
<b>TOTAL</b>	<b>155</b>	<b>1 554 731 €</b>	<b>4 %</b>	<b>5 %</b>	<b>3 383</b>	<b>25 402 298 €</b>	<b>87 %</b>	<b>85 %</b>

**2012** - 558 décisions sont en attente d'émission de titre pour un montant de 4 545 250 € du fait du paramétrage inadéquat de l'ACNUSA dans le logiciel Chorus et encore non résolu, malgré les demandes répétées.



<sup>12</sup> Articles 2244, 2246 et 2248 du code civil.

<sup>13</sup> Le courtier aérien représente les compagnies aériennes, il est notamment chargé de trouver des solutions de transport de passagers et de fret pour ses clients.



# RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS



RAPPORT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE	84
RAPPORT SUR LES VOLS DE NUIT	85
AUTRES AXES DE TRAVAIL	86
LES PLATEFORMES	87
AMENDES ADMINISTRATIVES	88





# Rapport sur la pollution atmosphérique

## Contribution des zones aéroportuaires à la pollution atmosphérique

### Problématique du roulage au sol et indicateurs associés

Afin d'anticiper les conséquences de l'évolution du secteur aérien, l'Autorité recommande 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.

## Gestion de la qualité de l'air

### Limitation de l'usage des groupes auxiliaires de puissance - APU

L'Autorité demande à la DGAC d'entreprendre une étude de faisabilité technico-économique afin de déterminer la pertinence de la mise en place d'une redevance aéroportuaire pour le financement des moyens de substitution aux APU.

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

L'Autorité demande 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 acnuesées et lui soit présentée avant la fin de l'année 2013.

## Autres contributions et partenariats

### Plan de protection de l'atmosphère (PPA) et schémas régionaux climat-air-énergie (SRCAE)

L'Autorité demande instamment que les dispositions réglementaires soient prises avant la fin de l'année 2013, intégrant dans l'article R. 222-21 du code de l'environnement l'intervention de l'ACNUSA dans la procédure consultative préalable à l'adoption d'un PPA.

L'ACNUSA demande qu'à l'avenir soient développées dans les schémas régionaux climat-air-énergie des orientations propres au transport aérien.

# Rapport sur les vols de nuit

## Les mesures

### Les mesures à l'étude

L'Autorité demande que la DGAC étudie 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 acnuesée 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.

### Les mesures proposées

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.

L'ACNUSA recommande que les mesures nécessaires soient prises, soit par la DGAC pour l'ensemble des aéropor­ts acnuesés, soit localement, pour que soi(en)t interdit(s) l'atterrissage et/ou le décollage des avions légers et d'affaires de 23 heures à 6 heures.

L'Autorité recommande 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.

L'Autorité recommande l'instauration d'une plage de repos la nuit de samedi à dimanche de 23 heures à 6 heures sur l'ensemble des plateformes.

L'Autorité demande à la DGAC de déposer avant la fin du premier semestre 2013 un rapport précisant, pour les actions qui relèvent de la compétence propre des services de l'État, le calendrier de mise en application des recommandations formulées et, pour celles qui relèvent des autorités aéropor­tua­ires locales, les mesures autoritaires ou incitatives qu'elle entend mettre en œuvre pour assurer la réalisation des préconisations de l'Autorité.



# Autres axes de travail

## Survoler sans gêner

Bilan de l'expérimentation de la descente continue optimisée (CDO) et des procédures sous FL 060 (1 800 mètres)

L'Autorité demande que, chaque fois que possible, soit pratiquée une descente continue, plus protectrice pour l'environnement, au moins à partir du point d'approche initial (IAF).

## Réparer et prévenir

### Aide à l'insonorisation

L'Autorité demande aux gestionnaires des plateformes qu'ils fassent réaliser un contrôle acoustique sur au moins 5 % des opérations effectuées.

L'Autorité demande à la DGAC d'exposer devant le collège comment la réduction de la TNSA décidée en mars 2013 restera sans incidence sur l'obligation de financer les travaux d'insonorisation restant à réaliser.

L'Autorité demande que, partout où des locaux restent à insonoriser, des démarches soient entreprises auprès des propriétaires afin de savoir s'ils souhaitent bénéficier de l'aide à l'insonorisation et que le mécanisme d'aide à 100 % soit prolongé afin de permettre le traitement de ces logements dans un délai qui peut être raisonnablement estimé à cinq ans.

L'Autorité demande que la DGAC poursuive l'étude sur la possibilité de racheter les logements dans les zones les plus impactées par le bruit et la lui présente avant la fin de l'année 2013.

L'Autorité réitère la recommandation émise dans son rapport de l'année 2010, selon laquelle, afin d'atténuer le traitement brutal de part et d'autre de la limite extérieure de la zone III du PGS, une zone de transition pourrait être envisagée, correspondant à cette limite moins 3 dB, où l'aide accordée serait réduite de moitié.

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.

L'Autorité demande à nouveau 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 suffisamment en amont pour lui permettre de transmettre ses observations à l'administration.

## Connaître, communiquer et partager

### Accès à l'information

L'Autorité demande que la DGAC lui fournisse, avant la fin du mois de novembre 2013, pour toutes les plateformes acnuesées, les éléments relatifs aux trajectoires et aux niveaux de bruit traités par son logiciel ELVIRA ou tout autre outil qui viendrait à le remplacer. Avant l'été, la DGAC exposera devant le collège, l'état d'avancement de la mise en place du système.

L'Autorité recommande, d'une part, que la DGAC renforce la sensibilisation à la question environnementale des agents en charge du contrôle afin qu'ils soient davantage acteurs du respect de l'environnement et, d'autre part, qu'elle mette en place, à l'attention de ces derniers, un système les informant de l'application pour chaque aéronef des restrictions en vigueur sur la plateforme.



L'Autorité demande que, l'élaboration du site Internet de visualisation des trajectoires sur toutes les plateformes acnuesées soit achevée, son bon fonctionnement testé et les conditions de sa mise à disposition du public définies avant le 31 octobre 2013 en vue d'une mise en ligne avant la fin de l'année.

## Les plateformes

### Bâle – Mulhouse

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

L'Autorité demande à Euroairport de prendre immédiatement toutes les mesures nécessaires pour que son système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires soit mis en conformité au regard de l'arrêté du 27 octobre 1989 relatif à la construction et au contrôle des sonomètres dans sa version issue de l'arrêté du 30 mai 2008, afin que le STAC puisse donner un avis positif.

#### Envol direct vers le sud

L'Autorité réitère sa demande de 2011. Elle demande qu'une étude soit menée conjointement par la DGAC et Euroairport pour étudier quelles destinations en partance de la plateforme pourraient faire l'objet de décollages directs vers le sud. Elle souhaite que cette étude lui soit présentée à la fin du premier semestre 2013.

#### Procédures de navigation aérienne

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.

#### Vols de nuit

L'ACNUSA demande que lui soit présenté, pour la mi-2013 au plus tard, un bilan des dérogations aux restrictions de nuit en 2012 à Bâle – Mulhouse, en indiquant le nombre total de demandes et, pour celles qui ont été satisfaites, les motifs justifiant la dérogation.

### Beauvais – Tillé

En l'état actuel du PEB de Beauvais – Tillé, l'ACNUSA demande que l'étude d'une mise en révision de ce plan soit lancée dès que le nombre de 30 000 mouvements commerciaux sur la plateforme sera atteint.

### Bordeaux – Mérignac

#### Expérimentation de la descente continue optimisée (CDO) et cartes d'approches à vue piste 05 et 11

Le collègue de l'Autorité souhaite que, conformément aux engagements pris, le SNA S/O fasse un bilan, avant et après, des mesures de bruit afin d'évaluer les bénéfices acoustiques de la descente continue optimisée sur la plateforme de Bordeaux – Mérignac. Il demande que ce bilan lui soit présenté avant la fin octobre 2013.



## Marseille – Provence

### Arrêté du 3 mai 2012 portant restriction d'exploitation la nuit

L'Autorité demande qu'un bilan des effets des restrictions d'exploitation nocturne sur l'aéroport de Marseille – Provence lui soit présenté d'ici la fin du mois de juin 2013.

## Paris – Charles de Gaulle

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

L'Autorité demande 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.

## Paris – Orly

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

L'Autorité demande 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.

# Amendes administratives

## Renforcement du pouvoir de sanction

### Montant des amendes

L'ACNUSA demande à la DSNA de faire en sorte que les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne en fonction disposent de toute information utile sur l'attribution des créneaux de nuit et la diffusent aux pilotes afin d'éviter que des manquements soient commis. Un compte rendu des actions menées en ce sens devra lui être présenté avant la fin de l'année 2013.

L'ACNUSA 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.

## Systématisation du relevé des manquements

### Permanence des dysfonctionnements

L'ACNUSA demande à 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 2013 les actions mises en œuvre en ce sens, notamment au niveau des moyens humains et techniques déployés.

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

L'ACNUSA demande à la direction des transports aériens que lui soient présentées non seulement les conclusions du groupe de travail « déviation de trajectoire », mais aussi, si ce groupe n'a pas examiné cette question, les contraintes et les conséquences du choix de procédures, notamment en matière de protection des riverains.

## Instruction des dossiers de manquement des hélicoptères sur Paris – Issy-les-Moulineaux

### Limitation du nombre de mouvements

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 environnementales : 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 du premier semestre 2013.



# VIE DES SERVICES

---



## PERSONNEL ET BUDGET 92

- Effectifs 92
- Formation 92
- Moyens financiers 92
- Faits marquants 93

## COMMUNICATION 93

- Rapport d'activité 93
- Bilan des six ans de la présidence  
de Mme Lemoyne de Forges 93
- Site Internet 93







# PERSONNEL ET BUDGET

## Effectif

Dans le cadre du plafond d'emploi de l'Autorité (12 agents), 10,5 équivalents temps plein ont travaillé à l'ACNUSA en 2012.

## 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 2012, des agents ont également suivi une formation à l'entretien d'évaluation, à la technique photographique et aux premiers secours en milieu de travail.

## Moyens financiers

### Masse salariale

La loi de finances initiale pour 2012 a accordé 977 000 € à l'ACNUSA, soit une augmentation de 37 000 € par rapport aux années précédentes, grâce à un amendement présenté par M. le sénateur Fortassin. Ces crédits ont servi à payer la rémunération des agents (852 084 €) et les indemnités des membres au titre de leur participation aux réunions plénières et techniques (49 957 €).

Un total de 902 042,27 € a donc été utilisé en 2012 et le plafond d'emplois autorisé n'étant pas atteint, une somme de 74 957,73 € a été remise à disposition du programme « contrôle et pilotage des politiques du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement ».

### Dépenses de fonctionnement

Le montant de la dotation 2012 a été maintenu grâce à un amendement présenté par M. le député de Courson. Elle s'élève à 467 235 € contre 472 205 € en 2010, soit une légère diminution due au gel de précaution (6 %), plus important cette année.

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) s'élève à 60 046 €, répartis pour moitié environ entre les agents et les membres (y compris le président) de l'ACNUSA.

Les études ont représenté cette année un volume d'engagement de 129 672 € (contre 106 240 € en 2011 et 78 326 € en 2010) soit 27,75 % des dépenses de fonctionnement

de l'année 2012. Le relèvement de l'altitude d'interception de l'ILS étant devenu effectif à la fin 2011, de nouvelles mesures de bruit ont été engagées autour des plateformes de Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Orly. Elles seront terminées en 2013.

Une première tranche d'étude des effets du bâti sur l'exposition sonore en limite du PGS a également été financée. Enfin, des études engagées en 2011 ont été clôturées dans l'année : optimisation du temps de roulage au sol des aéronefs et classification du bruit des aéronefs.

## 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 :

- 2012 a été une année de transition dans le domaine des ressources humaines : fin des mandats du président et de quatre membres du collège, et remplacement du secrétaire général et du responsable du pôle technique « air ». Les délais de nomination très longs, à savoir deux mois pour le président et six mois pour les membres, ont rendu plus difficile le fonctionnement au quotidien de l'Autorité ;
- des problèmes de paramétrage persistants, dans le module recettes (mis en place en septembre 2011) du logiciel budgétaire et comptable de l'État nommé Chorus. Pour ces raisons, l'Autorité a décidé de ne pas émettre en 2012 de titres de perception à l'encontre des compagnies aériennes.



# 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 mars 2012. Pour la première fois, celui-ci leur 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 2011 s'est élevé à 19 474 euros TTC.

## Bilan des six ans de la présidence de Mme Lemoyne de Forges

Par ailleurs, dans le cadre de la fin du mandat de la présidence de Mme Lemoyne de Forge, un bilan sur les six années d'activité de l'Autorité a été produit en versions française et anglaise. Le coût de ce document publié à 1 400 exemplaires a été de 28 925 €.

## Site Internet

Afin d'améliorer la visibilité du site de l'ACNUSA, un travail de référencement engagé en 2012 se poursuit actuellement.



# ANNEXES

---



LISTE DES AVIS RENDUS	96
VISITE DE PLATEFORMES ÉTRANGÈRES	98
NOMBRE DE MOUVEMENTS NON COMMERCIAUX ET DE PASSAGERS EN 2012	101
AUDITIONS RÉUNIONS TECHNIQUES ET COLLOQUES	102
GLOSSAIRE	108





# LISTE DES AVIS RENDUS

## Réunions plénières

### 18 et 20 janvier

- ◆ Avis de l'Autorité sur le projet de modification des arrivées en piste 13 sur l'aérodrome de Marseille – Provence (cf. page 53).
- ◆ Avis sur l'arrêté réglementant l'utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et en climatisation-chauffage lors de l'escale sur les aérodromes de Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Orly et Paris – Le Bourget (cf. page 56).
- ◆ Avis de l'Autorité sur les projets relatifs à la circulation aérienne de l'aérodrome de Nantes – Atlantique (cf. page 54).

### 15 février

- ◆ Avis relatif au projet de schéma régional du climat de l'air et de l'énergie (SRCAE) de la région Midi-Pyrénées.
- ◆ Avis relatif au projet de SRCAE de la région Alsace.
- ◆ Avis relatif au projet de SRCAE de la région Rhône-Alpes.
- ◆ Avis de l'Autorité sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Marseille – Provence (cf. page 54).
- ◆ Avis sur le projet de pérennisation de la procédure de départ face au nord en P-RNAV FISTO sur l'aérodrome de Toulouse – Blagnac (cf. page 64).

### 13 et 15 juin

- ◆ Avis sur le projet de mise en service d'une procédure RNAV (GNSS) en piste 35 sur l'aéroport de Cannes – Mandelieu (cf. page 65).



- ◆ Avis sur le projet de mise en service des nouvelles procédures de départ nord et sud RNAV (GNSS) en piste 05 sur l'aéroport de Bordeaux – Mérignac (cf. page 51).
- ◆ Avis sur le projet d'utilisation de nouveaux moyens de guidage vertical LPV, LNAV VNAV ou BaroVNAV en superposition de la procédure d'approche RNAV (GNSS) en piste 05 sur l'aérodrome de Bordeaux – Mérignac (cf. page 51).
- ◆ Avis sur le projet de mise en service d'une procédure d'approche RNAV (GNSS) en piste 11 sur l'aéroport de Bordeaux – Mérignac (cf. page 51).
- ◆ Avis sur le rapport de présentation des conditions d'obtention de la valeur de l'IGMP de l'année 2011 (cf. page 59).
- ◆ Avis de l'Autorité sur le projet de mise en service d'une procédure RNAV (GNSS) en piste 04 sur l'aéroport de Nice – Côte d'Azur (cf. page 55).
- ◆ Avis sur le projet de mise en service d'une procédure RNAV (GNSS) en piste 22 sur l'aéroport de Nice – Côte d'Azur (cf. page 55).

## 11 et 12 septembre

- ◆ Avis de l'Autorité relatif au projet de plan de protection de l'atmosphère (PPA) des Bouches-du-Rhône.
- ◆ Avis relatif au projet de SRCAE de la région Île-de-France.

## 19 et 21 novembre

- ◆ Avis de l'Autorité relatif au projet de PPA de l'agglomération bordelaise.
- ◆ Avis de l'Autorité relatif au projet d'arrêté de restrictions de l'aéroport de Bâle – Mulhouse (cf. page 49).
- ◆ Avis de l'Autorité relatif aux procédures de départ en pistes 03 et 21 de Nantes – Atlantique (cf. page 54).
- ◆ Avis de l'Autorité relatif à la procédure GNSS piste 18 R à Lyon – Saint-Exupéry (cf. page 52).

## 18 et 19 décembre

- ◆ Avis de l'Autorité relatif aux projets de révision de procédures d'arrivée sur l'aéroport de Paris – Le Bourget (cf. page 61).
- ◆ Avis relatif au projet de PPA de la région de l'Île-de-France.
- ◆ Avis relatifs aux projets de révision de procédures d'arrivée sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle.

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





# VISITE DE PLATEFORMES ÉTRANGÈRES

## Plateforme de Memphis

La position géographique de la ville de Memphis lui procure un avantage incontestable en termes commerciaux. Les autorités aéroportuaires et consulaires insistent fortement sur l'importance de la combinaison air – rail – route – fleuve, qui permet à la fois le regroupement et l'éclatement de routages. Nombre d'entreprises se sont installées ici du fait de cette proximité et certaines en raison uniquement de la présence de FedEx qui leur permet de livrer à J + 1.

L'aéroport de Memphis, ancien aéroport militaire, comporte trois pistes et conserve de façon marginale cette fonction pour la garde nationale. Il dispose notamment d'un *silencer* pour les essais moteurs du Galaxy, le plus gros des appareils militaires de transport américains. L'activité civile y est largement majoritaire et, parmi elle, celle de cargo, les vols passagers s'étant fortement réduits depuis que Delta Airlines a déplacé son *hub* de Memphis à Atlanta. Ces vols cargo sont opérés en grande majorité la nuit, l'activité diurne de FedEx étant essentiellement dédiée à la poste américaine.

Il est remarquable de constater que, si les riverains ont déserté les zones d'habitation en bout des pistes, ils restent en revanche présents le long de celles-ci, les maisons les plus proches se trouvant à quelques centaines de mètres à peine des pistes.

Il apparaît clairement que :

- un *hub* ne fonctionne que s'il bénéficie d'un contexte favorable (présence d'un bassin d'emploi et accès nombreux et performants, rail, autoroutes, voies navigables...);
- l'attractivité du hub est favorisée par la présence d'entreprises dont l'activité dépend du transport aérien et, réciproquement, sa présence dynamise ces entreprises;
- le *hub* et l'activité aérienne nocturne sont d'autant mieux acceptés que les riverains y trouvent un intérêt.

## Plateforme de Stockholm – Arlanda

L'aéroport Stockholm – Arlanda est le plus grand de Suède. Les dix plateformes majeures du pays sont détenues par la société Swedavia, société anonyme propriété de l'État à 100 %. Quant aux autres plateformes, elles restent la propriété des collectivités territoriales. Principalement destiné aux vols internationaux, l'aéroport Stockholm – Arlanda est implanté sur la ville de Sigtuna, à 42 km au nord de Stockholm, dans une zone assez peu urbanisée. Dans un rayon de 30 km autour de l'aéroport sont recensés 100 000 habitants et 1,5 million dans un rayon de 50 km.

Bien que l'aéroport comprenne trois pistes, seules deux d'entre elles sont vraiment utilisées. Dotée de quatre terminaux, la plateforme, en 2011, a accueilli 19 millions de passagers et enregistré environ 220 000 mouvements.

C'est le *Noise Management Plan* qui définit les actions à mener pour gérer l'environnement sonore de la plateforme tout en respectant l'approche équilibrée.

## Navigation aérienne

Stockholm – Arlanda a pour ambition d'être le meilleur aéroport suédois en matière d'environnement.

Aucun survol de commune n'est autorisé au-dessous de 1 500 pieds (457 mètres).

Il est de la responsabilité du contrôle de faire en sorte que 90 % du trafic aérien évoluent dans l'équivalent d'un VPE jusqu'au niveau FL 60 (1 850 mètres). Le niveau maximal de bruit autorisé est de 70 dB en sortie de ce VPE. En cas de non-respect de cette mesure, l'aéroport adresse un courrier à la compagnie afin que celle-ci fournisse des explications. L'aéroport a obligation de suivre cette procédure, à défaut, il pourrait être poursuivi.

La CDO est pratiquée sur la plateforme avec un taux moyen de réalisation de 60 à 70 %.

À compter de 2018, les approches directes seront interdites sur l'une des pistes afin de soulager la commune d'Upplands-Väsby (dont le survol est déjà interdit à partir de 18 heures) qui, entre outre, pourra être survolée non plus à 500 mais à 4 000 pieds.

Une étude relative à l'élaboration de nouvelles approches a été lancée. Elles devraient permettre de raccourcir les trajectoires, d'éviter le survol par l'est de la ville de Vallentuna et d'augmenter la capacité de l'aéroport à 350 000 mouvements et 36 millions de passagers.

## Contrôle du bruit des avions

ANOMS (Airport Noise & Operations Monitoring System) est le système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires utilisé sur la plateforme.

L'aéroport a l'obligation de faire respecter un niveau de bruit qui est plafonné. En cas de dépassement inférieur à 110 % du plafond, celui-ci n'est pas sanctionné. Au-delà, le dossier est transmis au procureur de l'État. Dans les faits, aucune suite n'a jamais été donnée.

## Qualité de l'air

### Surveillance de la qualité de l'air

Les polluants surveillés par l'aéroport sont le dioxyde d'azote, les composés organiques volatils, les particules (PM10 et PM 2,5) et l'ozone. Arlanda est le seul aéroport de Suède à avoir mis en place une surveillance de la qualité de l'air. Ces polluants sont mesurés lors de campagnes de mesure régulières à l'aide de tubes passifs, excepté pour les particules, qui sont mesurées à l'aide d'analyseurs en continu. Les concentrations enregistrées sont du même ordre de grandeur que celles d'une ville de taille moyenne. Aucune surveillance de la qualité de l'air intérieur n'est actuellement effectuée.

### Utilisation de l'APU

L'utilisation des APU est limitée à 5 minutes, les GPU sont remplacés par des prises 400 Hz. La climatisation des avions est, quant à elle, assurée par de l'air « préconditionné » fourni par des appareils mobiles ou par le système de chauffage du district fonctionnant par biomasse.

### Taxes

Les taxes aéroportuaires tiennent compte des émissions de polluants des avions (émissions en NO<sub>2</sub>). Le calcul de cette taxe par rapport aux émissions en dioxyde d'azote est actuellement en cours de révision.

## Urbanisation

Le chapitre 3 du code de l'environnement spécifie que tout espace dit « d'intérêt national » en matière d'énergie, de traitement des déchets, de transports et autres doit être préservé de tout usage qui rendrait son accès ou son exploitation difficiles. À ce titre, le périmètre des trente-trois aérodromes reconnus d'intérêt national par l'office du transport est protégé.





Cette protection concerne les terrains employés directement ou indirectement par le transport aérien, ferroviaire ou routier.

Autour de cette zone définie d'intérêt national, où le niveau de bruit ne doit pas dépasser  $L_{den} 55$ , se trouve le « domaine sous influence » dans lequel les niveaux de bruit maximal autorisés doivent être inférieurs à 70 dB.

Les valeurs maximales légales de bruit autorisé sont :

- -  $Leq_{24h}$  30 dB et  $L_{Amax}$  45dB à l'intérieur des bâtiments ;
- -  $Leq_{24h}$  55 dB et  $L_{Amax}$  70 dB à l'extérieur en journée ou en soirée.

Au-dessus de 3 mouvements dépassant ce dernier seuil, la zone est classée bruyante.

Le développement de l'urbanisation est limité à une zone de bruit inférieur à 65 dB. L'avis de l'aéroport est exigé pour tout permis de construire dans la zone de 55 à 60 dB et il est toujours négatif. Cependant, c'est au maire que revient la délivrance, ou non, des permis de construire. Dans l'éventualité où ils seraient accordés malgré l'avis défavorable de l'aérodrome, les immeubles devraient répondre à des normes strictes d'isolation acoustique.

Enfin, la société Swedavia a acheté nombre de terrains par voie d'expropriation mais cette politique volontariste est aujourd'hui arrêtée. Les constructions achetées (souvent des pavillons) par le gestionnaire sont louées pour de l'habitat permanent ou saisonnier. Mais à ce jour, il reste encore quelques propriétaires indépendants.

## Aide à l'insonorisation

Dans le cadre du plan d'isolation acoustique 2001-2012, 900 maisons ont été insonorisées pour un coût équivalent à 12 millions d'euros. Pour en bénéficier, l'habitation devait se situer dans la zone  $L_{den} 60$  et être survolée par au moins trois mouvements d'aéronefs de niveau supérieur à 70 dB pendant au moins 150 nuits par an. L'expérience de Stockholm – Arlanda a été déclinée sur les autres aéroports suédois.

## Relations avec les riverains

### Information

Les informations relatives au suivi des trajectoires (route et altitude) et au niveau de bruit des aéronefs sont disponibles sur Internet avec un décalage de cinq heures visant à être ramené très prochainement à 30 minutes.

### Relation de proximité

Tous les deux ans, un sondage est effectué auprès des riverains ; 80 % d'entre eux ont une vision plutôt positive de la plateforme, 70 % sont satisfaits d'habiter près de l'aéroport et plus de 90 % estiment qu'il est important pour le développement local.

Entre 2003 et 2011, l'aéroport a organisé 124 réunions de voisins, 130 visites de l'aéroport par des classes d'écoliers, sans compter les réunions de lobbying.

Le personnel de l'aéroport semble satisfait de l'évolution des relations avec les riverains depuis 2003.

### Gestion des plaintes

L'ouverture de la piste 3 a engendré une très forte augmentation des plaintes, passant ainsi de 30 à 400 dans l'année. Celles-ci concernent essentiellement le bruit et quelques fois les émissions gazeuses. En 2004, 1 000 plaintes avaient été comptabilisées et autant de plaignants. En revanche, pour l'année 2011, 800 plaintes avaient été enregistrées avec moins de plaignants et peu d'entre eux sont des riverains proches de l'aéroport. En effet, la majorité des plaignants habitent en agglomération et appartiennent à une catégorie socioprofessionnelle favorisée.

# NOMBRE DE MOUVEMENTS NON COMMERCIAUX ET DE PASSAGERS EN 2012

Aéroports	Nombre de mouvements commerciaux en 2012	Nombre de passagers en millions en 2012
Bâle – Mulhouse	66 404	5,3
Beauvais – Tillé	26 356	3,8
Bordeaux – Mérignac	49 343	4,4
Lyon – Saint-Exupéry	120 583	8,4
Marseille – Provence	101 113	8,1
Nantes – Atlantique	47 921	3,6
Nice – Côte d'Azur	162 484	11,1
Paris – Charles-de-Gaulle	491 346	61,5
Paris – Le Bourget	57 192	
Paris – Orly	230 558	27,2
Toulouse – Blagnac	85 872	1,9
Strasbourg – Entzheim	25 277	1,1

SOURCE SITE INTERNET DE L'UAF





# AUDITIONS RÉUNIONS TECHNIQUES ET COLLOQUES



## Auditions en réunions plénières

### 18-20 janvier

- ◆ MM. Serge Callec et Philippe Berliat du SNA sud-est ;
- ◆ M. Jean Rebuffel, président du groupe de travail sur les vols de nuit ;
- ◆ Mme Béatrice Leblond, chef de la subdivision études environnement du SNA ouest ;
- ◆ Mme Fanny Mietlicki, directrice de Bruiparif ;
- ◆ Mme Isabelle Cornier, responsable du pôle environnement du laboratoire d'ADP ;

### 15-17 février

- ◆ M. Philippe Guivarc'h, directeur de la sécurité de l'aviation civile sud-est ;
- ◆ M. Pierre Caussade, directeur environnement et développement durable, et Mme Virginie Leudet, pôle émissions et environnement, Air France ;
- ◆ M. Philippe Versi du SNA sud ;
- ◆ M. Christian Guerer, chef du service exploitation du SNA sud-ouest, et Mme Marie-Christine Ouillade, chef de la subdivision études environnement ;

### 12 avril

- ◆ M. Legrand, du SNA centre-est, accompagné de M. Geoffroy Ville, responsable de la mission environnement de la DGAC/DSNA ;

### 9-11 mai

- ◆ M. Geoffroy Ville, responsable de la mission environnement de la DGAC/DSNA, accompagné de M. Vincent Bachelier ;
- ◆ M. Thierry Pollet, directeur de l'aéroport de Cannes – Mandelieu ;

## 13-15 juin

- ◆ M. Michel Sivry, chargé de mission environnement au SNA sud-est, accompagné de M. Thierry Horlait, chef du service exploitation du SNA sud-est, et Mme Marie-Christine Ouillade, chef de la subdivision études, environnement du SNA sud-ouest, accompagnée de M. Frédéric Barret, assistant de subdivision études environnement ;
- ◆ M. Pascal Luciani, sous-directeur du développement durable DGAC/DTA/SDD, MM. Leclerc (DTA/SDD), Weber (STAC), et Mme Pistono-Mazars (STAC) ;
- ◆ M. Jean Rebuffel, président du groupe de travail sur les vols de nuit ;

## 9-11 juillet

- ◆ M. Pascal Luciani, sous-directeur du développement durable DGAC/DTA/SDD ;
- ◆ M. Pierre-Yves Savidan, du BIPE, accompagné de M. Pierre Cave ;

## 11-12 septembre

- ◆ Mme Florence Rousse, directrice de la sécurité de l'Aviation civile, accompagnée de MM. Patrick Cipriani, de la DSAC nord, MM. Philippe Guivarch, de la DSAC sud-est, Alexandre Crozat, coordonnateur environnement auprès de la directrice, et Philippe Vignault, du pôle d'expertise du personnel navigant ;

## 17 octobre

- ◆ M. Emmanuel Jacquemin, chef du SNA nord-est, accompagné de Patrice Dupont ;
- ◆ M. Bertrand PANCHER, député de la Meuse ;
- ◆ MM. Jean-Philippe Dufour (DTA), Pierre Leclerc (DTA) et Denis Weber (STAC Toulouse) ;
- ◆ M. Christophe ROSIN, du laboratoire d'ADP ;

## 19-20-21 novembre

- ◆ MM. Jean-Félix Barral, copilote, et Thierry Le Floch, pilote ;
- ◆ MM. Philippe Bataillé, DSAC sud-ouest, et Laurent Volkman, DTI Toulouse ;
- ◆ Mme Fanny Tejedor et M. Alain Bourgin, DSNA/ME ;
- ◆ MM. Gérard Lefevre, DSAC nord-est, et Pascal LUCIANI, DTA/SDD ;
- ◆ Mme Béatrice Leblond, DSNA ouest ;
- ◆ MM. Alain Genia et Nicolas Legrand, SNA nord-est ;

## 17-19 décembre

- ◆ M. Pascal Luciani, sous-directeur du développement durable DGAC/DTA/SDD ;
- ◆ M. Jean-Philippe Dufour et Mme Emmanuelle Perillat, DGAC/DTA ;
- ◆ M. Philippe, DGAC/DSNA, M. Gamiet, SNA RP, et M. Feiller ;
- ◆ MM. Julien Assoun et Kerouana, DREAL IDF ;
- ◆ M. Laurent Michel, directeur général de la prévention des risques (MEDDE), accompagné de M. Pascal Valentin, chef de la mission bruit et environnement ;
- ◆ M. Cyrille Vincent, secrétaire national du SNCTA, et M. Yann VINCENT ;
- ◆ M. Alain Bourgin, DGAC/DSNA ;



## Réunions techniques

17 janvier-26 juin

IGEP : M. Jacques Roland ;

10 février-4 juin-22 octobre

DEBATS : Mme Joëlle Adrien ;

4 avril

IGMP : M. Jacques Roland ;

14 septembre

ACNAW : M. Jacques Roland ;

21 septembre

SURVOLS : Mme Aline Gaulupeau ;

4 octobre

Soldata : Mme Aline Gaulupeau et M. Jacques Roland ;

18 octobre

Réunion des instructeurs : Mme Aline Gaulupeau ;

30 octobre

Soldata : Mme Aline Gaulupeau et M. Jacques Roland ;

12 novembre

Réunion « Effets du bâti » : M. Jacques Roland ;

## Groupe de travail

4 et 12 janvier

Mission de médiation sur Toussus-le-Noble ;

17 janvier

Déplacements de membres du groupe vols de nuit sur l'aéroport de Francfort ;

## 25 janvier, 14 et 29 février

Réunions du groupe de travail sur les vols de nuit de l'ACNUSA ;

## 23 février et 21 mars

Comité de pilotage pour l'amélioration environnementale de l'aéroport de Marseille – Provence ;

## 26 mars

Déplacements de membres du groupe vols de nuit sur l'aéroport de Londres – Heathrow ;

## 3 décembre

Groupe de travail Air : M. Gérard Thibaut ;

# Déplacements à l'étranger

## 1<sup>er</sup>-2 octobre

États-Unis : Visite du *hub* FedEx à Memphis, participation de MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet ;

## 23-24 octobre

Suède : visite de la plateforme de Stockholm – Arlanda, participation de Mlle Nathalie Guitard et MM. Victor Haïm, Manuel Perianez, Gérard Thibaut ;

# Auditions parlementaires

## 24 janvier

Audition auprès de M. Philippe Esnol, sénateur des Yvelines ;

## 5 septembre

Audition auprès de M. Jacques-Alain Bénisti, député du Val-de-Marne ;

## 10 octobre

Audition auprès de M. François Fortassin, sénateur des Hautes-Pyrénées ;

## 18 octobre

Audition auprès de M. Vincent Capo-Canellas, sénateur de la Seine-Saint-Denis.



## Colloques

### 1<sup>er</sup> février

Séminaire « Grenelle de l'Environnement », UAF : participation de M. Victor Haïm ;

### 14 février

Conférence territoriale du Grand-Roissy « Gouvernance et projet », région IDF : participation de l'Autorité ;

### 9 mars

Ateliers thématiques sur le thème des PPBE organisés par la Mairie de Paris : participation de l'Autorité ;

### 20 mars

Conférence de l'OMNES « Air France : historique et perspectives » : participation de l'Autorité ;

### 29 mars

Journées d'étude de l'ALFA-ACI « L'expérience tirée des engagements pris dans le cadre du Grenelle de l'Environnement et perspectives pour l'avenir » : intervention de Mme Ghislaine Esquiague ;

### 3 avril

« De la lutte contre le bruit à la conception d'une ambiance sonore confortable : Eco-Quartiers et environnement sonore », CIDB : participation de Mme Ghislaine Esquiague et de MM. Jacques Roland, Philippe Lepoutre et Sylvain Dépalle ;

### 14 mai

Conférence « Environnement et formation juridique », Conseil d'État ; débat « Quelle stratégie pour une compagnie comme Royal Air Maroc ? Bilan et perspectives ».  
« Quelles sont les conséquences de l'arrivée des compagnies *low cost* et de l'ouverture du ciel », Club Transport Aérien : participation de M. Victor Haïm ;

### 30-31 mai

Colloque « Comment volerons-nous en 2050 ? » Académie internationale de l'air et de l'espace : participation de MM. Haïm et Lepoutre ;



## 17 septembre

Conférence « Environnement et droit de l'aménagement », Conseil d'État : participation de Mlle Céline Callegari ;

## 26 septembre

Colloque « Île-de-France : le transport aérien en question », Île-de-France environnement : intervention de Joëlle Adrien, participation de M. Éric Girard-Reydet ;

## 8-9 octobre

Francfort : « Greening and Independence from Fossil Fuel », Air Transport Net : participation de Mme Nathalie Guitard ;

## 11 octobre

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

## 25 octobre

Rencontre « Les vols de nuit en Europe : quel équilibre entre économie, qualité de vie et santé ? », ODESA : participation de MM. Victor Haïm et Eric Girard-Reydet ;

## 26 octobre

Colloque « Urbanité, santé, ville durable : la qualité de l'air en débat », 8<sup>e</sup> édition, les respirations d'Enghien-les-Bains, participation de Mlle Nathalie Guitard ;

## 12 novembre

Colloque « Environnement et droit des transports », Conseil d'État, participation de MM. Victor Haïm, Éric Girard-Reydet et Mlle Céline Callegari ;

## 15 novembre

Colloque « Concilier isolation thermique, confort acoustique et qualité de l'air intérieur : les nouveautés techniques et réglementaires », CIDB et CICF GIAC : participation de Mlle Guitard et M. Lepoutre ;

## 15-16 novembre

Vienne : Conférence « *Air Traffic Management and Spatial Planning* », ARC : intervention et participation de MM. Haïm et Bernard Chaffange ;





# GLOSSAIRE

AASQA	Association agréée de surveillance de la qualité de l'air
ADP	Aéroports de Paris
AIP	Aeronotic Information Publication / Publications d'information aéronautique
APU	Auxiliaire Power Unit / groupe auxiliaire de puissance qui alimente l'avion en électricité 400 Hz
CCE	Commission consultative de l'environnement
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CDA	Continuous Descent Approach – descente continue
CDO	Descente continue optimisée
COHOR	Association pour la COordination des HORaires
CO	Monoxyde de carbone
CO <sub>2</sub>	Dioxyde de carbone
COV	Composés organiques volatils (notamment benzène)
COVNM	Composés organiques volatils non méthaniques
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
IFFSTAR	Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
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
INM	Integrated Noise Model
LAeq	Niveau continu équivalent de pression acoustique pondéré A
LAm <sub>ax</sub>	Valeur maximale de bruit émis par l'avion lors de son passage
Lden	Niveau de bruit (Level) pondéré jour (day), soirée (evening), nuit (night)
NA	Number of events Above / nombre d'événements au-dessus d'un certain niveau de bruit
NM	Mile nautique 1 Nm = 1 852 mètres
NO <sub>x</sub>	Oxyde d'azote
NO <sub>2</sub>	Dioxyde d'azote
O <sub>3</sub>	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
PM <sub>10</sub>	Particules fines
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
PRNAV	Precision aRea NAVigation / navigation précise de surface
PS	Poussières sédimentables ou suies
SO <sub>2</sub>	Dioxyde de soufre
SURVOL	Étude relative à la mise en place d'un système de surveillance sanitaire et environnemental autour des plateformes aéroportuaies d'Île-de-France
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



# NOTES

---

A series of horizontal dotted lines spanning the width of the page, providing a template for text entry.





- Photographies
  - © Laurent Desmoulin
  - © Nadia Dadouche
- 
- Conception et réalisation
  - Agence Tamtam Créations
  - Impression LFT

Mai 2013

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



RECYCLÉ  
Fabriqué à partir de  
matériaux recyclés  
FSC™ C106113

