



Rapport
d'activité

2011





Rapport d'activité

2011



Mme Patricia L. de Forges
président depuis mars 2006



M. Jean-Pierre Camoin
membre de novembre 2005
à juillet 2011



M. Guy Puech
membre depuis mars 2006



Mme Dominique Dalmas
membre depuis mars 2009

M. Jacques Roland
membre depuis
octobre 2009

Mme Joëlle Adrien
membre depuis
octobre 2009

Mme Aline Gaulupeau
membre depuis octobre 2009



Mme Laurence Rouil
membre depuis janvier 2011



M. Jean-Claude Coulardot
membre depuis janvier 2010



M. Gérard Thibaut
membre depuis janvier 2011



Les membres de l'Autorité

Lettre à

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

Ce rapport 2011 marque le terme du mandat confié à la moitié du collège actuel de l'Autorité et de ma présidence.

Comme les rapports des années précédentes, le bilan 2011 présente des points positifs et des points négatifs.

Dans le domaine de la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports, l'Autorité a atteint son objectif de disposer d'un premier bilan général de la situation en matière de qualité de l'air et d'émissions de polluants atmosphériques sur les aéroports acrusés.

En septembre 2011, l'Autorité a mis en place un groupe de travail national sur les vols de nuit, sujet sensible, réunissant des représentants des professionnels de l'aéronautique, des élus et des associations. Ces travaux devraient permettre de disposer, à l'automne 2012, d'un état des lieux partagé et d'analyses des impacts économiques et des bénéfices environnementaux de différentes mesures envisageables.

En matière de réparation, les choses progressent de manière régulière et plutôt consensuelle : ainsi, en 2011, en complément du dispositif d'aide à l'insonorisation, ont été instituées des enveloppes d'aide supplémentaire pour l'installation ou la rénovation des systèmes de ventilation et pour l'isolement acoustique des toitures. La prise en charge à 100 % des travaux d'insonorisation à compter du 28 décembre 2011 et jusqu'au 31 décembre 2013 devrait par ailleurs réduire l'un des principaux freins résiduels d'accès au dispositif, le coût des travaux qui restait à la charge du riverain.

Le bilan est nettement moins positif sur les mesures actives de réduction des nuisances. La réduction du bruit à la source dépend de ruptures technologiques qui, au mieux, ne laissent espérer des nouveaux avions qu'à l'horizon 2025. Le relèvement de l'altitude de transition, étape indispensable pour un relèvement significatif des altitudes d'arrivée, et la généralisation des descentes continues n'ont pas progressé en six ans. Sous l'impulsion de l'Union européenne, ce dossier est fort heureusement relancé à l'horizon 2013. De même, en six ans, la gêne ressentie n'est toujours pas mieux prise en compte par la réglementation, que ce soit en intégrant des indices événementiels d'urgence ou de fréquence des survols. Quant au débat sur la classification actuelle des avions en groupes acoustiques et son inadaptation à traduire le bruit ressenti par les riverains, il s'amorce seulement.

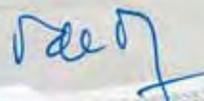
Les sujets de préoccupation pour l'avenir ne manquent pas. Ainsi, l'administration persiste à confondre information et concertation, tandis qu'il est encore bien difficile d'intéresser la représentation nationale à la problématique des nuisances aériennes.

Nos successeurs auront donc beaucoup à faire !

Je souhaite au prochain collège une pleine réussite pour donner sa juste place au débat sur les impacts environnementaux de la politique aéroportuaire.

Patricia L. de Forges

Paris, le 5 mars 2012





2011

Rapport d'activité



Rapport sur la pollution atmosphérique	PAGE 6
Impacts de l'activité aéroportuaire	8
Contribution des zones aéroportuaires à la pollution atmosphérique	11
Gestion de la qualité de l'air	18
Autres contributions et partenariats	19
Conclusions et perspectives	20
Rapport sur les vols de nuit	PAGE 22
Groupe de travail de l'ACNUSA sur les vols de nuit	25
Situation des plateformes acnusées	26
Analyse des retards sur l'aéroport de Paris — Charles-de-Gaulle	34
Autres axes de travail	PAGE 36
Survoler sans gêner	38
Réparer et prévenir	42
Connaître, communiquer et partager	49
Plateformes	PAGE 52
Plateformes acnusées	
Bâle — Mulhouse	54
Beauvais — Tillé	55
Bordeaux — Mérignac	57
Lyon — Saint-Exupéry	58
Marseille — Provence	59
Nantes — Atlantique	61
Nice — Côte d'Azur	62
Paris — Charles-de-Gaulle	63
Paris — Le Bourget	66
Paris — Orly	67
Strasbourg — Entzheim	68
Toulouse — Blagnac	69
Autres plateformes	
Cannes — Mandelieu	70
Toussus-le-Noble	73
Amendes administratives	PAGE 74
Bilan des amendes	76
Recouvrement	81
Partage des expériences	82
Immobilisation	82
Contentieux	83
Récapitulatif des recommandations	PAGE 86
Vie des services	PAGE 92
Personnel et budget	94
Communication	95
Annexes	PAGE 96
Liste des avis rendus	98
Auditions, réunions techniques et colloques	100
Glossaire	106



Rapport sur la pollution atmosphérique état des lieux et recommandations

Chapitre 1

IMPACTS DE L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE	8
■ Méthodologie et résultats	8
■ Information du public	10
CONTRIBUTION DES ZONES AÉROPORTUAIRES À LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE	11
■ Méthodologie	11
■ Principaux résultats	13
■ Problématique du roulage au sol et indicateurs associés	16
GESTION DE LA QUALITÉ DE L'AIR	18
■ Limitation de l'usage des APU	18
■ Politiques environnementales des acteurs et indicateurs associés	19
AUTRES CONTRIBUTIONS ET PARTENARIATS	19
CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES	20

2011 représente pour l'ACNUSA la première année complète de mise en œuvre des nouvelles compétences qui lui ont été confiées en matière de pollution atmosphérique sur et autour des aéroports. Après avoir rappelé le rôle qui est le sien et déterminé des axes de travail prioritaires dès 2010 (cf. rapport d'activité 2010), l'Autorité s'est attachée à réaliser un état des lieux général, notamment en prenant connaissance des informations et propositions émises par l'ensemble des parties concernées par cette problématique, comme le prévoit la loi.

IMPACTS DE L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE

LA QUALITÉ DE L'AIR SUR ET AUTOUR DES PLATEFORMES

Méthodologie et résultats

Les dispositifs de surveillance de la qualité de l'air existants sur et autour des plateformes se fondent essentiellement sur des mesures physico-chimiques dans l'air ambiant. Celles-ci sont réalisées soit de façon continue sur des sites fixes de surveillance, soit sous forme de campagnes ponctuelles d'une durée de quelques semaines avec généralement un plus grand nombre de points de mesure. À partir des résultats de surveillance permanente sur certains aéroports et de l'étude de 27 campagnes de mesures réalisées soit par les associations agréées de surveillance de la

qualité de l'air (AASQA), soit par le service technique de l'aviation civile (STAC) entre 2000 et 2010, les principaux constats suivants peuvent être formulés.

Sur les plateformes, c'est-à-dire en air extérieur mais dans l'enceinte de l'aéroport :

- les concentrations mesurées aux environs des plateformes sont généralement comparables à celles mesurées par les stations de surveillance urbaine de fond de la région ;
- les teneurs sont généralement inférieures aux concentrations relevées en proximité immédiate du trafic routier ;
- les concentrations les plus élevées sont mesurées soit en zone de stationnement des avions, soit à proximité immédiate du trafic routier ou de parkings. L'influence du trafic routier et des parkings peut être prépondérante (cas de Beauvais — Tillé et de Toulouse — Blagnac notamment) ;
- les valeurs limites annuelles ou les objectifs de qualité réglementaire sont susceptibles d'être ponctuellement dépassés sur au moins une partie de la plateforme, particulièrement en ce qui concerne le dioxyde d'azote sur les plateformes franciliennes¹ ;
- concernant l'air intérieur, les concentrations moyennes de certains polluants (NO₂ notamment) sont la plupart du temps supérieures à l'intérieur de l'aérogare par rapport à l'extérieur.

Autour des plateformes :

- aucune influence directe des activités aéroportuaires sur la qualité de l'air aux environs des plateformes n'a pu être mesurée et mise en évidence, hormis dans le cas de Paris — Charles de Gaulle² ;
- aux alentours des aéroports, l'influence due à la proximité d'une agglomération ou du trafic routier est prépondérante par rapport à l'influence de l'aéroport ;
- les concentrations mesurées aux environs des plateformes sont généralement comparables à celles mesurées par les stations périurbaines ou rurales, sauf dans le cas de la proximité immédiate d'axes routiers ;
- aucun dépassement des normes de qualité de l'air à proximité des aéroports n'a pu être directement relié à leurs seules activités ;
- les mesures faites sous les trajectoires de passage des aéronefs ne montrent pas d'influence directe de ces derniers sur la qualité de l'air au niveau du sol.

Bien entendu, ces constats généraux sont à moduler suivant la spécificité de chaque plateforme, sa taille et son environnement. Les niveaux relevés sont notamment plus élevés sur et autour des plateformes franciliennes que sur des plateformes de province connaissant une activité plus réduite et un environnement moins pollué avec des concentrations « de fond » plus faibles. En outre, les modalités de surveillance (par exemple l'emplacement des points de mesure) constituent également un paramètre déterminant qui limite de fait les comparaisons d'un site à l'autre. Concernant l'aéroport de Paris — Charles-de-Gaulle, il semble primordial de mieux connaître la répartition des concentrations sur la plateforme, compte tenu des niveaux mesurés qui dépassent à certains endroits les valeurs réglementaires annuelles (campagne ADP — AIRPARIF 2007-2008). En effet, si les stations de surveillance fixes situées en bordure de la plateforme ne mesurent pas des taux élevés, les campagnes menées au plus près des zones de circulation des aéronefs et des zones de trafic routier mettent en évidence des dépassements potentiels en moyenne annuelle. Pour affiner ces connaissances, il convient de lancer dès à présent une démarche de cadastrage des émissions (cf. page 11) qui devrait permettre à moyen terme de modéliser la qualité de l'air ambiant en tout point de la plateforme.

Actuellement il n'existe pas de réglementation spécifique à la surveillance de l'air sur les plateformes ; les modalités de surveillance sont assez hétérogènes, tant au niveau de la durée et de la fréquence des campagnes que sur les moyens utilisés ou encore les polluants surveillés. L'Autorité s'interroge 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. Il semble en effet qu'il existe une contradiction entre le droit commun relatif à la surveillance de la qualité de l'air et les dispositions réglementaires particulières qui donnent aux gestionnaires des aérodromes appartenant à l'État

¹. Cf. campagne 2007-2008 de mesures autour de l'aéroport de Paris — Charles-de-Gaulle, campagne 2007-2008, rapport de mars 2009, AIRPARIF.

². Ce constat faisant l'objet de discussions méthodologiques entre AIRPARIF et le laboratoire d'Aéroports de Paris (ADP).

IMPACT DE L'ACTIVITÉ...

compétence pour surveiller la qualité de l'air. Cette incertitude juridique sur l'articulation réciproque des différentes compétences mérite d'être clarifiée.

Le polluant présentant le plus d'intérêt à l'heure actuelle au regard des concentrations mesurées aux alentours des aéroports est le dioxyde d'azote (NO₂). À ce jour, il n'a pas été identifié de traceur spécifique dans l'air ambiant du transport aérien ou de l'activité aéroportuaire ; des recherches pourraient être entreprises en ce sens.

Certains exploitants ont émis le souhait que l'ACNUSA puisse définir des préconisations de surveillance de la qualité de l'air. L'Autorité ne dispose cependant pas de ce pouvoir sur le plan réglementaire et il semble nécessaire qu'une concertation s'établisse à ce sujet entre les différents acteurs concernés. Compte tenu de l'état des lieux réalisé, l'Autorité constate que les niveaux de pollution aux abords des aéroports sont dans la plupart des cas assez peu influencés directement par le trafic aérien et l'activité aéroportuaire. Les concentrations peuvent cependant atteindre des niveaux plus élevés sur les plateformes et à l'intérieur des locaux. L'Autorité estime qu'il est nécessaire de maintenir une surveillance appropriée par des campagnes de mesures régulières (tous les 3/4 ans au minimum) en ciblant en priorité les polluants connaissant des concentrations significatives sur la plateforme (généralement au moins le NO₂) ou d'autres polluants émergents spécifiquement ciblés (particules ultrafines, HAP, COV...).

Le groupe de travail devrait rassembler les acteurs concernés : direction générale de l'Énergie et du Climat (DGEC), direction générale de l'Aviation civile, exploitants des plateformes, laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air (LCSQA),

AASQA... Sous le pilotage éventuel de l'Autorité, il aurait pour objectif de produire des recommandations quant aux modalités de surveillance et d'évaluation de la qualité de l'air sur et autour des plateformes aéroportuaires, éventuellement sous forme de guide, en mettant à jour les travaux précédemment réalisés (guide de surveillance de 2008 édité par le STAC).

RECOMMANDATION 2011

Afin de préciser les modalités de surveillance de la qualité de l'air sur et autour des aéroports, l'Autorité recommande la mise en place dès 2012 d'un groupe de travail spécifique.

Information du public

Bien que des études soient régulièrement menées sur la qualité de l'air sur et autour des plateformes, l'Autorité déplore que ces informations ne soient pas facilement accessibles au public et que les indicateurs ne soient pas mis à disposition de façon transparente et systématique avec des actualisations régulières.

L'Autorité a ainsi pu constater que certaines plateformes ne communiquent pas ou très peu sur le sujet et que les informations diffusées notamment via les sites Internet ne sont pas suffisamment actualisées.

Cette information devra inclure notamment un lien Internet vers le site de l'AASQA en charge de la surveillance dans la région, les derniers rapports de surveillance (fixe ou par campagne), une explication des enjeux qualité de l'air et émissions de pol-

luants avec un maximum de données et d'indicateurs spécifiques à la plateforme considérée. Il est important d'inclure dans ces informations des indicateurs relatifs à la contribution de la plateforme aux émissions de polluants ayant un impact local.

Pour les plateformes faisant l'objet d'une surveillance automatique et permanente, il conviendrait de diffuser et de mettre en ligne des bilans réguliers et au minimum un bilan annuel détaillé et commenté dans les six mois suivant l'exercice considéré.

RECOMMANDATION 2011

L'Autorité recommande la mise en place d'une information actualisée et complète spécifique à la qualité de l'air sur le site Internet de chaque aéroport.



CONTRIBUTION DES ZONES AÉROPORTUAIRES

À LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE : LES ÉMISSIONS

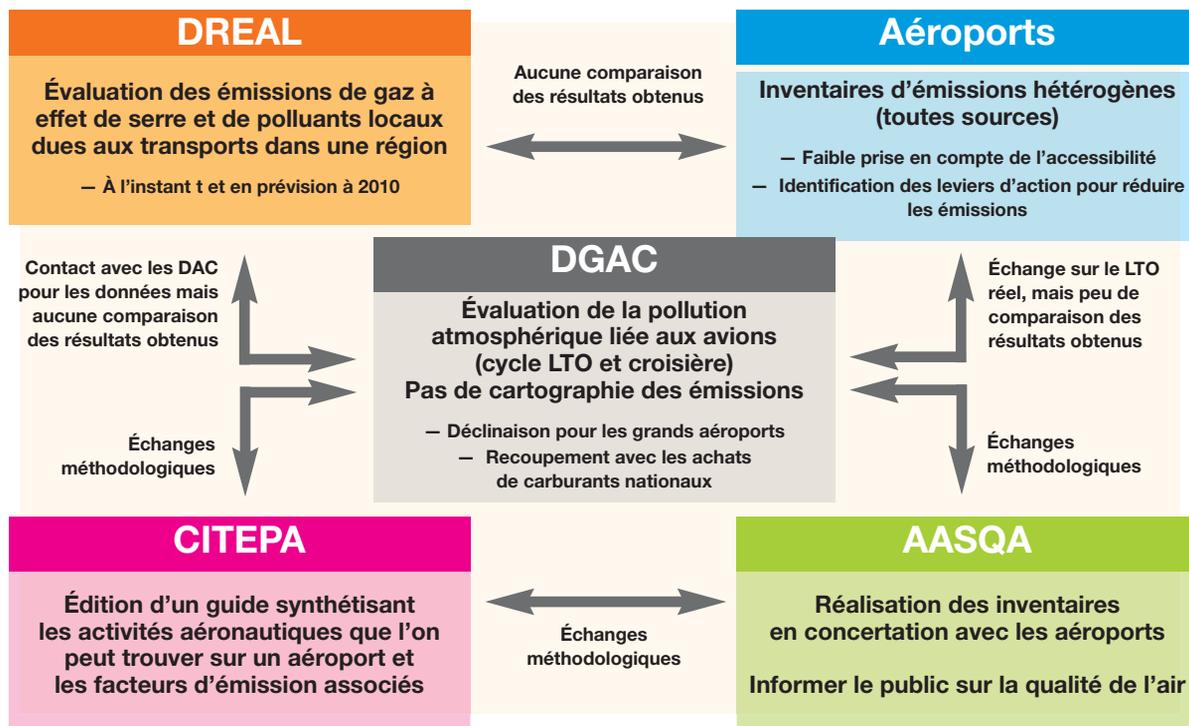
L'ACNUSA a lancé en 2011 un état des lieux de la connaissance des émissions de polluants atmosphériques sur les principaux aéroports français. S'il en ressort une situation assez hétérogène, tant sur le plan méthodologique qu'au niveau des résultats disponibles, des grandes tendances peuvent être mises en évidence.

Méthodologie

Les données d'entrée et de calcul nécessaires à ces travaux sont détenues par de nombreux acteurs réalisant chacun une partie de l'inventaire des émissions. Il n'existe pas à ce jour d'entité unique officiellement en charge d'estimer les émissions atmosphériques imputables à l'activité d'une plateforme.

CONTRIBUTION DES ZONES

Acteurs intervenants dans le calcul des émissions atmosphériques des zones aéroportuaires (source : étude roulage BIPE, ACNUSA 2011)



Ainsi, la DGAC réalise, en collaboration avec le Centre interprofessionnel technique d’études de la pollution atmosphérique (CITEPA), la quantification des émissions gazeuses imputables aux aéronefs. Pour les émissions hors aéronefs, il existe un guide méthodologique de référence mis à disposition des exploitants. Les AASQA intègrent généralement les plateformes aéroportuaires dans leurs inventaires régionaux en se référant à ce guide, avec différents degrés de précision. Il semblerait que ce guide soit relativement peu utilisé compte tenu de son niveau de complexité et de détail et du manque d’outils et de moyens pour l’appliquer. Cela s’explique également par l’absence d’incitation ou d’obligation pour les plateformes à comptabiliser les émissions de polluants locaux, à l’inverse de la quantification des émissions de gaz à effet de serre, récemment rendue obligatoire.

Sur ce sujet, l’ACNUSA participe activement aux travaux de l’atelier « transport aérien » dans le cadre du pôle de coordination des inventaires territoriaux (PCIT) mis en place par le ministère de l’Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement (MEDDTL) en application de l’arrêté du 24 août 2011 relatif au système national d’inventaires d’émissions et de bilans dans l’atmosphère (SNIEBA). Le but de ces travaux est de proposer une méthode et des données de référence permettant la réalisation d’inventaires des émissions territoriaux cohérents, en particulier ceux permettant de répondre aux obligations résultant des directives et décisions européennes.

En outre, la DGAC a publié en novembre 2010 un inventaire des émissions gazeuses liées au trafic aérien en 2009, avec un découpage par plateforme (calculateur TARMAAC). L’Autorité a pris connaissance avec un très grand intérêt de ces résultats.

RECOMMANDATION 2011

L’ACNUSA recommande que la quantification des émissions gazeuses liées au trafic aérien soit diffusée chaque année et que les données publiées soient étendues à l’ensemble des aéroports concernés par le calculateur TARMAAC³.

En effet, ces résultats constituent les chiffres de référence nationaux à défaut d'estimation locale plus précise des émissions d'aéronefs ; il est donc primordial qu'ils soient mis à disposition de toute entité réalisant les inventaires d'émissions locaux dans un souci de transparence et d'exhaustivité.

En ce qui concerne les émissions des plateformes aéroportuaires en dehors des avions, la situation est plus complexe. En effet, si les émissions liées à la production d'énergie sont assez bien documentées, les incertitudes sont très grandes s'agissant des émissions des APU (groupes auxiliaires de puissance), des engins au sol (GPU, GSE, autres engins et véhicules en zone réservée) ou encore du trafic routier en zone publique. Bien qu'il existe une méthodologie de référence, les données d'entrée (activité) restent extrêmement complexes à rassembler et les facteurs d'émission disponibles n'ont pas été actualisés depuis plusieurs années.

Face à cette situation, l'ACNUSA a demandé à la DGAC la mise à jour et la simplification du guide méthodologique de référence pour les émissions des activités aéroportuaires hors avions. L'Autorité a également proposé qu'un outil plus ergonomique d'application de cette méthodologie soit élaboré pour répondre aux besoins et à l'organisation des acteurs de terrain. Par exemple, il pourrait être pertinent de traiter simultanément les problématiques de bilan carbone et d'émissions de polluants locaux afin d'optimiser les ressources et l'efficacité sur ces problématiques⁴.

L'Autorité propose que s'organise une concertation (éventuellement sous forme de groupe de travail) entre les différents acteurs amenés à quantifier tout ou partie des émissions de polluants atmosphériques liées à l'activité aéroportuaire. Le but d'une telle démarche serait de déterminer et de valider en concertation des méthodologies communes, des données de référence et des règles d'élaboration et de mise à jour des inventaires d'émissions, ce qui permettrait à terme l'obtention et la pérennisation d'indicateurs exhaustifs, objectifs, cohérents

et comparables quant à la contribution de l'ensemble du secteur aéroportuaire à la pollution atmosphérique.

RECOMMANDATION 2011

L'Autorité recommande que des inventaires annuels détaillés des émissions à la source de polluants atmosphériques soient systématiquement réalisés sur les principales plateformes au cours des prochaines années.

Le travail de quantification devra respecter autant que faire se peut les méthodologies de référence (guide CITEPA, guide PCIT à paraître, préconisations de l'Autorité) et associer l'ensemble des acteurs locaux concernés pour s'assurer de la cohérence avec leur propres outils et données. Cette démarche

devrait être envisagée dans un souci de pérennisation des inventaires et en prévoyant les mises à jour futures (gestion et traçabilité des données d'entrée et des facteurs d'émission particulièrement). Le géoréférencement des émissions sous forme de cadastre pourra aussi être utilement anticipé, afin de permettre à terme la modélisation de la qualité de l'air ambiant.

Principaux résultats - Inventaires d'émissions sur les plateformes

Le secteur aérien dans son ensemble ne représente pas une source majoritaire de pollution à l'échelle nationale et internationale. S'agissant des effets globaux, les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des avions représentent entre 2 et 3 % du total des émissions et environ 12 % des émissions résultant des transports. Néanmoins, compte tenu de l'augmentation du trafic mondial, le volume de ces émissions et donc leur part dans le total tendent à augmenter.

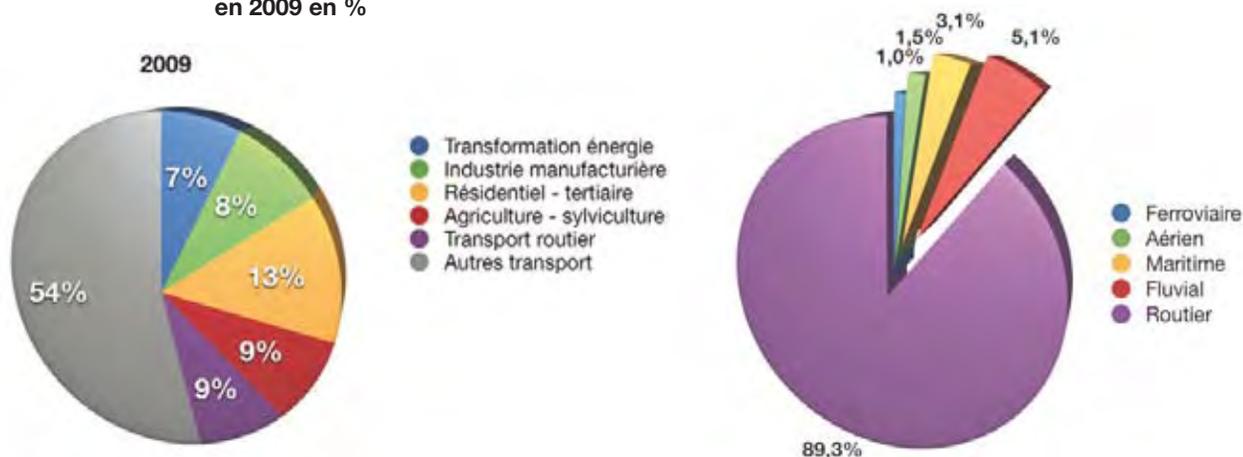
³ En effet, la DGAC annonçait dans son rapport 2009 que les émissions pour les 50 principaux aéroports français seraient disponibles, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle, les résultats 2009 étant disponibles pour 12 aéroports.

⁴ À l'instar de l'étude pilote menée en 2011 par l'Eu-roairport (Bâle – Mulhouse) et l'ASPA, dont les résultats seront disponibles en 2012.

CONTRIBUTION DES ZONES

À l'échelle nationale, la contribution du trafic aérien à la pollution est également assez réduite, de l'ordre de 1 % des émissions nationales pour les NOx, les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) ou les particules. Il faut cependant souligner que seules les émissions du cycle LTO — Landing, Take off — (au-dessous de 1 000 m) sont comptabilisées dans ce pourcentage, les émissions à une altitude supérieure n'ayant pas lieu dans la couche de mélange qui influence la qualité de l'air au niveau du sol. Les émissions à une altitude supérieure participent cependant à la pollution à l'échelle continentale ou planétaire.

Répartition des émissions de NOx en France par secteur, et détail pour le transport routier en 2009 en %



Les émissions maritimes internationales et les émissions de la phase croisière (≥ 1 000 m) des trafics aériens domestique et international sont exclues du total

Source : CITEPA/SECTEN 2011

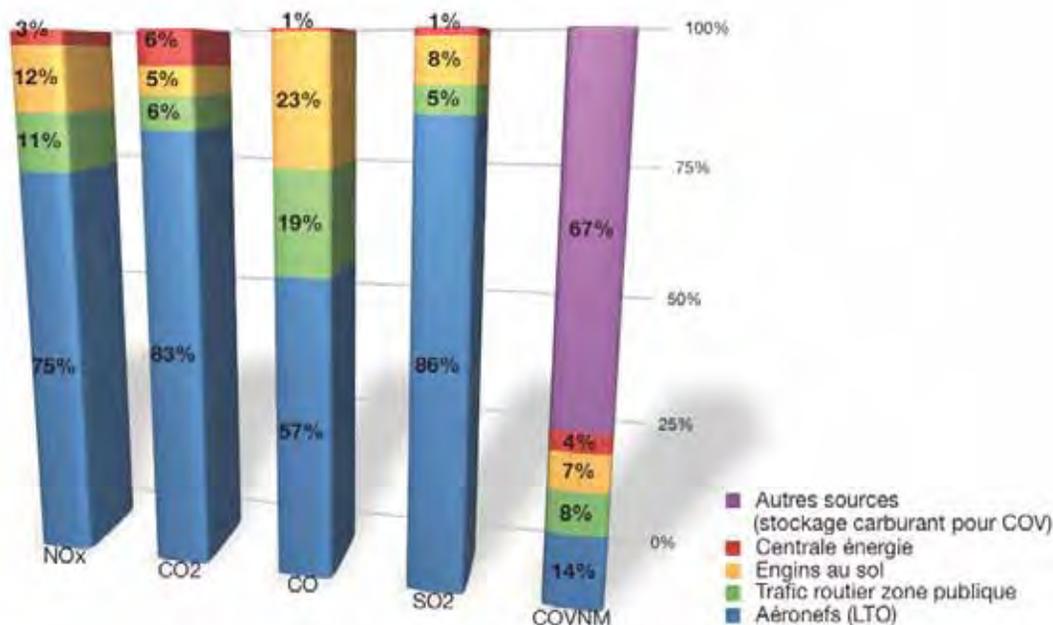
À l'échelle locale, les émissions de polluants atmosphériques peuvent être plus significatives compte tenu de la concentration du trafic autour des grandes plateformes et surtout de l'ensemble des autres activités présentes sur les aéroports ou induites par ceux-ci, si l'on considère que la pollution atmosphérique engendrée par le trafic aérien ne se limite pas aux émissions des avions. Ainsi, en quantifiant la contribution « locale » des avions (au-dessous de 1 000 m) et sans même tenir compte du trafic routier induit, les émissions produites par les activités aéroportuaires en Île-de-France, essentiellement concentrées sur deux pôles, représentent en 2007 environ 7 % des émissions de NOx de la région (source : inventaire régional AIRPARIF).

L'Autorité a réalisé un premier état des lieux des informations disponibles sur la contribution des activités aéroportuaires aux émissions de polluants atmosphériques. Bien que des questions méthodologiques subsistent (voir précédemment) et limitent d'autant les comparaisons, des données sont disponibles et permettent d'ores et déjà quelques constats, notamment sur les sources majeures d'émission des aéroports. En outre, afin d'obtenir plus d'éléments sur les émissions imputables aux aéronefs, l'ACNUSA a fait réaliser en 2011 une étude sur l'optimisation environnementale du roulage au sol des aéronefs sur les aéroports français (cf. page 16).

En se fondant sur les inventaires d'émissions disponibles sur plusieurs plateformes⁵, il est possible d'identifier des tendances sur la contribution de chaque type de source.

Les aéronefs constituent la première source d'émissions locales sur les plateformes pour la plupart des polluants connaissant des niveaux d'émissions significatifs (oxydes d'azote NOx, dioxyde de carbone CO₂, dioxyde de soufre SO₂, monoxyde de carbone CO).

Répartition des émissions de polluants par source, en moyenne, sur les aéroports français (hors APU et trafic routier induit)



Source : inventaires aéroports et AASQA, enquêtes ACNUSA

Pour ce groupe de polluants, les émissions des avions lors de leur cycle LTO représentent de 60 à 90 % des émissions directement liées à l'activité d'une plateforme. La part des émissions des aéronefs attribuable au roulage au sol sur la plateforme est de l'ordre de 20 % pour les NOx, de 40 % pour le CO₂ et de 70 % pour le CO.

Quatre principaux types de sources se dégagent : les aéronefs, les engins au sol (véhicules en zone réservée, de service), le trafic routier sur la plateforme et la production d'énergie (centrales à fioul, gaz, biomasse...).

Néanmoins, d'autres sources peuvent être majoritaires pour certains autres polluants, en particulier en ce qui concerne les COVNM pour lesquels la principale source d'émission sur un aéroport est le stockage et la fourniture de carburant et de combustible.

CYCLE LTO (Landing, Take-Off) de l'OACI

La contribution des aéronefs aux émissions impactant la qualité de l'air est calculée d'après le cycle Landing-Take Off (LTO), selon une méthodologie élaborée par l'OACI qui fait appel aux données d'émissions certifiées pour chaque moteur. Le cycle LTO recouvre les phases d'approche, de roulage, de décollage et de montée, au-dessous de 3 000 pieds (soit 915 m), avec un régime moteur différencié pour chaque phase. L'objectif de cette méthode est de déterminer les émissions de polluants atmosphériques du trafic aérien susceptibles d'avoir un impact direct sur la qualité de l'air locale.

Les émissions des aéronefs durant la phase dite « de croisière » (au-delà de 3 000 pieds) participent surtout à d'autres phénomènes de pollution à l'échelle planétaire.

PHASES	RÉGIME MOTEUR	DURÉE
RALENTI	7 % max.	26 min
DÉCOLLAGE	100 % max.	0,7 min
CROISIÈRE	85 % max.	2,2 min
APPROCHE	30 % max.	4 min

5. Inventaires d'émissions réalisés sur les aéroports de Paris – Charles-de-Gaulle (pour NOx uniquement), Lyon – Saint-Exupéry, Bâle – Mulhouse, Strasbourg – Entzheim et Nice – Côte d'Azur.

CONTRIBUTION DES ZONES

Concernant les particules fines (PM10 et PM2,5), les émissions correspondant à l'activité aéroportuaire sont a priori globalement faibles, mais elles restent peu documentées et mal quantifiées à l'échelle locale, tout comme les émissions des autres gaz à effet de serre (HFC, N₂O, CH₄). Les estimations pour ces composés varient considérablement d'un site à l'autre et ne permettent pas d'obtenir une répartition moyenne représentative.

Les émissions de certaines sources ne sont pas quantifiées ou de manière très approximative ; c'est le cas notamment des APU ou des autres engins au sol (GPU, GSE...), qui sont pourtant susceptibles de contribuer de manière significative à la pollution atmosphérique sur une plateforme. Dans une moindre mesure, les travaux et chantiers peuvent aussi être ponctuellement à l'origine d'émissions difficiles à quantifier (poussières, COV...) de même que les ateliers de maintenance ou de peinture sur certains sites.

Chaque inventaire local fournit des indicateurs objectifs et spécifiques. Compte tenu des spécificités locales, des différences de périmètre, de méthodologie ou encore d'année de référence, la comparaison directe de ces inventaires n'est pas pertinente. Néanmoins, les répartitions moyennes calculées et présentées ici permettent de dégager des ordres de grandeur assez cohérents avec la situation sur chaque plateforme, pour les polluants présentés. Ces constats sont cohérents avec la surveillance de la qualité de l'air qui identifie des concentrations plus élevées à proximité immédiate des avions et des voies de circulation, essentiellement pour les NOx.

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 dès 2011, parmi d'autres sujets, le lancement d'une étude sur l'optimisation environnementale du roulage au sol sur les aéroports français. En effet, il a été démontré⁶ que les gains potentiels en consommation de carburant d'une optimisation du roulage au sol peuvent être du même ordre de grandeur que ceux obtenus par la mise en place de procédures de descente continue. Une telle étude s'inscrit clairement dans les objectifs de la loi 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (1), qui prévoit (Art. 12) que, « en matière de navigation aérienne, l'objectif est [...] d'autre part, d'abaisser la consommation de carburant et les émissions de dioxyde de carbone [...] en réduisant les temps d'attente et de roulage ».

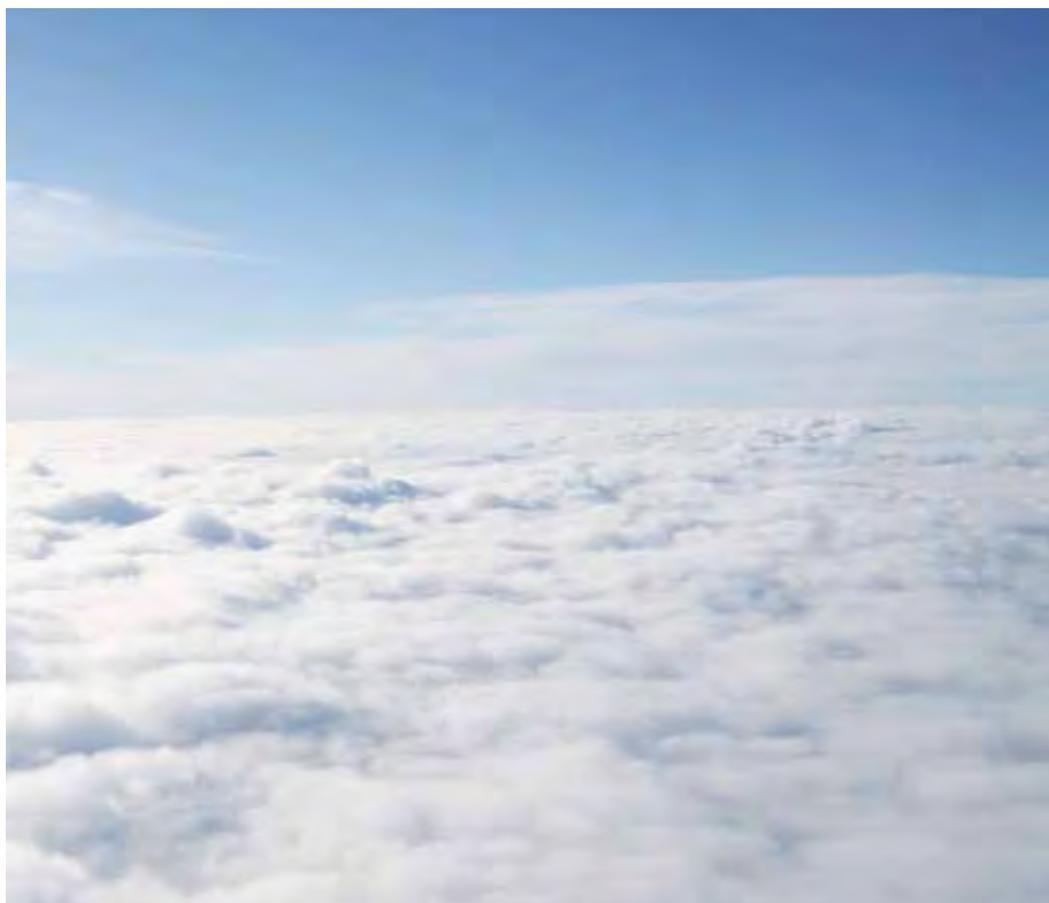
La première phase de l'étude sur l'optimisation du roulage au sol a eu lieu de juillet à décembre 2011. Le rapport complet de celle-ci sera mis à disposition du public sur le site Internet de l'ACNUSA. Celle-ci apporte d'ores et déjà quelques enseignements majeurs :

- plusieurs méthodologies de comptabilisation des émissions coexistent avec des approches, des acteurs et des objectifs différents. Cette dispersion ne permet pas de bénéficier d'indicateurs chiffrés exhaustifs, cohérents et comparables vis-à-vis des émissions des aéroports, en particulier en ce qui concerne les mouvements d'aéronefs et donc le roulage ;
- l'accessibilité des aéroports n'entre pas en ligne de compte dans les nuisances générées par les plateformes, bien que le trafic routier induit constitue très certainement une source de pollution de premier ordre sur ces sites ;

- la part du roulage dans les émissions polluantes, souvent considérée comme mineure, n'apparaît cependant pas du tout négligeable. Elle est surtout très mal connue et peu étudiée en France, bien qu'il s'agisse d'un « gisement » important de réduction des nuisances environnementales directes dues au trafic aérien ;
- des solutions existent pour réduire les nuisances liées au roulage. Elles sont principalement de trois ordres :
 - ✓ réduction du temps de roulage, par la mise en commun des informations et donc l'optimisation du temps de roulage aléatoire (démarche type Airport-Collaborative Decision Making A-CDM) ;
 - ✓ changement du système de propulsion pour une technologie plus adaptée et moins nuisible en termes de pollution (moteurs électriques, tractage) ;
 - ✓ optimisation des procédures en termes d'opérations aériennes durant la phase de roulage (roulage n-1 moteurs notamment).

Les dispositifs de réduction des émissions au roulage ne semblent cependant pertinents que sur des aéroports de taille importante, essentiellement Paris — Charles-de-Gaulle en France. Sur les autres plateformes, des démarches simplifiées d'optimisation (A-CDM « light ») peuvent permettre d'obtenir des gains, tout comme les pratiques visant à réduire la consommation de carburant au sol des aéronefs.

- La hiérarchisation des actions d'amélioration et la définition des objectifs correspondants sont complètement dépendantes d'un diagnostic fiable et objectif de la pollution atmosphérique associée aux modes de transport.
- Il a été constaté que les émissions moyennes de NOx des avions par mouvement sont en hausse en 2009 par rapport à 2000 sur la plupart des aéroports français. Cela peut s'expliquer notamment par une augmentation de la taille moyenne des modules utilisés. Néanmoins, il est intéressant de noter parallèlement que les émissions locales (LTO) par passager ont tendance ou à stagner ou à augmenter légèrement en moyenne pour les NOx, alors qu'elles sont en diminution pour le CO₂.



6. SIMAIKISL *et al.*,
« Demonstration of
reduced airport
congestion through-
pushback rate
control », *Report
NoICAT-2011-2,
January 2011, MI-
International Center
for Air Transportation.*



GESTION DE LA QUALITÉ DE L'AIR

LES ACTIONS MISES EN ŒUVRE SUR LES PLATEFORMES

Limitation de l'usage des APU

L'utilisation des groupes auxiliaires de puissance (APU) embarqués à bord des aéronefs lors des phases de stationnement et de roulage est à l'origine d'émissions de polluants et également de nuisances sonores, tout particulièrement sur certaines plateformes (cas du parking Kilo à Nice par exemple, cf. page 62)⁷.

L'Autorité demande depuis plusieurs années que l'usage des APU soit réglementé et réduit au strict nécessaire. La DGAC a proposé en 2011 un projet d'arrêté limitant l'utilisation des APU sur les plateformes franciliennes. Ce texte a fait l'objet de discussions au sein de l'ACNUSA et en lien avec la DGAC afin de parvenir à un dispositif optimal.

L'Autorité a rendu un avis favorable à cette réglementation ; en effet, elle approuve vivement le principe d'un engagement du transport aérien dans ce domaine et souhaite que soit formalisée l'obligation d'utiliser les moyens de substitution lorsqu'ils sont disponibles. L'Autorité a cependant émis des réserves sur les modalités d'application pratique et de sanctions. Elle regrette également que ne soit pas engagée dès à présent une réelle politique de diminution de l'usage des APU telle que celle qu'elle a proposée en 2010, en incitant les exploitants à installer les dispositifs de substitution adaptés, c'est-à-dire surtout les équipements de climatisation-chauffage (et non pas uniquement les équipements de fourniture d'électricité) permettant de réduire le recours à l'APU au strict minimum.

L'Autorité souhaite en outre que la réglementation limitant l'usage des APU soit étendue à l'ensemble des plateformes majeures.

Les systèmes centralisés de production d'énergie devront être privilégiés, afin de réduire plus efficacement les nuisances, comme cela s'est fait sur plusieurs aéroports en Europe. Les exploitants sont invités à étudier la mise en place de telles infrastructures afin d'anticiper d'éventuelles contraintes réglementaires.

RECOMMANDATION 2011

L'Autorité recommande d'inciter fortement les exploitants à équiper à brève échéance leurs postes de stationnement de moyens de substitution fixes en électricité et en climatisation-chauffage, afin de réduire réellement l'utilisation des APU.

Politiques environnementales des acteurs et indicateurs associés

Au cours de l'année 2011, les services de l'Autorité ont pu s'entretenir avec les différents intervenants des plateformes aéroportuaires, et en particulier les services des exploitants en charge de la gestion de l'environnement et du développement durable. Ce tour d'horizon a montré que la thématique de la qualité de l'air sur et autour des plateformes est généralement bien abordée, avec des actions de réduction des émissions mises en place ou des engagements formels pris sur la plupart des sites. Néanmoins, les engagements dans ce domaine restent souvent qualitatifs et les actions lancées sont rarement accompagnées d'objectifs quantifiés et mesurables ainsi que d'une évaluation dans le temps de leur efficacité. Cela est en lien avec le constat précédent d'un manque de connaissance des émissions atmosphériques sur les plateformes. En outre, les efforts entrepris portent prioritairement sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre globales sans que la cohérence avec la limitation de la pollution locale soit systématiquement étudiée et démontrée.

Les engagements pris par les acteurs du transport aérien dans le cadre du Grenelle peuvent apparaître relativement peu ambitieux en ce qui concerne la pollution locale par les particules ou les oxydes d'azote. À titre d'exemple, les indicateurs affichés considèrent comme « véhicules propres » les véhicules conformes au moins à la norme Euro 3, ce qui correspond à toutes les automobiles mises en service après 2001.

L'ACNUSA a entrepris de recenser les indicateurs disponibles et les bonnes pratiques dans ce domaine, afin de proposer une harmonisation des politiques environnementales et de mieux prendre en compte la problématique de la pollution atmosphérique locale.



L'un des premiers défis de l'ACNUSA en matière de pollution atmosphérique est de préciser et d'intégrer son rôle dans ce domaine, en bonne intelligence avec les acteurs concernés et en relation également avec la problématique des nuisances sonores.

L'Autorité doit contribuer au débat en matière d'environnement aéroportuaire et participer à l'amélioration des connaissances dans ce domaine. L'année 2011 a permis d'établir un dialogue constructif avec l'ensemble des acteurs. L'ACNUSA a ainsi sollicité la fédération ATMO afin de disposer d'un maximum d'éléments techniques sur la surveillance des aéroports, et ce avec une approche nationale. L'Autorité envisage d'établir un partenariat avec les AASQA (associations agréées de surveillance de la qualité de l'air) par l'intermédiaire de la fédération ATMO.

Sur ce sujet, l'ACNUSA collabore également avec l'administration centrale, particulièrement la sous-direction du développement durable de la DGAC et le bureau de la qualité de l'air de la DGEC. Ainsi à la demande de la DGEC (direction générale de l'Énergie et du Climat), L'ACNUSA a participé à l'évaluation des mesures du plan particules qui concernent le transport aérien.

Concernant l'application de l'article 181 de la loi Grenelle II relatif à la mise en œuvre de mesures dans le secteur aéroportuaire en cas de pic de pollution prolongé, l'ACNUSA a été sollicitée par la DGAC pour avis sur un projet de plan national d'action proposé au ministre. L'Autorité s'est prononcée favorablement sur le principe en émettant cependant quelques réserves. L'ACNUSA regrette que ce plan d'action n'ait pas été officiellement validé à la fin de l'année et appelle à la vigilance sur la cohérence avec les dispositifs réglementaires nationaux et préfectoraux concernant les pics de pollution.

7. Pour plus de détails sur les APU, cf. page 46 du rapport d'activité 2010 de l'ACNUSA



AUTRES CONTRIBUTIONS

L'ACNUSA a également sollicité le préfet de la région Île-de-France afin de relancer le comité de pilotage de l'étude SURVOL qui ne s'est pas réuni depuis 2009, ce qui est regrettable au vu des enseignements attendus, notamment sur l'impact du transport aérien sur la pollution atmosphérique. Cela d'autant plus que le diagnostic de l'impact des plateformes franciliennes sur la qualité de l'air ne fait pas actuellement l'objet d'un réel consensus (cf. page 9), comme l'Autorité a pu le constater en auditionnant conjointement AIRPARIF et le laboratoire d'ADP.

Une telle démarche de cadastrage des émissions, qui pourrait faire l'objet d'un projet commun avec une participation éventuelle de l'Autorité, permettrait en effet de faciliter considérablement par la suite l'interprétation des mesures de surveillance. L'Autorité souligne en outre que la plateforme de Paris — Orly n'a pas fait l'objet d'une campagne de surveillance conjointe de grande ampleur depuis 2003.

RECOMMANDATION 2011

L'Autorité recommande que les points de divergence entre ADP et AIRPARIF sur l'impact du transport aérien sur la qualité de l'air fassent l'objet d'un travail validé conjointement au travers de nouvelles études telles que SURVOL. En particulier, la quantification précise des émissions de polluants sur la plateforme ainsi que leur localisation doivent être améliorées en priorité.

La loi Grenelle II précise également que l'ACNUSA est consultée pour avis sur les projets de schémas régionaux climat-air-énergie (SRCAE) ou de plans de protection de l'atmosphère (PPA) lorsque les territoires concernés comprennent un aéroport visé au I de l'article 1609 *quater*visés A du code général des impôts ou sont affectés par la pollution atmosphérique de ces aéroports. À ce titre, le préprojet de PPA Île-de-France a été présenté à l'ACNUSA pour information, ainsi que les projets de SRCAE des régions Picardie, Midi-Pyrénées et Rhône-Alpes.

CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

L'étude sur le roulage au sol a notamment mis en évidence une évolution des émissions de NOx non concomitante à celle des émissions de CO₂ des avions. Ce constat renforce les interrogations de l'Autorité quant aux objectifs de la recherche aéronautique européenne, repris dans les engagements du Grenelle, qui prévoient une diminution simultanée de 50 % du bruit perçu et des émissions de CO₂ et de 80 % des émissions de NOx à l'horizon 2020 par rapport à 2000. À l'occasion d'une audition de l'ONERA (Office national d'études et recherches aérospatiales), il a été précisé que ces objectifs faisaient actuellement l'objet d'intenses recherches mais nécessitaient des ruptures technologiques pas encore atteintes. Le respect de l'ensemble des objectifs de 2020 est donc incertain, d'autant plus que les analyses menées dans le cadre de l'étude sur le roulage montrent des tendances apparemment divergentes entre polluants et gaz à effet de serre.

Dans ce domaine, l'Autorité souligne que les indicateurs utilisés devraient être plus clairement définis. Il est impératif qu'ils permettent d'évaluer avec pertinence les actions mises en œuvre et l'atteinte des objectifs préalablement fixés. En effet, en matière de pollution atmosphérique par les avions, les résultats peuvent être assez différents suivant que l'on parle d'émissions totales, par mouvement, par passager, par passager-kilomètre, pour le LTO et/ou la croisière...

L'année 2011 a permis à l'ACNUSA de s'approprier pleinement ses nouvelles compétences en réalisant un premier diagnostic objectif de la pollution atmosphérique due aux aéroports au niveau national, en dégagant les principaux axes d'amélioration dans ce domaine, et en s'engageant très concrètement dans l'amélioration des connaissances. Il apparaît clairement qu'une meilleure coordination tant de la surveillance de la qualité de l'air que de l'estimation des émissions polluantes est nécessaire. L'accessibilité des informations sur ces sujets reste également très hétérogène et incomplète. De ce fait, l'évaluation objective des actions menées et le contrôle des nuisances engendrées restent lacunaires. Ces constats justifient pleinement les nouvelles missions confiées à l'Autorité, même si les moyens qui lui sont alloués à ce jour pour les remplir ne lui permettent pas de jouer réellement un rôle de coordination ou d'animation nationale sur ce sujet.

RECOMMANDATION 2011

L'ACNUSA recommande l'utilisation d'indicateurs adaptés à l'échelle de pollution atmosphérique étudiée. Avant tout, il est primordial de disposer de la quantification des émissions globales et par plateforme, pour les phases de croisière et le cycle LTO. Ensuite, les indicateurs par mouvement et par passager permettent d'analyser l'influence d'autres paramètres tels que la taille des modules et l'emport passager sur les émissions. Les indicateurs relatifs aux polluants ayant un impact sur la qualité de l'air local doivent être restreints préférentiellement aux émissions locales (ramenées au cycle LTO) alors que les problématiques planétaires peuvent faire l'objet d'indicateurs plus globaux (par passager-kilomètre notamment pour les gaz à effet de serre).

Les travaux et études que l'Autorité a lancés ou auxquels elle a participé contribuent au débat en matière d'environnement aéroportuaire. L'ACNUSA s'attachera à y apporter des éléments de réponse tangibles au cours des années à venir. Elle souhaite en particulier définir en partenariat avec les acteurs concernés les objectifs et les méthodes appropriées de diagnostic, de surveillance et de limitation de la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports.

Il semble préférable d'intégrer dès à présent la contrainte de la préservation de la qualité de l'air locale afin que le développement du transport aérien à moyen et long terme ne se fasse pas au détriment de la santé des populations riveraines ou des travailleurs aéroportuaires.

RECOMMANDATION 2011

L'Autorité recommande l'étude et la mise en place d'un système incitatif (sous forme éventuellement de taxation) à l'utilisation des moteurs les moins émetteurs de NOx afin que les opérateurs se dotent des avions les plus performants au niveau à la fois du bruit, du climat et de la pollution atmosphérique.

Enfin, la gestion des impacts de l'activité aéroportuaire devra à l'avenir impérativement prendre en compte et organiser l'accessibilité des plateformes dans des conditions environnementales satisfaisantes qui restent aujourd'hui à inventer.

RECOMMANDATION 2011

En matière de « compromis » entre pollution atmosphérique et nuisances sonores, l'Autorité recommande que, à l'avenir, les études d'impact conduites dans le domaine du transport aérien intègrent et évaluent simultanément ces deux problématiques de façon systématique, afin de permettre aux décideurs de bénéficier d'un maximum d'indicateurs objectifs.



Rapport sur les vols de nuit

GROUPE DE TRAVAIL DE L'ACNUSA SUR LES VOLS DE NUIT	25
--	----

SITUATION DES PLATEFORMES ACNUSÉES	26
---------------------------------------	----

■ Situation générale	26
■ Analyse par plateforme	27
Bâle — Mulhouse	27
Bordeaux — Mérignac	28
Lyon — Saint-Exupéry	29
Marseille — Provence	29
Nantes — Atlantique	30
Nice — Côte d'Azur	30
Paris — Charles-de-Gaulle	31
Paris — Orly	32
Strasbourg — Entzheim	32
Toulouse — Blagnac	33

ANALYSE DES RETARDS SUR L'AÉROPORT DE PARIS — CHARLES-DE-GAULLE	34
---	----

■ Mesure de la ponctualité	34
■ Vols retardés entre 0 heure et 5 heures en 2009	35



Le deuxième rapport sur les vols de nuit établi par l'Autorité en application de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement présente une actualisation de la situation par plateforme acnusée et un point spécifique sur l'analyse des retards sur l'aéroport de Paris — Charles-de-Gaulle. L'Autorité a mis en place en septembre 2011 un groupe de travail sur les vols de nuit dont le premier état des lieux sera présenté aux membres de l'Autorité en mars 2012, trop tardivement donc pour être exploité dans le cadre du présent rapport. **C'est au vu des conclusions de ce groupe de travail que l'Autorité fera des recommandations sur ce sujet sensible.**

Par ailleurs, le montant des crédits d'étude de l'Autorité en 2011 n'a pas permis d'actualiser pour l'année 2010 l'étude vols de nuit 2000-2009. Ces données sont essentielles pour une analyse des évolutions en cours et l'Autorité regrette que la DGAC n'ait pas procédé à cette mise à jour dans le cadre du groupe de travail sur les vols de nuit.

RECOMMANDATION 2011

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

L'Autorité note la disparité des informations disponibles qui rend difficiles les comparaisons dans le temps et entre aéroports. Les données sur les vols de nuit correspondent à des définitions de la nuit différentes selon les aéroports ; elles concernent parfois les seuls mouvements commerciaux, parfois la totalité des mouvements, parfois encore additionnent les vols IFR et VFR. Ainsi les statistiques de trafic fournies par la DGAC, l'UAF ou les aéroports eux-mêmes pour une même année donnent des résultats différents. Le format choisi valorise les résultats présentés. La transparence est vivement souhaitée sur ce sujet.

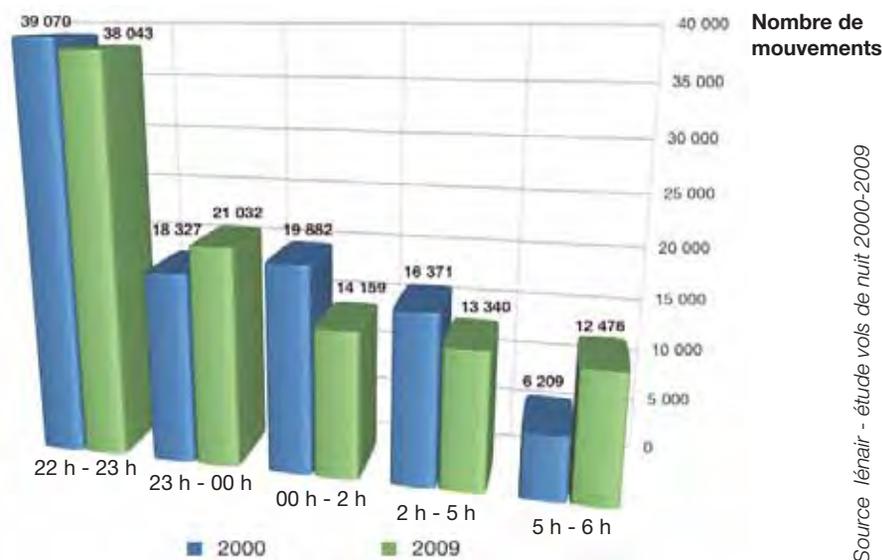
GROUPE DE TRAVAIL

DE L'ACNUSA SUR LES VOLS DE NUIT

Lors des rencontres du Grand Roissy organisées en janvier 2011, il avait été suggéré de créer un groupe de travail sur les vols de nuit à Paris — Charles-de-Gaulle présidé par l'ACNUSA. Pour donner suite à cette proposition, l'Autorité a annoncé à la ministre de l'Écologie le 7 avril 2011 son souhait de mettre en place un groupe de travail national chargé d'établir un état des connaissances dans les domaines économique, social et sanitaire, un état des lieux sur chaque plateforme acnusée, des comparaisons internationales et des préconisations d'ordre national. La ministre s'est montrée tout particulièrement intéressée par les comparaisons internationales, base indispensable pour envisager l'établissement de règles minimales en Europe.

L'Autorité a souhaité que soit porté ce regard national sur les vols de nuit au vu de plusieurs constats. Toutes les plateformes acnusées ont engagé à l'heure actuelle des réflexions sur les vols de nuit sous la pression des élus et des riverains. Les chiffres montrent sur tous les sites une certaine maîtrise des vols sur le cœur de nuit, mais aussi un développement important des vols sur les tranches horaires 22 heures - 24 heures et 5 heures - 6 heures. Or, comme l'Autorité l'a souligné dans son rapport 2010, ces heures d'endormissement et de réveil sont, d'après les médecins spécialistes du sommeil, des heures importantes en termes de qualité et de durée du sommeil, éléments déterminants de l'état de santé.

**Evolution des vols de nuit par tranches horaires sur 6 aéroports acnusés
comparaison 2000-2009**



Source légnair - étude vols de nuit 2000-2009

Les membres de l'Autorité ne pouvant prendre en charge eux-mêmes la conduite d'un tel groupe, sa présidence a été confiée à une personnalité reconnue par les acteurs aéronautiques, M. J. Rebuffel, qui a piloté en 2010 les travaux menés à la suite du rapport de M. Dermagne sur l'aéroport de Paris — Charles-de-Gaulle. Le processus de désignation a été malheureusement plus long que prévu et la réunion d'installation du groupe n'a pu avoir lieu que le 29 septembre 2011¹.

Le groupe est constitué de représentants des professions aéronautiques, d'élus et d'associations. L'ACNUSA, en accord avec le président, a déterminé la composition générale du groupe qu'elle a voulue restreinte et a sollicité les organismes, unions, fédérations représentatifs des différents collèges pour désigner nommément leurs représentants.

¹ La lettre de mission adressée à M. Rebuffel ainsi que la composition du groupe sont disponibles sur www.acnusa.fr.

SITUATION DES PLATEFORMES ACNUSÉES

Les analyses par plateforme ci-après sont fondées sur l'exploitation des informations recueillies lors des réunions annuelles de l'ACNUSA avec les membres des CCE des différentes plateformes, des données chiffrées des mouvements totaux et des vols de nuit des années 2007 et 2010 fournies par la DGAC au groupe de travail vols de nuit de l'ACNUSA. Les données transmises par les différentes sources ne correspondent pas à des définitions homogènes ; la comparaison générale des années 2007 et 2010 a été établie selon les seules données de la DGAC. Cette comparaison sur deux années seulement mériterait d'être replacée dans une analyse de plus long terme pour s'assurer des tendances. Les chiffres utilisés au niveau local sont commentés dans la partie par plateforme.

La situation générale peut s'apprécier au travers de l'analyse de quelques indicateurs

La part des vols de nuit représente une part limitée des vols totaux. Les vols de nuit (22 h – 6 heures) représentent plus de 10 % du total des mouvements sur les aéroports de Bâle – Mulhouse et Paris – Charles-de-Gaulle, moins de 5 % uniquement à Strasbourg ; tous les autres aéroports se trouvent dans une fourchette allant de 5 à 10 %.

Mouvements totaux (commerciaux et non commerciaux) et vols de nuit

Plateforme	Mouvements totaux en 2010	Vols de nuit en 2010	Part des vols de nuit en %	Évolution 2010 - 2007 en %	
				Mouvements totaux	Vols de nuit
Bâle – Mulhouse	58 954	7 381	12,5	- 1,5	+ 9,9
Bordeaux – Mérignac	51 339	3 597	7	- 23,9	+ 4,1
Lyon – Saint-Exupéry	118 853	8 969	7,5	- 9,2	+ 4,4
Marseille – Provence	108 698	11 539	9,5	- 9,1	+ 4,5
Nantes – Atlantique	55 861	4 088	7,3	- 9,2	+ 5,9
Nice – Côte d'Azur	161 355	9 418	5,8	- 15,4	+ 1,8
Paris – Charles-de-Gaulle	499 997	61 255	12,2	- 9,5	- 0,2
Paris – Orly	217 821	10 983	5	- 8	+ 16,3
Strasbourg – Entzheim	35 318	865	2,4	- 30,9	- 50,8
Toulouse – Blagnac	92 316	7 342	7,9	- 10,4	- 2,3

D'après les données fournies par la DGAC

On note cependant que les vols de nuit ont augmenté sur la plupart des plateformes entre 2007 et 2010 alors que le nombre total de vols a diminué partout fortement.

Le nombre de mouvements moyen par nuit est également un indicateur intéressant pour donner une mesure de la problématique. L'aéroport de Paris — Charles-de-Gaulle a de loin le nombre de vols de nuit le plus important, plus de 5 fois supérieur à celui de l'aéroport classé en deuxième position, Marseille. Quant à Paris — Orly, malgré le couvre-feu, il est en troisième position et concentre sur la période 22 h - 24 heures 30 vols en moyenne.

Mouvements moyens pour une nuit en 2010

D'après les données fournies par la DGAC

	Bâle Mulhouse	Bordeaux Mérignac	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

La part des aéronefs ayant une marge inférieure à 8 EPNdB ou comprise entre 8 et 10 EPNdB pour le trafic de nuit est également un indicateur des nuisances émises.

Ces avions ne représentent en 2010 qu'une faible part des avions de nuit ; une très large majorité des avions sur toutes les plateformes (entre 82 % et 97 %) a des marges supérieures à 10 EPNdB. L'Autorité considère, comme elle l'a déjà écrit dans son rapport 2010, qu'une interdiction rapide de ces avions sur toutes les plateformes ne relève pas d'une ambition démesurée.

Il est cependant important de souligner que si ces avions représentent une faible part des avions volant la nuit, ils sont plutôt concentrés sur la période 22 h - 24 heures sauf à Paris — Charles-de-Gaulle, Nantes — Atlantique et Lyon — Saint-Exupéry.

Part des aéronefs en 2010 ayant une marge inférieure à 8 EPNdB et comprise entre 8 et 10 EPNdB sur la totalité des avions de la période 22 h - 6 h et part de ces avions dans la tranche horaire 22 h - 24 h Valeurs exprimées en %

D'après les données fournies par la DGAC

	Bâle Mulhouse	Bordeaux Mérignac	Lyon Saint-Exupéry	Marseille Provence	Nantes Atlantique	Nice Côte d'Azur	Paris Charles-de-Gaulle	Paris Orly	Strasbourg Entzheim	Toulouse Blagnac
< 8 EPNdB	4	2	2	2	3	1	1	3	—	1
8 - 10 EPNdB	13	5	6	5	9	2	8	11	—	3
22 h - 6 h	17	7	8	7	12	3	9	14	0	4
22 h - 24 h	75	65	44	68	40	70	31	99	Non significatif	56

Une analyse plus détaillée par plateforme fournit également de précieux éléments de compréhension du phénomène au niveau local

Bâle — Mulhouse

Le nombre total de mouvements donné par l'aéroport s'élève à 77 152, à comparer aux 58 954 mouvements répertoriés par la DGAC. L'aéroport comptabilise en fait l'ensemble des mouvements commerciaux et non commerciaux, IFR et VFR. Mais si la comparaison s'établit en fonction de la source, le nombre de mouvements de nuit s'élève à 7 984 pour l'aéroport et à 7 381 pour la DGAC. Il n'y a effectivement quasiment pas de vols VFR de nuit. **97 % des vols de nuit sont concentrés sur une durée de trois heures : 22 h - 23 heures (4 419 mouvements), 23 h - 24 heures (2 055 mouvements) et 5 h - 6 heures (1 236 vols).**

SITUATION DES PLATEFORMES ACNUSÉES

En 2010, le nombre de vols entre 22 h - 23 heures et 5 h - 6 heures a été stable par rapport à 2009. **Ce sont les vols entre 23 h et 24 h qui ont crû fortement de 42 %.** Les explications données par l'aéroport à cette augmentation sont les retards liés aux conditions météorologiques, les grèves et l'augmentation de la demande des transporteurs de fret express. Les vols en cœur de nuit se sont élevés à 274 en 2010 contre 238 en 2009, soit une augmentation de 15 %. Ces vols sont principalement des vols de ligne et de charters et des vols de secours et de recherche.

Plus de 94 % des vols de nuit relèvent soit de la catégorie des vols de ligne et des charters (57,2 %), soit des vols fret express (37,1 %). Cette répartition est restée stable entre 2009 et 2010.

En 2010, quasiment 100 % des vols cargo ont été opérés sur la tranche horaire 22 h - 24 heures (70 %) et entre 5 h et 6 heures (29 %). Par rapport à 2007, on note une nette concentration sur la tranche horaire 22 h - 24 heures puisque, en 2007, 40 % des vols cargo avaient lieu entre 5 et 6 heures.

Le rapport 2010 de l'Autorité s'était fait l'écho des riverains qui craignaient que la fermeture de l'aéroport de Zurich de 23 h à 6 heures, effective depuis le 27 juillet 2010, entraînerait inéluctablement un report des vols sur l'aéroport de Bâle — Mulhouse entre 23 heures et minuit.

Le bilan 2011 semble justifier cette crainte. La direction de l'aéroport continue cependant d'affirmer ne pas croire à ce report. La croissance des mouvements entre 23 h et 24 heures est pourtant considérée comme intolérable par les riverains, qui parlent de «stress express».

Dans ce contexte, l'aéroport mène une politique volontariste pour inciter à la modernisation des flottes en modulant les redevances. Les taxes sur les vols les plus bruyants ont été augmentées, mais les compagnies qui font des efforts en matière de réduction du bruit peuvent bénéficier d'un abattement. Un suivi des reports d'horaires ainsi que du renouvellement de flotte des compagnies de fret express est réalisé.

Les riverains continuent de s'interroger sur la discrimination existante en matière de vols de nuit entre populations en France et en Suisse et requièrent toujours l'extension de la plage horaire de restriction à 23 h - 7 heures. Certains expriment même aujourd'hui le souhait d'une fermeture de l'aéroport entre 23 et 6 heures.

À ce jour, il n'est pas envisagé d'évolution de l'arrêté de restriction.

Bordeaux — Mérignac

Il n'y a pas sur cette plateforme d'arrêté de restriction d'exploitation mais un arrêté portant application de procédures de moindre bruit. Le nombre de mouvements totaux tel que fourni par l'aéroport est de 64 246, à comparer aux 51 339 mouvements répertoriés par la DGAC.

Une étude sur les vols de nuit a été présentée par l'aéroport en CCE du 15 février 2011; elle porte sur la tranche horaire 22 h - 6 heures. Le compte rendu de la CCE indique que les mouvements de nuit ont représenté en moyenne 5,5 % du total des mouvements entre 2000 et 2010, que le nombre de mouvements réalisé dans la tranche horaire 22 h - 24 heures a augmenté en 2010 et qu'il a été stable dans la tranche dite de cœur de nuit. L'aéroport souligne également la baisse continue de l'activité poste en tonnage sur la période de 2000 à 2007, avec une stabilité ces trois dernières années ; l'activité de fret oscillant quant à elle en dents de scie.

La comparaison sur dix ans de la répartition horaire des mouvements de nuit montre que **les vols de nuit sont très largement concentrés sur la tranche horaire 22 h - 23 heures.** Ils représentent près de 60 % des vols de nuit en 2010. En seconde position, c'est la tranche horaire 23 h - 24 heures qui totalise 20 % des mouvements de nuit

en 2010. **Les vols de nuit sur ces deux périodes ont fortement progressé entre 2009 et 2010** et sont à leur plus haut niveau depuis 2000. Les mouvements entre minuit et 1 heure ont également sensiblement augmenté, mais représentent une très faible part des mouvements de nuit.

En 2010, si l'on ne compte que 7 % des mouvements de nuit réalisés par des aéronefs présentant des marges inférieures à 8 EPNdB ou comprises entre 8 et 10 EPNdB, 65 % de ces avions ont néanmoins opéré entre 22 h et minuit.

Les vols passagers et mixtes représentent 68 % des vols de nuit et 75 % de la tranche 22 h - 24 heures. Les vols cargo constituent 12 % des vols de nuit et sont concentrés quant à eux à 70 % dans la tranche horaire 22 h - 24 heures.

Si les élus et les associations restent inquiets de l'évolution des vols de nuit, ce n'est pas la problématique principale de cette plateforme centrée fortement sur l'utilisation de la piste 05.

Lyon – Saint-Exupéry

65 % des vols de nuit s'effectuent entre 22 h et minuit. 8,8 % des aéronefs volant la nuit sont des avions de marges inférieures à 8 EPNdB ou entre 8 et 10 EPNdB. 44 % de ces avions circulent entre 22 h et 24 heures. Les mouvements de la tranche horaire de 22 h - 24 heures sont composés à 75 % par des vols passagers et mixtes et à 22 % par des vols cargo. La part des vols cargo de 22 h - 24 heures représente 57 % de la part totale des vols cargo de nuit. Le trafic fret et poste avionné en tonne a crû de 14,7 % en 2010.

Dans le cadre de la mise en œuvre des engagements pour l'environnement 2009 - 2013, est prévue en 2012, à la demande des associations, une étude de faisabilité d'un couvre-feu entre minuit et 5 heures. L'aéroport est conscient de la nécessité de travailler sur le sujet des vols de nuit ; il devrait lancer une action en janvier 2012 pouvant conduire à la révision de l'arrêté de restriction de 2006.

Marseille – Provence

Entre 2007 et 2010, les mouvements de nuit ont progressé de 0,5 % entre 22 h et minuit, de 35 % entre 5 h et 6 heures, de 6,9 % entre 23 h et minuit mais ont régressé de 2,8 % entre 22 h et 23 heures.

En 2010, 57% des vols de nuit sont opérés entre 22 h et minuit. 8,6 % des vols entre 22 h et minuit sont des vols d'aéronefs présentant des marges inférieures à 8 EPNdB ou comprises entre 8 et 10 EPNdB. Ces avions représentent 4,9 % du total des vols de nuit. 58 % des vols de nuit sont des vols passagers et mixtes. 22 % sont des vols cargo. 72 % des vols passagers et 45 % des vols cargo s'effectuent entre 22 h et minuit.

La nouvelle charte du développement durable 2011-2015, adoptée en commission consultative de l'environnement (CCE) le 4 juillet 2011 après un an de concertation, fait de la diminution de la gêne sonore, notamment la nuit, un de ses sept thèmes majeurs. Le lancement d'une réflexion sur l'amélioration des procédures de circulation aérienne de nuit ainsi que la réalisation d'une étude d'impact économique social et environnemental pour évaluer les conséquences de la mise en œuvre de nouvelles restrictions de nuit constituent les principales mesures. L'arrêté de restriction du 11 avril 2011 avait reçu un avis défavorable de la CCE réunie le 17 décembre 2010, qui avait par ailleurs acté le principe d'une telle étude. L'Autorité avait quant à elle donné un avis favorable au projet d'arrêté de restriction le 10 février 2011, mais tout en soulignant l'insuffisance de ce texte ; elle demandait qu'un nouvel arrêté incluant l'interdiction des avions dont la marge cumulée est comprise entre 5 et 8 EPNdB soit présenté à la CCE puis à l'Autorité avant la fin de l'année 2011.

Les résultats de l'étude mentionnée ci-dessus ont été présentés à la CCE du 12 décembre 2011. Un projet de nouvel arrêté renforçant les restrictions d'exploitation y a été adopté à une très large majorité. Ce nouvel arrêté prévoit par étape l'interdiction d'ici à 2015 de tous les turboréacteurs de marge inférieure à 10 EPNdB entre 22 h et 6 heures.

SITUATION DES PLATEFORMES ACNUSÉES

Nantes — Atlantique

70 % des vols de nuit sont concentrés entre 22 h et minuit : 52 % dans la tranche horaire 22 h - 23 heures et 18 % entre 23 h et minuit. Il s'agit majoritairement de vols à l'arrivée (65 %).

11,5 % des aéronefs volant la nuit présentent une marge inférieure à 8 EPNdB ou comprise entre 8 et 10 EPNdB. 40 % de ces mouvements d'aéronefs ont lieu entre 22 h et minuit.

Les mouvements entre 22 h et minuit représentent 69 % des vols de nuit. Dans cette tranche horaire, 85 % des vols sont des vols passagers et mixtes et 8,4 % sont des vols cargo. La part des vols cargo de cette tranche horaire représente quant à elle 65 % de l'ensemble des vols cargo de nuit.

Lors de la réunion des membres de la CCE avec l'ACNUSA, l'aéroport a présenté une étude comparative des vols de nuit de janvier à août pour les années 2010 et 2011. Celle-ci fait apparaître une diminution de ces vols de 20 % en 2011. Cette baisse est liée en partie à une période de travaux. Dans l'analyse de ces chiffres, il convient de prendre en compte que cette période de huit mois (janvier - août) n'a représenté que 39 % des vols en 2010. Les chiffres définitifs 2011 seront donc à étudier avec précision.

La sensibilité sur les vols de nuit a été prise en compte par les compagnies. L'aéroport a instauré une modulation tarifaire pénalisant fortement les mouvements de nuit et une surveillance spécifique sur les vols non commerciaux. Les riverains soulignent que, en trois ans, les vols de nuit sont passés de 3 ou 4 vols à 6 vols et souhaitent que la pression ne soit pas relâchée.

Nice — Côte d'Azur

80 % des vols de nuit sont concentrés sur la période 22 h - 0 heure, dont près de 60 % sur 22 h - 23 h. La tranche horaire la plus chargée est ensuite celle de minuit à 1 heure, qui représente 7,5 % des vols de nuit. Sur une moyenne de 25 vols par nuit, 20 sont effectués entre 22 h et minuit, dont une quinzaine entre 22 h et 23 heures. 98 % des vols de nuit sont des vols passagers et mixtes, 80% de ces vols ont lieu entre 22 h et minuit.

L'aéroport met en avant une stabilité des vols de nuit avec 3,5 atterrissages et 1,6 décollage par nuit. Ces chiffres correspondent à un calcul fondé sur une nuit de 23 h 30 à 6 heures. En revanche, une analyse sur la nuit de 22 h à 6 heures donne un résultat bien différent : 15,88 atterrissages et 9,9 décollages.

L'arrêté de restriction du 2 mars 2010 est entré en application le 31 octobre de la même année. L'Autorité avait demandé qu'un bilan des effets de cet arrêté au terme d'une année de mise en œuvre lui soit présenté. À compter du 31 octobre 2010 ont été interdits de nuit (23 h 30 - 6 h 15 à l'atterrissage et 23 h 15 - 6 heures pour le décollage) les turboréacteurs avec une marge inférieure à 10 EPNdB. Pour rappel, cette période horaire ne recouvre environ que 30 % des vols de nuit 22 h - 6 heures.

Le bilan réalisé sur les périodes octobre 2009 - octobre 2010 et octobre 2010 - octobre 2011 conclut à une baisse du nombre de vols d'avions du chapitre 3 de 655 (- 8 %). En 2010 - 2011, ces avions représentent 71,5 % de la flotte. Les mouvements d'avions du chapitre 4 augmentent de 75 vols (+ 6 %). Ils représentent 24,3 % de la flotte. La part des avions du chapitre 3 de marge inférieure à 10 EPNdB est passée entre 2009 et 2010 de 2,5 % à 2,1 %. L'administration s'attend à un impact plus important de l'arrêté avec le passage à l'interdiction des avions ayant une marge inférieure à 13 EPNdB au 30 octobre 2011 puisque ceux-ci représentent en 2010 plus de 14 % des avions.

A également été constatée une baisse du trafic global de 23 h 30 à 6 h (-16 %), sans

RECOMMANDATION 2011

L'Autorité demande que lui soit présentée une analyse détaillée, sur un mois de l'été 2011, de l'évolution du nombre de mouvements la nuit de 22 h à 6 heures avec l'évolution des mouvements en journée. Cette présentation devra avoir lieu avant la fin du premier trimestre 2012. Par ailleurs, l'Autorité souhaite qu'une étude sur les adaptations réalisées par les compagnies aériennes lui soit présentée avant la fin du premier semestre 2012.

que cela puisse être spécifiquement corrélé à l'arrêté. En effet, cette étude se limite à un constat de l'évolution du nombre d'avions classés selon les marges acoustiques mais ne développe aucune analyse des adaptations réalisées par les compagnies et ayant conduit à cette évolution : modification des créneaux horaires offerts et report sur la journée, acquisition de nouveaux avions, nouvelle certification, suppression de vols...

Sur cette plateforme, des voix se sont élevées à nouveau pour demander la saisine du Conseil d'État afin de statuer sur la conformité ju-

ridique d'une interdiction la nuit des vols autres que commerciaux et postaux. Cette limitation des vols de nuit est souhaitée aussi bien par l'aéroport que par les élus et les associations. L'Autorité regrette fortement l'attentisme qui prévaut depuis 2009 sur ce sujet. **Elle commanditera donc en 2012 sa propre expertise juridique dont les résultats seront disponibles sur son site Internet.**

Paris – Charles-de-Gaulle

64 % des vols de nuit sont concentrés sur trois heures : 22 h - 0 heure et 5 h - 6 heures. Avec 41 vols en moyenne sur les 168 vols de nuit, la tranche horaire 22 h - 23 heures est la plus chargée. C'est un vol toutes les minutes et demie. 95 % des vols de nuit sont des vols passagers et mixtes (59 %) et des vols cargo (36 %). 59 % des vols passagers s'effectuent entre 22 heures et minuit, 84 % si l'on ajoute la tranche horaire 5 h - 6 heures. 68 % des vols cargo sont réalisés entre minuit et 5 heures. Les vols de la tranche horaire 0 h - 5 heures font l'objet d'un plafonnement depuis 2002. De 2002 à 2009, l'étude vols de nuit montrait que le nombre des mouvements commerciaux était passé de 25 665 à 20 373. L'Autorité s'interroge sur l'évolution 2010 telle qu'elle ressort du rapport 2010 « Environnement et responsabilité sociétale » d'ADP qui indique une croissance entre 2009 et 2010 des mouvements commerciaux et non commerciaux, qui passent de 20 991 à 22 308.

Sur cette plateforme, l'arrêté portant restriction d'exploitation la nuit annoncée par la ministre de l'Écologie en janvier 2011 a été pris le 23 septembre 2011 et entrera en vigueur le 25 mars 2012. Il prévoit à cette date l'interdiction d'atterrir ou de décoller entre 22 h et 6 heures des avions ayant une marge cumulée inférieure à 8 EPNdB. En 2010, on dénombrait 900 mouvements d'avions de ce type entre 22 h et 6 heures, soit 1% des vols de nuit.

À compter du 30 mars 2014, cette interdiction sera étendue aux avions ayant une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB et concernera un nombre de mouvements plus important puisque ces avions représentaient 8 % des vols de nuit en 2010.

L'Autorité a pu clairement mesurer au travers de l'analyse de cet arrêté que la notion de marge cumulée ne rend qu'imparfaitement compte du bruit réel produit par les aéronefs. C'est le niveau maximal de bruit la nuit qui gêne les riverains et l'Autorité a demandé dans son avis rendu sur cet arrêté la mise à l'étude immédiate de dispositions permettant de mieux prendre en compte cet élément.

L'Autorité souhaite mettre en garde l'administration sur le fait que cet arrêté pourrait produire l'effet inverse escompté. En effet, des compagnies renouvelant leur flotte en fonction

RECOMMANDATION 2011

L'étude des dispositions envisageables pour mieux prendre en compte dans la réglementation le niveau maximal de bruit, source de la gêne des riverains, sera présentée à l'Autorité par la DGAC avant la fin de l'année 2012.

SITUATION DES PLATEFORMES ACNUSÉES

des exigences de marge cumulée telles que définies par l'arrêté pourraient faire voler des avions qui, bien que conformes au texte en vigueur, généreraient une énergie sonore plus importante.

L'ACNUSA a lancé à la fin de l'année 2011, dans le cadre du groupe de travail vols de nuit, une étude de pertinence des différentes classifications d'avions existantes pour mieux apprécier la nuisance sonore engendrée par l'avion. Les résultats de cette étude seront présentés dans le rapport du groupe de travail.

Les riverains et les élus restent très mobilisés contre les vols de nuit et s'interrogent sur la différence de traitement faite avec la plateforme de Paris — Orly qui, elle, bénéficie d'un couvre-feu. Le transfert du fret sur l'aéroport de Vatry reste une demande formulée par quelques-uns. La suppression des vols de nuit de 23 h à 7 heures est une demande portée conjointement par certains élus et associations.

Paris — Orly

Le nombre total de mouvements utilisé par l'aéroport dans ses statistiques est de 219 560 à comparer aux 217 821 mouvements répertoriés par la DGAC.

Paris — Orly est dans une situation particulière au sein des aéroports acnusés puisque bénéficiant d'un couvre-feu. Aussi **la quasi-totalité de l'activité nocturne est-elle concentrée sur la période 22 h - 0 heure**. En 2010, 99,3 % des vols de nuit sont opérés sur cette tranche horaire. Il s'agit uniquement de vols passagers et mixtes. En 2010, sur les 10 983 vols de nuit, 3 sont des vols cargo. La problématique des vols de nuit n'est pas en soi un sujet de discussion au sein de la CCE. Cependant, l'évolution des dérogations au couvre-feu, qui, en 2010, ont triplé par rapport à 2009, a fait l'objet d'un point particulier lors de la CCE du 17 novembre 2011. En 2010, ces dérogations se sont élevées à 181, dont 71 pour raisons météorologiques, 7 liées au nuage de cendres volcaniques, 38 à des mouvements sociaux des compagnies, 34 à des rotations d'appareil, 10 pour des causes techniques et 21 pour des motifs divers.

La défense du couvre-feu rassemble tous les acteurs ; certaines voix s'élèvent même aujourd'hui pour demander son extension.

L'avenir de la plateforme a fait l'objet de la mise en place d'une commission stratégique en octobre 2011. Installée pour un an et présidée par le préfet André Viau, la commission réunit des représentants de l'État, des collectivités locales, des organisations syndicales, des professionnels de l'aéronautique, des associations et des personnalités qualifiées. L'Autorité a rencontré M. Viau le 10 novembre 2011. Elle se félicite de la création, à l'initiative de celui-ci, d'un groupe de travail qui éclairera utilement l'avenir du système aéroportuaire francilien (Paris — Charles-de-Gaulle, Paris — Orly et Paris — Le Bourget) à vingt ans. Cette vision de long terme est aujourd'hui indispensable pour anticiper au mieux l'aménagement du territoire et gérer l'équilibre entre développement économique et qualité de vie en région Île-de-France. Toutes choses égales par ailleurs, le développement tendanciel des vols de nuit s'analyse de façon différente selon qu'ils sont concentrés sur un seul ou sur plusieurs aéroports, intégrés dans un système.

Strasbourg — Entzheim

Aucun arrêté de restriction ne s'applique sur cette plateforme. La ventilation des vols nocturnes fournie dans le rapport annuel de l'environnement 2010 de l'aéroport en application du protocole d'accord concerne les vols ayant lieu entre 23 h et 6 heures. Le

nombre de vols communiqué dans ce cadre s'élève en 2010 à 471, dont 248 vols postaux. Ces chiffres ne correspondent pas à ceux de la DGAC, qui répertorie pour cette tranche horaire 560 mouvements.

En 2011, l'Autorité a commandité une consultation juridique à la suite des demandes des riverains inquiets du devenir du protocole d'accord qui, depuis 1998, encadre et restreint le trafic nocturne de l'aéroport. En effet, les associations de riverains, comme indiqué dans le rapport 2010 de l'Autorité, s'interrogeaient sur la transformation du statut juridique de l'aéroport en société anonyme et par conséquent sur le devenir du protocole. Il ressort de l'expertise juridique demandée que, si les dispositions du protocole ne peuvent pas être intégrées dans les statuts de la société d'exploitation de l'aéroport, les termes du protocole peuvent être repris dans une décision ou délibération de la SEA.

La modification de la concession de l'aérodrome a été signée le 27 mai 2011 et l'arrêté est paru le 21 juillet 2011. Le préfet a fait connaître à l'Autorité au début de janvier 2012 l'adoption de la charte de l'environnement 2011-2015 de l'aéroport lors de la séance du conseil de surveillance de la SEA du 16 décembre 2011. Cette charte avait reçu un avis favorable de la commission consultative de l'environnement le 27 septembre 2011. Cette dernière reprend les dispositions du protocole d'accord sur l'encadrement des vols de nuit. En outre, pour l'avenir, le seul moyen de « sanctuariser » les dispositions relatives aux vols de nuit est de demander au ministre chargé de l'Aviation civile de prendre en vertu de l'article R. 227-8 du code de l'aviation civile, comme il l'a fait pour toutes les plateformes des principaux aéroports français, un arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Strasbourg — Entzheim.

Toulouse — Blagnac

En 2007, comme en 2010, 62 % des vols de nuit se rapportent à la tranche horaire 22 h - 0 heure ; cela concerne environ 12 vols par nuit. 76 % des vols de nuit sont des vols passagers et mixtes opérés majoritairement entre 22 h et 23 heures (70 %).

En 2010, un consensus s'était dégagé au niveau local sur la nécessité de renforcer le dispositif de maîtrise des nuisances sonores en période nocturne. Ainsi, un plan d'action comprenant différentes mesures a été mis en place : publication d'un nouvel arrêté de restriction, mise en œuvre de procédures de guidage satellitaire, de descente continue, utilisation préférentielle des QFU et modulation de la taxe d'atterrissage.

Le dernier arrêté de restriction d'exploitation du 28 mars 2011 a interdit notamment à partir du 30 octobre 2011, sur la plage horaire 22 h - 24 heures, les avions ayant une marge cumulée inférieure à 8 EPNdB. Dans son avis, l'Autorité avait regretté l'échéancier retenu pour le plein effet des dispositions de l'arrêté sur cette plage horaire qui fixe à avril 2017 la suppression de tous les avions de marge cumulée comprise entre 8 et 10 EPNdB.

Néanmoins, cet arrêté, qui date du 28 mars 2011, n'a toujours pas été retranscrit dans l'AIP. Ce qui a pour conséquence que les manquements éventuels ne peuvent être sanctionnés comme prévu par l'arrêté.

Un observatoire de suivi des vols de nuit était prévu pour suivre et évaluer les effets de ces différentes mesures. Son mandat et sa composition ont été validés lors de la CCE du 21 février 2011. L'observatoire, dénommé « **observatoire cœur de nuit** », a pour mission de définir les indicateurs à mettre en place pour évaluer les effets des actions retenues, de suivre les évolutions de la structure du trafic et de leurs incidences sur la réduction des nuisances sonores. Des propositions pour réduire les nuisances imputables aux vols de nuit devraient être faites. L'observatoire s'est réuni à trois reprises en 2011 et a défini les indicateurs de suivi et pris connaissance des données sur l'historique. Des discussions sont toujours en cours sur le niveau de l'indicateur Lnight à retenir ainsi que sur la mise à disposition d'informations autres que des statistiques sur les compagnies et le type d'avions fréquentant la plateforme la nuit.

ANALYSE DES RETARDS

SUR L'AÉROPORT DE PARIS — CHARLES-DE-GAULLE

Mesure de la ponctualité

Dans la continuité de ses rapports précédents, l'Autorité a obtenu d'Aéroports de Paris (ADP) des compléments d'information sur les retards des avions à Paris — Charles-de-Gaulle. Globalement, sans distinguer les périodes de la journée, en 2009, la ponctualité des vols évaluée selon les normes IATA a été de 75,6 %.

Dans le cadre de cette nomenclature, les causes de retard relevant uniquement du gestionnaire d'aéroport représentent moins de 1 % en 2009.

Elles sont de plusieurs ordres :

- la saturation des postes inspection filtrage (PIF) ; un indicateur de mesure du temps d'attente des passagers aux postes PIF est suivi depuis le 1^{er} juillet 2010 dans le cadre du contrat de régulation économique signé entre l'État et ADP pour 2011-2015. Cet indicateur, qui mesure les temps d'attente inférieurs à 10 minutes, fait apparaître un taux de conformité de 94 %. Des projets sont en cours pour mieux gérer les situations de saturation en heures de pointe ;
- l'indisponibilité des équipements au départ ou à l'arrivée ; des indicateurs de disponibilité à incidence financière ont été également mis en place dans le cadre du contrat de régulation économique. Ils concernent la disponibilité des postes de stationnement des avions, des passerelles télescopiques et des tapis de livraison des bagages. Les objectifs fixés à ADP sur la période 2011-2015 sont élevés. L'objectif pour ces trois indicateurs est d'atteindre un taux de 99 % pour 2011 et 2012. Des indicateurs de qualité de service font également l'objet d'un suivi tel que la disponibilité des banques d'enregistrement depuis le 1^{er} janvier 2011 ;
- la gêne à la circulation des bus ; moins importants en nombre, ces cas de retards devraient diminuer grâce notamment à l'amélioration des taux de contact des avions avec les terminaux.

S'agissant des retards liés à l'écoulement du trafic aérien, des outils d'optimisation du trafic sont en cours de déploiement dans le cadre de projets européens : EAPN (European Airports Punctuality Network), CDM (Collaborative Decision Making) et ATMAP (Air Traffic Management Airport Performance) avec Eurocontrol.

Dans le cadre du contrat de régulation économique de 2011-2015, un indicateur sur le

taux de vols retardés pour causes aéroportuaires (VRA) fait l'objet d'un suivi depuis le 1^{er} janvier 2011. Il concerne uniquement les retards au départ imputables au gestionnaire et est mesuré sur « *une base déclarative des compagnies ou assistants donnant lieu à acceptation par Aéroports de Paris* ».

L'Autorité note avec satisfaction la priorité accordée aux indicateurs « qualité des services rendus » qui ont un impact positif sur l'environnement.

Vols retardés entre 0 heure et 5 heures en 2009

Le nombre de départs blocs réalisés en 2009 entre minuit et 5 heures ayant un horaire de départ théorique en dehors de cette tranche horaire a été de 582.

Parmi ces 582 vols, il y a eu 45 vols « déroutés autre plateforme », 3 vols en retour au sol dû à un incident technique et 308 vols pour lesquels l'opérateur a déposé un code retard. Il s'agit essentiellement de code « Rotation avion, Arrivée tardive » dans 67 % des cas ou de « panne avion » pour 5 %.





Autres axes de travail



SURVOLER SANS GÊNER 38

- Descente continue 38
- APU 40
- Formation des pilotes et des contrôleurs 40
- Survol d'hélicoptères 41

RÉPARER ET PRÉVENIR 42

- Aide à l'insonorisation 42
- Number of events above (NA) 46
- Urbanisation autour des aéroports 46
- Les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) 49

CONNAÎTRE, COMMUNIQUER ET PARTAGER 49

- Homologation monitoring 49
- Concertation 50
- Bruit et santé : progresser dans la connaissance 51

SURVOLER SANS GÊNER

Descente continue

Un bilan de la mise en œuvre des descentes continues optimisées (CDO) a été présenté aux membres de l'Autorité réunis en séance plénière le 14 décembre 2011. Précédemment, une étude de la détection des approches en descente continue et de l'analyse des paliers en arrivée leur avait été commentée lors de la plénière du 16 septembre 2011.

Le groupe de travail « implémentation nationale des CDO » piloté conjointement par la direction des opérations - département espace et par la mission environnement de la DSNA a poursuivi son travail initié en 2010. Un bilan est réalisé deux fois par an entre la mission environnement et les SNA. Une harmonisation est recherchée en mettant à disposition des pilotes une information annonçant le développement des CDO sur le plan national et en tendant à pérenniser les procédures à l'aide de publications permanentes.

Parallèlement, des procédés de détection d'approche continue ont été testés grâce aux outils ELVIRA et Trackexpress. Après une harmonisation de la méthode d'analyse des descentes continues sur les deux outils, les critères suivants de détection ont été déterminés :

- pour les paliers : variation maximale en altitude de 50 pieds sur une distance minimale de 2,5 NM ;
- pour les descentes continues : pas de palier détecté selon les critères de détection ci-dessus sur une tranche d'altitude donnée.

L'application de ces critères sur l'ensemble des terrains acnésés a permis de déterminer les taux de descentes continues entre 0 et 6 000 pieds (1 800 mètres) et entre 0 et FL 140 (4 200 mètres).

À **Paris – Orly**, la descente continue QFU 06 en configuration face à l'est depuis le point d'approche initial (IAF) ODILO est active sans restrictions depuis octobre 2010. Elle est désormais initiée sur initiative du pilote et confirmation du contrôleur depuis le niveau de vol FL 100 (3 000 mètres). Un bilan précis de mise en œuvre est difficile à établir en raison de la superposition des trajectoires avec la procédure d'approche traditionnelle. On peut cependant estimer un taux d'arrivée en descente continue supérieur à 40 %.

Un rehaussement de début de descente continue QFU 06 ainsi qu'une étude de faisabilité de descente continue en configuration face à l'ouest (simulations prévues fin 2012) sont en cours.

À **Toulouse – Blagnac**, les descentes continues depuis le CRNA-SO point NARAK sont désormais effectives pour les quatre QFU (depuis FL 190, 5 700 mètres, pour le QFU 32 L/R et FL 150, 4 500 mètres, pour le QFU 14 L/R). Ces descentes continues sont initiées sur initiative du pilote ou du contrôleur, en condition de faible trafic. Le taux de descente continue réalisée dépasse les 50 % entre 0 et 6 000 pieds et 40 % entre 0 et FL 140 (4 200 mètres).

Le dispositif en cours d'expérimentation pourrait prochainement faire l'objet d'une publication permanente.

À **Strasbourg — Entzheim**, le dispositif mettant en œuvre les descentes continues est définitif depuis décembre 2009 pour le QFU 23 et inscrit dans la documentation permanente depuis mars 2011. Bien que sans restriction particulière, le taux d'utilisation de descentes continues officiel n'est que de l'ordre de 30 %. Des études de mises en œuvre de descentes continues pour les arrivées nord QFU 23 et pour le QFU 05 sont en cours. Dans la pratique, on constate un taux de descente continue « naturelle » supérieure à 60 % entre 0 et 6 000 pieds (1 800 mètres) et qui frôle les 50 % entre 0 et FL 140 (4 200 mètres).

À **Marseille — Provence**, une seule procédure de descente continue est instaurée depuis l'IAF ARLET. Une nouvelle publication du dispositif pour toutes les compagnies a été lancée en octobre 2011. Malgré cela, le taux de réalisation de descentes continues reste très faible, estimé aux environs de 10 %. Une étude visant à initier les descentes continues à une altitude plus élevée et à les étendre au second QFU annoncée fin 2010 – début 2011 n'a pas eu lieu. L'étude de détection montre cependant un taux de réalisation d'approche continue supérieur à 50 % entre 0 et 6 000 pieds et à 40 % entre 0 et FL 140.

À **Lyon — Saint-Exupéry**, un dispositif mettant en œuvre les descentes continues est en place sur les deux QFU pistes extérieures depuis les quatre IAF existants et un IAF supplémentaire a spécialement été créé pour la descente continue. Une publication permanente est éditée. Malgré cela, ces procédures sont très rarement utilisées. L'Autorité déplore le manque de motivation de la part des différents acteurs concernés pour améliorer le taux de réalisation de descente continue. Si l'on constate, en effet, un taux de descente continue supérieur à 50 % entre 0 et 6 000 pieds, ce taux reste inférieur à 30 % entre 0 et FL 140.

À **Paris — Charles-de-Gaulle**, à la suite à d'un incident survenu à la fin de l'année 2010, l'expérimentation a été arrêtée ; un nouveau dispositif a été publié en novembre 2011 depuis le point LORNI de 0 h 30 à 5 heures.

Une remontée du niveau de livraison des avions à l'IAF en coordination avec le CRNA/N est à l'étude. Après « prise en main » ces procédures seront disponibles sur ordre des contrôleurs : LORNI de 14 heures à 15 heures et de 23 h 30 à 4 heures UTC, MOPAR de 4 heures à 6 heures et de 14 heures à 16 heures UTC.

À ce jour, l'étude de détection indique un taux de descente continue proche de 40 % de 0 à 6 000 pieds mais qui s'effondre à environ 5 % de 0 à FL 140.

À **Nantes — Atlantique, Nice — Côte d'Azur, Bâle — Mulhouse, et Bordeaux — Mérignac**, aucune procédure de descente continue n'est officiellement effective. L'étude de détection montre un taux de descente continue pour Nantes d'environ 50 % entre 0 et 6 000 pieds et de 40 % entre 0 et FL 140, pour Nice moins de 30 % entre 0 et 6 000 pieds et plus de 20 % entre 0 et FL 140, pour Bâle près de 60 % entre 0 et 6 000 pieds et 30 % entre 0 et FL 140, pour Bordeaux environ 50 % tant entre 0 et 6 000 pieds qu'entre 0 et FL 140.

L'Autorité constate avec satisfaction les avancées faites sur une majorité de plateformes en termes de mise en œuvre des descentes continues. Elle regrette cependant que pour quatre d'entre elles rien n'ait encore été réalisé. L'ACNUSA maintient donc plus que jamais ses recommandations 2010 en la matière. **Elle demande à la DGAC de poursuivre, voire décupler ses efforts de développement de ces procédures, même s'il n'est pas certain que le gain acoustique obtenu par une généralisation des descentes continues soit aussi important qu'espéré. En effet, une part non négligeable des atterrissages est déjà réalisée en configuration la plus lisse possible, très proche d'une configuration de descente continue sur le plan acoustique.** L'Autorité souligne à nouveau que, pour elle, les querelles de sémantique autour des termes CDO, CDA, descentes continues ou lisses n'ont que peu d'importance. **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.**

Relèvement de l'altitude de transition

Dans son rapport d'activité 2010, l'Autorité rappelait que « *seul un relèvement significatif et généralisé de l'altitude de transition permettra d'améliorer de façon notable les bénéfices environnementaux des CDA. Aussi, l'ACNUSA demande-t-elle à la DGAC de reprendre les négociations sur ce sujet, actuellement au point mort, pour obtenir un accord européen* ».

SURVOLER SANS GÊNER

Dans le cadre du Ciel unique et en vue de maîtriser les difficultés du contrôle aérien relatives à l'hétérogénéité de l'altitude de transition des différents pays européens, Eurocontrol et EASA (European Aviation Safety Agency) ont été chargés d'évaluer la faisabilité de l'harmonisation de cette altitude ainsi que ses conséquences. En décembre 2011, la parution du rapport d'Eurocontrol intitulé « Preliminary impact assessment » (évaluation d'impact préliminaire), « Harmonised european transition altitude » (harmonisation européenne de l'altitude de transition) laisse espérer à l'ACNUSA des progrès quant au relèvement de l'altitude de transition. Ce document d'Eurocontrol ne correspond pas encore à une consultation formelle de la Commission européenne qui sera saisie officiellement de février à juin 2012, date à laquelle le comité Ciel unique doit se réunir pour rendre son avis sur ce rapport. En cas d'avis positif, un mandat pourrait être donné à Eurocontrol afin de rédiger un règlement en vue d'une adoption en 2013. L'objectif politique global du rapport est d'améliorer les niveaux de sécurité et d'efficacité associés à l'utilisation des altitudes de transition dans l'espace aérien européen. Les options stratégiques suivantes ont été comparées dans cette évaluation d'impact préliminaire :

- option 1 : pas de modification de la réglementation ;
- option 2 : mise en œuvre d'une altitude de transition harmonisée européenne à 18 000 pieds ;
- option 3 : mise en œuvre d'une règle prescrivant des critères communs pour déterminer une altitude de transition égale ou supérieure à 10 000 pieds.

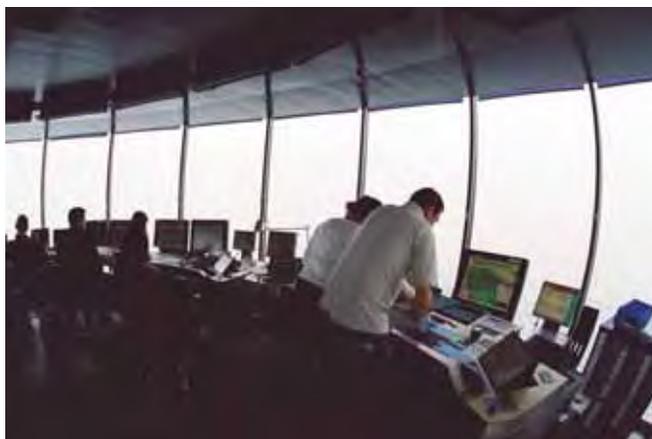
Il ressort des conclusions de ce rapport que des mesures réglementaires mettant en œuvre une règle prescrivant des critères communs pour déterminer une altitude de transition égale ou supérieure à 10 000 pieds serait l'option préférée pour réaliser l'harmonisation des altitudes de transition de l'espace européen. En effet, l'option 3 serait plus flexible et moins coûteuse que l'option 2 (altitude de transition harmonisée européenne à 18 000 pieds). Toutefois, l'option 2 est plus cohérente avec les objectifs de la politique du comité Ciel unique.

Bien que s'étant prononcée par le passé pour un relèvement de l'altitude de transition à 18 000 pieds, l'ACNUSA considère qu'un relèvement à une altitude égale ou supérieure à 10 000 pieds serait d'ores et déjà un net progrès.

APU

Voire chapitre pollution atmosphérique page 18.

Formation des pilotes et des contrôleurs



Formation des pilotes

Le film de 15 minutes réalisé en 2010 en collaboration avec la direction de la sécurité de l'Aviation Civile (DSAC), mettant en scène deux pilotes en simulateur qui abordent les différentes phases de vol sous l'angle de la réduction de l'impact sonore des pratiques de pilotage sur l'environnement a été distribué dès février 2011 à plus d'une centaine de compagnies aériennes. Les quelques retours d'expérience parvenus à l'Autorité indiquent que ce support pédagogique correspond bien aux attentes des pilotes lorsqu'ils assistent au module environnement sonore de leur programme de formation continue.

Formation des contrôleurs

Le programme de formation des contrôleurs à l'environnement et au développement durable présenté aux membres de l'Autorité en novembre 2010 se poursuit. Les supports de formation initiale demandés par l'ACNUSA à cette occasion lui ont été fournis en septembre 2011.

Les services de l'Autorité ont participé au stage de formation des contrôleurs à l'environnement CAENV « ATM et développement durable » de février et juin 2011 ainsi qu'au module 12 du stage de formation continue MASMA « De l'environnement au développement durable des aéroports » en février 2011.

L'Autorité se félicite que les formations à l'environnement tant initiales que continues se déroulent désormais suivant un rythme bien établi.

Survol d'hélicoptères

Le décret n° 2010-1226 du 20 octobre 2010 portant limitation du trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population avait fait l'objet dès sa parution d'un triple recours contentieux devant le Conseil d'État de la part de France nature environnement (FNE), de l'Union française contre les nuisances des aéronefs (UFCNA) et de l'Union française des hélicoptères (UFH). Le Conseil d'État a rejeté ces trois requêtes par un arrêt du 23 novembre 2011 (CE n° 345021).

L'application du décret

La DGAC a présenté à l'Autorité un bilan d'application du décret à la fin 2011. Les constats suivants se dégagent de ce bilan.

Aucun arrêté portant mesures particulières n'a été pris en 2011 mais des discussions sont engagées sur plusieurs terrains : Marseille – Marignane, Aix – les-Milles, Lyon – Bron, Valence, Issy-les-Moulineaux, Saint-Cyr et Toussus-le-Noble.

Des dispositions particulières ont été prises dans certaines régions par les DSAC. En DSAC nord-est, sur trois des huit aérodromes concernés, l'offre commerciale de trois compagnies est en cours d'étude afin de s'assurer qu'il n'y a pas de forme déguisée de promotion de circuits touristiques. D'autre part, une vérification de la tenue des registres prévus par le décret a été effectuée. La présence des procédures antibruit dans les manuels d'exploitation des compagnies d'hélicoptères est contrôlée lors des actions de surveillance liées au certificat de transporteur aérien. En DSAC sud-est, les plateformes de la presqu'île de Saint-Tropez font chaque année l'objet de mesures préfectorales de restriction. La recherche d'une solution pérenne de nouvelle hélistation est toujours en cours. Des procédures disciplinaires et pénales sont en cours contre le gestionnaire et les pilotes d'une société d'hélicoptères à Saint-Cyr-l'École qui proposait des vols touristiques ne respectant pas le décret sous couvert de vols d'initiation. Le certificat de transporteur aérien n'a pas été renouvelé à la fin octobre 2011.

Pour les entreprises, l'année 2011 n'a globalement pas été une année favorable et leur situation financière déjà fragile s'est encore dégradée à la suite de la mise en œuvre du décret. Une société basée à Annemasse a délocalisé à Megève son offre de circuits touristiques et a réorganisé ses actions de formation. À Cannes, les activités touristiques ont été déplacées vers l'hélistation de Quai du Large. Aucune nouvelle activité de formation n'a été développée et les vols touristiques sur le littoral ont fortement baissé. Une société a disparu et le nombre des baptêmes de l'air d'une autre a été divisé par deux. En région parisienne, l'offre de circuits touristiques a fortement diminué et l'activité des sociétés d'hélicoptères a subi des restrictions notables. Une société a cessé ses activités et plusieurs sont en difficulté financière.

La DGAC souligne que le seul point d'application difficile du décret concerne les aérodromes situés pour partie seulement en zone densément peuplée. Il a alors été décidé de privilégier une approche restrictive en considérant l'aérodrome comme relevant du décret.

L'Autorité complétera ce bilan en auditionnant au début de 2012 les représentants des hélicoptéristes, des élus et des riverains.





RÉPARER ET PRÉVENIR

Aide à l'insonorisation

De nouvelles dispositions prévues par l'arrêté du 23 février 2011

L'arrêté du 23 février 2011 qui remplace celui du 14 décembre 1994 modifié a tout d'abord 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. Mais **le principal intérêt de cet arrêté est de combler deux lacunes : d'une part, l'éventuelle nécessité de travaux spécifiques lourds, tels que les travaux de ventilation mécanique, et, d'autre part, les travaux d'isolation de toiture par l'extérieur, prescrits par le diagnostic pour atteindre les objectifs fixés en termes d'insonorisation.** Le texte crée également une disposition particulière pour certains bâtiments d'habitations à loyer modéré.

Le nouveau texte institue donc, en complément du dispositif existant, des enveloppes d'aide complémentaire pour les deux cas particuliers cités ci-dessus. Une majoration de 1 000 € par logement est prévue au cas où l'installation ou la rénovation d'un système mécanique ou statomécanique de ventilation est nécessaire. Cette majoration ne s'applique qu'aux logements collectifs faisant l'objet d'une demande groupée. Pour les pavillons, au cas où l'isolation acoustique de la toiture est nécessaire et requiert un traitement par l'extérieur, le montant total de ces travaux admis au bénéfice de l'aide ne peut être supérieur à une valeur forfaitaire de 5 000 €.

RECOMMANDATION 2011

S'agissant de l'arrêté du 23 février 2011, l'Autorité demande que lui soit présentée par la DGAC, avant la fin du premier trimestre 2012, d'une part une étude relative aux travaux d'isolation de toiture, et d'autre part un bilan sur l'application des dispositions spécifiques à certains bâtiments HLM.

Si le principe de ces aides complémentaires ne peut être qu'approuvé, les montants retenus soulèvent déjà quelques réserves. **Aussi, l'Autorité souhaite qu'une étude soit menée pour vérifier l'adéquation de ces mesures aux objectifs poursuivis. Il est important notamment de disposer de données sur le coût moyen des travaux d'isolation de toiture restant à la charge des riverains et d'apprécier le nombre de riverains pour lesquels ce coût a été un obstacle à la réalisation des travaux.** Au vu des résultats obtenus, la décision d'une nouvelle majoration des montants pourrait être envisagée.

L'article 2 de l'arrêté prévoit la multiplication par trois des montants d'aide prévus par pièce principale et par

cuisine pour les bâtiments d'habitations à loyer modéré construits antérieurement à 1960 situés intégralement en zone I ou II du plan de gêne sonore et dans un périmètre faisant l'objet d'une convention signée par l'Agence nationale pour la rénovation urbaine. Sur ce point, l'Autorité souhaite également qu'un bilan lui soit présenté.

La prise en charge à 100 % du montant plafonné des travaux jusqu'au 31 décembre 2013 (décret du 23 décembre 2011)

Depuis plusieurs années, l'Autorité demandait la prise en charge à 100 % des travaux dans le cadre des opérations groupées. En juin 2011, la ministre de l'Écologie a annoncé un renforcement du dispositif d'aide à l'insonorisation pour les deux prochaines années. Il permet à l'ensemble des riverains, quelle que soit la demande, individuelle ou groupée, de bénéficier d'une prise en charge à 100 % du montant plafonné des travaux d'insonorisation au lieu des 80 % au minimum. Cette modification semble donc être une excellente mesure propre à réduire l'un des principaux freins résiduels d'accès au dispositif : le coût des travaux restant à la charge du riverain. Ces nouvelles dispositions sont entrées en vigueur le 28 décembre 2011. **Le taux de 100 % est garanti jusqu'au 31 décembre 2013 pour les riverains qui recourent à une assistance à maîtrise d'ouvrage sur l'ensemble des opérations de la conception à la réception des travaux.** Dès la notification de la décision d'attribution de l'aide, les riverains peuvent recevoir sur leur demande en vue de verser des acomptes aux entreprises 20 % de l'aide. L'objectif de cette prise en charge à 100 % pour tous les logements éligibles à l'aide est bien entendu d'accélérer le rythme d'insonorisation des logements, comme le réclame depuis toujours l'ACNUSA.

Néanmoins, des exploitants d'aéroports, gestionnaires de l'aide, craignent des effets « pervers » de cette mesure temporaire sur le nombre d'opérations groupées à venir. Celles-ci s'étaient développées grâce au décret de juin 2009 portant à 95 % le montant plafonné des travaux, contre 80 % auparavant. En effet, la nouvelle majoration de 1 000 € dédiée à la ventilation en cas d'opérations groupées sera probablement insuffisante pour inciter les riverains à poursuivre leurs demandes groupées qui, indépendamment des économies d'échelle réalisées, permettent surtout un traitement efficace de l'intégralité du collectif, ventilation incluse. **L'Autorité souhaite qu'un bilan soit réalisé au terme des six premiers mois de ce nouveau dispositif, tout spécialement pour les opérations groupées.**

Enfin, l'Autorité attend d'une part des services gestionnaires une attention toute particulière quant à l'éventuelle création de nouvelles files d'attente, et d'autre part des services de l'État une grande réactivité si une nouvelle modulation du taux de la TNSA s'avère nécessaire pour répondre aux demandes.

RECOMMANDATION 2011

Un bilan global du nouveau dispositif d'aide à l'insonorisation devra être présenté par la DGAC à l'ACNUSA avant la fin de l'année 2012.

Le nombre de logements restant à insonoriser

L'état des lieux des logements restant à insonoriser dans les PGS demandé par la secrétaire d'État à l'Écologie en 2010 lui a été remis en juin 2011. Cette étude a été menée par la DGAC, l'ACNUSA et la DGPR en liaison avec les exploitants d'aérodromes. Sur les dix aéroports acusés bénéficiant de l'aide à l'insonorisation en 2011, le nombre total de logements à l'intérieur des PGS (c'est-à-dire y compris les logements non éligibles au plan réglementaire et ceux ayant déjà été insonorisés) est estimé à 143 000. Le nombre de logements restant à insonoriser est de l'ordre de 76 000.

Source DGAC

Bâle Mulhouse	Bordeaux Mérignac	Lyon Saint-Exupéry	Marseille Provence	Nantes Atlantique	Nice Côte d'Azur	Paris Charles-de-Gaulle	Paris Orly	Strasbourg Entzheim	Toulouse Blagnac	Total
NOMBRE DE LOGEMENTS DANS LE PGS										
700	1 250	1 346	6 020	1 751	4 200	63 200	43 600	900	20 000	147 967
ESTIMATION DU NOMBRE DE LOGEMENTS RESTANT À INSONORISER AU 31/12/2010										
200	400	400	600	1 120	2 440	42 000	16 600	< 20	12 200	75 960

REPARER ET PREVENIR

En admettant que les autorisations de travaux accordées par les CCAR ces dernières années se poursuivent au même rythme et à réglementation constante, les aéroports peuvent être classés en trois groupes selon le nombre d'années nécessaires pour insonoriser la totalité des logements :

- groupe en moins de 15 ans : moins de 5 ans pour Bâle – Mulhouse, Bordeaux – Mérignac, Lyon – Saint-Exupéry et Marseille – Provence, moins de 10 ans pour Nantes – Atlantique et entre 10 et 15 ans pour Paris – Orly ;
- groupe entre 15 et 20 ans : Paris – Charles-de-Gaulle ;
- groupe entre 20 et 25 ans : Nice – Côte d'Azur et Toulouse – Blagnac.

Sur ces trois dernières plateformes, ramener le délai à 10-15 ans nécessiterait la mise en œuvre de mesures volontaristes. Les nouvelles améliorations apportées au dispositif en 2011 contribueront à une certaine accélération mais seront sans aucun doute insuffisantes. L'Autorité rappelle sa demande de mise en œuvre de plans volontaristes d'aide à l'insonorisation des logements.

RECOMMANDATION 2011

Sur la base des résultats de l'étude sur l'état des lieux des logements restant à insonoriser réalisée en 2011, l'Autorité demande que les CCAR des différents aéroports définissent et approuvent un plan pluriannuel d'aide à l'insonorisation à 5 ans pour les aéroports de Bâle – Mulhouse, Bordeaux, Nantes et Marseille et à 10 ans pour les autres aéroports acnusés. Elle souhaite que ces plans lui soient présentés avant la fin de l'année 2012.

Par ailleurs, **l'ACNUSA souhaite que l'administration lance très rapidement sur chaque plateforme un audit général sur l'état des fonds disponibles alimentés par la TNSA.** En effet, l'évolution du dispositif d'aide à l'insonorisation, l'arrivée de nouveaux aéroports assujettis à la TNSA en 2012 (Beauvais – Tillé et Paris – Le Bourget) et les dispositions spécifiques prises dans le cadre de la loi de finances rectificative du 29 décembre 2010 pour l'affectation du produit de la taxe au financement des aides aux riverains des aérodromes de Paris – Charles-de-Gaulle et du Bourget sont autant de facteurs qui vont influencer sur l'état des trésoreries.

Toute la transparence doit être faite sur celles-ci et leurs perspectives d'évolution compte tenu des engagements déjà notifiés et des prévisions de dépenses estimées dans le cadre de la nouvelle réglementation.

L'ACNUSA se félicite de la diffusion en avril 2011 aux directeurs des aéroports concernés d'une nouvelle circulaire sur la gestion de l'aide à l'insonorisation des locaux des riverains d'aérodromes. La circulaire DGAC-DGPR précédente du 29 août 2007 était effectivement dépassée compte tenu des nouveaux textes législatifs et réglementaires des années 2009 et 2010. Ce texte permet également d'apporter des éléments de réponse à un certain nombre d'interrogations soulevées par les exploitants d'aéroports et les riverains et dont l'ACNUSA s'était parfois faite le relais. Ainsi, dans son rapport 2010, l'Autorité avait souligné la difficulté d'interprétation des textes lors de la mise en place d'un nouveau PGS pour le traitement d'une demande d'attribution de l'aide à l'insonorisation pour la deuxième fois. La circulaire répond clairement à ce cas de figure et précise qu'un local situé dans une zone exposée à des nuisances plus importantes que celles correspondant à la zone dans laquelle il était situé antérieurement pourra bénéficier du dispositif d'aide dans les conditions applicables à la nouvelle zone dans laquelle il est désormais situé, et ce même s'il a déjà fait l'objet de l'aide au titre de la zone où il était situé auparavant.

RECOMMANDATION 2011

L'état des fonds disponibles alimentés par la TNSA fera l'objet d'un audit dès le début de l'année 2012 ; les résultats seront présentés à l'Autorité par la DGAC avant la fin de l'année 2012.

L'élaboration des plans de gêne sonore

Le mode d'élaboration du plan de gêne sonore soulève de nombreuses critiques. Dans son rapport 2010, l'Autorité avait demandé que des améliorations soient apportées aux modalités d'établissement et de révision de ces plans.

En effet, le code de l'environnement précise que le PGS constate la gêne réelle subie autour des aérodromes mais force est de constater que la modélisation utilisée pour définir les limites des zones du PGS est loin de traduire cette volonté.

L'ACNUSA avait suggéré dans son rapport 2010 un certain nombre de pistes de réflexion parmi lesquelles : la possibilité de recours pour les riverains à l'extérieur du PGS mais qui estiment avoir un niveau d'exposition au bruit supérieur ou égal à celui de la limite inférieure du PGS ainsi que la création d'une zone de transition correspondant à la limite du PGS moins 3 dB où l'aide accordée serait réduite de moitié

L'administration, dans le cadre de sa nouvelle obligation de répondre aux recommandations de l'Autorité, a précisé à l'ACNUSA ne pas travailler sur ces pistes. En revanche, elle a signalé rechercher des critères permettant de définir de nouveaux secteurs où les logements seraient éligibles à l'aide à l'insonorisation sans remettre en cause la modélisation actuelle des PGS. Une expérimentation de cette extension autour de la plateforme de Paris – Orly dans les quartiers des Bruyères à Sucy-en-Brie et du hameau de la Brosse à Janvry a été annoncée par la ministre de l'Écologie en novembre 2011 à la suite des propositions du rapport sur l'amélioration du dispositif d'aide à l'insonorisation des logements autour des aéroports de M. Didier Gonzales, député-maire de Villeneuve-le-Roi.

L'administration a également évolué dans sa méthode de délimitation des zones du PGS pour le cas particulier de l'aéroport du Bourget. Ce PGS a été réalisé de façon à mieux tenir compte de la réalité du terrain et du bruit mesuré. En effet, certaines communes avaient demandé que le projet de PGS soit revu compte tenu de « *l'incohérence constatée entre le document proposé et la réalité des mesures effectuées sur site* ».

L'Autorité se félicite de ce nouveau pragmatisme loin de la raideur antérieure de la DGAC, qui refusait d'envisager toute modification dans l'élaboration des PGS.

Cependant, elle attire l'attention de l'administration sur la nécessité d'apporter tous les éléments nécessaires à la transparence des hypothèses retenues. Compte tenu de la teneur des échanges avec l'administration lors de la présentation du projet de PGS de Paris – Le Bourget, l'Autorité s'inquiète des modalités d'acceptation ou de rejet des demandes d'adaptation formulée, par les communes. Une adoption à la quasi-unanimité des CCAR des projets de PGS ne constitue pas une réponse suffisante. Il est donc prévu qu'un texte réglementaire précise à terme les conditions dans lesquelles les mesures de bruit seront prises en compte dans les PGS.

Enfin, la ministre de l'Écologie, en novembre 2011, a également annoncé d'autres mesures telles que l'insonorisation des crèches et des écoles, et ce quelle que soit leur date de construction, ainsi que le raccourcissement des délais d'instruction des dossiers.

L'exposition à plusieurs sources de bruit

L'ACNUSA reste préoccupée par la situation de riverains soumis à plusieurs sources de bruit de transports, mais dont la zone d'habitation ne bénéficie pas de mesures spécifiques pour lutter contre le bruit. Cela s'explique par le fait que chacune des sources émettrices prises individuellement et non de façon globale atteint un niveau sonore qui se situe au-dessous des normes réglementaires pour lesquelles des dispositions sont prévues. Ainsi, certains riverains sont soumis globalement à une gêne importante sans qu'aucune aide à l'insonorisation ne soit envisageable. L'étude sur la cartographie multi-exposition de la plateforme de Lyon – Saint-Exupéry menée à la demande de l'aéroport est de ce point de vue très intéressante et mériterait d'être réalisée sur d'autres plateformes. La lecture de l'article de chercheurs allemands

RECOMMANDATION 2011

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

REPARER ET PREVENIR

RECOMMANDATION 2011

L'Autorité demande qu'une étude multi-exposition soit réalisée par les gestionnaires d'aéroport pour les zones définies par les plans de gêne sonore des aéroports acnusés.

et américains publié en décembre 2011 dans la revue *Sleep* renforce ce besoin de connaissances. La recherche montre que la multi-exposition à plusieurs sources de bruit engendre des effets importants sur la qualité du sommeil tant au niveau physiologique qu'au niveau du ressenti. L'une des propositions du rapport sur les nuisances sonores des députés Philippe Meunier et Christophe Bouillon, publié en 2011 préconise un traitement de la multi-exposition prenant en compte la totalité des bruits auxquels est soumise la population concernée.

L'Autorité souhaite que cette problématique fasse partie des priorités de l'administration afin de pouvoir apporter des réponses aux situations les plus difficiles en termes de multi-exposition. Elle se félicite de la position du gestionnaire de la plateforme de Lyon — Saint-Exupéry qui indique vouloir utiliser cette cartographie multi-exposition comme outil d'aide à la décision dans le cadre de l'aide à l'insonorisation.

Rachat des locaux

Enfin, la réponse donnée par l'administration à l'ACNUSA en décembre 2011 sur la modification du **dispositif de rachat des locaux** n'a pas été différente de celle faite en 2010. L'étude d'un dispositif fondé sur des critères simples et ne nécessitant pas de texte réglementaire reste en cours. L'Autorité regrette vivement que l'administration n'ait toujours pas avancé sur ce dossier.

Number of events above (NA)

L'étude de sensibilité de l'indicateur NA réalisée en 2010 par la direction du transport aérien (DTA) a confirmé que cet indicateur est de plus en plus évoqué et demandé par les associations de riverains.

Différents groupes de travail, tels que le groupe de travail « bruit - trafic » du pôle d'Orly, initié conjointement par les conseils généraux du Val-de-Marne et de l'Essonne, et le groupe de travail « indicateurs bruit et santé » de l'ANSES s'en sont largement emparés.

Si le NA ne peut, à lui seul, être une totale alternative au Lden, il s'impose comme un indicateur complémentaire essentiel. Il peut être avantageusement utilisé, comme l'avait déjà suggéré l'Autorité dans son rapport d'activité 2010, comme outil de communication et d'information.

Les recommandations de l'ACNUSA concernant la prise en compte réglementaire de l'utilisation du NA restent toujours d'actualité.

Urbanisation autour des aéroports

La construction de logements en zone C des PEB

En 2011, l'Autorité a vu confirmer sa crainte d'une augmentation inéluctable du nombre de logements en zone C du PEB en région parisienne. Pouvoirs publics et élus expriment aujourd'hui clairement leur volonté de construire dans cette zone. Le retard accumulé dans la construction de logements fait passer au second plan la raison d'être du PEB, à



savoir éviter que de nouvelles populations soient soumises au bruit des avions.

Dans le cadre imposé par le code de l'urbanisme, les services de l'État reconnaissent ne plus savoir comment gérer la situation de surpopulation de certains départements et de certaines communes.

Au phénomène d'accroissement naturel fort de la population dans certaines zones s'est ajoutée l'incapacité des plans d'exposition au bruit et de leurs révisions à anticiper suffisamment les évolutions de l'activité aéroportuaire. Ainsi, à Paris — Charles-de-Gaulle, ce n'est qu'au moment de la révision du PEB de 2007 que des villes comme Sarcelles ou Gonesse ont été introduites dans la zone C du PEB. Le maire de Gonesse a rappelé à l'Autorité que, en 1968, au moment de la construction de l'aéroport de Paris — Charles-de-Gaulle, Gonesse comptait 21 000 habitants ; la commune en comptabilise aujourd'hui 27 000. Les maires ont accordé des permis de construire conformément à la réglementation alors existante, qui ne prévoyait pas de limitation au droit de construire.

L'administration centrale rencontre les plus grandes difficultés à apporter au niveau local les réponses attendues. Par ailleurs, **aucune évolution de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme fixant les interdictions et les autorisations de construire dans les zones autour de l'aéroport réclamée par l'ACNUSA, mais aussi par beaucoup d'autres interlocuteurs, n'est à l'ordre du jour.**

Des solutions pragmatiques ont donc été recherchées au niveau local afin de faire face à l'augmentation de la population. Dans le cadre des contrats de développement territorial, des négociations devraient porter sur la construction de logements en fonction des besoins de chaque commune. Collectivités locales et État réfléchissent ensemble sur les choix d'urbanisme à intégrer dans ces contrats sur la base d'une territorialisation de l'offre de logements au niveau intercommunal. Un dispositif d'évaluation doit faire partie intégrante desdits contrats pour vérifier le nombre de logements construits et l'évolution de la population.

L'ACNUSA, comme elle a déjà eu l'occasion de l'indiquer, comprend parfaitement la nécessité d'assouplir la réglementation pour prendre en compte la rénovation urbaine. Néanmoins cet assouplissement doit se faire dans un cadre juridique sécurisé et doit pouvoir être appliqué partout où cela se justifie.

En septembre 2011, l'association d'élus Ville et Aéroport a demandé au ministre chargé des Transports la constitution d'un groupe de travail sur la question de la gestion de l'urbanisme en zone C du PEB qui pourrait être animé par le Conseil général de l'écologie et du développement durable (CGEDD). L'Autorité ne peut qu'encourager cette démarche puisqu'elle-même avait, dans son rapport 2009, souhaité qu'une mission générale sur le sujet soit aussi confiée au CGEDD. L'Autorité est évidemment prête à participer au groupe de travail national annoncé sur la révision du code de l'urbanisme. Elle regrette néanmoins le temps perdu et souhaite que l'État investisse à nouveau ce sujet et affiche clairement ses ambitions. L'association Ville et Aéroport a également proposé une modification de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme visant à « *instaurer une certaine souplesse, selon une approche équilibrée, des dispositions relatives à la zone C du PEB* ». L'exposé des motifs de cette proposition prévoit que l'ACNUSA assure au niveau national le contrôle et l'évaluation des opérations de renouvellement en zone C des PEB. Si l'Autorité, compte tenu de ses moyens,

REPARER ET PREVENIR

RECOMMANDATION 2011

Avant la fin du premier trimestre 2012, l'administration présentera à l'Autorité un bilan par année des constructions autorisées dans les communes situées en zone C des PEB sur chacune des plateformes acousées ainsi qu'un bilan des contrôles de légalité effectués.

n'est pas en mesure d'assurer directement de tels contrôles, elle pourrait néanmoins se porter garante des indicateurs retenus et de leur suivi.

La pression des élus pour construire en zone C se retrouve autour de toutes les plateformes. La dimension du phénomène n'est certes pas de même ampleur mais justifie partout une vigilance renforcée.

L'Autorité recommandait dans son rapport 2010 un **renforcement du contrôle de légalité sur les opérations en zone C des PEB** et demandait qu'un bilan des contrôles effectués lui soit présenté avant la fin de l'année 2011. Ce bilan n'a pas été réalisé en 2011 mais l'administration s'est engagée à dresser un bilan des constructions autorisées à partir de la base de données SIDATEL (système d'information et de traitement

automatisé des données élémentaires sur les logements et les locaux). L'administration a confirmé à l'Autorité que les préfets portaient une attention particulière aux opérations d'urbanisme en zone C des PEB.

La mise en œuvre de nouvelles formes urbaines

L'ACNUSA insiste sur le fait que la densification en zone de bruit doit être accompagnée d'un effort particulier en matière de formes urbaines. Comme l'a déjà souligné l'Autorité, l'architecture peut notamment permettre une meilleure protection contre le bruit dans les zones proches des aéroports. La construction de nouveaux logements doit impérativement s'accompagner de contreparties en matière de maîtrise des niveaux sonores auxquels seront soumises de fait de nouvelles populations.

L'Autorité souhaite participer aux réflexions dans ce domaine et lancera début 2012 une étude de l'impact du bâti sur les niveaux sonores au travers de cas types de formes urbaines.

La publication de l'arrêté relatif aux normes d'isolement de la zone D du PEB à 32 dB

L'Autorité s'élève avec vigueur contre la position de l'administration exprimée pour la première fois clairement à la fin de l'année 2011 et relative à la publication de l'arrêté relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit révisant celui du 30 mai 1996. L'administration ne souhaite pas publier ce texte.

Ce nouveau texte élaboré dans le cadre du Conseil national du bruit est prêt depuis plus d'un an. Il répond parfaitement aux demandes de l'Autorité, à savoir :

- le critère d'isolement acoustique des locaux vis-à-vis du bruit des avions sera l'isolement $Dn_{TA, tr}$ en référence à un bruit routier (plus chargé en basses fréquences qu'en hautes fréquences) et non plus l'isolement Dn_{AT} en référence à un bruit rose (de même énergie dans toutes les bandes d'octave, comme c'est le cas actuellement, en application de l'article 2 de l'arrêté du 6 octobre 1978 ;
- le projet d'arrêté vis-à-vis du bruit des avions fixe une valeur d'objectif d'isolement des logements situés en zone D des PEB à 32 dB en bruit routier.

La direction du Transport aérien (DTA) a clairement fait savoir à l'ACNUSA qu'elle n'était pas favorable à la première demande au motif que la signature acoustique fréquentielle des avions se rapprochait plus de celle d'un « bruit rose » que de celle d'un « bruit route ». Les experts en acoustique de l'Autorité réfutent cette affirmation, notamment pour des signatures d'avions en situation opérationnelle à plus de 10 kilomètres de l'aéroport.

Ces deux modifications introduites dans le projet de texte permettraient pourtant une meilleure protection des riverains situés en zones C et D des aérodromes.

L'Autorité ne comprend pas l'attitude de l'administration sur ce point, notamment dans le contexte mentionné précédemment de pression à la construction de logements en zones de bruit.

RECOMMANDATION 2011

L'ACNUSA demande que la parution de l'arrête révisant l'arrêté du 30 mai 1996 soit assurée d'ici la fin du premier trimestre 2012.

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

La directive européenne 2002/49/CE et sa transposition en droit français imposent la réalisation de plans de prévention du bruit dans l'environnement aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) au sein des agglomérations de plus de 250 000 habitants ainsi qu'aux gestionnaires d'infrastructures (PPBE). Il s'agit de définir « une approche commune visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Cette approche est basée sur la détermination cartographique de l'exposition au bruit, selon des méthodes communes, sur l'information des populations et sur la mise en œuvre de plans d'action au niveau local ». Tous les aéroports acnusa sont concernés par l'établissement de PPBE, sauf ceux de Strasbourg et de Nantes. Seul le PPBE de Bordeaux – Mérignac a été arrêté le 17 mars 2009. Contrairement au ferré et au routier, le PPBE aérien est une synthèse des actions déjà menées contre les nuisances sonores autour des aéroports. Les pouvoirs publics n'ont pas attendu la directive européenne pour se préoccuper de ces nuisances spécifiques à travers l'instauration de PEB, PGS, arrêtés de restrictions...



CONNAÎTRE,
COMMUNIQUER
ET PARTAGER

Homologation monitoring

Afin de parvenir à ce que chaque exploitant d'aérodrome concerné établisse un processus d'assurance qualité afférent à son dispositif de mesure du bruit et des trajectoires des avions, l'Union des aéroports français (UAF) et l'ACNUSA ont organisé une réunion générale en novembre 2011 avec les représentants environnement et informatique des principaux aéroports, la DGAC, représentée par son service technique de l'aviation civile (STAC), et les industriels fournisseurs des systèmes.

CONNAÎTRE, COMMUNIQUER...

L'Autorité a rappelé les obligations en la matière des plateformes aéroportuaires qui ont explicité à leur tour leurs contraintes techniques et financières. Aux termes de ces discussions, l'UAF s'est engagée à transmettre pour le premier trimestre 2012 une proposition commune de système qualité des dispositifs de mesure du bruit et des trajectoires des avions déclinable sur chaque plateforme en fonction de ses spécificités.

L'Autorité note que, après six années de demandes répétées, ses exigences de contrôle des dispositifs en matière de bruit et des trajectoires des avions sont enfin prises en compte.

Concertation

Accès à l'information sur Internet

Depuis sa création, l'ACNUSA recommande que l'information délivrée aux riverains soit complète, fiable et facile d'accès, qu'il s'agisse des niveaux de bruit des avions ou du tracé de leurs trajectoires.

La mise à disposition du public des données issues des systèmes de mesure du bruit et des trajectoires des avions déployées autour des plateformes de province ou de l'outil VITRIL pour les aéroports parisiens a constitué un réel progrès. Toutefois, depuis son installation en région parisienne, VITRIL consultable dans les maisons de l'environnement de Paris — Orly et de Paris — Charles-de-Gaulle ou dans les communes qui en ont fait la demande, a atteint ses limites : difficultés d'accès, peu de consultations dans certaines communes...

À l'ère d'Internet, ce mode d'accès à l'information est désormais jugé insuffisant, voire obsolète par les riverains d'aérodromes qui souhaitent disposer de données accessibles directement sur le réseau Internet.

Aussi le Président de l'ACNUSA a-t-il demandé par courrier au directeur général de l'Aviation civile que les riverains des principales plateformes aéroportuaires puissent disposer, dans un délai raisonnable, qui pourrait être l'été ou l'automne 2012, d'un site Internet officiel permettant de délivrer des informations sur la situation aérienne.

Débat public

En 2010, l'Autorité a attiré l'attention de l'ensemble des acteurs sur les insuffisances du dispositif d'enquête publique dans le domaine aéronautique. Mise en place pour la première fois à l'occasion du projet de relèvement des altitudes d'arrivée des avions en provenance du sud-est sur la plateforme de Paris — Orly, l'enquête publique n'a concerné que les communes de la zone nouvellement survolée, comme prévu par les textes. En excluant ainsi

de la consultation les populations qui bénéficient, grâce à ce projet, d'une amélioration de leur situation, le processus perd de sa pertinence.

En outre, l'absence de consultations et de débat en amont de ce dispositif ne permet pas de prendre en compte les propositions de scénarios alternatifs. Dans une période où le besoin de concertation se fait de plus en plus pressant, l'Autorité a demandé que soit modifiée une procédure qui relève aujourd'hui davantage de l'information que de la co-élaboration des décisions publiques.

L'audition du président de la Commission nationale du débat public en novembre 2011 a conforté l'Autorité dans l'idée qu'il était possible de mettre en place un débat public lors de projets d'aviation civile de grande ampleur ; ce principe de participation des citoyens en amont et continue devrait être systématiquement envisagé.

RECOMMANDATION 2011

S'agissant des projets d'aviation civile de grande ampleur, l'Autorité recommande qu'un débat public soit systématiquement envisagé.

Bruit et santé : progresser dans la connaissance

L'étude SURVOL

Dans le cadre du premier plan régional santé-environnement (PRSE) et plus particulièrement de la mise en place d'un système de surveillance environnementale autour des plateformes aéroportuaires de l'Île-de-France (étude SURVOL) conduit sous l'égide de la préfecture de la région, Bruitparif a lancé fin septembre 2011 le site Internet Rumeur (réseau urbain de mesure de l'environnement d'utilité régionale), qui permet aux Franciliens de consulter en ligne les mesures de bruit (réalisées par Bruitparif). Cet outil permet d'accéder presque instantanément aux mesures de bruit des 30 stations permanentes du réseau comme aux rapports d'interprétation des données. L'internaute peut choisir une station de mesure en cliquant sur une carte, consulter les caractéristiques de la station et les rapports d'enregistrement, étudier les moyennes et les pics de bruit des aéronefs grâce à plusieurs graphiques agencés sur une échelle de temps modifiable. Rumeur mesure et analyse les quatre grandes sources sonores, d'origine aérienne, ferroviaire, routière et industrielle. Les stations de mesure (sonopodes) sont comparables à du mobilier urbain. Elles ne demandent aucune opération de raccordement électrique grâce à une pile à combustible qui leur confère six mois d'autonomie. L'identification des sources sonores aériennes se fait par le calcul de l'angle des ondes acoustiques captées par une série de micros fixés sur un mât à 4 mètres de hauteur.

L'étude DEBATS

Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs sur la Santé

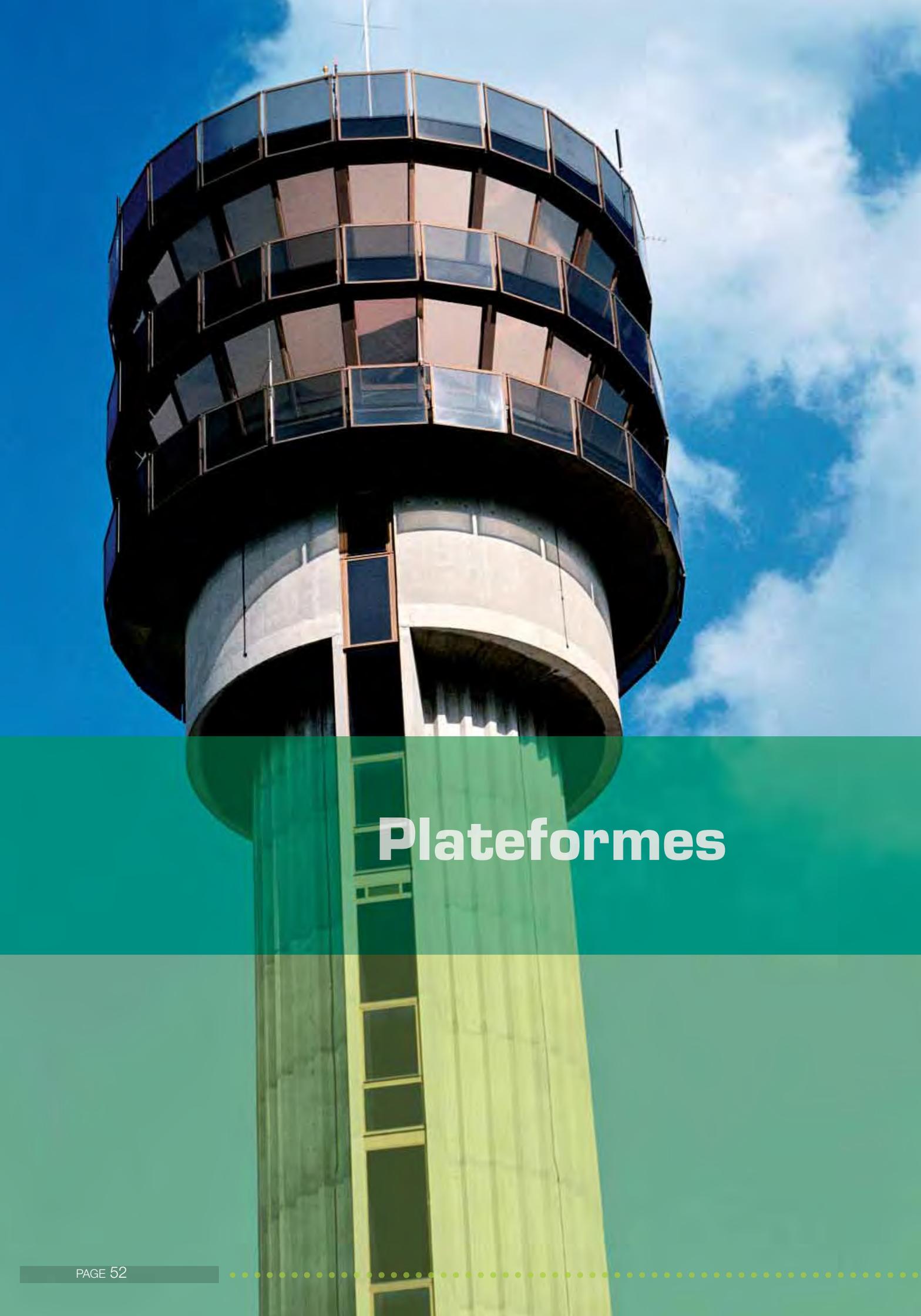
L'objectif de l'étude DEBATS est de mieux connaître et de mieux quantifier les effets du bruit des avions sur la santé des populations riveraines des aéroports français. Il s'agit de caractériser les relations entre l'exposition au bruit des avions et les états de santé à la fois sur les plans physique et mental mais aussi en termes de gêne ressentie et de qualité de vie. Cette étude, qui prévoit un suivi des sujets pendant quatre ans, concernera les populations riveraines des aéroports de Paris — Charles-de-Gaulle (500 sujets), Toulouse — Blagnac (300 sujets) et Lyon — Saint-Exupéry (300 sujets).

Les premières données ont été recueillies par les enquêteurs au dernier trimestre de l'année 2011 dans le cadre de l'étude pilote destinée à tester et valider le protocole de l'étude proprement dite. Les sujets ont été sélectionnés parmi les habitants des communes riveraines de l'aéroport de Paris — Charles-de-Gaulle car une partie significative de la population y est exposée à des niveaux de bruit d'avion supérieurs à 65 dB en Lden. Environ 80 sujets ont participé à cette phase pilote, dont 8 ont reçu la visite d'un enquêteur à domicile pour une mesure précise du bruit et des données physiologiques.

À l'issue de cette phase, c'est-à-dire au cours du premier trimestre 2012, les données seront analysées et le protocole final sera éventuellement ajusté afin de prendre en compte son acceptation par les sujets, les difficultés rencontrées par les enquêteurs lors du recueil des données et par les investigateurs pour ce qui concerne le traitement des données.

En décembre 2011, la DGAC et l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) ont signé une convention cadre qui prévoit une subvention de la DGAC d'un montant prévisionnel de 500 000 €. Ainsi, la DGAC contribue au financement de l'étude DEBATS, dont le plan de financement de la phase de suivi de l'étude reste encore à finaliser.

L'ACNUSA se réjouit que l'étude DEBATS en soit au stade du recueil des données et suivra de près son évolution tant au niveau du travail sur le terrain qu'à celui de l'analyse des résultats à moyen terme.



Plateformes

PLATEFORMES ACNUSÉES

54

Bâle — Mulhouse	54
Beauvais — Tillé	55
Bordeaux — Mérignac	57
Lyon — Saint-Exupéry	58
Marseille — Provence	59
Nantes — Atlantique	61
Nice — Côte d'Azur	62
Paris — Charles-de-Gaulle	63
Paris — Le Bourget	66
Paris — Orly	67
Strasbourg — Entzheim	68
Toulouse — Blagnac	69

AUTRES PLATEFORMES

70

Cannes — Mandelieu	70
Toussus-le-Noble	73

PLATEFORMES ACNUSÉES

Bâle — Mulhouse

ILS 33

Mis en service à la fin 2007, le système d'atterrissage aux instruments en piste 33 (ILS 33) est parfaitement opérationnel depuis 2010 et répond aux attentes en termes de sécurité pour les atterrissages par le sud.

L'accord entre les autorités de l'aviation civile française¹ et suisse prévoit que le pourcentage des atterrissages en piste 33 ne doit pas dépasser 10 % par rapport au total des atterrissages, ce qui est le cas actuellement puisque son taux avoisine les 10 %. L'étude réalisée en 2010 par la DGAC et l'Office fédéral de l'aviation civile suisse montre que l'utilisation de l'ILS 33 et les procédures qui en découlent sont conformes aux principes et conditions prévues par l'accord du 10 février 2006 signés par les autorités françaises et helvétiques.

Néanmoins les réclamations des riverains suisses ne diminuent pas, bien au contraire puisque celles-ci restent deux fois plus nombreuses que celles des riverains français.

L'Autorité rappelle sa position formulée dans son rapport d'activité 2005. Lorsque le projet de création de la procédure d'approche ILS 33 et les avis des cantons suisses sur ce projet lui ont été présentés par la DSNA, elle s'est alors félicitée que sa recommandation faite dès 2001 se concrétise enfin et a donné un avis favorable au projet sous réserve « *de ne pas s'interdire d'augmenter la fréquence d'utilisation de la piste 33 à l'atterrissage notamment pour des raisons de sécurité* » et « *que les approches MVI soient définitivement abandonnées* ».

Envois directs vers le sud

Parmi les recommandations émises par l'Autorité dès 2001 figurait celle « *d'utiliser la procédure d'envois directs vers le sud pour une partie du trafic à destination du sud (Tessin, bassin méditerranéen), soit environ 20 % des mouvements qui passent par le point « ELBEG »*. Il apparaît que le pourcentage de vols concernés – environ 2 % – est très inférieur à la valeur initialement prévue et annoncée. La forte réduction des vols à destination de l'Italie et de Lugano en est la cause principale.

Systèmes de suivi des trajectoires

Le directeur de l'Euroairport a confirmé à l'ACNUSA que la gestion du dispositif de mesure de bruit et du suivi des trajectoires des avions est intégrée dans son système d'assurance qualité. L'Autorité veillera à ce que ses exigences afférentes aux systèmes de mesure du bruit des avions et au suivi des trajectoires soient examinées et mises en œuvre en concertation avec l'UAF.

En 2009, l'aéroport avait annoncé son intention d'étudier l'achat d'un des systèmes existants après mise en concurrence. En réponse, le SNA-NE avait lancé en novembre 2010 l'étude d'un système permettant de diffuser sur Internet la situation aérienne simplifiée et filtrée. Mais ce projet en est toujours au point mort ; en effet, la demande de présentation avant la fin du premier semestre 2011 de l'état d'avancement dudit projet faite par l'Autorité dans son rapport d'activité 2010 n'a toujours pas eu lieu.

Cette situation est regrettable et préjudiciable à la qualité des relations entre les services de l'Aviation civile et les riverains.

Enfin, l'Autorité se félicite de la décision prise par l'Euroairport, à la suite des demandes faites par les associations de riverains lors de la réunion CCE/ACNUSA du 30 juin 2011, de déplacer plus souvent les stations de mesures mobiles. Un plan de mobilité va être édifié par le service environnement de l'aéroport, qui sera présenté à la prochaine CCE. Une station sera implantée à Hegenheim, comme demandé, pour une période représentative d'au moins six mois.

RECOMMANDATION 2011

L'Autorité recommande qu'une étude soit menée conjointement par la DGAC et l'Euroairport pour étudier quelles destinations en partance de la plateforme pourraient faire l'objet de décollages directs vers le sud en vue de se rapprocher, voire d'atteindre les 20 % initialement prévus. Elle souhaite que cette étude lui soit présentée à la fin du premier semestre 2012.

Beauvais — Tillé

Depuis mars 2007, le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais — Tillé (SMABT), composé des collectivités locales (conseil régional de Picardie, conseil général de l'Oise et communauté d'agglomération du Beauvaisis), est propriétaire de la plateforme aéroportuaire.

À compter du 1^{er} juin 2008, le SMABT a délégué la gestion et l'exploitation de l'aéroport à la SAGEB, société détenue à 51 % par la CCI de l'Oise et à 49 % par Veolia Transports, pour une durée de quinze ans. En 2008, de nouvelles trajectoires de décollage validées en CCE ont été mises en place pour diminuer les nuisances.

En décembre 2010, la plateforme de Beauvais — Tillé a rejoint les 10 aéroports déjà acnusés. Ces aérodromes dits acnusés, pour lesquels l'Autorité a des compétences spécifiques, sont mentionnés au I de l'article 1609 *quatervicies* A du code général des impôts. Cet article définit les critères qui régissent sur une plateforme l'instauration de la TNSA, affectée à l'aide à l'insonorisation. Parmi ces critères, il y a celui des 20 000 mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes qui doivent être dépassés lors de l'une des cinq années civiles précédentes. L'aérodrome de Beauvais — Tillé s'est trouvé dans ce cas de figure avec 20 480 mouvements en 2010 ; depuis le 1^{er} janvier 2011, la TNSA est en vigueur sur cet aérodrome. L'aide à l'insonorisation concerne environ 220 logements qui devraient être insonorisés dès 2012. En outre, afin d'accélérer le processus d'aide à l'insonorisation, le gestionnaire de cette plateforme a abondé le fonds de celle-ci de l'ordre de 2 millions d'euros. De plus, un dispositif rétroactif a été mis en place afin de rembourser le coût des travaux d'insonorisation que certains riverains auraient engagés avant la publication du PGS.

1. Accord signé le 10 février 2006 sur les modalités d'utilisation des pistes.

PLATEFORMES ACNUSEES



Couvre-feu

Un arrêté de restriction du ministre des Transports pris le 25 avril 2002 instaure un couvre-feu interdisant tout mouvement de :

- ♦ 0 heure à 5 heures pour tous les avions, à compter du 1^{er} juillet 2002 ;
- ♦ 22 heures à 24 heures et de 5 heures à 7 heures pour les avions les plus bruyants du chapitre 3 de l'annexe 16 de l'OACI, à compter du 1^{er} avril 2003.

Mesure du bruit et suivi des trajectoires des aéronefs

Un système de mesure du bruit et du suivi des trajectoires des avions a été mis en place dès 2009 avec le concours de l'ACNUSA.

Le réseau est composé de 5 stations de mesure fixes implantées à des points stratégiques de passage des avions situées à Laversines, Plouy, Tillé, Troisereux et Beauvais - Cité des Fleurs.

Une station mobile (basée par défaut à Nivilliers) permet d'effectuer des campagnes de mesure d'une durée d'environ un mois, à la demande des communes riveraines.

Toutes les données enregistrées sont archivées et mises à disposition du public. Sur demande, il est donc possible d'effectuer des recherches en matière de bruit ou de trajectoire sur le passage d'un avion ou de reconstituer l'activité aéronautique sur une période donnée.

Plan de gêne sonore (PGS)

Lors de la présentation du projet de PGS, l'ACNUSA a relevé un manque de cohérence des valeurs des indices Lden de protection retenues dans le cadre de la préparation du PEB et du PGS.

Ainsi, la zone II du PGS est comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 65, alors que le choix de l'indice Lden 62 a été retenu pour définir la courbe extérieure de la zone B du PEB.

L'élaboration concomitante du PEB et du PGS aurait pu conduire à retenir l'indice 62 pour les deux documents, et ce indépendamment de la rédaction de l'article R571-66 du code de l'environnement. L'indice 62 est en effet plus favorable aux riverains. Cependant, compte tenu de l'effet limité de ce choix en termes de cartographie, l'ACNUSA a donné un avis favorable au projet de PGS de l'aéroport de Beauvais — Tillé. L'arrêté préfectoral portant approbation du PGS a été signé le 28 décembre 2011.

Plan d'exposition au bruit (PEB)

En janvier 2012, les membres de l'Autorité ont rendu un avis défavorable au projet de PEB motivé par deux principales raisons.

D'une part, ce projet ne définit pas d'années précises pour caractériser le moyen et le long terme s'agissant des prévisions de trafic, contrairement à l'usage (dix et quinze ans), d'autre part il est hautement probable que les 32 000 mouvements prévus à long terme seront atteints aux alentours de 2016. Au vu de ces éléments, il semble assez évident que ce PEB ne remplirait pas son rôle : interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises au bruit.

En outre, les associations des riverains demandent que le trafic de l'aéroport soit plafonné à 32 000 mouvements.

Bordeaux — Mérignac

Avis de l'Autorité sur les projets de procédures d'approche RNAV (GNSS) en pistes 05 et 23 et de nouvelles procédures de départ RNAV et conventionnelles en piste 29 sur l'aérodrome de Bordeaux — Mérignac

Les membres de l'Autorité ont examiné ces trois dossiers en réunion plénière du 10 mars 2011 et ont pris connaissance des avis positifs du 15 février 2011 de la CCE de l'aéroport approuvant à l'unanimité ces projets.

L'Autorité a donné un avis favorable aux trois projets en attirant cependant l'attention sur la nécessité de veiller à la maîtrise de l'urbanisation dans les zones qui seront nouvellement survolées.

Nouvelles procédures en vigueur en 2011

La procédure de départ vers le nord (SID 23 RNAV), sur laquelle l'ACNUSA avait donné un avis favorable le 12 février 2010, a été mise en place le 5 mai 2011 pour les avions disposant de l'équipement nécessaire et dont les équipages en font la demande. Depuis le 22 septembre 2011, cette procédure est instituée par défaut ; les équipages des avions non équipés RNAV doivent demander à utiliser une procédure conventionnelle.

Les procédures d'approche RNAV GNSS en pistes 05 et 23 sont effectives depuis le 30 juin 2011. Les procédures d'arrivée STAR RNAV et de départ SID 29 vers le sud sont instituées par défaut depuis le 22 septembre 2011.

Tous les projets de nouvelles procédures de départ et d'arrivée de l'aéroport de Bordeaux — Mérignac sont donc maintenant opérationnels et semblent donner satisfaction.

Procédure de descente continue en piste 23

La création d'une procédure d'atterrissage en descente continue a reçu un accord du groupe de travail local. Les compagnies aériennes qui desservent la plateforme sont en cours de consultation. Le début de l'expérimentation est programmé au printemps 2012 pour les avions en provenance de Limoges et de Cognac.

PLATEFORMES ACNUSEES

Piste 05

Les décollages en piste 05 restent aujourd'hui un des problèmes majeurs dans le dialogue entre, d'une part, l'aéroport et la DGAC, et, d'autre part, les élus et les associations de riverains. L'analyse du vent arrière sur la plateforme et de la corrélation vent/utilisation ne permet pas d'expliquer les évolutions de l'utilisation de la piste 05. Il semblerait que cette utilisation de la piste soit en grande partie liée aux demandes de trajectoires directes des pilotes, et, acceptées par les contrôleurs. Les associations de riverains souhaiteraient que la piste secondaire, toutefois plus courte et moins bien orientée par rapport à la configuration du vent, soit utilisée plus souvent pour les décollages. À défaut d'apporter une réponse favorable à une utilisation plus soutenue de la piste secondaire, l'action n° 7 de la charte du développement durable de l'aéroport de Bordeaux — Mérignac signée le 4 février 2011 prévoit de « *diminuer la dispersion des trajectoires et les nuisances sonores en améliorant la carte d'approche à vue et en sensibilisant les usagers* ». La CCE du 21 décembre 2011, a émis, à l'unanimité, un avis favorable à la modification des cartes environnementales pour les approches à vue en piste 05 et en piste 11.

Par ailleurs, l'action n° 2 institutionnalise un observatoire des pistes. Trois réunions de cet observatoire se sont tenues les 27 mai, 1^{er} juillet et 23 septembre 2011. La description des procédures arrivée / départ, le bilan des manquements, une information sur les travaux de la piste 05/23, un point sur la composante de vent arrière et l'utilisation de la piste 05/23 sont les principaux points abordés.

Si les membres de l'observatoire ont à ce jour une bonne connaissance de la situation, il apparaît toutefois à travers les réactions des riverains concernés lors de la réunion organisée par l'ACNUSA le 15 novembre 2011 qu'un consensus est loin d'être trouvé. Les représentants du contrôle aérien et des associations de riverains semblent cependant se rejoindre sur la constatation suivante : une limitation éventuelle de l'utilisation de la piste 05 ne pourra venir que d'un texte réglementaire ou de la remise en débat de la composante de vent arrière qui pourrait aboutir à un retour à la situation antérieure. En l'absence de textes précis encadrant cette utilisation, les divergences de points de vue subsisteront.

Lyon — Saint-Exupéry

Descente continue

On constate un essoufflement de l'expérimentation des approches en descente continue de nuit consécutif à la baisse du trafic charter de la compagnie Air Méditerranée. À ce sujet, la SNA a indiqué que, pendant la nuit, les trajectoires les plus directes sont données au pilote. S'il est vrai que ces « directs » permettent de réduire la consommation de kérosène et donc la pollution atmosphérique, ils peuvent se faire au détriment du survol des zones urbanisées et donc des populations.

L'Autorité regrette que, malgré l'ouverture de cette procédure à toutes les compagnies, aucune ne se soit manifestée pour participer à l'expérimentation.

Le Rhône Express

Lors de la rencontre CCE-ACNUSA, un temps significatif a été consacré au Tram Express Rhône Express qui relie le centre de Lyon à l'aéroport. En effet, de nombreux riverains se sont plaints du bruit engendré par ce mode de transport. Il apparaît clairement que, sur cette plateforme, le sujet des nuisances sonores occasionnées par ce moyen de transport est tout aussi majeur que la problématique du bruit des aéronefs.

Cartographie multisources

Dans le cadre d'une démarche volontaire, Aéroports de Lyon a fait réaliser par un bureau d'études indépendant une cartographie prenant en compte l'ensemble des sources de nuisances sonores subies par les riverains de l'aéroport de Lyon — Saint-Exupéry. Cette cartographie est un outil de concertation et d'aide à la décision pour l'insonorisation.

La méthodologie retenue est identique à celle utilisée pour l'application de la directive européenne 2002/49/CE par les collectivités françaises, notamment par l'agglomération lyonnaise. La modélisation acoustique a été effectuée pour quatre types de sources : trafic routier, trafic ferroviaire, industries et trafic aérien.

L'étude a débuté en 2008 et les conclusions ont été rendues à Aéroports de Lyon en décembre 2010. Elle a été présentée aux membres de l'Autorité réunis en séance plénière le 6 avril 2011 et est disponible sur le site Internet de l'aéroport.

Expérimentation acoustique et thermique des logements

L'objectif de cette expérimentation est de traiter à la fois l'isolation phonique et thermique des logements bénéficiant de l'aide à l'insonorisation. Les diagnostics mixtes seront pris en charge à 100 %, les travaux d'insonorisation par l'aide prévue à cet effet et ceux relatifs au thermique par le riverain. Cette action, menée en partenariat avec l'aéroport, l'ADEME Rhône-Alpes et la « mission bruit » du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, concerne à ce jour 15 logements. Un bilan de l'expérimentation devrait être rendu d'ici au premier trimestre 2012.



Marseille — Provence

Approches à vue

La charte du développement durable 2011-2015 arrêtée à l'unanimité par la CCE en juillet 2011 préconise de maintenir un haut niveau de sensibilisation des pilotes quant à l'exécution d'approches à vue « environnementales ». Cependant, l'association des riverains des Pennes-Mirabeau se plaint de survols à vue de la commune de plus en plus nombreux depuis un an, dus, selon elle, à un transfert des survols de la commune de Vitrolles. Lors de la réunion CCE/ACNUSA organisée par l'Autorité sur la plateforme de Marseille le 11 octobre 2011, le sous-préfet d'Istres a en conséquence clairement indiqué que cette association pouvait désormais participer aux réunions de la commission consultative de l'environnement pour faire valoir son point de vue. L'Autorité s'associe pleinement à cette proposition.

PLATEFORMES ACNUSEES

Relevés des descentes continues

Une méthode de comptage automatisée relevant les descentes continues (cf. page 38) a été pour la première fois expérimentée sur cette plateforme. L'aéroport de Marseille — Provence est la plateforme test qui a servi d'expérimentation à la fois à la mise en place des descentes continues (2006) et de leur comptage. Jusqu'alors, une fois la descente continue accordée à la demande du pilote, le contrôleur inscrivait la mention « CDA » sur le *strip*². L'ensemble des *strips* était ensuite collecté et compté manuellement. Cette méthode avait l'inconvénient d'être dépendante de la disponibilité des agents et par conséquent ne permettait pas d'avoir un comptage exhaustif des descentes continues.

Depuis avril 2011, un comptage du nombre de descentes continues est réalisé à l'aide d'une application implantée dans l'outil ELVIRA. Le profil de chaque vol est analysé automatiquement par inclusion dans des fenêtres situées sur la trajectoire.

Les critères de la mesure automatique sont :

- ♦ détection au-dessous de FL 60 ;
- ♦ distance maximale en palier ne devant pas dépasser 2,5 Nm au total ;
- ♦ distance maximale d'un palier pris séparément de 1,5 Nm.

On dénombre ainsi près de 70 % des arrivées IFR QFU 31 réalisées en descente continue. L'Autorité constate avec satisfaction que sa recommandation 2010 « *de réaliser, chaque fois que possible, une approche CDA à partir de l'IAF* » est en voie d'être pleinement mise en œuvre sur la plateforme de Marseille — Provence.

Procédure vent arrière 13

Lors de la réunion CCE-ACNUSA du 11 octobre 2011, une nouvelle procédure vent arrière 13 a été présentée par le service exploitation de la DSNA de l'aéroport de Marseille — Provence.

Sa mise en œuvre est liée, d'une part, au besoin du centre de contrôle de Marseille — Provence de rechercher une procédure assurant un haut niveau de sécurité et une capacité de traitement plus importante (15 arrivées/heure actuellement, 20 arrivées à la mise en service de la future procédure), et d'autre part, à la nécessité d'adapter la procédure d'arrivée face au sud à la suite de la décision de l'armée de l'air de créer à la hauteur d'Istres, pour des raisons de défense nationale, une zone interdite à tout survol au-dessous de 5 000 pieds (environ 1 500 m).

La trajectoire proposée survolera les communes de Martigues, Port-de-Bouc et Saint-Mitre à une altitude évoluant de 7 000 pieds (2 100 m) à environ 5 000 pieds (1 500 m). Le passage au-dessus d'Istres se fera à une altitude de 5 000 pieds au minimum et la trajectoire se fondra avec celle venant du nord à la hauteur de Miramas.

En janvier 2012, l'Autorité a donné un avis favorable à cette nouvelle procédure, qui devrait entrer en vigueur le 18 octobre 2012. Néanmoins, l'ACNUSA a bien souligné que les raisons premières du projet de modification des arrivées en piste 13 n'étaient pas d'ordre environnemental mais de capacité, de sécurité et de sûreté et que c'était compte tenu des nécessités de circulation aérienne évoquées et des difficultés à modifier les trajectoires par rapport aux zones militaires existantes que l'Autorité donnait cet avis favorable à ce projet.

Comité de pilotage

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 comprend deux étapes. La première phase a 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 y aura lieu d'identifier des trajectoires préférentielles que les services de l'Aviation civile seront ensuite chargés d'étudier dans le strict respect des règles de sécurité.

La grille d'analyse se décompose en six fiches multicritères contenant des solutions d'améliorations envisagées pouvant être combinées entre elles. Ces fiches concernent :

- 1- Survols des quartiers nord de Marseille, dont l'Estaque
Une étude sur la procédure de type manœuvre à vue imposée, permettant d'éviter en garde partie les quartiers urbanisés de l'Estaque, va être lancée. Il est néanmoins dommage que cette proposition, qui avait déjà été présentée par l'aéroport quelques années plus tôt, ne retienne l'attention de la DGAC que dernièrement.
- 2- Survols des quartiers sud de Vitrolles par les décollages face au sud, soit un tiers du temps
- 3- Survols des Pennes-Mirabeau par les atterrissages face au nord pour les arrivées provenant de l'est ou du nord
- 4- Survols de la Côte Bleue
- 5- Vols de nuit
- 6- Survols des hélicoptères

Pour chaque solution proposée, les critères d'intérêts généraux et leurs effets ont été débattus au sein du comité, les actions particulières à réaliser développées, les maîtres d'ouvrage désignés, le financement et les délais définis. Une ultime réunion programmée au cours du premier trimestre 2012 devrait permettre de définir un calendrier de mise en œuvre des améliorations décidées.

Nantes — Atlantique

Piste 03

Départs

Une expérimentation visant à diminuer la dispersion des vols au départ de la piste a été réalisée de mars à mai 2011 en collaboration avec les compagnies Régional et Air France. Elle consistait à n'effectuer le changement de cap vers l'est qu'après avoir atteint l'altitude de 400 pieds et être distant de 0,6 Nm du VOR. Une concentration des départs à l'intérieur de la courbe PGS a été constatée. Cette modification de procédure a fait l'objet d'un vote positif de la CCE du 12 octobre 2012.

Approche GNSS

Cette procédure sera mise en œuvre au printemps 2012 pour une durée de plusieurs mois lors de la maintenance de l'ILS. Les conséquences environnementales de cette modification provisoire sont minimales. La mesure a reçu un avis favorable de la CCE d'octobre 2011. L'Autorité souhaite que l'on profite de cette occasion pour réaliser une étude comparative des trajectoires issues des procédures ILS et GNSS.

Descente continue

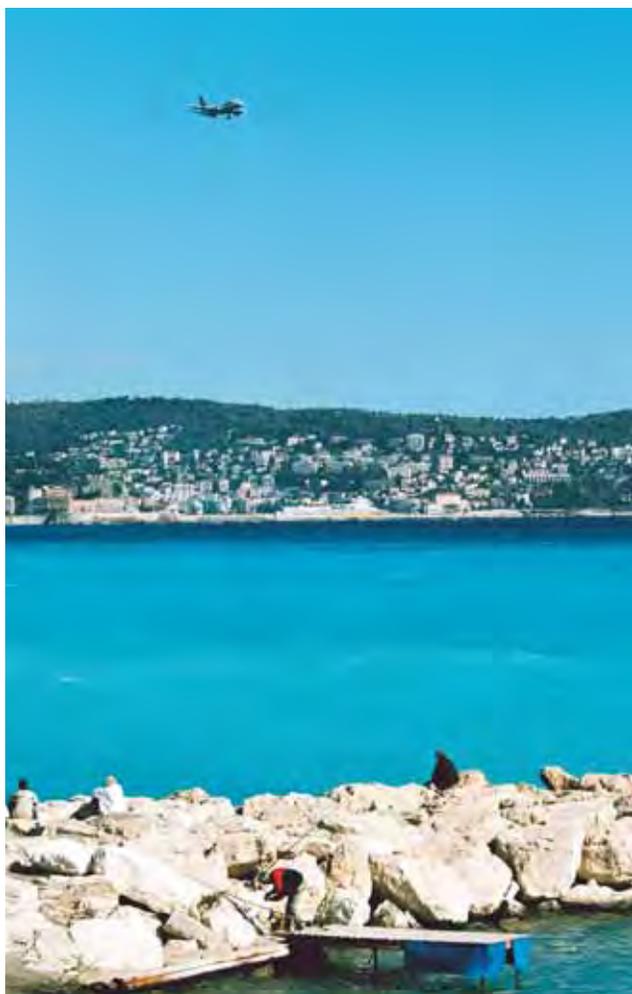
L'objectif de mise en œuvre de cette procédure est prévu pour le printemps 2012. Comme l'avait déjà précédemment souligné l'ACNUSA, la procédure n'apporte pas de gain environnemental significatif par rapport aux trajectoires actuelles. Un éventuel bénéfice pourrait être envisageable en amont à des altitudes comprises entre 4 000 et 1 000 mètres. Le projet a reçu un avis favorable de la CCE.

Groupe de suivi MAESTRO

À la mi-novembre 2011, ce groupe destiné à veiller au respect des procédures aéronautique s'était réuni 6 fois. Un document de sensibilisation des compagnies aériennes et d'information aux équipages a été élaboré.

2. Les strips sont des petites « bandes de progression » en papier sur lesquelles sont inscrites les informations relatives aux vols pris en charge par le contrôle aérien.

Nice — Côte d'Azur



Descente continue

Le SNA-SE a indiqué à l'ACNUSA avoir été très pris ces derniers mois par le dossier sur les modifications des procédures Nice V3 au détriment de celui de la descente continue. Néanmoins, la plus grande partie des trajectoires d'approche de l'aéroport de Nice — Côte d'Azur se situant au-dessus de la mer, la mise en œuvre de procédures de descente continue ne procure que peu d'avantages en termes de réduction des nuisances sonores. Pour autant, il reste intéressant de réaliser des descentes continues pour économiser du carburant et par conséquent diminuer les émissions gazeuses.

Aire de parking KILO

L'éventuelle création d'un mur antibruit a fait l'objet d'une étude en 2011. Celle-ci a démontré l'inefficacité d'une telle mesure compte tenu de la faible distance d'implantation des immeubles et de leur hauteur. Cette solution n'a donc pas été retenue par le groupe de travail mais le budget est toujours disponible pour d'autres projets. De plus, des travaux de réaménagement des postes de démarrage pour éloigner la source du bruit d'environ trente mètres sont en cours. Par ailleurs, l'aéroport a décidé de positionner, quand cela est possible, les aéronefs privés au départ de 23 heures à 6 heures sur des postes de l'aviation commerciale. Il reste que la solution la plus efficace en termes de réduction des nuisances sonores, solution plébiscitée tant par le gestionnaire de l'aéroport SA ACA que par les associations de riverains, serait l'interdiction des mouvements d'avions privés la nuit (cf. page 31).

Nouveau système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires des avions

Toutes les fonctionnalités de l'ancien système de mesure du bruit ne sont pas encore opérationnelles dans le nouveau système. La « réception utilisateur » est prévue pour la fin 2011 et la constitution du dossier à fournir à l'ACNUSA en vue de l'homologation du système par arrêté est programmée au début de l'année 2012.

Deux avantages par rapport à l'ancien système ont déjà été soulevés :

- ◆ une meilleure visualisation mettant en avant une cartographie plus lisible ;
- ◆ une mesure du bruit sans seuil de déclenchement faisant appel à une adaptation permanente au niveau de bruit de fond.

L'Autorité veillera, comme la loi le prévoit (Art. L.6361-7 du code des transports), à ce que ce nouveau système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires réponde, comme pour chaque aéroport visé à l'article 1609 *quater* A du code général des impôts, à un « système de management de la qualité » (SMQ) apportant la preuve du bon fonctionnement des installations de surveillance sonore et trajectographique.

Paris — Charles-de-Gaulle

Le relèvement de l'altitude d'interception des ILS

Avis de l'Autorité sur le projet de modification permanente de la circulation aérienne des procédures d'approche aux instruments de l'aérodrome de Paris — Charles-de-Gaulle

À la suite d'une modification du projet annoncée par la ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement pendant les rencontres du Grand Roissy, l'enquête publique relative à la phase 3 du projet de relèvement de 300 mètres des altitudes d'arrivée en région parisienne s'est déroulée du 2 mars au 1^{er} avril 2011. S'agissant du relèvement des trajectoires d'arrivée face à l'est, le projet initial soumis à enquête publique a fait l'objet d'un fascicule modificatif concernant 14 nouvelles communes et consistant à proposer « un recul du point de convergence sur l'axe du doublet nord pour éviter d'aggraver les survols des noyaux denses de l'agglomération de Cergy-Pontoise ».

La commission d'enquête publique a donné un avis favorable sous réserve de « différer la décision ministérielle de mise en application du projet aux fins de compléments d'études dans les domaines suivants :

1. la révision des trajectoires : déplacement de la zone de forte concentration d'avions prévue au-dessus de la zone très urbanisée de Cergy — Conflans-Sainte-Honorine vers les zones rurales faiblement peuplées du nord-ouest de l'Île-de-France.
2. la suppression des mouvements de nuit à envisager entre 22 heures et 7 heures du matin ».

L'adaptation et la mise en œuvre résultant des nouvelles dispositions issues de ces compléments d'études devaient être « précédée(s) d'une nouvelle consultation publique privilégiant une plus large concertation, information et publicité des populations et collectivités directement concernées ».

La DGAC n'a pas retenu la réserve relative à la suppression des mouvements de nuit au motif qu'elle est indépendante du projet mis à l'enquête. En revanche elle a décidé de surseoir à la mise en œuvre du face à l'est, le temps que les travaux complémentaires soient menés à bien. Les membres de l'Autorité ont pris connaissance de l'avis favorable (23 voix pour, 5 voix contre et 16 abstentions) de la CCE de l'aéroport de Paris — Charles-de-Gaulle du 9 juin 2011 sur le projet de relèvement des trajectoires face à l'ouest et sur un nouvel examen, dans les meilleurs délais, du relèvement face à l'est, suivie d'une consultation publique, conformément aux conclusions de l'enquête publique.

Bien qu'elle eût préféré avoir à se prononcer sur un projet global prenant en compte les relèvements des trajectoires d'arrivées tant à l'est qu'à l'ouest, l'Autorité a donné un avis favorable le 15 juin 2011 au projet de relèvement des trajectoires d'arrivée face à l'ouest à Paris — Charles-de-Gaulle. Dans la perspective du nouvel examen du relèvement face à l'est, elle a souhaité souligner que le projet initial de modification des procédures d'approche face à l'est de Paris — Charles-de-Gaulle était, du point de vue environnemental, meilleur que le projet soumis à enquête publique.

Certains membres de la CCE ayant regretté que l'examen du projet de relèvement en configuration face à l'est soit reporté, une nouvelle convocation de la CCE a été convoquée à nouveau pour le 6 juillet 2011. La question du projet de relèvement face à l'est ne figurait pas à l'ordre du jour initial et a été ajoutée in extremis. Faute de quorum le 6 juillet, la commission est à nouveau convoquée le 12 juillet 2011. Au vu de l'avis de l'ACNUSA et de la décision de mettre en œuvre sans attendre le relèvement face à l'ouest, il a été alors proposé à la CCE d'exprimer son avis sur le projet initial, également présenté dans le dossier d'enquête publique, même si le commissaire enquêteur ne s'est pas prononcé sur ce projet initial mais seulement sur le projet modifié. La CCE a donné un avis favorable par 26 voix pour, 3 contre et 2 abstentions.

C'est dans ces conditions que l'Autorité a été saisie le 22 juillet afin de donner son avis sur le projet de relèvement des trajectoires d'arrivée face à l'est lors d'une réunion plénière le 3 août. En l'absence de quorum, l'Autorité s'est réunie le 5 septembre 2001.

L'Autorité a de nouveau souligné que le projet de modification des procédures d'approche face à l'est de Paris — Charles-de-Gaulle était, du point de vue environnemental, meilleur que le projet soumis à enquête publique qui présentait une détérioration environnementale sur et autour de Conflans-Sainte-Honorine plus importante que l'amélioration obtenue sur Cergy-Pontoise et ses environs.

PLATEFORMES ACNUSEES

Aussi l'Autorité a-t-elle donné un avis favorable au projet de relèvement des trajectoires d'arrivée face à l'est à Paris — Charles-de-Gaulle.

La ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement a annoncé le 10 novembre 2011 sa décision de mettre en service le dispositif au 17 novembre 2011.

Cette décision est contestée par des élus franciliens et des associations de riverains. Elle fait actuellement l'objet d'un recours en annulation et d'un référé suspension devant le Conseil d'État.

Au cours de l'année 2012, lorsque le dispositif sera bien rodé, l'Autorité lancera la seconde phase de mesure du bruit des avions sur les vingt et un sites représentatifs des territoires autour de la plateforme ayant fait l'objet de mesures avant relèvement des points d'interception des ILS³.

Les résultats des mesures avant et après la mise en place du relèvement de l'altitude d'interception pourront alors être comparés et l'efficacité de la modification confirmée ou infirmée.

S'agissant de la concertation, celle-ci a été souvent malmenée dans ce dossier. La tenue successive des CCE organisées dans l'urgence et pendant la période estivale en est un bon exemple. Cela a d'ailleurs fait l'objet de critiques de la part d'élus et d'associations. À ceci s'est greffée la question de la légitimité de la CCE qui, au dire de certains, aurait dû être renouvelée avant le 11 juillet, privant ainsi selon eux les décisions prises par la CCE du 12 juillet de base légale. À ce sujet, l'Autorité a fait part de ses inquiétudes juridiques sur la validité de la CCE actuelle au préfet de région qui n'a pas partagé la même analyse que l'ACNUSA.

Quant au comité interrégional de concertation, annoncé en décembre 2007 et créé avec tout de même deux années de retard, il était censé définir des compléments d'information au projet de relèvement. Il est dommage qu'il n'ait pas été en mesure de proposer ou d'étudier d'autres scénarios sur le relèvement de l'altitude que ceux proposés par la DGAC.

L'Autorité prônant depuis sa création une meilleure concertation entre les riverains, les élus, les professionnels et les services de l'État ne peut que déplorer une telle situation.

Nouvelles trajectoires de décollage face à l'ouest entre la nuit entre 0 heure et 5 heures au départ de l'aérodrome de Paris — Charles-de-Gaulle

Cette mesure, proposition du rapport Dermagne sur le projet de charte du développement durable de Paris — Charles-de-Gaulle, a pour objectif de réduire le survol des populations situées à l'ouest de l'aéroport. Sa mise en œuvre est prévue pour l'été 2012.

Ce projet de nouvelles trajectoires de décollage face à l'ouest la nuit entre 0 h et 5 heures a reçu un vote positif (par 24 voix) de la CCE du 9 juin 2011 et un avis favorable de l'ACNUSA le 15 septembre suivant.

IGMP : l'indicateur global mesuré pondéré

L'IGMP est un indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne de l'aéroport de Paris — Charles-de-Gaulle. Il ne peut dépasser, pour une année civile considérée, la valeur de 100, l'objectif étant de limiter l'énergie sonore annuelle de la plateforme à son niveau moyen des années 1999, 2000 et 2001.

Avis sur le rapport de présentation des conditions d'obtention de l'IGMP de l'année 2010

Les valeurs de l'énergie globale pondérée due aux atterrissages et aux décollages ont atteint respectivement leurs valeurs les plus basses jamais obtenues soit $5,26 \cdot 10^{13}$ et $2,25 \cdot 10^{13}$. **Aussi l'indicateur a-t-il poursuivi sa baisse pour atteindre sa valeur la plus basse (82,3) depuis sa création.**

La diminution du nombre de mouvements en 2010 (en raison notamment de l'éruption du volcan Eyjafjöll et des effets de la crise économique) a également contribué à sa baisse. Même si pour 2010 il y a eu une légère baisse ponctuelle du taux de vols mesurés (79,6 % contre 80,4 % en 2009), celui-ci s'est globalement amélioré depuis 2003.

L'énergie sonore en cœur de nuit (0 h 15 – 5 h 15) a bien été calculée, comme l'ACNUSA l'avait demandé lors de la présentation des conditions d'obtention de la valeur de l'IGMP de l'année 2009. L'Autorité reste cependant préoccupée par la poursuite de l'augmentation des valeurs de l'énergie globale pendant cette tranche horaire due aussi bien aux décollages qu'aux atterrissages. Pour les décollages en cœur de nuit cette valeur augmente alors même que leur nombre baisse. Quant aux valeurs de l'énergie globale due aux atterrissages, elles varient en fonction de leur nombre.

RECOMMANDATION 2011

L'Autorité recommande que le calcul d'un indicateur cœur de nuit soit initié, parallèlement à l'indicateur « nuit » présenté depuis 2008. Attestant que la valeur de l'indice global mesuré pondéré pour l'année 2010 a bien été calculée selon les règles établies, l'Autorité a donné un avis favorable au calcul de l'IGMP 2010.

Groupe de travail de l'IGMP de la DGAC

L'ACNUSA avait demandé à la DGAC en juin 2010 de produire le calcul de l'indice sous un système d'assurance qualité faisant l'objet d'une procédure écrite (manuel qualité). En septembre 2011, une première version du document qualité a été présentée au groupe de travail IGMP auquel participent les services de l'Autorité. Cette version est jugée plutôt encourageante.

Commission présidée par l'ACNUSA 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 de l'Autorité, une commission chargée d'examiner la pertinence de celui-ci et de proposer des indicateurs complémentaires.

Participent à cette commission des représentants du laboratoire d'ADP, de la DGAC (DTA, DSNA/ME, STAC) et du CSTB.

Il ressort des réflexions de la commission que les variations des conditions d'exposition des riverains ne sont représentées qu'en partie par les variations de l'IGMP. L'indice actuel n'est représentatif que d'une partie de l'exposition au bruit des populations riveraines de l'aéroport, sans même évoquer la notion de gêne qui est liée à l'exposition de façon complexe. L'IGMP n'est sensible qu'aux modifications de la flotte qui dessert la plateforme (nombre de mouvements et niveaux de bruit des avions) et aux créneaux horaires des mouvements (jour, soirée, nuit).

L'IGMP ignore les mesures prises pour optimiser les trajectoires et ne prend pas en compte les populations réellement soumises au bruit. En outre, la formule utilisée met sur un même plan le pourcentage de variation de l'énergie acoustique au décollage et à l'atterrissage. L'idéal serait de disposer d'un indice qui serait la somme de toutes les énergies acoustiques reçues par chaque riverain pendant une année. La commission travaille à la formulation de cet indice calculé à partir des sommes pondérées des énergies au décollage et à l'atterrissage par le pourcentage des populations affectées par chaque type de mouvement.

Elle se propose par ailleurs d'évaluer un nouvel indicateur d'exposition au bruit des avions qui prenne en compte la répartition géographique des riverains de l'aéroport (il s'agirait d'un indice global d'exposition des populations). Le but est d'obtenir une valeur approchée de l'énergie sonore totale (due aux avions) reçue par l'ensemble des habitants de la zone, ramenée à une énergie de référence (relative à une année de référence).

3. Le bilan de la première phase de la campagne de mesure du bruit est disponible sur www.acnusa.fr, rubrique « qui sommes-nous/publications/études ».

Paris — Le Bourget

Avec la modification par l'article 95 de la loi de finances rectificative de 2010 de l'article 1609 *quater* A du code général des impôts, la TNSA peut désormais être perçue sur les aérodromes pour lesquels le nombre annuel de mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à deux tonnes a dépassé 50 000 lors de l'une des cinq dernières années civiles précédentes, si les plans d'exposition au bruit ou de gêne sonore de l'aérodrome possèdent un domaine d'intersection avec les plans d'exposition au bruit ou de gêne sonore d'un aérodrome ayant un nombre annuel de mouvements d'avions de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes dépassant 20 000 mouvements. Cette modification spécialement prévue pour s'appliquer à la plateforme de Paris — Le Bourget, qui dispose d'un domaine d'intersection avec Paris — Charles-de-Gaulle, permet enfin à cet aéroport de se doter d'un PGS.

L'Autorité consultée en séance plénière de décembre 2011 sur le projet de PGS a rendu un avis favorable. L'élaboration de ce PGS se distingue de celle des autres puisque, pour la première fois, le bruit mesuré a été pris en compte en adaptant les hypothèses introduites dans le modèle et reflète ainsi mieux la réalité du terrain (*cf.* page 45). Selon la DGAC, cette pratique pourrait se généraliser. Cependant, l'Autorité a demandé que cette nouvelle façon de procéder dans l'élaboration des PGS soit accompagnée d'une totale transparence sur les hypothèses retenues. Ce projet de plan de gêne sonore concerne 10 communes, dont 7 dans le département de la Seine-Saint-Denis et 3 dans celui du Val-d'Oise. L'estimation des populations incluses dans ce PGS est de l'ordre de 258 riverains dans la courbe Lden 70 et Lden 65 et de 40 196 entre la courbe Lden 65 et 55 pour un nombre de logements respectif de 86 et 14 920.

Dans la mesure où l'aérodrome de Paris — Le Bourget ne dispose pas encore de PEB, tous les locaux compris dans ce PGS sont de fait éligibles à l'aide à l'insonorisation. Sur cette plateforme, le montant de la taxe sur les nuisances sonores aériennes est estimé à seulement 2 millions d'euros par an du fait même de la typologie de sa flotte d'affaires, qui engrange moins de recettes que les vols commerciaux, la TNSA prenant également en compte la masse de l'appareil. Toutefois, la loi prévoit que « *lorsque l'exploitant est identique pour les deux aérodromes, une partie du produit de la taxe perçue au titre de l'un des deux aérodromes concernés peut chaque année être affectée par l'exploitant au financement des aides aux riverains de l'autre aérodrome* ». En d'autres termes, la TNSA récoltée sur Paris — Charles-de-Gaulle pourra compléter le budget de l'aide à l'insonorisation des logements dépendant du PGS du Bourget. Néanmoins, dans le cadre de la consultation du projet, la DGAC a apporté deux précisions sur les modalités de ce financement : les recettes à Paris — Charles-de-Gaulle devront être excédentaires et cela ne devra pas porter préjudice aux riverains de la plateforme de Paris — Charles-de-Gaulle.

Le PGS a été approuvé le 28 décembre 2012, permettant ainsi à la plateforme de devenir le 12^e aéroport acnuse.

S'agissant du PEB, les membres de la CCE réunis le 7 juin 2011 ont choisi les limites extérieures. Les choix de l'indice Lden 62 et Lden 55 ont été retenus pour définir respectivement la courbe extérieure des zones B et C du PEB.

Enfin, depuis 2008, l'Autorité demandait à la direction générale de l'Aviation civile de réviser l'arrêté portant restriction d'exploitation sur l'aérodrome de Paris — Le Bourget afin de fiabiliser sur cet aérodrome le relevé des manquements à la réglementation environnementale. Le nouvel arrêté du 15 février 2011 remplace l'heure bloc par l'heure piste pour relever les heures d'atterrissage, ce qui correspond aux souhaits de l'Autorité. Celle-ci se félicite également du remplacement pour les décollages de la référence à l'aire de stationnement par le point de stationnement. Néanmoins, il semblerait que cet

arrêté n'ait toujours pas été retranscrit dans l'AIP. Par ailleurs, l'Autorité regrette que la DGAC n'ait pas donné suite à la demande formulée dans son avis d'un projet d'arrêté modificatif. Il s'agissait de supprimer les deux premiers tirets du I de l'article 2 qui permettent, sans restrictions horaires, l'atterrissage ou le décollage à titre exceptionnel des aéronefs à destination de Paris — Le Bourget, « *qui ont été soit retardés pour des raisons purement techniques ou des raisons indépendantes de la volonté du transporteur soit substitués au dernier moment pour des raisons purement techniques* ». C'est en effet le seul arrêté de restriction qui contienne des dispositions de ce type.

Paris — Orly

Avis de l'Autorité sur le projet de modification permanente de la circulation aérienne des procédures d'approche aux instruments de l'aérodrome de Paris — Orly

Le 2 décembre 2010, l'Autorité émettait un avis défavorable au projet de relèvement des altitudes d'arrivées des avions en provenance du sud-est de l'aéroport de Paris — Orly en configuration de vent d'est⁴, considérant que les compléments d'études souhaités par les élus et les associations de riverains n'avaient pas été fournis de manière satisfaisante et que le projet proposé n'était pas présenté globalement en incluant l'ensemble des flux en présence.

Le 18 février 2011, le directeur général de l'Aviation civile adressait à l'ACNUSA l'étude globale sur le relèvement du flux MOKEK en configuration face à l'est à Orly prenant en compte le flux ODRAN. Le dossier ainsi que les propositions de l'association ACNAB et du parc naturel régional du Gâtinais ont été présentés aux membres de l'Autorité le 11 mai 2011.

Ayant pris connaissance de l'avis favorable à l'unanimité de la CCE de l'aéroport de Paris — Orly du 24 mai 2011, l'Autorité a donné un avis favorable au projet de relèvement des trajectoires d'arrivées à Orly en provenance du sud-ouest (ODRAN).

S'agissant des arrivées en provenance de l'est, projet sur lequel l'ACNUSA avait émis un avis défavorable en décembre 2010, l'étude globale sur le relèvement du flux MOLEK en configuration face à l'est d'Orly a fait apparaître une baisse globale de la population impactée sur les trois critères étudiés.

Cependant, l'étude montrait aussi qu'un nombre non négligeable de personnes qui n'étaient pas concernées par la procédure initiale le seraient par la procédure envisagée. Aussi l'Autorité a-t-elle souhaité que la trajectoire initiale depuis MOLEK soit conservée et utilisée pour des interceptions ILS à 3 000 pieds lorsque les conditions du trafic aérien pouvaient le permettre. La ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement a annoncé sa décision de mettre en service le dispositif de relèvement de 300 mètres des trajectoires pour Paris — Orly le 17 novembre 2011, au motif que ces relèvements permettent ainsi de réduire de moitié les nuisances sonores.

L'Autorité rappelle cependant que si une réduction du bruit perçu de 3 décibels correspond bien à une division par deux de l'énergie sonore, cela ne correspond absolument pas à une division par deux de la gêne ressentie. Pour atteindre une telle sensation, une réduction de l'ordre d'une dizaine de décibels est nécessaire.

À l'instar de la plateforme de Paris — Charles-de-Gaulle, l'Autorité lancera comme elle l'avait planifié la seconde phase de mesure du bruit des avions sur les quinze sites représentatifs des territoires autour de l'aéroport de Paris — Orly⁵ ayant déjà fait l'objet de mesures avant le relèvement de l'interception de l'ILS. Ainsi, la comparaison des résultats des mesures obtenues avant et après la mise en place du relèvement permettra d'évaluer en toute objectivité la portée de cette modification.

La commission stratégique sur l'avenir de la plateforme

En octobre 2011, la ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement a annoncé la création d'une commission stratégique sur l'avenir de la plateforme qui réunit acteurs économiques, politiques, sociaux et associations. Présidée par le préfet André Viau et prévue pour un an, cette commission devra « *dessiner le rôle et la place de l'aéroport de Paris — Orly dans le système aéroportuaire francilien à moyen et à long terme dans un*

4. Cf. le rapport d'activité de l'ACNUSA 2010, pages 75 à 77.

5. Le bilan de la première phase de la campagne de mesure du bruit est disponible sur www.acnusa.fr rubrique « qui sommes-nous/publications/études »

PLATEFORMES ACNUSEES

contexte de croissance attendue de trafic... Elle devra aussi définir les conditions d'une insertion encore plus harmonieuse de l'aéroport dans son environnement proche et celles de son acceptabilité par les communes riverains et leurs habitants ». L'Autorité souligne par ailleurs l'initiative du président de la commission qui a créé un groupe de travail sur le système aéroportuaire francilien comprenant les plateformes de Paris — Charles-de-Gaulle, Paris — Orly et Paris — Le Bourget. Il ne s'agit plus de réfléchir de façon cloisonnée sur chaque aéroport mais de les considérer comme faisant partie d'un ensemble.

Révision du PEB

L'Autorité a été consultée en décembre 2011 sur le projet de révision du PEB de Paris — Orly. Le PEB actuellement en vigueur date de 1975. Si l'Autorité a donné un avis favorable à ce projet élaboré conformément à la réglementation existante, elle rappelle néanmoins son opposition à la législation en vigueur depuis février 2009 sur cette plateforme. En effet, l'aéroport de Paris — Orly bénéficie d'un cadre législatif particulier de par l'article L.147-4-1 du code de l'urbanisme : « À compter du 20 février 2009, le plan d'exposition au bruit des aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture ne comprend que des zones A et B. Toutefois, à l'intérieur du périmètre défini par la zone C préalablement au

20 février 2009, les 1°, 2° et 5° de l'article L. 147-5 restent applicables. » L'Autorité rappelle l'opposition qu'elle avait manifestée en son temps à cette nouvelle législation qui ne laisse subsister autour de l'aéroport de Paris — Orly qu'une zone A et une zone B.

Parmi les éléments les plus regrettables de cette modification législative figure le maintien de l'ancienne zone C du PEB de 1975 définie selon des hypothèses obsolètes et pour laquelle le principe d'inconstructibilité peut être levé par la création de secteurs de renouvellement urbain ainsi que l'absence de zone D. De nouvelles constructions de logements vont donc être autorisées dans l'ex-zone C.

RECOMMANDATION 2011

L'Autorité souhaite que cette augmentation de la capacité de logements et de la population prévue à l'intérieur des secteurs de renouvellement urbain, autorisées par la loi dans l'ex-zone C, fasse l'objet d'un suivi précis porté à la connaissance de la CCE et de l'ACNUSA.

Strasbourg — Entzheim

Charte de l'environnement

La troisième charte de l'environnement 2011-2015 de l'aéroport a été adoptée en décembre 2011. Celle-ci prévoit notamment le renouvellement d'ici à décembre 2012 du système de mesure de bruit SYMBIOSE ainsi que de nouvelles actions pour réduire la pollution atmosphérique telles que la mise en place de bornes électriques pour les véhicules électriques des passagers et du personnel, l'étude de l'embarquement et du débarquement à pied des passagers, l'étude et l'évaluation des émissions gazeuses par type d'avion...

Réorganisation de l'espace aérien militaire

La réorganisation des espaces aériens dans le nord-est de la France, « CBA 22 », s'intègre dans le cadre du ciel unique européen et plus précisément du bloc d'espace aérien fonctionnel Europe centrale (FABEC) qui regroupe les espaces aériens de la Belgique, de la France, de l'Allemagne, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suisse. Il s'agit, pour les

États membres de la Communauté européenne, de « *la restructuration de leur espace aérien en blocs d'espace aérien fonctionnels, avec pour objectif une gestion de l'espace aérien plus intégrée. En particulier, la définition des routes et la fourniture des services ne seraient plus contraintes par les frontières nationales* ». Le FABEC compte parmi ses objectifs la réduction de la longueur des routes aériennes de 17 km en moyenne et de l'impact des vols sur l'environnement. Un redécoupage des espaces de circulation aérienne et civile est en cours en vue d'une meilleure coordination entre les unités de contrôle aérien civil et militaire. Le « CBA 22 » sera une extension de la zone d'entraînement militaire existante côtés allemand et français. La mise en œuvre initiale était prévue pour 2014 mais la complexité du sujet conduit à envisager un calendrier 2017-2018.

Les associations s'inquiètent des conséquences environnementales de ce projet.

Toulouse — Blagnac

Indicateurs de suivi des actions

Des procédures de départ vers le nord sont en cours d'évaluation, permettant de diminuer la dispersion des trajectoires et d'éviter le survol de zones urbanisées.

Répartition des procédures de départs FISTO 5B (procédure classique) et FISTO 5P (procédures par guidage satellite)⁶

	FISTO 5B	FISTO 5P
	22 % (196 survols)	78 % (699 survols)
22 h – 23 h 59	32 % (14 survols)	68 % (30 survols)
0 h – 6 h	47 % (15 survols)	53 % (17 survols)

L'Autorité constate avec satisfaction que les modifications de procédures de départ vers le nord sont en passe d'aboutir à une solution qui améliore la qualité environnementale des communes concernées. Elle regrette cependant qu'il ait fallu pas moins de huit années de négociations administration/associations/ACNUSA pour que ces dispositions aboutissent à une situation satisfaisante.

S'agissant des procédures d'arrivée en descente continue, elles sont, à ce jour, mises en œuvre la nuit, entre minuit et 6 heures. Durant cette période, on dénombre 67 % de descentes continues, contre 33 % d'arrivées classiques.

Enfin, une utilisation préférentielle du sens d'atterrissage a été définie afin de limiter le survol de la ville de Toulouse lorsque les conditions météorologiques le permettent : vent calme, bonne visibilité... Les associations demandent qu'une plus grande vigilance soit portée aux vols d'essai.



⁶ Données de septembre 2011.



AUTRES PLATEFORMES

Cannes — Mandelieu

Les Aéroports de la Côte d'Azur privilégient l'aéroport de Nice — Côte d'Azur pour l'accueil des aéronefs de tonnage supérieur à 22 tonnes et les rotations rapides. À l'inverse, l'aéroport de Cannes — Mandelieu est la plateforme dédiée à l'aviation d'affaires basée.

Le protocole de la charte de développement durable

La deuxième charte de développement durable 2010 – 2014 a pu être signée en juin 2010 grâce à l'implication de l'Autorité sollicitée pour garantir une expertise objective et neutre dans le suivi de la mise en œuvre de la charte.

Ainsi, une des premières mesures entreprise, dans le cadre de cette charte a été la signature et la mise en œuvre d'un protocole le 14 juin 2010 entre l'ACNUSA, la préfecture, la DGAC et les Aéroports de la Côte d'Azur. Ce protocole précise :

- ♦ les modalités de suivi de la charte pour l'environnement ;

Le tableau de bord environnemental est transmis à l'Autorité trimestriellement et un bilan annuel lui est présenté. Une présentation est également faite à la CCE et est diffusée via les supports d'information grand public de l'aéroport.

- ♦ le contrôle de l'activité aéronautique ;

La plateforme de Cannes — Mandelieu enregistre une légère hausse du nombre de mouvements (+ 2 % fin novembre 2011, soit environ 68 000 mouvements). Ce chiffre se décompose en 11 000 mouvements d'affaires (+ 2 %), 15 000 mouvements d'aviation légère de tourisme (+ 2%), 17 000 mouvements d'aviation légère aéro-clubs et formation (- 4 %), 14 000 mouvements d'hélicoptères civils (+ 8 %) et 2 000 mouvements d'aviation d'État (+ 23 %) ; ce dernier chiffre est en grande partie dû à la tenue du sixième sommet du G20 au Palais des festivals et des congrès de Cannes les 3 et 4 novembre 2011.

- ♦ le tableau de bord environnemental ;

Lors de la CCE du 8 décembre 2011, les tableaux de bord des 2^e et 3^e trimestres ont été présentés à l'Autorité :

- 60 % des plaintes concernent la procédure d'approche et d'atterrissage MVI (manœuvre à vue imposée). Il est désormais demandé dans le nouveau briefing pilote de ne pas dépasser le rond-point de la pénétrante de Grasse et de ne pas

« couper court » vers l'aérodrome. Il est également précisé que le fait d'allonger la trajectoire vers le nord-ouest est préférable.

- 98 % des plaintes sont liées au survol des zones habitées. La commune de La Roquette-sur-Siagne représente à elle seule 52 % des plaintes. Aussi, une sensibilisation des pilotes, tant de l'aviation d'affaires que de l'aviation légère, aux procédures moindres nuisances a-t-elle été menée sous la forme de rappels lors des briefings (visualisation des trajectoires, respect des altitudes, utilisation de configurations lisses...). Un travail de recherche et de mise en place d'améliorations avec les écoles de pilotage et les aéro-clubs est également initié.

Par ailleurs, une formation des nouveaux contrôleurs aériens sur les questions environnementales à l'aéroport de Cannes — Mandelieu a été dispensée en août et décembre 2011. Une consultation du système de suivi des trajectoires et de mesure du bruit par tous les usagers en présence du gestionnaire sera proposée. La rédaction d'un briefing pour les pilotes d'avion monomoteur, bimoteur et d'hélicoptère est en cours.

Lors de la réunion du groupe de travail du 26 septembre 2011, il a été décidé que l'aéroport adressera, pour analyse, les présomptions d'anomalies trajectographiques au service de la navigation aérienne (SNA). Les constats d'anomalies avérés seront alors adressés aux pilotes et aux compagnies en vue de les alerter et d'éviter un renouvellement.

L'Autorité se réjouit de constater que les relations riverains - aéroport sont aujourd'hui apaisées et que la situation en général s'est bien améliorée sur la plateforme.

- ♦ le système de mesure du bruit et du suivi des trajectoires des aéronefs ;

Le système développé autour de la plateforme se compose :

- d'un système de suivi des trajectoires permettant de caractériser les routes de départ et d'arrivée et la typologie des aéronefs ;



AUTRES PLATEFORMES

- d'un système de mesure du bruit composé de quatre stations fixes : port de La Napoule, Mandelieu-bord de Siagne, Cannes-La-Bocca, La Roquette sur Siagne (installées fin 2010) et d'une station mobile installée à Mougins puis à Mouans — Sartoux (été 2011).

L'implantation des capteurs, validée par la CCE, a fait l'objet d'une concertation entre la DGAC, l'ACNUSA, qui a apporté son expertise technique, Aéroports de la Côte d'Azur, les communes et les associations de riverains.

- ♦ les mesures correctives nécessaires, voire les sanctions en cas de non-respect de la charte.

L'aéroport dispose donc aujourd'hui des outils permettant d'identifier les aéronefs ne respectant pas les procédures. Toutefois, la principale revendication des associations de riverains et des élus locaux qu'ils ont relayée auprès du secrétaire d'État aux Transport est d'obtenir un arrêté ministériel permettant à l'ACNUSA de sanctionner les différents manquements sur la plateforme de Cannes — Mandelieu comme elle le fait sur d'autres plateformes.

En effet, associations et élus reconnaissent que, si les campagnes de sensibilisation des pilotes ont le mérite d'exister, celles-ci doivent être impérativement suivies d'actions répressives afin d'obtenir des résultats concrets et rapides.

L'indicateur d'énergie sonore

Dans le cadre de l'engagement environnemental et des actions inscrites dans la charte pour l'environnement de l'aéroport, l'article 5 « Indicateur d'énergie sonore spécifique à Cannes » prévoyait que « *un indicateur d'énergie sonore sera mis en œuvre sur l'aéroport de Cannes – Mandelieu. Il sera calculé à partir de mesures effectuées à l'aide de deux stations spécifiques déployées de part et d'autre de la piste. L'ACNUSA apportera son expertise technique pour déterminer l'emplacement des stations* ».

Un groupe de travail réunissant le STAC, les services de l'ACNUSA, mais aussi la direction du transport aérien (DTA), le service de la navigation aérienne sud-est (SNA-SE) et des représentants de l'aéroport de Cannes — Mandelieu a tenu plusieurs réunions en 2010 et 2011 et a conclu à l'impossibilité d'implanter une station au sud dans des conditions comparables à celles du nord.

Trois solutions se révélaient envisageables pour la définition de l'indicateur :

- un indicateur nord global ;
- un indicateur nord atterrissage ;
- un indicateur nord atterrissage complété par un indicateur nord décollage.

Ce choix devait être compatible avec les capacités techniques du module de traitement des données du système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs de l'aéroport.

Les études et calculs menés par le STAC et la commande d'origine précisant que l'indicateur devait être simple à calculer et compréhensible par tous ont conduit le groupe de travail à proposer le 10 juin 2011 un indicateur nord global.

L'information fournie aux riverains devra cependant être complétée par un discernement atterrissage/décollage et avions/hélicoptères.

Toussus-le-Noble

Sur cette plateforme, il existait un arrêté du 23 novembre 1973 mais qui n'a jamais été appliqué. Cet arrêté a fait l'objet d'une modification par un nouvel arrêté du 29 juillet 2011 sur lequel l'ACNUSA a rendu un avis favorable. Il prévoit, entre autres, l'interdiction entre le 1^{er} avril et le 30 septembre de tout trafic d'aéronefs à motorisation thermique le dimanche et les jours fériés de 12 h à 15 heures. Parallèlement, par courrier en date du 15 juillet 2011, la ministre de l'Écologie a souhaité que l'Autorité puisse s'impliquer dans le débat local autour de l'aéroport de Toussus-le-Noble afin d'instaurer un nouveau climat de confiance entre riverains et usagers.

En effet, la mise en œuvre des nouvelles mesures prises à l'été 2011, et notamment la révision de l'arrêté du 23 novembre 1973, a fortement tendu les relations entre usagers d'une part et élus et associations d'autre part. Plusieurs réunions publiques organisées dans la circonscription ont accentué par ailleurs les divergences de vue sur l'avenir de l'aérodrome.

Cette tension s'est traduite par un arrêt brutal de toute réunion du comité de suivi de la charte de l'environnement de l'aéroport, lieu d'échanges constructifs jusqu'alors actif sur l'évolution des modalités de fonctionnement de l'aéroport.

L'Autorité considère comme primordial son rôle dans l'établissement d'un dialogue et de relations confiantes entre les parties prenantes des aéroports et a accepté de s'impliquer sur cette plateforme non acusée.

L'ACNUSA s'est attachée dans un premier temps à entendre les différents collèges de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport. Des réunions ont été organisées successivement avec les usagers de l'aéroport, les élus et les associations. L'Autorité a également rencontré le préfet et les autorités ministérielles. À la fin de l'année 2011, les positions des uns et des autres ont ainsi pu être recueillies et le bilan des données de base de la plateforme à remettre à plat établi. Les services de la DGAC ont été contactés pour procéder rapidement aux évaluations des mesures opérationnelles prises récemment ainsi qu'à celles plus anciennes qui n'avaient à ce jour pas fait l'objet de bilan.

L'Autorité rédigera avant la fin du premier trimestre 2012 un rapport de mission. Elle tient à souligner combien elle a pu mesurer dans le cadre de cet engagement les limites données, de fait, à l'exercice de ses missions par la faiblesse de ses effectifs. Un investissement de cet ordre qu'elle considère pourtant comme tout à fait essentiel n'est réalisable qu'au prix d'une surcharge de travail à laquelle l'ACNUSA ne peut faire face régulièrement.



Amendes administratives

BILAN DES AMENDES	76
RECouvreMENT	81
PARTAGE D'EXPÉRIENCE	82
IMMOBILISATION	82
CONTENTIEUX	83

BILAN DES AMENDES

Activité globale jusqu'au 31 décembre 2011

Depuis la création de l'Autorité :

- 775 compagnies concernées ;
- 5 932 dossiers de manquement sont parvenus à l'Autorité ;
- 5 600 décisions ont été prononcées pour un montant de **30 443 208 €** :
 - 1 365 n'ont pas donné lieu à amende (manquements non constitués, non sanctionnés, faillites...)
 - 4 235 manquements ont fait l'objet d'une amende ;
 - 7 190 €, c'est le montant moyen d'amendes prononcées.

Pour l'année 2011

- 163 compagnies concernées ;
- 483 dossiers de manquement sont parvenus à l'Autorité ;
- 456 décisions ont été prononcées pour un montant de 2 868 250 € :
 - 63 manquements n'ont pas fait l'objet d'une amende ;
 - 393 manquements ont fait l'objet d'une amende ;
 - 7 200 €, c'est le montant moyen d'amendes prononcées.

Le détail des amendes prononcées est dorénavant consultable en temps réel sur le site Internet de l'ACNUSA dans la partie « les sanctions & textes juridiques ».

L'Autorité et les agents de la DGAC

La répartition du travail entre les différents intervenants dans la procédure des amendes administratives est prévue par l'article L. 6361-14 du code des transports ainsi que par le décret du 27 avril 2010. Son organisation repose sur l'instruction signée par le directeur général de l'Aviation civile le 28 mai 2010 qui met en place les procédures internes devant permettre « *la systématisation des relevés de manquements* ».

Dans son rapport annuel 2010, l'Autorité avait soulevé des pratiques hétérogènes lors du passage à la nouvelle procédure des sanctions et **avait demandé avec insistance que, en 2011, les dysfonctionnements soient corrigés par la DGAC sur l'intégralité des plateformes.**

Mais il n'en a rien été. Force est donc de constater que la DGAC pratique la sourde oreille sur ce sujet avec une efficacité redoutable.

En effet, les manquements relatifs aux écarts de trajectoires ne sont toujours pas

systématiquement relevés sur toutes les plateformes et les disparités de méthode subsistent. D'autre part, localement, **certains services compétents de la DGAC se sont entendus sur un numerus clausus qui a pour effet de limiter drastiquement le nombre de manquements pouvant donner lieu à l'établissement d'un procès-verbal.**

L'Autorité condamne avec force ces disparités et regrette l'application qui est faite actuellement de la loi et de l'instruction du directeur général de l'Aviation civile.

C'est d'autant plus regrettable que l'instruction des dossiers de manquement qui parviennent à l'Autorité est de qualité. Les exemples de plateformes où les agents sont de bonne volonté et initient des dispositifs de relevés de manquement pertinents montrent que des solutions sont envisageables.

L'Autorité, bien qu'elle ait peu de moyens en personnel et aucun moyen de suivi de trajectoire radar idoine (ELVIRA par exemple), a néanmoins décidé d'aller contrôler sur place les différentes plateformes. Les contrôles effectués en 2011 ont permis de repérer en matière de déviation de trajectoire des manquements qui n'avaient pas été relevés. Aussi, l'Autorité compte bien persévérer dans cette voie. Il n'est en effet pas admissible que le relevé des manquements soit trop souvent conditionné par les plaintes reçues par les services locaux de l'Aviation civile ou le gestionnaire de l'aéroport.

Procédures d'approche et de départ : un groupe de travail

Dans son rapport d'activité de l'an passé, l'Autorité notait : « *Concernant les données radar, les « zones pièges » ne semblent pas avoir été définies dans les systèmes informatiques des DSAC régionales. À défaut de volume de protection environnementale (VPE)... ces « zones pièges » faciliteraient le relevé des manquements et donc l'établissement des procès-verbaux. Ceci explique peut-être que les manquements, notamment en matière de déviations de trajectoire, ne soient pas relevés sur toutes les plateformes.* » L'Autorité s'était en effet rendu compte que les déviations de trajectoires étaient loin d'être systématiquement relevées. Aussi l'ACNUSA recommandait, pour pallier l'absence des relevés de manquements de déviation de trajectoire, que la DGAC étudie la possibilité de définir des VPE sur l'ensemble des plateformes dans l'esprit de l'article L. 6362¹ du code des transports qui en a donné une définition législative.

Lors du suivi des recommandations émises par l'Autorité, la sous-direction du développement durable² a précisé que « *la généralisation des VPE n'est pas soutenue par la DGAC ; qu'en revanche, le contrôle du respect des trajectoires est un des objectifs de la DGAC et qu'un groupe de travail « déviations de trajectoires » ... dont l'objectif est de caractériser la déviation, rendra ses conclusions en février...* ».

Ce groupe de travail vise à déterminer à partir de quel moment une déviation est constitutive d'un manquement. **L'Autorité ne peut que s'étonner de ce que l'administration en charge de l'Aviation civile, celle qui a le pouvoir réglementaire en matière de transport aérien, celle-là même qui est en charge d'élaborer les procédures d'approche et de départ particulières en vue notamment de limiter les nuisances ne sache pas « reconnaître » leur non-respect et soit dans l'obligation de créer un groupe de travail afin de caractériser « une déviation de trajectoire ». C'est d'autant plus surprenant que, sur la plateforme de Paris – Orly, avant la création des VPE il y a plus de dix ans, il existait déjà une réglementation encadrant les déviations de trajectoires et que la notion n'est donc pas nouvelle.**

Lors de la réunion annuelle du 28 novembre 2011³, la DGAC a laissé entendre que le groupe de travail s'orienterait vers un relevé des manquements « déviations de trajectoires » conditionné par une action ou une omission d'action volontaire de la part du commandant de bord. **Ce qui exclurait toute possibilité de sanctionner des manquements dus par exemple à des pannes du système de navigation alors même que le tribunal administratif de Paris a jugé que le relevé des manquements n'est pas subordonné à un caractère délibéré** (cf. encadré page 85). Or il ressort avec évidence de l'étude des dossiers par le collège des membres qu'aucune déviation de trajectoire n'est volontaire sauf ordre du contrôle aérien.

¹. Créé par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010.

². DGAC (SDD) lors de la réunion plénière du 14 décembre 2011.

³. Réunion dite réunion réseau environnement entre les agents de la DGAC et l'Autorité.

BILAN DES AMENDES

RECOMMANDATION 2011

L'ACNUSA recommande de généraliser dès à présent et sur l'ensemble des plateformes le relevé systématique des manquements à la réglementation environnementale.

Pour faire respecter la réglementation, il faut non seulement doter les agents de la DGAC d'outils idoines mais surtout en faire une priorité afin que la réduction des nuisances aéroportuaires ne reste pas un vœu pieux. C'est le souhait des populations riveraines de plateformes aéroportuaires.

La réglementation environnementale n'a pas été conçue pour opposer les riverains aux professionnels du secteur mais pour encadrer les pratiques afin d'accompagner l'essor du transport aérien dans le respect du riverain.

L'horaire pris en compte : recommandation et base de données

Afin de lever toute ambiguïté au sujet des manquements à la réglementation environnementale, l'Autorité avait recommandé en 2010 que, s'agissant des décollages, le terme d'« aire de stationnement » soit remplacé par le terme « point de stationnement » et que l'heure de toucher des roues soit utilisée pour relever l'heure d'atterrissage. En effet, ces horaires sont indépendants des retards éventuels dus à l'encombrement des voies de circulation des plateformes aéroportuaires et donc plus objectifs.

Pour l'Autorité, il est important que l'horaire choisi pour les restrictions puisse être connu par la compagnie et maîtrisable par elle. En effet, lors des réunions plénières relatives au pouvoir de sanction, les compagnies ont indiqué à de nombreuses reprises au collège des membres :

- non seulement ne pas avoir connaissance de l'horaire auquel leur aéronef sort de l'aire de stationnement (cf. définition page 84), à l'inverse du point de stationnement ou heure bloc⁴, qui est l'horaire auquel l'aéronef est débranché du système de l'exploitant de l'aéroport ;
- ne pas être d'accord sur l'horaire avancé par les agents de l'Aviation civile ;
- ne pas toujours pouvoir maîtriser le temps de circulation sur la plateforme.

Les horaires doivent bien entendu être consignés dans les bases de données issues de la direction générale de l'Aviation civile afin de pouvoir servir à l'établissement des procès-verbaux (cf. page 84 : TA Paris 20 oct. 2011 n° 1014958/7-3).

La recommandation de l'Autorité a été suivie d'effets. Les différents arrêtés parus en 2011 (celui du 15 février portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris — Le Bourget, du 28 mars portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse — Blagnac, du 11 avril portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Marseille — Provence et du 20 septembre portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris — CDG) font tous référence au point de stationnement et à l'heure de toucher des roues. L'Autorité s'en félicite et souhaite que cette recommandation soit généralisée à l'ensemble des arrêtés de restriction existants.

Reprogrammation/Déroutement de Paris — Orly sur Paris — Charles-de-Gaulle

Du fait du couvre-feu en vigueur sur la plateforme de Paris — Orly, certaines compagnies procèdent à des reprogrammations afin de pouvoir effectuer leur rotation. S'agissant de manquements pour non-respect de l'arrêté de restriction du 6 novembre 2003 portant interdiction entre 0 heure et 5 heures des décollages non programmés, les membres de l'Autorité ont pu remarquer qu'ils étaient commis à la suite d'un déroutement de la plateforme de Paris — Orly vers la plateforme de Paris — Charles-de-Gaulle. Il semblerait que certaines compagnies institutionnalisent leur reprogrammation et y ont recours de nombreuses fois dans l'année. La modification peut s'effectuer soit avant la réalisation du vol, et dans ce cas il s'agit d'une reprogrammation, soit elle est demandée « en l'air », c'est-à-dire pendant la réalisation du

vol et dans cette situation il s'agit d'un déroutement ; dans ce dernier cas, la compagnie ne possède pas de créneau.

La question est de savoir dans quelle mesure les riverains de la plateforme de Paris — Charles-de-Gaulle subissent du fait de ces pratiques une double nuisance à cause de ces rotations non programmées sur une plateforme coordonnée et pour laquelle seuls les départs peuvent être sanctionnés. Aussi, l'Autorité a souhaité connaître d'une part la fréquence de mise en œuvre de cette pratique pour 2010 et 2011, et d'autre part le nombre d'aéronefs qui choisissent le déroutement alors même qu'ils pourraient se poser sur la plateforme de Paris — Orly sans toutefois pouvoir en repartir du fait du couvre-feu.

Saisie par le président de l'ACNUSA sur ce point, la DGAC n'est, à ce jour, pas en mesure d'y apporter une réponse au motif que cela nécessiterait un traitement complexe via le croisement de différentes bases de données ainsi qu'une analyse fine des résultats obtenus. De surcroît, elle ajoute que des changements de programmation sont toujours possibles.

Manquements relevés par plateforme en 2011

Bâle — Mulhouse	2011	2010
Départ Ch. 3 +	—	1
Arrivée Ch. 3 +	1	—
Arrivée	3	—
Départ	2	—
Procédure départ	13	4
Essai moteur	—	—

Beauvais — Tillé	2011	2010
Arrivée	—	—
Départ	—	—
Départ Ch. 3 +	—	—
Arrivée Ch. 3 +	—	—

Bordeaux — Mérignac	2011	2010
Procédure départ	16	—
Procédure d'approche	5	—
Décollage piste 05	4	—

Lyon — Saint-Exupéry	2011	2010
Arrivée Ch. 3 +	—	—
Départ Ch. 3 +	—	—
Inverseurs	—	—
Procédure départ	20	—
Procédure d'approche	—	—

Marseille — Provence	2011	2010
Atterrissage turboréacteurs < 5 EPNdB	—	—
Atterrissage turbopropulseurs < 8 EPNdB	1	—
Départ turboréacteurs < 5 EPNdB	—	—
Départ turbopropulseurs < 8 EPNdB	1	—
Arrivée Ch. 3 +	—	1
Départ Ch. 3 +	1	3
Essai moteur	—	—
Procédure départ	6	2
Procédure d'approche	—	—
Vol d'entraînement	—	—

Nantes — Atlantique	2011	2010
Arrivée Ch. 3	—	1
Arrivée Ch. 3 +	—	1
Départ Ch. 3	—	1
Départ Ch. 3 +	—	1
Procédure d'approche	11	8
Procédure départ	22	8
Essai moteur	—	—
APU	—	—

Nice — Côte d'Azur	2011	2010
APU	—	1
Parking Kilo	2	5
Procédure d'approche	21	19
Procédure départ	4	1
Arrivée Ch. 3 +	—	—
Départ Ch. 3 +	—	—
Arrivée Ch. 3 < 10 EPNdB	20	—
Départ Ch. 3 < 10 EPNdB	36	—
essai moteur	—	—

Paris — Charles-de-Gaulle	2011	2010
Absence Créneau	200	226
Arrivée Ch. 3	9	2
Arrivée Ch. 3 +	6	3
Départ Ch. 3	4	6
Départ Ch. 3 +	7	4
VPE-A	—	—
VPE-D	11	17
OMAKO/MOSUD	2	—
Dépassement seuil de bruit / Arrivée	—	—
Dépassement seuil de bruit / Départ	3	—

Paris — Le Bourget	2011	2010
Arrivée	—	—
Départ	5	17

Paris — Orly	2011	2010
VPE-D	13	19
VPE-A	—	—

Toulouse — Blagnac	2011	2010
Arrivée Ch. 3	2	1
Arrivée Ch. 3 +	1	—
Atterrissage	—	—
Atterrissage Ch. 3 < 8 EPNdB	—	—
Atterrissage Ch. 3 < 10 EPNdB	—	—
Atterrissage Ch. 3 < 13 EPNdB	6	—
Départ	—	—
Départ Ch. 3	3	4
Départ Ch. 3 +	2	—
Départ Ch. 3 < 8 EPNdB	—	—
Départ Ch. 3 < 10 EPNdB	—	—
Départ Ch. 3 < 13 EPNdB	—	—
Essai moteur	—	—
Inverseurs	—	—
Procédure départ	24	—
Procédure d'approche	—	—

4. Il indique le laps de temps durant lequel l'aéronef a bénéficié des prestations de l'exploitant de l'aéroport.

BILAN DES AMENDES

Dérogations – Exemptions

Dans un souci de transparence et pour mettre fin aux suspicions des riverains, l'Autorité avait demandé que la liste des dérogations et/ou exemptions lui soit transmise.

Que prévoient les différents arrêtés de restriction ?

« Un bilan périodique des mouvements effectués au titre de l'article X (prévoyant dérogations et/ou exemptions) du présent arrêté est présenté, par les services de l'Aviation civile, **lors de chaque réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome X (en question) et rendu public au moins une fois par an.** »

Lors de la réunion annuelle du 28 novembre 2011, la sous-direction du développement durable a souligné que le collationnement de ces informations n'était auparavant pas effectué au sein de la DGAC et qu'une distinction devait être effectuée entre les dérogations qui sont accordées au nom du ministre en charge de l'Aviation civile et les exemptions.

Exemptions et dérogations prévues par les arrêtés de restriction

	Exemptions prévues	Dérogations prévues	
Bâle — Mulhouse			
arrêté du 10 septembre 2003	oui	oui	
	NC	2010 : 187	2011 : 39
Beauvais — Tillé	Exemptions	Dérogations	
arrêté du 25 avril 2002	oui	non	
	NC		
Bordeaux — Mérignac	Exemptions	Dérogations	
arrêté du 6 mars 2009	non	non	
Lyon — Saint-Exupéry	Exemptions	Dérogations	
arrêté du 10 septembre 2003 modifié	oui	oui	
	NC	2010 : NC	2011 : 0
Marseille — Provence	Exemptions	Dérogations	
arrêté du 27 novembre 2007	oui	non	
arrêté du 11 avril 2011	oui	oui	
	NC	2010 : 7	2011 : 4
Nantes — Atlantique	Exemptions	Dérogations	
arrêté du 24 avril 2006	oui	non	
	NC		
Nice — Côte d'Azur	Exemptions	Dérogations	
arrêté du 2 mars 2010	oui	oui	
	NC	2010 : NC	2011 : 0
Paris — Charles-de-Gaulle	Exemptions	Dérogations	
arrêté du 8 septembre 2003 -> Ch 3+	oui	oui	
arrêté du 6 novembre 2003 -> créneau	oui	non	
arrêté du 6 novembre 2003 -> seuil bruit	oui	non	
arrêté du 20 septembre 2011	oui	oui	
arrêté du 18 février 2003 → VPE	non	non	
	NC	2010 : 9	2011 : 0
Paris — Le Bourget	Exemptions	Dérogations	
arrêté du 15 février 2011	oui	oui	
	NC	2010 : 0	2011 : 2
Paris — Orly	Exemptions	Dérogations	
arrêté du 18 février 2003 → VPE	non	non	
couvre-feu	oui	oui	
	NC	2010 : 181	2011 : 69
Toulouse – Blagnac	Exemptions	Dérogations	
arrêté du 21 mars 2003	oui	non	
arrêté du 28 mars 2011	oui	oui	
	NC	2010 : 0	2011 : 0

Elle a également indiqué à l'Autorité qu'elle ne souhaite pas entrer dans une démarche de comptabilité et qu'afin de ne pas « nuire à la compréhension globale » elle ne communiquera que le nombre des dérogations et non les exemptions puisque seule la communication des dérogations est prévue dans les arrêtés. Ce n'est pourtant pas ce que disent les différents arrêtés de restrictions qui prévoient un bilan des mouvements ne respectant pas à un titre ou à un autre les restrictions, prévues par lesdits arrêtés.

L'Autorité demande donc avec insistance que ces informations lui soient transmises pour toutes les plateformes ayant un (des) arrêté(s) prévoyant qu'un bilan soit communiqué et rendu public au moins une fois par an.

Dérogations accordées sur les plateformes aux motifs suivants : conditions météorologiques particulières, mouvements sociaux, problèmes techniques, arrivées tardives d'aéronefs et événements sportifs.

Délais moyens relatifs à l'instruction des manquements commis en 2011

- De la commission du manquement à l'établissement du procès verbal : 62 jours ;
- De la commission du manquement à l'établissement du dossier d'instruction de manquement (DIM) : 129 jours ;
- De l'établissement du DIM à la décision de l'Autorité : 147 jours ;
- De la commission du manquement à la décision de l'Autorité : 282 jours.

Du fait des délais de traitement, au 31 décembre 2011 :

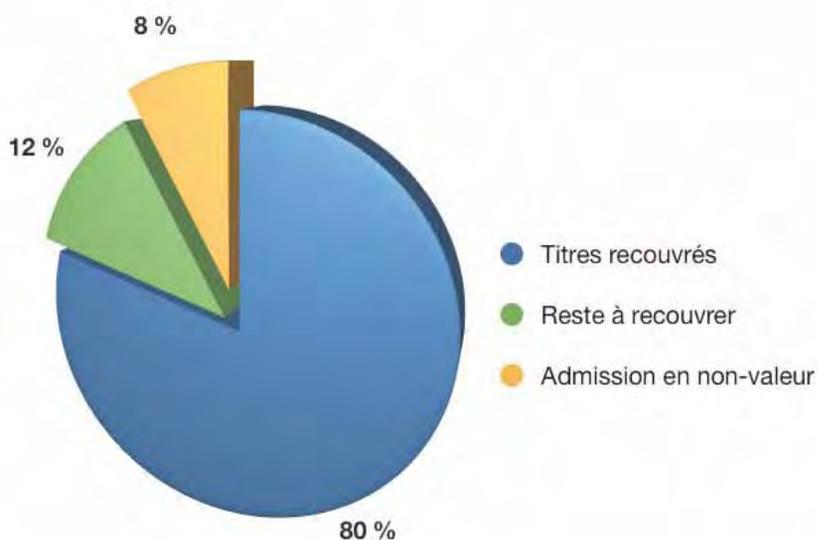
- 9 dossiers n'ont pas encore fait l'objet d'un DIM ;
- 293 dossiers n'ont pas fait l'objet d'une décision.

RECOUVREMENT

Pour que le travail des services et du collège des membres de l'Autorité ait un sens, il faut que les décisions d'amendes prises soient effectivement suivies d'effet et mettre donc en œuvre le recouvrement des amendes prononcées. Or le paramétrage de l'Autorité comme service ordonnateur dans le déploiement de Chorus (logiciel comptable de l'État) ayant été purement et simplement oublié, l'Autorité a été dans l'incapacité totale d'émettre des titres de perception. Non seulement le déploiement du nouveau système n'a pas eu lieu mais l'ancien système d'émission des titres de perception n'était plus accessible.

Le responsable du pôle amendes de l'Autorité a dû faire preuve de beaucoup de ténacité pour sortir de cette situation ubuesque. En effet, **l'application prévue pour l'ensemble des services recette de l'État ne référençait pas l'Acnusa**. L'Autorité a dû solliciter à de nombreuses reprises les différents acteurs de la chaîne de paramétrage du logiciel. De surcroît, la formation des agents de l'Autorité en charge de l'émission des titres de perception n'avait pas non plus été programmée et les sessions de formation avaient déjà eu lieu. Sans l'appui du responsable des recettes non fiscales du ministère de rattachement MEDDTL, l'Autorité n'aurait pas été en mesure d'émettre des titres de perception en 2011.

État du recouvrement au 31-12-2011





PARTAGE D'EXPÉRIENCE

Le 17 mai 2011, une délégation de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en région wallonne (ACNAW) a rencontré le président et les services de l'ACNUSA. Les échanges ont porté sur l'historique de l'adoption de la politique de sanction des nuisances en France et sur la nouvelle procédure des amendes, notamment sur les orientations, les méthodes et outils de travail du pôle amendes de l'Autorité.

L'ACNUSA est en effet la première Autorité administrative indépendante créée dans le domaine de l'environnement en France et la seule en Europe pour traiter de ces sujets. C'est donc tout naturellement que l'ACNAW s'est tournée vers l'ACNUSA pour bénéficier de son expérience. En effet, l'ACNAW souhaiterait disposer du même pouvoir de sanction que l'Autorité.

IMMOBILISATION

Le respect de la tranquillité des riverains de plateformes aéroportuaires doit également se traduire par le recouvrement effectif des amendes que l'Autorité prononce en cas de manquement aux arrêtés environnementaux.

Depuis que la loi du 8 décembre 2009⁵ a tranché la question de « l'autorité administrative de l'État compétente » pour mettre en œuvre le pouvoir d'immobilisation introduit en 2005 à l'article L. 123-4 du code de l'aviation civile⁶, c'est l'ACNUSA qui est chargée de la mise en œuvre de ce pouvoir.

L'Autorité doit saisir le juge judiciaire correspondant au lieu de l'exécution de la mesure. La saisine de ce dernier doit être étayée par la production des diligences effectuées par les trésoreries chargées du recouvrement des amendes infligées (lettre de rappel, commandements, état de poursuites extérieures...). L'Autorité a travaillé à rassembler ces éléments avec les trésoreries dans le but de constituer une liste de compagnies candidates à l'immobilisation.

Comme seules les compagnies débitrices atterrissant en France pourraient voir un de leurs aéronefs immobilisé, l'ACNUSA a demandé dès la fin 2010 à la DGAC/DTA/SDE⁷ de lui communiquer le nombre de rotations effectuées par plateforme et par compagnie. La réponse, reçue en mai 2011 seulement, ne faisait état que des exploitants commerciaux et non des opérateurs techniques qui sont ceux condamnés à payer les amendes. Les

informations transmises se sont donc avérées inexploitable.

Parallèlement, en avril 2011, l'ACNUSA a mis un certain nombre de compagnies aériennes en demeure de payer leur dette avant saisine du juge judiciaire aux fins d'immobilisation. Celles-ci avaient un délai de deux mois pour procéder au paiement de la totalité de la somme due.

L'ACNUSA souhaitait, pour la première mise en œuvre de son pouvoir d'immobilisation, que le juge de l'exécution ait à se prononcer sur les dossiers les plus pertinents possibles.

2 compagnies se sont distinguées plus particulièrement :

- ♦ AMC Airlines : 319 000 €
- ♦ Saga Airlines : 42 000 €

Fin juillet, en l'absence de paiement des compagnies, le rapporteur permanent de l'Autorité a déposé les requêtes aux fins de saisie conservatoire auprès du tribunal de grande instance de Bobigny. Ce dernier ayant fait droit à ses demandes a autorisé l'ACNUSA à faire pratiquer les saisines conservatoires demandées.

L'Autorité a alors notifié les ordonnances aux compagnies concernées qui n'ont pas donné suite et les a également transmises à la DGAC en vue de leur exécution.

Cette exécution est subordonnée à la venue de la compagnie sur le territoire français ; s'agissant de vols non réguliers, seule la DGAC est en mesure de connaître le jour et l'heure d'arrivée de la compagnie aérienne sur le territoire.

La compagnie AMC Airlines devant venir à Paris — Charles-de-Gaulle au mois d'octobre, tout a été mis en place pour procéder à la saisie conservatoire.

La DGAC, sans en informer préalablement l'Autorité, a jugé utile de procéder à une « information passagers » en avertissant le courtier aérien⁸ Air Master du risque de saisie conservatoire au motif « qu'aucune décision ne saurait être prise de manière brutale avec des dommages collatéraux ».

La compagnie, prévenue, a évidemment suspendu sa venue sur le territoire français. Le courtier susnommé a alors effectué auprès de la trésorerie compétente un premier versement de 120 000 €. Faute d'obtenir de la DGAC la mise en œuvre de la saisie conservatoire, l'Autorité a accepté un échéancier de paiement jusqu'au mois de juin 2012 pour les 193 000 € restant dus.

Au cours de cette procédure, chaque intervenant a pris ses responsabilités :

- ♦ l'ACNUSA en décidant de mettre en œuvre cette procédure pour assurer le recouvrement effectif des amendes prononcées ;
- ♦ le juge de l'exécution en signant l'ordonnance nécessaire ;
- ♦ la DGAC en décidant d'avertir la compagnie.

L'Autorité regrette que cette procédure qui a nécessité de sa part un très fort investissement préalable n'ait pas été menée à son terme. Elle estime en effet que l'immobilisation effective de l'appareil aurait servi d'exemple en envoyant un message clair aux compagnies qui misent sur l'absence de poursuites pour ne pas payer leurs amendes. Néanmoins, l'Autorité a bien pris note de la proposition de la DGAC de conditionner la venue des compagnies débitrices au paiement des amendes.

5. N° 2009-1503 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports modifiant l'article 12 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports.

6. Actuellement article L. 6123-2 du code des transports.

7. DGAC - direction du transport aérien - sous-direction des études, des statistiques et de la prospective.

8. Le courtier aérien représente les compagnies aériennes. Il est chargé de trouver des solutions de transport de passagers et de fret pour ses clients.

9. Ancien article L. 227-4 du code de l'aviation civile.

CONTENTIEUX

En 2011, la 7^e section du tribunal administratif de Paris a examiné les requêtes déposées par les compagnies Aigle Azur (7) et Royal Air Maroc (1) pour les rejeter ou donner acte du désistement de la compagnie. L'Autorité a été ainsi confortée dans les décisions prises par le collège de ses membres. À l'occasion de ces requêtes, le tribunal administratif de Paris a tout d'abord systématiquement écarté les moyens tirés de l'insuffisance de motivation des décisions d'amendes et du non-respect de la procédure au regard de l'article L. 6361-14 du code des transports⁹. Le tribunal a également réaffirmé la nécessité d'un certificat acoustique à jour et tranché deux points intéressants.

Certificat acoustique

L'ACNUSA a infligé à la compagnie Aigle Azur six amendes d'un montant total de 81 000 € pour non-respect de l'arrêté portant restriction d'usage de certains aéronefs relevant du chapitre 3 sur la plateforme de Paris — Charles-de-Gaulle. Devant le tribunal administratif, la compagnie avait soulevé le moyen tiré de ce que, nonobstant leur classement en groupe acoustique 3, les aéronefs en question étaient en réalité équipés d'un moteur identique à ceux des avions du même type exploités par la compagnie et pourtant classés en groupe 4. L'Autorité a toujours considéré que seul le certificat acoustique constituait la pièce réglementaire faisant foi lors des contrôles dès lors que les arrêtés de restriction ont fait le choix du bruit certifié aux dépens des nuisances effectivement engendrées par les aéronefs. Celui-ci doit notamment figurer dans les documents de bord et présenter une cohérence avec les données acoustiques portées sur l'AFM (manuel de bord). Le raisonnement de l'ACNUSA avait déjà été validé par le Conseil d'État¹⁰.

Le tribunal administratif a considéré¹¹ que la « réduction de la masse de l'avion, à supposer même permanente, ne pouvait avoir par elle-même pour effet de modifier la catégorie à laquelle il (l'aéronef) appartenait ; qu'il n'est par ailleurs ni établi ni allégué qu'en raison de cette réduction de masse la requérante aurait demandé et obtenu la modification du classement de l'aéronef de telle sorte qu'il (l'aéronef) n'aurait plus été à la date des faits incriminés classé dans le chapitre 3 ».

Procès-verbal et radar au sol

Le tribunal administratif a approuvé le raisonnement de l'Autorité en considérant que, même si les faits ne sont pas constatés personnellement par l'agent verbalisateur¹², qui n'a dressé son procès-verbal que plusieurs mois après la commission du manquement, ils l'ont été sur la base de renseignements incontestables dès lors qu'il se fonde sur des informations issues du radar sol de la plateforme aéroportuaire « Aerobahn » : « qu'il ne résulte par ailleurs d'aucune disposition applicable que l'auteur de ce procès-verbal aurait dû apporter plus de précisions sur **les informations issues de la direction générale de l'Aviation civile** sur lesquelles il se fonde pour retenir l'existence d'un manquement » (TA Paris 20 oct. 2011 n° 1014958/7-3).

L'aire de stationnement : définition

La compagnie Aigle Azur soutenait que des dispositions de l'arrêté du 2 août 2001 portant restriction d'usage de certains avions relevant du chapitre 3 sur l'aérodrome de Paris — Charles-de-Gaulle ne lui étaient pas applicables au motif que l'ACNUSA aurait fait une mauvaise application des dispositions précitées en confondant les termes « aire de stationnement » et « point de stationnement ». Dans un jugement en date du 20 octobre 2011 société Aigle Azur¹³, le tribunal administratif de Paris reprend le raisonnement de l'Autorité dans sa définition de l'aire de stationnement qui ne saurait être limitée à la place de parking stricto sensu de l'aéronef car englobant l'accès aux dites places. L'entrée de l'aéronef sur la voie de circulation implique d'avoir quitté l'aire de stationnement visée dans les arrêtés : « l'arrêté du 28 août 2003, relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes, définit dans son annexe A la voie de circulation comme « la voie de relation qui permet le déplacement des aéronefs entre les entrées ou sorties de piste et les aires de stationnement ; elle est incluse dans l'aire de mouvement » ; **qu'il s'ensuit que la voie de circulation est extérieure aux aires de stationnement et que, par suite, l'aéronef qui se trouve sur une telle voie a nécessairement déjà quitté l'aire de stationnement** ; que le document extrait de la base Aerobahn fait apparaître que

l'aéronef litigieux est entré dans la voie circulation « G » à 05 h 55 mn 55 s ; que ce document corrobore les constats du procès-verbal de manquement et suffit à établir que l'aéronef de la compagnie requérante a méconnu l'interdiction contenue dans l'arrêté précité de départ de l'aire de stationnement avant 6 heures du matin. »

Caractère délibéré

Le tribunal administratif de Paris a confirmé le raisonnement de l'Autorité qui considère que la répression d'un manquement aux arrêtés de protection environnementale autour des aéroports n'est pas conditionnée par son caractère délibéré :

*«... la requérante ne peut utilement faire valoir que le manquement serait dû à une défaillance technique, ne résulterait pas d'une volonté délibérée de violer les règles de protection environnementale, **la répression d'un tel manquement n'étant pas subordonnée à son caractère délibéré** ».*

Échange de créneaux : uniquement a priori

Par une requête¹⁴ du 10 février 2011, la compagnie Royal Air Maroc sollicitait l'annulation d'une décision de l'Autorité du 26 novembre 2010 prononçant une amende de 15 000 € pour départ sans créneau. Le motif avancé était qu'elle avait obtenu un échange de créneau avec une autre compagnie aérienne. Lors de l'instruction de son dossier la compagnie n'avait pas communiqué à l'ACNUSA la justification de l'échange puisqu'elle l'avait égarée.

Si l'échange de créneaux de nuit n'est pas spécifiquement encadré par la réglementation, il est toutefois constant qu'un départ de nuit est subordonné à l'attribution préalable d'un créneau par le coordonateur (COHOR). En effet, l'article 1^{er} de l'arrêté ministériel du 6 novembre 2003 prohibe le départ de nuit sans créneau puisqu'il dispose : « *En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Paris — Charles-de-Gaulle, le décollage d'un aéronef de cette plate-forme entre 0 heure et 4 h 59, heures locales de départ de l'aire de stationnement, est interdit **s'il n'a pas fait l'objet de l'attribution d'un créneau horaire de départ dans ladite plage horaire le jour en question.*** »

Seul le règlement européen 95/93 fixant les règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté prévoit des transferts ou échanges et précise qu'ils sont « **notifiés au coordonnateur et ne prennent effet qu'après la confirmation expresse de ce dernier** ». Or, la compagnie ne pouvait se prévaloir d'avoir un créneau de décollage, au cœur de nuit, à la date du vol puisque l'échange n'avait été établi que bien postérieurement à la commission du manquement.

La compagnie Royal Air Maroc s'étant désistée de sa requête le 28 juillet 2011, le tribunal administratif de Paris n'a pas eu à trancher la question. Toutefois, si les échanges de créneaux de jour contre des créneaux de nuit effectués entre les compagnies peuvent être tolérés (l'important étant que le total ne dépasse pas le quota fixé suivant les modalités de l'arrêté du 6 novembre 2003), **la réglementation ne prévoit pas d'échanges a posteriori.**

Au 31 décembre 2011, le tribunal administratif de Paris n'avait enregistré aucune nouvelle requête.

¹⁰. Cf. rapports annuels de l'Autorité 2009 et 2010.

¹¹. Requêtes n° 1014958/7-3, 1014959/7-3, 1014964/7-3, 1015332/7-3, 1015333/7-3 et 1020658/7-3.

¹². Article L. 6142-1 du code des transports (ancien article L. 150-13 du code de l'aviation civile).

¹³. TA de Paris n° 1015332 - Société Aigle Azur 20 oct. 2011.

¹⁴. Requête n° 1102133/7-3.



Récapitulatif des recommandations

Chapitre 3

RAPPORT SUR LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE	88
RAPPORT SUR LES VOLS DE NUIT	89
AUTRES AXES DE TRAVAIL	90
CONNAÎTRE, COMMUNIQUER PARTAGER	91
LES PLATEFORMES	91
AMENDES ADMINISTRATIVES	91



Rapport sur la pollution atmosphérique

Impacts de l'activité aéroportuaire : la qualité de l'air sur et autour des plateformes

Méthodologie et résultats

Afin de préciser les modalités de surveillance de la qualité de l'air sur et autour des aéroports, l'Autorité recommande la mise en place dès 2012 d'un groupe de travail spécifique.

Information du public

L'Autorité recommande la mise en place d'une information actualisée et complète spécifique à la qualité de l'air sur le site Internet de chaque aéroport.

Contribution des zones aéroportuaires à la pollution atmosphérique : les émissions

Méthodologie

L'ACNUSA recommande que la quantification des émissions gazeuses liées au trafic aérien soit diffusée chaque année et que les données publiées soient étendues à l'ensemble des aéroports concernés par le calculateur TARMAAC.

L'Autorité recommande que des inventaires annuels détaillés des émissions à la source de polluants atmosphériques soient systématiquement réalisés sur les principales plateformes au cours des prochaines années.

Gestion de la qualité de l'air : les actions mises en œuvre sur les plateformes

Limitation de l'usage des APU

L'Autorité recommande d'inciter fortement les exploitants à équiper à brève échéance leurs

postes de stationnement de moyens de substitution fixes en électricité et en climatisation-chauffage, afin de réduire réellement l'utilisation des APU.

Autres contributions et partenariats

L'Autorité recommande que les points de divergence entre ADP et AIRPARIF sur l'impact du transport aérien sur la qualité de l'air fassent l'objet d'un travail validé conjointement au travers de nouvelles études telles que SURVOL. En particulier, la quantification précise des émissions de polluants sur la plateforme ainsi que leur localisation doivent être améliorées en priorité.

Conclusions et perspectives

L'ACNUSA recommande l'utilisation d'indicateurs adaptés à l'échelle de pollution atmosphérique étudiée. Avant tout, il est primordial de disposer de la quantification des émissions globales et par plateforme, pour les phases de croisière et le cycle LTO. Ensuite, les indicateurs par mouvement et par passager permettent d'analyser l'influence d'autres paramètres tels que la taille des modules et l'emport passager sur les émissions. Les indicateurs relatifs aux polluants ayant un impact sur la qualité de l'air local doivent être restreints préférentiellement aux émissions locales (ramenées au cycle LTO), alors que les problématiques planétaires peuvent faire l'objet d'indicateurs plus globaux (par passager-kilomètre notamment pour les gaz à effet de serre).

L'Autorité recommande l'étude et la mise en place d'un système incitatif (sous forme éventuellement de taxation) à l'utilisation des moteurs les moins émetteurs de NOx afin que les opérateurs soient incités à se doter des avions les plus performants à la fois au niveau du bruit, du climat et de la pollution atmosphérique.

En matière de « compromis » entre pollution atmosphérique et nuisances sonores, l'Autorité recommande que, à l'avenir, les études d'impact conduites dans le domaine du transport aérien intègrent et évaluent simultanément ces deux problématiques de façon systématique, afin de permettre aux décideurs de bénéficier d'un maximum d'indicateurs objectifs.

Rapport sur les vols de nuit

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

La situation des plateformes acusées

Nice – Côte d'Azur

L'Autorité demande que lui soit présentée une analyse détaillée, sur un mois de l'été 2011, de l'évolution du nombre de mouvements la nuit de 22 h à 6 heures avec l'évolution des mouvements en journée. Cette présentation devra avoir lieu avant la fin du premier trimestre 2012. Par ailleurs, l'Autorité souhaite qu'une étude sur les adaptations conduites par les compagnies aériennes lui soit présentée avant la fin du premier semestre 2012.

Paris – Charles-de-Gaulle

L'étude des dispositions envisageables pour mieux prendre en compte dans la réglementation le niveau maximal de bruit, source de la gêne des riverains, sera présentée à l'Autorité par la DGAC avant la fin de l'année 2012.

Autres axes de travail

Réparer et prévenir

Aide à l'insonorisation

De nouvelles dispositions prévues par l'arrêté du 23 février 2011

S'agissant de l'arrêté du 23 février 2011, l'Autorité demande que lui soit présentée par la DGAC avant la fin du premier trimestre 2012, d'une part une étude relative aux travaux d'isolation de toiture, et d'autre part un bilan sur l'application des dispositions spécifiques à certains bâtiments HLM.

La prise en charge à 100 % du montant plafonné des travaux jusqu'au 31 décembre 2013

Un bilan global du nouveau dispositif d'aide à l'insonorisation devra être présenté par la DGAC à l'ACNUSA avant la fin de l'année 2012.

Le nombre de logements restant à insonoriser

Sur la base des résultats de l'étude sur l'état des lieux des logements restant à insonoriser réalisée en 2011, l'Autorité demande que les CCAR des différents aéroports définissent et approuvent un plan pluriannuel d'aide à l'insonorisation à 5 ans pour les aéroports de Bâle — Mulhouse, Bordeaux, Nantes et Marseille et à 10 ans pour les autres aéroports acnusés. Elle souhaite que ces plans lui soient présentés avant la fin de l'année 2012.

L'état des fonds disponibles alimentés par la TNSA fera l'objet d'un audit dès le début de l'année 2012 ; les résultats seront présentés à l'Autorité par la DGAC avant la fin de l'année 2012.

L'élaboration des plans de gêne sonore

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

L'exposition à plusieurs sources de bruit

L'Autorité demande qu'une étude multi-exposition soit réalisée par les gestionnaires d'aéroport pour les zones définies par les plans de gêne sonore des aéroports acnusés.

Urbanisation autour des aéroports

La construction de logements en zone C des PEB

Avant la fin du premier trimestre 2012, l'administration présentera à l'Autorité un bilan par année des constructions autorisées dans les communes situées en zone C des PEB sur chacune des plateformes acnusées ainsi qu'un bilan des contrôles de légalité effectués.

La publication de l'arrêté relatif aux normes d'isolement de la zone D du PEB à 32 dB

L'ACNUSA demande que la parution de l'arrêté révisant l'arrêté du 30 mai 1996 soit assurée d'ici à la fin du premier trimestre 2012.

Connaître, communiquer, partager

Concertation

S'agissant des projets d'aviation civile de grande ampleur, l'Autorité recommande qu'un débat public soit systématiquement envisagé.

Les plateformes

Bâle — Mulhouse

Envol directs vers le sud

L'Autorité recommande qu'une étude soit menée conjointement par la DGAC et l'Euroairport pour étudier quelles destinations en partance de la plateforme pourraient faire l'objet de décollages directs vers le sud en vue de se rapprocher, voire d'atteindre les 20 % initialement prévus. Elle souhaite que cette étude lui soit présentée à la fin du premier semestre 2012.

Paris — Charles-de-Gaulle

IGMP : l'indicateur global mesuré pondéré

L'Autorité recommande que le calcul d'un indicateur « cœur de nuit » soit initié, parallèlement à l'indicateur « nuit » présenté depuis 2008.

Attestant que la valeur de l'indice global mesuré pondéré pour l'année 2010 a bien été calculée selon les règles établies, l'Autorité a donné un avis favorable au calcul de l'IGMP 2010.

Paris — Orly

Révision du PEB

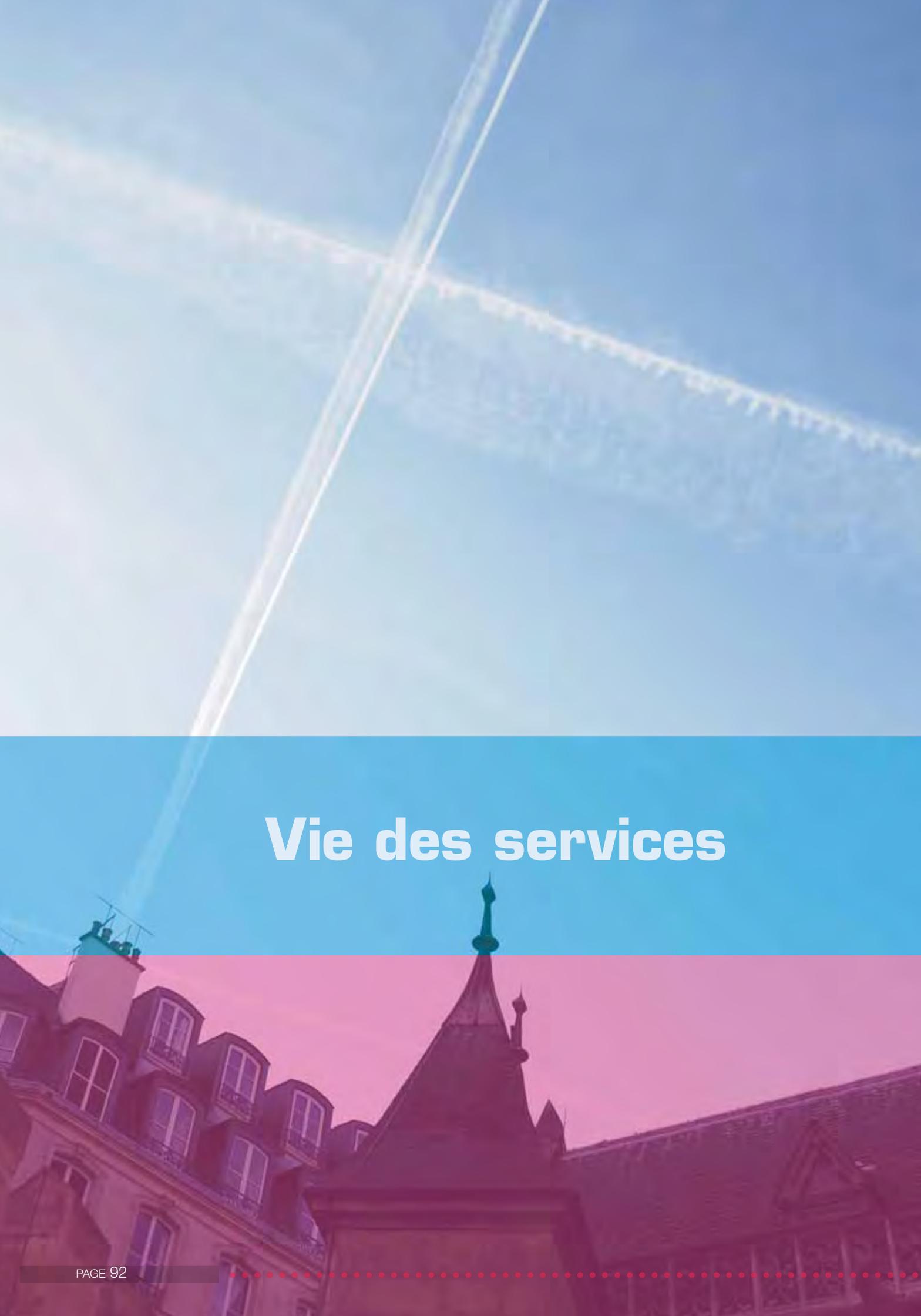
L'Autorité souhaite que cette augmentation de la capacité de logements et de la population prévue à l'intérieur des secteurs de renouvellement urbain, autorisées par la loi dans l'ex-zone C, fasse l'objet d'un suivi précis porté à la connaissance de la CCE et de l'ACNUSA.

Amendes administratives

Bilan des amendes

Procédures d'approche et de départ : un groupe de travail

L'ACNUSA recommande de généraliser dès à présent et sur l'ensemble des plateformes le relevé systématique des manquements à la réglementation environnementale.



Vie des services

Chapitre 7

PERSONNEL ET BUDGET	94
■ Effectifs	94
■ Formation	94
■ Moyens financiers	94
■ Faits marquants	95
COMMUNICATION	95
■ Rapport d'activité	95
■ Site Internet	95
■ « La lettre » de l'ACNUSA	95



PERSONNEL ET BUDGET

Effectif

Dans le cadre du plafond d'emplois de l'Autorité (12 agents), 11 équivalents temps plein ont travaillé à l'ACNUSA en 2011.

Formation

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

En 2011, tous les agents ont été formés à la nouvelle messagerie/agenda utilisée par l'Autorité.

Moyens financiers

Masse salariale

La loi de finances initiale pour 2011 a accordé 940 000 euros à l'ACNUSA, soit un montant identique à celui de 2009 et 2010. Ces crédits ont servi à payer la rémunération des agents (793 485 €) et les indemnités des membres au titre de leur participation aux réunions plénières et techniques (73 850 €). Le pôle « amendes administratives » a également bénéficié d'une vacation de 6 mois à mi-temps (5 218 €).

Un total de 872 553 € a donc été utilisé en 2011; le plafond d'emplois autorisé n'a pas été atteint car le montant disponible ne permet pas de recruter un agent supplémentaire. Par conséquent, une somme de 67 446 € a été remise à la disposition du programme « contrôle et pilotage des politiques du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement ».

Dépenses de fonctionnement

La dotation 2011, gel de précaution déduit, s'est élevée à 472 205 € contre 369 637 € en 2010, soit une augmentation de 27 % qui correspond à l'élargissement de ses compétences. L'Autorité a également bénéficié d'un report de 12 000 € (en crédits de paiement uniquement). Enfin, les frais irrépétibles attribués à l'ACNUSA pour un montant de 3 000 € (dans le cadre des contentieux engagés par les compagnies aériennes) ont diminué d'autant le montant des dépenses.

L'intégralité de la dotation en crédits de paiement a été consommée (484 195 € soit 100 %). Les autorisations d'engager non couvertes en crédits de paiement n'ont pas été utilisées (454 630 € soit 96,3 % du disponible, ont été engagés).

Le poste total des frais de mission (déplacements, hébergement et frais divers) s'élève à

64 028 €, répartis pour moitié environ entre les agents et les membres de l'ACNUSA.

La réforme de la procédure des sanctions a également nécessité la conception d'un logiciel dédié au suivi des amendes. Cet outil a été intégralement financé par le budget de l'Autorité et son coût total (hors hébergement et maintenance annuels) s'élève à 78 967 € sur trois ans (2009 à 2011).

Les études ont représenté cette année un volume d'engagement de 106 540 € (contre 32 292 € en 2009 et 78 326 en 2010), soit 23,4 % des dépenses de fonctionnement de l'année 2011. Dans le cadre du relèvement de l'altitude d'interception de l'ILS soumis à enquête publique, les mesures de bruit commencées en 2010 autour de la plateforme de Paris — Charles-de-Gaulle ont été achevées en 2011. Afin d'améliorer les connaissances sur la thématique de la pollution atmosphérique, une étude a été lancée sur l'optimisation du temps de roulage au sol des aéronefs. Enfin, des analyses concernant la climatologie, la classification du bruit des aéronefs et un indicateur complémentaire à l'IGMP ont été financées.

Faits marquants

Au-delà de la gestion courante (suivi de la carrière des agents, passation de commandes et paiement des factures), les points suivants peuvent être mentionnés :

- la deuxième phase (module recettes) de mise en place du logiciel budgétaire et comptable de l'État CHORUS n'est devenue effective que en septembre ; l'Autorité n'a donc pu émettre en 2011 des titres de perception à l'encontre des compagnies aériennes que durant le dernier trimestre ;
- le 6 juillet 2011 est enfin paru l'arrêté modifiant l'arrêté du 3 juillet 2000 qui fixe en particulier le montant des indemnités des membres de l'ACNUSA. Ce nouveau texte permet de rémunérer la présence des membres en réunion plénière par séance d'une demi-journée.

COMMUNICATION

Rapport d'activité

L'Autorité a rendu public son rapport d'activité 2010 en avril 2011. Comme le prévoit la loi du 12 juillet 1999, elle l'a diffusé au gouvernement et au Parlement. Consultable sur son site Internet (www.acnusa.fr), il a également été transmis aux différents partenaires tels que les commissions consultatives de l'environnement, les professionnels de l'aéronautique, les services de l'État, etc.

Publié à 2 250 exemplaires, le coût de production global du rapport annuel s'est élevé à 27 422 € TTC.

Site Internet

Les informations relatives aux décisions d'amendes prononcées par l'ACNUSA sont désormais disponibles en temps réel sur le site Internet www.acnusa.fr dans la rubrique « Les sanctions et textes juridiques ».

« La lettre » de l'ACNUSA

L'Autorité a diffusé sa première lettre d'information en avril 2011 par voies électronique et postale. Cette lettre trimestrielle présente l'actualité de l'Autorité ainsi que le point de vue d'une personnalité sur la problématique des nuisances aéroportuaires. Pour s'abonner à la lettre, la demande doit être adressée à contact@acnusa.fr.



Annexes



Chapitre 8

LISTE DES AVIS RENDUS	98
AUDITIONS RÉUNIONS TECHNIQUES ET COLLOQUES	100
GLOSSAIRE	106

LISTE DES AVIS RENDUS

Réunions plénières

10 février

- ♦ Avis de l'Autorité sur le projet d'arrêté de restriction d'exploitation de l'aéroport de Marseille — Provence (cf. page 29).

10 mars

- ♦ Avis de l'Autorité sur le projet de mise en place de procédures d'approche RNAV (GNSS) en piste 23 sur l'aérodrome de Bordeaux — Mérignac (cf. page 57).
- ♦ Avis de l'Autorité sur le projet de mise en place de procédures d'approche RNAV (GNSS) en piste 05 sur l'aérodrome de Bordeaux — Mérignac (cf. page 57).
- ♦ Avis de l'Autorité sur le projet de mise en place de nouvelles procédures de départ RNAV et conventionnelles en piste 29 sur l'aérodrome de Bordeaux — Mérignac (cf. page 57).

11 mai

- ♦ Avis sur le rapport de présentation des conditions d'obtention de la valeur de l'IGMP de l'année 2010 (cf. page 65).

15 juin

- ♦ Avis sur les projets de modification permanente de la circulation aérienne des procédures d'approche aux instruments des aérodromes de Paris — Orly et Paris — Charles-de-Gaulle (cf. pages 63 et 67).

13 juillet

- ♦ Avis de l'Autorité sur le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 23 novembre 1973 modifié, relatif aux conditions d'utilisation de l'aérodrome de Toussus-le-Noble (Yvelines) (cf. page 73).

5 septembre

- ♦ Avis sur le projet d'arrêté de restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris — Charles-de Gaulle (cf. page 31).
- ♦ Avis sur le relèvement des altitudes d'arrivées des avions à destination de l'aéroport de Paris – Charles-de Gaulle en configuration de vent d'est (cf. page 67).

15 septembre

- ♦ Avis sur le projet de nouvelles trajectoires de décollage face à l'ouest la nuit entre 0 heure et 5 heures au départ de l'aéroport de Paris — Charles-de-Gaulle (cf. page 64).

23 novembre

- ♦ Avis de l'Autorité sur le projet de plan de gêne sonore de l'aéroport de Beauvais — Tillé (cf. page 56).

16 décembre

- ♦ Avis de l'Autorité sur le projet de plan de gêne sonore de Paris — Le Bourget (cf. page 66).
- ♦ Avis sur le projet de PEB de Beauvais — Tillé (cf. page 57).
- ♦ Avis sur le projet de PEB de Paris — Orly (cf. page 68).

Les avis sont disponibles dans leur intégralité sur le site Internet www.acnusa.fr.

AUDITIONS RÉUNIONS TECHNIQUES ET COLLOQUES

Auditions en réunions plénières

12-13 janvier

- ♦ M. Pascal Luciani, sous-directeur du développement durable DGAC/DTA/SDD ;
- ♦ M. Pierre Caussade, directeur environnement et développement durable d'Air France, accompagné de Mme Antonella Bich et de M. Didier Hamon, directeur de l'environnement et des relations territoriales d'Aéroports de Paris (ADP) ;

9-10 février

- ♦ M. Vincent Pellenard, directeur environnement, et M. Emmanuel Combat, chargé de mission auprès du président de la société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB) ;
- ♦ M. Pascal Luciani, sous-directeur du développement durable DGAC/DTA/SDD ;
- ♦ M. Michel de Ronne, directeur, membre du comité de direction d'ADP et responsable de l'aéroport de Paris – Le Bourget ;
- ♦ M. Jean-François Saglio, président Airparif, Mmes Anne Kauffmann, responsable de l'équipe d'études, et Géraldine Le Nir, chargée d'études ;
- ♦ M. Jean-Marie Machet, directeur du laboratoire ADP, Mme Isabelle Cornier ;

9-10 mars

- ♦ M. Geoffroy Ville, chef de la mission environnement de la DSNA ;
- ♦ Mme Fanny Mietlicki, directrice de Bruiparif ;
- ♦ M. Emmanuel Jacquemin et M. Patrick Dupont, du SNA nord-est ;
- ♦ MM. Christian Guerer et Franck Ducourneau, du SNA sud-ouest ;
- ♦ M. Alain Bourgin, de la mission Environnement de la DSNA ;
- ♦ Mme Diane Szykier, chef de programme qualité de l'air DGAC/DTA/SDD, M. Dufour, adjoint au sous-directeur du développement durable, et M. Hakim Lahlou, chargé d'études à la sous-direction des études ;

6-7 avril

- ♦ M. Laurent Droin, directeur commercial, expert près les tribunaux, Sol Data Acoustic, M. Alexis Bigot ;
- ♦ M. Philippe Trassart, de la mission environnement de la DSNA ;

11-12 mai

- ♦ M. Geoffroy Ville, chef de la mission environnement de la DSNA ;
- ♦ M. Pascal Luciani, sous-directeur du développement durable DGAC/DTA/SDD, accompagné de M. Pierre Leclerc et de Mme Carole Dupoirieux, DTA/SDD, M. Daniel Cario et Mme Mélanie Pistono-Mazars du STAC ;
- ♦ MM. Cyrille Vincent (Nice), Yann Parent (Roissy) et Samuel Akorom (Roissy) du SNCTA, MM. Jean-Félix Barral et Thierry Le Floch du SNPL ;

15-16 juin

- ♦ Le général Philippe Adam, directeur DirCAM ;
- ♦ M. Didier Hamon, Mmes Marjolaine Grisard et Céline Ciman de la direction de l'environnement et du développement durable d'ADP, Mme Christine Guichard, en charge du système de management intégré, M. François-Xavier Rivoisy, chef de projet CDM, M. Rodolphe Linais, de la direction de l'aéroport Paris — Charles-de-Gaulle, M. Régis Lacote, directeur adjoint exploitation de la direction de l'aéroport Paris — Orly, Mme Isabelle Cornier, du laboratoire d'ADP ;
- ♦ M. Denis Maugars, président de l'Office national d'études et recherches aérospatiales (ONERA) ;
- ♦ M. Bruno Hamon, chef du bureau de la performance environnementale des aéronefs, DGAC/DTA/SDD ;

7 juillet

- ♦ M. Pascal Luciani, sous-directeur du développement durable DGAC/DTA/SDD ;

14-16 septembre

- ♦ M. Pascal Luciani, sous-directeur du développement durable DGAC/DTA/SDD ;
- ♦ M. Emmanuel Moulin, directeur, DDT du Val-d'Oise, accompagné de M. André Couble, responsable du service habitat et rénovation urbaine ;
- ♦ M. Geoffroy Ville, chef de la mission environnement de la DSNA ;
- ♦ M. Didier Martin, de la mission environnement de la DSNA ;
- ♦ M. Bertrand Barbo, chef du laboratoire d'acoustique à ADP ;
- ♦ M. Jean Rebuffel, président du groupe de travail sur les vols de nuit ;

14 octobre

- ♦ M. Marc Pimorin du laboratoire de mesures acoustiques de la DGAC/DSNA/ME/AMO ;
- ♦ M. Christian Guerer service exploitation du SNA sud-ouest, Mme Marie-Christine Ouillade ;
- ♦ M. Jean-Pierre Blazy, maire de Gonesse, accompagné de M. Julien Delannay ;

AUDITIONS RÉUNIONS ET COLLOQUES

23-25 novembre

- ♦ M. Alexandre Crozat, coordonnateur développement durable, et M. Bernard Riou, chef de la subdivision environnement de la DSAC nord ;
- ♦ M. Maxime Coffin, chargé de la mission de l'Aviation légère, générale et hélicoptères de la DGAC ;
- ♦ Fédération ATMO, représentée par les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) : Oramip, Mme Régine Lange, présidente Airparif, M. Jérôme Clave, directeur Air Pays de la Loire, et M. Arnaud Rebours, responsable du service études ;
- ♦ M. Jean Rebuffel, président du groupe de travail de l'ACNUSA sur les vols de nuit ;
- ♦ M. Nicolas Lochansky, chef du SNA-RP/Orly ;
- ♦ Mme José Cambou, secrétaire nationale de la fédération France nature environnement (FNE) et pilote de son réseau santé environnement sur le thème de la pollution atmosphérique ;
- ♦ M. Alain Bourgin, adjoint au chef de la mission environnement DGAC/DSNA ;
- ♦ Mme Anne Pillon, chargée de mission qualité de l'air à la direction régionale et Interdépartementale de l'environnement et de l'énergie en Île-de-France (DRIEE IF) et de M. Vincent Lebiez, chef du service énergie, climat et véhicules ;
- ♦ M. Philippe Deslandes, président de la Commission nationale du débat public (CNDP) ;

14-16 décembre

- ♦ M. Pascal Luciani, sous-directeur du développement durable DGAC/DTA/SDD ;
- ♦ M. Pierre-Yves Savidan du BIPE, accompagné de Mlle Marie Denonfoux et de M. Julien Jenvrin ;
- ♦ M. Geoffroy Ville, chef de la mission environnement de la DSNA et M. Julien Prieur ;
- ♦ MM. Michel Sivry et Daniel Fiorio du SNA sud-est ;

Réunions techniques

27 janvier

Comité de pilotage DEBATS : Mme Joëlle Adrien ;

18 février

Lyon — Saint-Exupéry, IGMP : M. Jacques Roland ;

21 février

Lille — rencontre CETE : M. Gérard Thibaut ;

7 mars

DEBATS à la DGS : Mme Joëlle Adrien ;

8 mars

Groupe IGMP : M. Jacques Roland ;

25 mars

DEBATS à la DGS : Mme Joëlle Adrien ;

12 avril

IGMP — Toulouse : M. Jacques Roland ;

19 mai

Qualité de l'Air : Mme Laurence Rouil et M. Gérard Thibaut ;

6 juin

Paris — Orly, IGMP : M. Jacques Roland ;

1^{er} juillet

Ferney-Voltaire (aéroport de Genève) : M. Jacques Roland ;

5 juillet

Groupe IGMP : M. Jacques Roland ;

22 septembre

Comité de pilotage de la plateforme de Marseille — Provence : M. Guy Puech ;

7 octobre

Comité de pilotage DEBATS : Mme Joëlle Adrien ;

21 octobre

Groupe IGMP : M. Jacques Roland ;

14 novembre

Comité de pilotage de la plateforme de Marseille — Provence : M. Guy Puech ;

15 novembre

Ferney-Voltaire (aéroport de Genève) : M. Jacques Roland ;

29 novembre

UAF : Mme Aline Gaulupeau et M. Jacques Roland ;

19 décembre

Comité de pilotage de la plateforme de Marseille — Provence : M. Guy Puech ;

AUDITIONS RÉUNIONS ET COLLOQUES

Groupe de travail sur les vols de nuit

29 septembre, 7 novembre, 1^{er} et 12 décembre ;

Délégation étrangère

17 mai

Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires de Wallonie (ACNAW) : M. Raymond Loop, président ; M. Jean-Pierre Coyette, vice-président ; M. Michel Audrit, membre ; M. Pierre Taillard, membre ; Mme Laurence Fagot, attachée permanente.

Déplacements à l'étranger

12 septembre

Bruxelles : rencontre avec l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires de Wallonie et M. Karl Falkenberg, directeur général de l'environnement de la Commission européenne, participation de Mme Patricia L. de Forges, de Mme Ghislaine Esquiague et de M. Philippe Lepoutre ;

Auditions parlementaires

15 février

Audition de Mme Patricia L. de Forges et de M. Philippe Lepoutre par M. Christophe Bouillon, député de Seine-Maritime, et M. Philippe Meunier, député du Rhône : « Prévention de l'émission et contrôle du bruit » ;

22 juin

Audition de Mmes Patricia L. de Forges et Ghislaine Esquiague par M. Jean-Paul Emorine, sénateur de la Saône-et-Loire, président de la commission de l'économie du développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat.

Colloques

15 février

Rencontre du Grand Roissy : table ronde « Développement économique et Environnement », intervention de Mme L. de Forges, participation de Mme Esquiague ;

28 janvier

FNAM : « Le transport aérien face à la nouvelle donne énergétique », participation de Mme Patricia L. de Forges et de M. Manuel Marquis ;

28 février au 2 mai

Tucson en Arizona : The UC Davis Aviation Noise and Air Quality Symposium : « Boom ! Blast ! Boost ! Aviation & Aerospace takes off with a Bang. Putting the noise where it belongs and addressing emissions », participation de Mme Esquiague et M. Marquis ;

6-7 avril

ADEME : 1^{re} Assises nationales « Qualité de l'Air », participation de Mme Laurence Rouil et de M. Manuel Marquis ;

26 mai

Bruitparif : association des acousticiens de l'environnement : « Présentation de Bruitparif, de ses missions et de ses moyens », participation de Mme Aline Gaulupeau et de M. Jacques Roland ainsi que de MM. Lepoutre (vice-président de l'association) et Depalle ;

14 juin

Club transport aérien : quelle est l'influence du règlement « Ciel unique européen ? ». Comment appréhender le programme SESAR ? Qu'en est-il de FABEC (bloc fonctionnel de contrôle) ? Comment envisager la réforme du contrôle du trafic en France ? Quelle implication sur la gestion du personnel ? Quid de la dernière négociation triennale ? Quelle est la situation des services de navigation aérienne sur les petits aéroports non contrôlés ?, participation de Mme Patricia L. de Forges ;

28 septembre

8^e rencontre Ville et Aéroport : « Quelle politique aéroportuaire pour la France en 2012 ? », intervention de Mme Patricia L. de Forges, participation de Mme Ghislaine Esquiague et de Mlle Nadia Dadouche ;

30 septembre

Bruxelles : European Commission : DG Environnement. « Conference on EU noise policy », participation de Mme Ghislaine Esquiague ;

5 au 7 octobre

La Réunion - Alfa Aci (21^e congrès) : « Le développement durable : feu vert pour l'avenir des aéroports », intervention de Mme Patricia L. de Forges ;

24 au 27 octobre

Marseille - colloque ANERS organisé par 3AF et AIAA : Aircraft Noise and Emissions Reduction Symposium 2011, participation de MM. Lepoutre et Marquis ;

3 novembre

Bruitparif : « Améliorer l'environnement sonore des Franciliens : l'objectif des plans de prévention du bruit dans l'environnement. », participation de Mme L. de Forges et de M. Depalle ;

GLOSSAIRE

AASQA	Association agréée de surveillance de la qualité de l'air
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ADP	Aéroports de Paris
AIP	Aeronotic Information Publication / Publications d'information aéronautique
ANRU	Agence nationale de la rénovation urbaine
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
CNB	Conseil national du bruit
COHOR	Association pour la COordination des HORaires
CO	Monoxyde de carbone
CO ₂	Dioxyde de carbone
COV	Composés organiques volatils (notamment benzène)
COVNM	Composés organiques volatils non méthaniques
CSHPF	Conseil supérieur d'hygiène publique de France
dB	Décibel : unité retenue pour représenter les sensibilités en intensité et en fréquence de l'oreille humaine
DCS	Direction du contrôle et de la sécurité
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
ELVIRA	Enregistrement Lecture Visualisation Information RAdar
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_{ax}	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_x	Oxyde d'azote
NO₂	Dioxyde d'azote
O₃	Ozone
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OMS	Organisation mondiale de la santé
PEB	Plan d'exposition au bruit
PGS	Plan de gêne sonore
PLU	Plan local d'urbanisme
PM10	Particules fines
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
PRNAV	Precision aRea NAVigation / navigation précise de surface
PS	Poussières sédimentables ou suies
SO₂	Dioxyde de soufre
SURVOL	Étude relative à la mise en place d'un système de surveillance sanitaire et environnemental autour des plateformes aéroportuaires 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

Termes aéronautiques

ODRAN MOLEK Points d'entrée des avions à destination de Paris — Orly situés au sud de la plateforme

OMAKO-MOSUD Procédure d'arrivée par le sud de la plateforme de Paris — Charles-de-Gaulle en configuration face à l'est.



ISBN : 978-2-11-129270-3

Photographies

© Laurent Desmoulins

© Nadia Dadouche

Conception et réalisation

Agence

Tamtam Créations

Impression

Imprimerie LFT

Mars 2012



Imprimé sur
papier 100 % recyclé



3, place de Fontenoy - 75007 Paris
Tél. : 01 53 63 31 80 - Fax : 01 53 63 31 81
contact@acnusa.fr www.acnusa.fr



Imprimé sur papier 100 % recyclé

