



BILAN DE LA PRÉSIDENCE
2006/2012



***L'ACNUSA
est la première
autorité
administrative
indépendante,
dans le
domaine de
l'environnement.***

*C'est une instance
de dialogue et
de concertation,
garante de la
transparence
des informations.*



BILAN DE LA PRÉSIDENTE **2006/2012**

Sommaire

05 ÉDITO

07 CONNAÎTRE ET INFORMER POUR PERMETTRE LE DÉBAT

08 Disposer d'informations et d'indicateurs
de mesure fiables

10 Améliorer l'état des connaissances
pour aider à la décision

11 Une concertation à améliorer

13 UNE MEILLEURE MAÎTRISE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

14 Poursuivre la mise en œuvre des procédures
de descente continue

15 Relèvement de l'altitude d'interception
de l'ILS en région parisienne

16 Encadrer le trafic des hélicoptères :
un décret très attendu

16 La maîtrise des vols de nuit : enjeu majeur
pour demain

17 Accentuer les actions de sensibilisation auprès
des professionnels

19 PRÉVENIR ET RÉPARER

20 Veiller à la maîtrise de l'urbanisation

22 Mieux protéger les riverains

25 SANCTIONNER

26 Une lente mais nécessaire réforme
de la procédure de sanctions

27 Favoriser une approche pédagogique des décisions

28 Majoration : une incitation à payer rapidement

29 Saisie conservatoire : le choix de
l'autorité compétente

29 Force majeure : l'Autorité confortée

31 VERS DE NOUVEAUX DÉFIS

32 La pollution atmosphérique

33 Développer la coopération européenne

34 Des moyens à la hauteur de ces nouveaux défis

35 GLOSSAIRE



LES MEMBRES DE L'AUTORITÉ SOUS LA PRÉSIDENTE DE MME L. DE FORGES

Mme Joëlle Adrien

M. Jean-Pierre Camoin

M. Jean-Claude Coulardot

Mme Dominique Dalmas

M. Jean-Yves Delhayé

Mme Aline Gaulupeau

M. Damien Léger

M. Jean-Pierre Musso

M. Guy Puech

M. Jacques Roland

Mme Laurence Rouïl

M. Michel Rumeau

M. Jean Souquet (†)

M. Gérard Thibaut

Mme Monique Vernet

Écoutée et reconnue

En juillet 2011, le ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement s'est tourné vers l'Autorité pour lui demander de s'impliquer dans le débat relatif à la maîtrise des nuisances sonores sur l'aérodrome de Toussus-le-Noble. Deux ans plus tôt, l'État avait déjà sollicité l'ACNUSA afin qu'elle suive la mise en œuvre de la nouvelle charte pour l'environnement de l'aéroport de Cannes – Mandelieu. Ces démarches pourraient sembler anecdotiques au regard de l'ensemble des actions de contrôle des nuisances aéroportuaires menées tout au long de l'année par l'Autorité. Il n'en est rien.... Bien plus qu'une simple demande d'expertise, ces sollicitations récentes sont venues mettre en évidence le rôle majeur qu'occupe désormais l'Autorité dans le monde du transport aérien français.

Un médiateur reconnu

Après une phase où il a fallu définir le cadre et les modalités de fonctionnement de cette Autorité administrative indépendante sans équivalent dans le monde, l'ACNUSA s'est progressivement imposée comme un interlocuteur incontournable auprès de ses partenaires, riverains, élus, représentants de l'Aviation civile, compagnies aériennes et exploitants d'aéroports.

Incontournable, l'Autorité l'est devenue d'abord grâce à la capacité d'écoute qu'elle a su développer au fil des ans et qui lui vaut d'être aujourd'hui un médiateur reconnu par tous. Les riverains ont notamment souligné le rôle primordial de cet interlocuteur indépendant qui prend en considération le point de vue des associations et fait entendre leur voix dans le débat. Cette écoute permanente, adossée à une solide expertise, a permis l'instauration d'une véritable concertation et d'un dialogue constructif. Créée en tant qu'autorité de contrôle, l'ACNUSA s'est imposée également aux yeux de tous les acteurs comme une autorité de concertation.

Bien entendu, l'Autorité ne peut apporter toutes les solutions, mais elle met en lumière auprès des acteurs concernés les difficultés rencontrées sur les plateformes aéroportuaires de manière à ce qu'elles soient prises en compte. Au contrôle et à la concertation est venu s'ajouter cet important travail de veille.

Nouvelles compétences

Plusieurs évolutions récentes sont venues renforcer la position de l'Autorité dans le paysage aérien français. À commencer par la réforme de la procédure de sanction. Entrée en vigueur en avril 2010, cette réforme lui a conféré un véritable pouvoir en matière de sanction des manquements environnementaux. S'ajoutant au suivi des arrêtés de restrictions sur les plateformes, au travail de sensibilisation et d'explication auprès des représentants de l'Aviation civile (etc.) cette réforme a donné tout son sens à la mission de contrôle dont est investie l'ACNUSA depuis sa création. Mais l'Autorité a pu également mesurer le chemin parcouru depuis ses débuts. Ainsi avec la loi Grenelle II de juillet 2010, elle peut dorénavant émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour des aéroports. La décision de confier à l'Autorité de nouvelles compétences



en matière de pollution atmosphérique s'inscrit tout naturellement dans la continuité de l'action de médiation et de concertation menée par l'Autorité ; action qui lui a permis d'occuper cette place parmi les acteurs du transport aérien.

De grands chantiers à venir

Durant les six dernières années, de nombreuses évolutions environnementales ont eu lieu : Grenelle Environnement, extension des compétences de l'Autorité à la pollution atmosphérique, relèvements des altitudes d'interception de l'ILS en région parisienne... Beaucoup reste encore à faire. En matière de pollution atmosphérique, problématique dont ne manquera pas de s'emparer un nombre croissant de nos concitoyens dans les années à venir, l'Autorité a une énorme tâche devant elle. D'autres chantiers importants devront également être poursuivis, à l'instar du travail de réflexion entamé sur la question fondamentale des vols de nuit ou de l'étude DEBATS portée depuis plusieurs années par l'Autorité et qui devrait fournir enfin des informations fiables quant aux répercussions du bruit sur la santé des riverains. De même, l'Autorité devra vraisemblablement continuer longtemps encore à prôner une meilleure maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports afin de défendre la qualité de vie des populations riveraines.

Reconnue par les acteurs du transport aérien, l'ACNUSA demeure pourtant peu connue au-delà de ce périmètre. Face à la montée des préoccupations environnementales dans le débat public, il est dommage que l'Autorité ne puisse pas davantage faire entendre sa voix. Davantage et surtout autrement, en développant une vision prospective et interdisciplinaire qui lui permettrait aussi d'être une force de proposition.

Tout cela nécessite que l'on donne à l'ACNUSA des moyens à la hauteur de ses missions et de ses ambitions. Des moyens humains, mais aussi financiers pour maintenir et consolider la légitimité gagnée au cours de sa courte histoire...

*Président de l'ACNUSA
(9 mars 2006 - 8 mars 2012)*
Patricia L. de Forges





1

CONNAÎTRE ET INFORMER POUR PERMETTRE LE DÉBAT

L'ACNUSA a été créée en 1999 dans un contexte de forte croissance du trafic aérien et de dialogue bloqué entre les différents acteurs concernés. Soucieux d'assurer le développement d'un transport aérien plus respectueux de son environnement, les pouvoirs publics ont confié à l'Autorité la mission de mettre à la disposition de ces acteurs un socle commun d'informations, d'indicateurs et d'éléments techniques, objectifs et scientifiques fiables.

Socle sans lequel les conditions d'un dialogue et d'une meilleure prise en compte des nuisances liées au trafic aérien ne peuvent être remplies.

De 2006 à 2012, l'Autorité a poursuivi ce travail d'information du public et de sensibilisation des professionnels afin d'améliorer les échanges et de créer les conditions nécessaires à un débat constructif. Un travail qui a fait de l'ACNUSA un instrument de concertation reconnu et lui vaut d'être de plus en plus souvent sollicitée par certaines plateformes, à l'instar de l'aéroport de Cannes - Mandelieu pour lequel l'Autorité a été chargée de contrôler le suivi de la charte de développement durable. Des progrès notables ont été réalisés pour harmoniser l'information et la rendre à la fois plus transparente et plus accessible. Des études ont notamment été lancées ou portées par l'Autorité afin de disposer d'informations précises et reconnues et ainsi faciliter les prises de décisions sur des sujets de société de plus en plus difficiles, comme les vols de nuits ou les effets du bruit des avions sur la santé des riverains. Des difficultés persistent, en revanche, dans certains domaines tels le contrôle des systèmes de mesure de bruit ou le fonctionnement des instances de concertation. Au-delà de cet indispensable travail d'information, l'Autorité a rappelé aux acteurs la nécessité de faire des propositions concrètes et de s'engager dans une démarche de concertation et de gestion des questions environnementales. ●

FOCUS...

Les avis rendus par l'Autorité

De 2006 à 2011, l'Autorité a rendu une cinquantaine d'avis sur l'ensemble des plateformes acousées. L'Autorité est consultée sur les projets de plans de gêne sonore et d'exposition au bruit, les textes réglementaires fixant les mesures visant à assurer la protection de l'environnement sonore des plateformes, les projets d'élaboration ou de modification des procédures de départ, d'attente et d'approche aux instruments, les schémas régionaux du climat ainsi que les plans de protection de l'atmosphère. Elle donne également des avis sur tout projet de textes réglementaires susceptibles de donner lieu à des amendes administratives.

Disposer d'informations et d'indicateurs de mesure fiables

Conformément aux missions que lui a confiées le législateur dans le domaine de la définition d'indicateurs homogènes et des prescriptions applicables aux systèmes de mesure du bruit sur les aéroports, l'ACNUSA a poursuivi son action afin de garantir la transparence et la fiabilité des informations délivrées au public.

Une harmonisation de l'information...

L'Autorité a ainsi rendu possible une harmonisation de l'information recueillie sur les différentes plateformes à travers la définition de critères communs permettant les comparaisons environnementales. Ainsi les gestionnaires d'aéroports doivent mettre à disposition des riverains les quatre indicateurs prescrits par l'ACNUSA : L_{max}, L_{Aeq} (jour, soirée et nuit), L_{den} et L_{Aeq} (avions/soirée).

...mais toujours pas de contrôle régulier des dispositifs de mesure

Pour pouvoir assurer dans la continuité l'information du public sur les niveaux de bruit autour des grands aéroports, les exploitants doivent veiller à l'entretien et, le cas échéant, au renouvellement des systèmes de mesures du bruit. Dans le cadre du suivi de l'homologation, l'Autorité a donc demandé dès 2006 aux gestionnaires des dix principaux aéroports français de mettre en place des procédures de vérifications et de contrôles réguliers des réseaux de mesure de bruit. Les analyses effectuées par le pôle technique « bruit » de l'ACNUSA en 2010 ont mis en évidence diverses incohérences, comme des erreurs de corrélation d'événements bruit/avions. Dans le cadre du contrôle prévu par l'article L. 6361-7 du code des transports, des audits techniques sur le système d'exploitation du réseau de stations de mesure de bruit, indispensables pour disposer d'une information fiable sur le long terme, incombent aux exploitants d'aéroports. Ils doivent permettre d'éviter toute dérive dans la qualité des mesures réalisées ainsi que d'éventuelles discontinuités de fonctionnement. En 2010, et après cinq années de consultations et de discussions sans succès avec les exploitants des dix principales plateformes, l'Autorité a mis ces derniers en demeure de répondre aux exigences de contrôle des dispositifs de mesure de bruit. Elle regrette que les gestionnaires qui ont manqué à leurs obligations ne se soient pas donné les moyens humains et financiers pour procéder antérieurement à ces audits réguliers.

Néanmoins, l'Autorité a noté une évolution encourageante dans ce domaine. Dernièrement, l'Union des aéroports français (UAF) s'est en effet engagée à transmettre pour le premier trimestre 2012 une proposition commune de système qualité des dispositifs de mesure de bruit déclinable sur chaque plateforme en fonction de leurs spécificités.





Les 12 aéroports acrusés :

- 1/ Bâle – Mulhouse
- 2/ Beauvais – Tillé
- 3/ Bordeaux – Mérignac
- 4/ Lyon – Saint-Exupéry
- 5/ Marseille – Provence
- 6/ Nantes – Atlantique
- 7/ Nice – Côte d'Azur
- 8/ Paris – Charles-de-Gaulle
- 9/ Paris – Orly
- 10/ Paris – Le Bourget
(depuis décembre 2011)
- 11/ Strasbourg – Entzheim
- 12/ Toulouse – Blagnac

Parmi les deux critères définissant une plateforme acrusée, 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'utilisation de nouveaux indicateurs de bruit

En matière d'identification des nuisances sonores, le constat est simple : il n'y a pas de corrélation entre la mesure physique du bruit et la gêne ressentie. Seul moyen pour caractériser plus précisément la gêne sonore : mettre en place des indicateurs de bruit supplémentaires afin d'affiner progressivement la compréhension des situations acoustiques. Ces « indices d'exposition au bruit » doivent mieux prendre en compte deux préoccupations de la population : l'augmentation des mouvements et le phénomène d'envergure du bruit. Dès 2005, l'Autorité a préconisé l'utilisation d'un nouvel indicateur, dit NA¹ (nombre d'événements au-dessus d'un certain niveau de bruit), pour compléter les indicateurs existants, tels que le LAeq₍₁₅₎, le LAeq₍₁₎ et le Lden. Le NA est notamment plus sensible au nombre total de mouvements mais moins sensible à la typographie de la flotte et aux profils de vols que le Lden. Plus « parlant » et plus facile à comprendre, le NA est très bien accueilli par les associations de riverains et peut ainsi être utilisé avantageusement comme un outil de communication et d'information.

L'ACNUSA a œuvré à faire connaître l'indicateur NA qui aujourd'hui est repris aussi bien par la direction générale de l'Aviation civile (DGAC) dans ses dossiers d'enquête publique que par Bruitparif.

¹ NA : Number Above

Pour une approche commune des inventaires d'émissions de polluants atmosphériques à la source

Dans le cadre de ses nouvelles compétences en matière de pollution atmosphérique sur et autour des aéroports, conférées par la loi du 12 juillet 2010 (dite Grenelle II), l'ACNUSA s'est fixé notamment pour objectif de garantir la fiabilité des données et l'homogénéité des indicateurs. Après avoir entamé un état des lieux des études et actions menées dans le domaine de la qualité de l'air sur les onze principales plateformes françaises, l'Autorité a pu constater que la mesure des concentrations de polluants dans l'air ambiant constituait actuellement l'indicateur le plus utilisé. Important pour évaluer l'exposition des populations à la pollution atmosphérique, cet indicateur ne permet pas en revanche de déterminer la responsabilité de chaque émetteur, et en particulier, la part liée aux activités aéroportuaires, dans la dégradation de la qualité de l'air. L'Autorité préconise donc la mise en place d'une méthodologie commune et cohérente permettant d'inventorier les émissions de polluants à la source sur les aéroports.

Bruit certifié, mesuré ou perçu : des réalités et des enjeux très différents

Les notions de bruit certifié et de bruit mesuré ont chacune leur spécificité mais ne rendent pas compte de la même manière du bruit. C'est le bruit mesuré qui retranscrit le mieux le bruit ressenti par les personnes situées sur les lieux où ces mesures sont effectuées. En revanche, sa représentativité est ponctuelle et sa validité peut être altérée par certains facteurs, comme des bruits parasites ou des conditions météorologiques particulières. Le bruit certifié est quant à lui le résultat de mesures fiables comparables et réalisées selon des procédures reconnues au plan international (annexe XVI de l'OACI). Il permet la classification des avions en

fonction de leur niveau de bruit et de leur masse. Il peut servir à l'établissement de manquements en cas de dépassement des normes autorisées. Cependant, le bruit certifié n'est pas représentatif du niveau sonore réel ressenti par les riverains. La sensibilité auditive de l'homme suit une échelle logarithmique de base 10, en termes de variation de pression acoustique. C'est pourquoi diviser l'énergie sonore par deux ne donne pas à l'oreille humaine la sensation d'avoir deux fois moins de bruit ; il faudrait pour cela une réduction d'une dizaine de dB. Néanmoins, lorsque l'on divise l'énergie sonore d'une source de bruit par deux, on réduit bien son niveau de pression acoustique de 3 dB.

Favoriser la mise en place d'outils fiables et compréhensibles

Attentive à la diffusion d'une information la plus transparente et accessible possible, l'ACNUSA a appelé à développer davantage les outils de visualisation des trajectoires. Dans la continuité du système VITRAIL (Île-de-France), il s'agit aujourd'hui de mettre en place des outils plus performants, dotés d'une interface conviviale et accessible au plus grand nombre. **La mise à disposition des systèmes de visualisation dans les mairies, aéroports et maisons de l'environnement est insuffisante et il apparaît indispensable d'étendre leur diffusion par le biais d'Internet, comme cela est déjà le cas dans plusieurs pays d'Europe et aux États-Unis.**

Améliorer l'état des connaissances pour aider à la décision

Les effets du bruit des avions sur la santé suscitent des interrogations et des inquiétudes croissantes chez les riverains : articles de journaux faisant état de la mobilisation des associations ou d'études ponctuelles sur le sujet, forums sur Internet, colloques... Les risques sanitaires liés aux nuisances sonores du transport aérien font désormais l'objet d'un débat de société. Pourtant, les études épidémiologiques rigoureuses sur ce sujet faisaient jusqu'à présent défaut en raison des difficultés méthodologiques liées à la présence possible de nombreux facteurs d'interaction ou de confusion.

L'étude DEBATS portée par la direction générale de la Santé et par l'ACNUSA

Il est difficile de déterminer précisément l'exposition au bruit, de définir des indicateurs de santé pertinents (consommation de soins, mortalité, etc.) ou encore d'étudier des personnes exposées en situation de vie réelle.

Dès 2006, le ministère de la Santé décide donc de lancer une vaste étude scientifique sur ce sujet : Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé (DEBATS). En 2006, l'Autorité participe, avec la direction générale de la Santé (DGS), au premier comité de pilotage mis en place pour mener une étude de faisabilité avec le concours de médecins, de scientifiques et de spécialistes de l'environnement aéroportuaire.

L'année suivante, elle demande, sans succès, à la DGS de lancer un appel d'offres dès le premier trimestre 2008. Le président de l'ACNUSA obtient, en revanche, des assurances sur le financement de l'étude de la part du ministère et, en 2009, l'Autorité prend contact avec l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (l'Inrets, devenu aujourd'hui l'Ifsttar) pour que soit élaboré un protocole de recherche. En novembre de la même année, une convention pluriannuelle est signée entre la DGS et l'Inrets.

L'année 2010 correspond à la mise en place d'un comité scientifique et du comité de pilotage présidé par l'ACNUSA. Le protocole de recherche définitif a été acté en septembre 2011.

La phase pilote de l'étude s'est déroulée d'octobre à décembre 2011. Elle doit valider les conditions effectives de la réalisation de l'étude elle-même, qui durera cinq ans.

L'Autorité se félicite de voir cet important projet entrer dans sa phase de réalisation. À terme, DEBATS devrait permettre de combler l'écart existant entre la demande de plus en plus pressante d'informations sur ce sujet de la part de la population et la nature très empirique des connaissances actuelles.



Un état des lieux des vols de nuits

La question des vols de nuit est devenue au fil des ans un des principaux sujets de préoccupation des riverains. Dans un contexte de croissance régulière du trafic aérien, associations et élus s'inquiètent des conséquences des nuisances sonores sur la vie des populations survolées la nuit. L'absence d'informations précises et fiables dans ce domaine ne permettait pas d'engager un débat constructif et apaisé avec les différents acteurs concernés. Voilà pourquoi l'Autorité s'est efforcée au cours de ces dernières années de rendre ces informations disponibles. Anticipant les obligations formulées par la loi du 12 juillet 2010¹ concernant les vols de nuit, elle a fait de cette problématique un de ses thèmes de réflexion majeurs dès 2009. Elle a commandé et financé un premier bilan chiffré et détaillé des vols de nuits sur sept aéroports pour la période de 1999 à 2007 puis actualisé cette étude en 2010 pour les années 2008 et 2009. En 2010, conformément à la loi, l'ACNUSA a consacré une partie de son rapport d'activité à cette thématique.

Enfin, en 2011, l'Autorité a mis en place un groupe de travail réunissant l'ensemble des parties concernées afin d'établir un état des lieux partagé de la situation au niveau national, une comparaison internationale des restrictions en vigueur sur les principaux aéroports et de si possible fixer un objectif à 5 ans de réduction des nuisances dues aux vols de nuit.

¹ Le rapport d'activité doit comporter une partie consacrée aux vols de nuit.

Les membres de l'ACNUSA

Depuis la loi du 12 juillet 2010 et l'extension des compétences de l'Autorité à la pollution atmosphérique, deux nouveaux membres ont été nommés au sein de l'ACNUSA, portant à dix le nombre de ces derniers. Outre le président de l'Autorité et les deux membres désignés par les présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat, les sept autres membres nommés sont respectivement compétents dans les domaines suivants :

- l'acoustique ;
- les nuisances sonores ;
- les émissions atmosphériques de l'aviation ;
- l'impact de l'activité aéroportuaire sur l'environnement ;
- la santé humaine ;
- l'aéronautique ;
- la navigation aérienne.

Une concertation à améliorer

Renforcer et compléter l'activité des CCE

Instituées par la loi du 11 juillet 1985, les commissions consultatives de l'environnement (CCE) ont été créées pour développer la concertation entre les collectivités locales, les professionnels de l'aéronautique et les associations de riverains. Elles doivent être consultées au moins une fois par an sur toutes les questions d'aménagement ou d'exploitation ayant des incidences environnementales. Face aux difficultés rencontrées sur les plateformes de l'Île-de-France pour réunir ces CCE, l'Autorité recommandait depuis 2007 une modification du décret du 21 mai 1987 qui lui aurait permis de demander au préfet la convocation d'une CCE si celle-ci n'avait pas été réunie depuis plus d'un an. Si cette recommandation n'a pas été retenue, l'Autorité semble pourtant avoir été entendue dans la mesure où la concertation est de retour en région parisienne. En effet, depuis 2009, l'ACNUSA a noté de réels progrès dans le fonctionnement de ces commissions. La tenue d'au moins une CCE par an a été respectée (voire même parfois dépassée) par l'ensemble des plateformes acnusées et la première CCE de Paris – Le Bourget a été organisée en 2010. L'Autorité a souligné néanmoins le manque d'efficacité et de suivi inhérent au format et au mode d'organisation de ce dispositif institutionnel. La présidence par un préfet de région (cas de l'Île-de-France) moins disponible du fait de l'étendue de ses prérogatives, les difficultés à mobiliser les représentants des collectivités territoriales et les ordres du jour pléthoriques entravent un fonctionnement continu et véritablement opérationnel des CCE. Pour améliorer cette concertation institutionnelle, l'Autorité préconise l'organisation d'échanges réguliers, à l'instar des réunions informelles, des groupes de travail thématiques ou des comités de suivi mis en place par certains gestionnaires d'aéroports.

Enquête publique ou 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 débats en amont de ce dispositif ne permet pas de prendre en compte les propositions de scénarios alternatifs. Dans une période où la demande de concertation se fait de plus en plus pressante, 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.

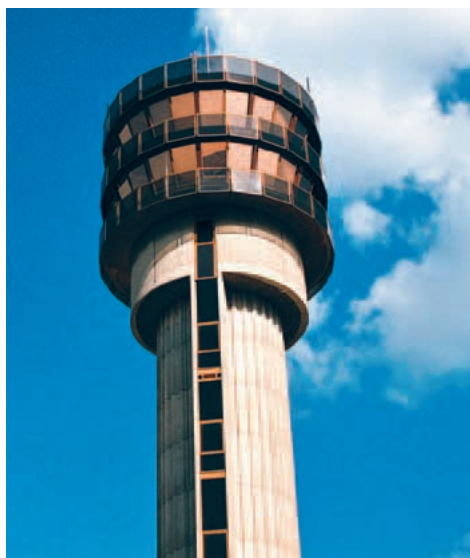
Promouvoir les démarches proactives des gestionnaires d'aéroports

L'Autorité se doit d'encourager les aéroports qui ont développé une démarche d'information et de communication proactive à travers la création de dispositifs inédits d'échanges avec les différents partenaires (à l'exemple des journées du développement durable, des marchés de l'emploi...) et inciter les autres plateformes à mettre en place ce type d'actions visant à associer davantage les riverains à leurs orientations.

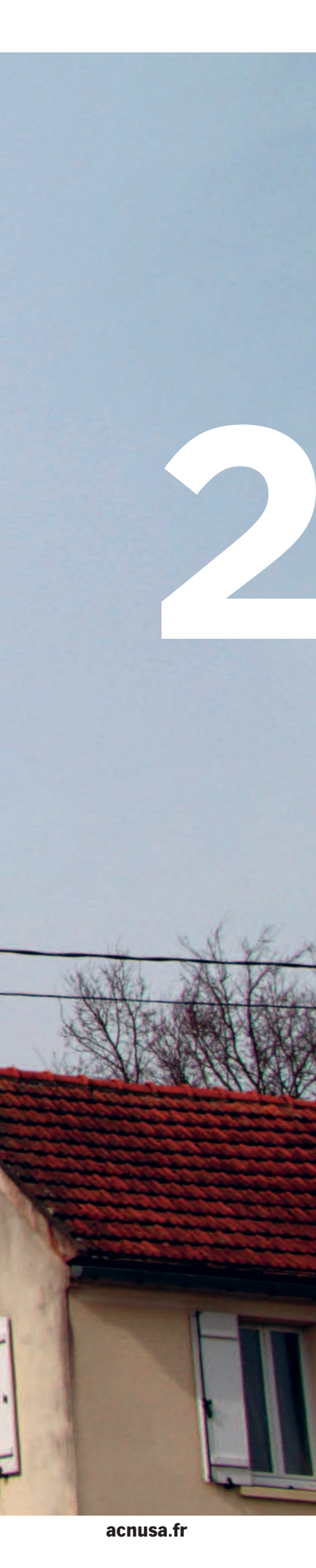


DÉBATS : CONNAÎTRE LES EFFETS DU BRUIT DES AVIONS SUR LA SANTÉ

Première grande étude épidémiologique de ce type menée en France, l'étude DEBATS a pour but de mieux connaître et de mieux quantifier les effets du bruit des avions sur la santé des populations riveraines des aéroports. L'originalité de cette étude, qui porte sur trois aéroports (Paris – CDG, Lyon – Saint-Exupéry et Toulouse – Blagnac), tient aux informations recueillies : celles-ci porteront en effet tant sur les niveaux d'exposition au bruit que sur l'état de santé des populations et des individus exposés. Il s'agit donc à la fois d'une étude écologique permettant de recueillir auprès des populations concernées des données de santé (consultations, consommation de soins, nombre d'hospitalisations, etc.) pour les mettre en relation avec le niveau moyen d'exposition au bruit et d'une étude individuelle longitudinale portant sur 1200 personnes. Cette étude individuelle *in situ* aura pour objectif d'examiner les relations entre l'exposition au bruit des avions et l'état de santé (perturbations du sommeil, impacts cardio-vasculaire troubles anxio-dépressifs, etc.) d'une part, et les effets de cette exposition au bruit sur un certain nombre de paramètres physiologiques (pression artérielle, fréquence cardiaque, niveau de stress, etc.). L'étude individuelle démarrera en 2012 et permettra de suivre les sujets pendant quatre ans.







2

UNE MEILLEURE MAÎTRISE DES NUISANCES AÉRO- PORTUAIRES

De plus en plus gênées par les nuisances sonores du transport aérien et inquiètes quant aux conséquences du bruit sur leur santé, les populations riveraines des plateformes aéroportuaires réclament des solutions qui permettent de limiter ces nuisances dans un contexte de développement du trafic. Consciente qu'il n'existe pas de réponse unique, ni d'avancée décisive dans ce domaine à ce jour, l'Autorité souligne l'importance de poursuivre la démarche des « petits pas » déjà mise en place et d'agir sur l'ensemble des facteurs permettant de mieux maîtriser ces nuisances aéroportuaires. En l'air, *via* les mesures touchant à la navigation aérienne, mais aussi sur terre avec la maîtrise de l'urbanisation et l'aide à l'insonorisation. Une démarche progressive et qui nécessite du temps, compte tenu des solutions éminemment techniques et complexes qui doivent être expérimentées avant d'être déployées sur le terrain. Procédures de descente continue, relèvement de l'altitude d'interception de l'ILS, limitation du trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population... Par son travail de réflexion et ses recommandations, l'Autorité a accompagné et parfois suscité les avancées environnementales réalisées, tant dans le domaine de la navigation aérienne que sur le plan réglementaire. Elle a également fait de la maîtrise des nuisances liées aux vols de nuit une de ses priorités et souligné l'enjeu majeur que constitue cette thématique pour les années à venir.

Dans ce contexte, l'Autorité s'est félicitée de voir en 2006 l'environnement passer au deuxième rang des priorités de la DGAC, bien entendu après la sécurité, mais avant la capacité. Elle espère que cela restera une priorité forte de la DGAC. ●



FOCUS...

Descente continue : un double gain environnemental

En réduisant le régime des moteurs des avions, les procédures de descente continue permettent de réduire la pollution atmosphérique et les nuisances sonores. Les évaluations réalisées sur la plateforme de Paris – Orly font apparaître une réduction de 3 dB du niveau d'émission sonore à environ 25 km et une réduction substantielle de la consommation de carburant.

Étendre les volumes de protection environnementale (VPE) à certaines plateformes régionales

L'Autorité a demandé à la DGAC d'étudier la possibilité d'instaurer sur certaines plateformes des volumes de protection environnementale (VPE), comme il en existe en région parisienne. Bénéficiant depuis 2010 d'une définition législative, les VPE pourraient être une solution efficace pour un meilleur respect des trajectoires de moindre bruit définies sur chacune des plateformes.

Poursuivre la mise en œuvre des procédures de descente continue

Dès 2003, l'Autorité a recommandé la mise en œuvre de descentes continues. En limitant les paliers précédant la descente finale au palier réglementaire d'interception de l'ILS, cette approche permet de réduire la puissance des moteurs et le bruit aérodynamique dû aux traînées des aéronefs. Cette procédure est donc moins bruyante et moins polluante car moins consommatrice de carburant.

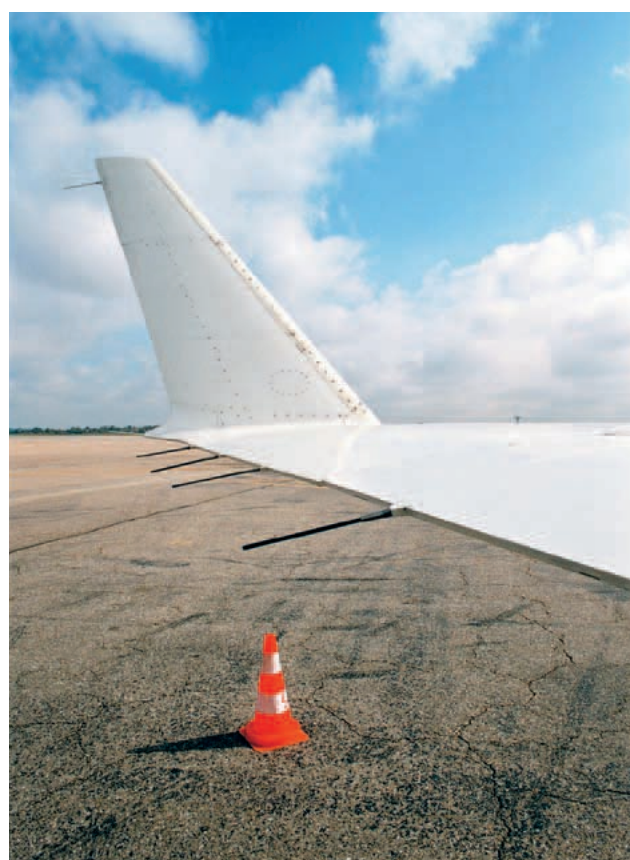
De la descente continue...

Après l'expérimentation concluante de la descente continue sur la plateforme de Marseille – Provence, l'Autorité a demandé en 2006 que celle-ci soit pratiquée « *chaque fois que possible* » à Paris – Charles-de-Gaulle.

Selon la DGAC, cette procédure ne peut néanmoins être envisagée qu'en période de faible trafic. Une généralisation à court terme de la descente continue semble peu probable dans la mesure où deux conditions ne sont pas encore remplies :

- un équipement approprié des aéronefs permettant une programmation automatisée de la descente ;
- un relèvement significatif de l'altitude de transition qui ne peut être obtenu que dans le cadre d'un accord européen.

Le bilan présenté par la DGAC en novembre 2010 a montré que le nombre de descentes continues réalisées sur les dix principaux aéroports demeurerait extrêmement faible. L'Autorité avait donc redemandé à la DGAC de reprendre les négociations sur le relèvement de l'altitude de transition auprès d'Eurocontrol. En même temps, dans le cadre du Ciel unique et dans l'objectif de maîtriser les difficultés du contrôle aérien relatives à l'hétérogénéité de l'altitude de transition en Europe, un rapport sur la faisabilité de l'harmonisation de cette altitude et ses conséquences a été transmis à la Commission européenne. Celui-ci préconise une altitude de transition égale ou supérieure à 10 000 pieds. Un règlement européen sur le sujet pourrait être adopté en 2013. L'Autorité continue toujours de recommander le développement de l'approche en descente continue sur les plateformes la nuit et lors des périodes de jour peu chargées.



...à la descente continue « environnementale »

Parallèlement, l'ACNUSA propose qu'une « descente continue environnementale », qui ne débute pas à une altitude de croisière, soit mise en œuvre chaque fois que possible. Pratiquée à partir du point d'approche initial (IAF), la descente continue préconisée par l'ACNUSA réduit les nuisances sonores pour les populations survolées et les émissions atmosphériques. Or, à ce jour, près de 60 % des atterrissages sont d'ores et déjà réalisés dans cette configuration de descente la plus lisse possible. Il n'est donc pas certain que le gain sonore obtenu par une généralisation des descentes « lisses » soit aussi important qu'espéré.

Relèvement de l'altitude d'interception de l'ILS en région parisienne

Annoncés par les secrétaires d'État à l'Écologie et des Transports en décembre 2007, les projets de relèvement des altitudes d'arrivée sur les plateformes parisiennes ont été achevés en 2011. Opération complexe en raison de la réorganisation de la circulation aérienne qu'elle implique pour l'ensemble de la région parisienne, le relèvement de l'altitude d'interception de l'ILS (Instrument Landing System)¹ a pour objectif de diminuer l'impact du bruit au sol. Le relèvement de 300 m du point d'interception de l'ILS permet à une partie des populations survolées de bénéficier d'une réduction substantielle du bruit mais provoque dans le même temps un déplacement des nuisances sonores dû au recul du point d'interception de l'ILS.

Transfert de nuisances et intérêt général

Saisie du projet de relèvement des altitudes d'arrivée des avions en provenance du sud-est à destination de Paris – Orly, en configuration de vent d'est, l'Autorité a émis en 2010 un avis défavorable et a demandé que des études complémentaires soient menées et discutées. L'Autorité a notamment regretté que les habitants concernés n'aient pas été informés de manière suffisamment claire des transferts de nuisances consécutifs aux modifications de trajectoires relatives au relèvement (cf. page 11). Elle a rappelé à cette occasion les conclusions de son étude de mesures de bruit selon lesquelles seules

3 à 4 dB

C'est la réduction du bruit au sol obtenue grâce au relèvement du palier d'interception de l'ILS de 900 m à 1 200 m, soit une diminution de la moitié de l'énergie sonore. Il est cependant important de noter qu'un réel ressenti de diminution du bruit perçu correspond à une dizaine de dB.

¹ Système de guidage radioélectrique.



deux des quinze communes étudiées seraient beaucoup moins survolées. Dans son avis de juin 2011, l'Autorité s'est prononcé favorablement sur le relèvement des arrivées en provenance du sud-ouest et a souhaité que la trajectoire initiale en provenance du sud-est soit conservée et utilisée pour des interceptions ILS à 3 000 pieds lorsque les conditions du trafic aérien le permettaient. En juin et septembre 2011, l'ACNUSA a répondu favorablement aux projets de relèvement des altitudes d'arrivée des avions à destination de Paris – CDG en configuration de vent d'ouest et d'est.

À l'occasion de l'examen de ces projets de relèvement de l'altitude d'interception de l'ILS et des difficultés rencontrées par les transferts de nuisances, l'Autorité s'est posée la question de la définition de l'intérêt général.

L'Autorité poursuit son travail de réflexion sur les critères à prendre en compte en présence de situations dans lesquelles se produisent ces transferts de nuisances.

Mieux protéger le sommeil des riverains

Depuis sa création, l'Autorité considère que la gêne la plus forte est celle qui trouble le sommeil et empêche le repos. Une qualité de sommeil altérée et un temps de sommeil réduit peuvent avoir un impact significatif sur la santé des populations exposées.

Or, la durée de huit heures de sommeil recommandée par l'OMS et sans cesse défendue par l'ACNUSA pour définir la nuit n'est toujours pas retenue par la totalité des plateformes.

L'Autorité remarque par ailleurs, que les mesures prises jusqu'à présent dans ce domaine portent en priorité sur le cœur de nuit, période pendant laquelle le bruit semble moins perturber le sommeil que pendant les heures d'endormissement et la période précédant le réveil.

Dans ces conditions, elle a demandé que des réflexions soient engagées sur de nombreuses plateformes pour définir des mesures de restrictions des vols de nuit qui prennent mieux en compte ces plages horaires. L'étude DEBATS, dont l'Autorité préside le comité de pilotage, devrait apporter de nouveaux enseignements sur les conséquences des nuisances sonores, notamment pendant la nuit, sur la santé.



AVIONS DU FUTUR ET NAVIGATION SATELLITAIRE

Les programmes de recherche et de développement technologique nationaux et européens lancés ces dernières années, dans le cadre du CORAC (Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile) et de Clean Sky, préparent les avions « verts » de demain. L'utilisation généralisée de matériaux composites (et donc plus légers), la mise au point de nouveaux moteurs (comme les open-rotors qui permettraient de gagner près de 15 % en consommation mais qui sont plus bruyants) et l'optimisation de la gestion électrique à bord constituent les pistes les plus prometteuses pour réduire l'impact du transport aérien sur la pollution atmosphérique. Ces programmes ont pour ambition d'atteindre les objectifs fixés par le conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe (ACARE), qui visent à réduire de 50 % les émissions de CO₂, de 80 % les émissions d'oxyde d'azote (NO_x) et de 50 % le bruit perçu à l'horizon 2020 (par rapport aux niveaux de 2000). L'utilisation de nouveaux moyens de navigation par satellite devrait en outre conduire à des procédures d'approche et de décollage moins bruyantes et moins polluantes. Lancé en 2009 et précurseur du système Galileo, le système européen de navigation par recouvrement géostationnaire EGNOS permettrait, par exemple, de réduire les émissions de CO₂ et les nuisances sonores grâce à des approches et des plans de vol optimisés.

Encadrer le trafic des hélicoptères : un décret très attendu

Le décret portant sur la limitation du trafic d'hélicoptères dans les zones à forte densité de population, annoncé par la loi du 31 décembre 1992, n'est paru qu'en octobre 2010², soit avec dix huit ans de retard. Un retard lié pour partie aux difficultés rencontrées pour définir juridiquement les « zones à forte densité de population ». Depuis 2002, l'Autorité demandait qu'un projet de texte lui soit transmis. En 2009, le ministère de l'Écologie a initié la constitution d'un groupe de travail au sein du Conseil national du bruit auquel l'ACNUSA a été associée pour travailler sur un projet de décret.

Une définition équilibrée des zones à forte densité de population

Pour définir les zones à forte densité de population, le décret cadre retient finalement la notion d'agglomération de largeur moyenne de plus de 1200 m figurant sur la carte aéronautique de l'OACI au 1/500 000 publiée par l'IGN, ainsi que l'ensemble des points du territoire situés à moins d'un demi-mille nautique (926 m) de ces agglomérations ou 463 m côté mer pour les agglomérations littorales. À l'intérieur de ces zones, le décret distingue les agglomérations pour lesquelles sont interdits les vols

d'entraînement et les vols circulaires avec ou sans escale de moins d'une heure et les agglomérations ne faisant pas l'objet d'interdictions automatiques, tout en laissant place à des possibilités de restrictions d'exploitation.

L'ACNUSA a plaidé dès le départ pour l'adoption d'une définition des zones à forte densité de population qui ne soit ni trop restrictive ni trop large. Si l'Autorité peut comprendre que la définition retenue dans le décret ne donne pas entièrement satisfaction aux associations comme aux hélicoptéristes, qui l'ont par ailleurs contesté sans succès devant le Conseil d'État, elle estime néanmoins qu'il s'agit d'un compromis acceptable pour permettre des avancées locales. Lors de la rédaction du décret, l'Autorité a en effet insisté sur la nécessité de prendre en compte les spécificités locales et de permettre aux acteurs concernés de lancer le débat sur des projets d'arrêtés adaptés à leur situation. À cet égard, l'Autorité rappelle que certains arrêtés sont toujours attendus avec impatience par les riverains.

La maîtrise des vols de nuit : enjeu majeur pour demain

Dès 2008, l'Autorité s'est penchée sur la problématique des vols de nuits. Elle a ainsi devancé l'obligation légale qui lui a été faite en 2010 d'établir un rapport annuel sur le sujet. Face à l'absence de données complètes et fiables sur le sujet, l'Autorité a commandé un état des lieux des vols de nuits de 1999 à 2007, bilan qu'elle a complété par une étude portant sur les deux années suivantes. À la suite de la publication de ces études, elle a souligné l'urgence d'ouvrir une véritable réflexion de fond sur le sujet.

Il s'avère que les périodes les plus cruciales lors du sommeil sont les heures d'endormissement et la



² Décret n° 2010-1226 du 20 octobre 2010.

période précédant le réveil. L'Autorité estime qu'il faut désormais se concentrer et travailler davantage sur ces périodes. En 2010, elle a ainsi recommandé qu'un plan de mise en œuvre progressive des restrictions d'exploitation dans la tranche 22 heures - 0 heure soit adopté en CCE sur les plateformes où ce n'était pas encore le cas et que celles qui n'avaient toujours pas inclus la tranche 5 heures - 6 heures dans leurs arrêtés de restrictions le fassent sans tarder.

L'Autorité a également pris acte des efforts déjà consentis par les compagnies en vue de moderniser leurs flottes et a rappelé qu'une accélération du processus de renouvellement était désormais nécessaire pour supprimer les avions dont la marge de bruit est comprise entre 8 et 10 EPNdB. En 2009, l'Autorité avait demandé que d'ici à la fin de 2014 seuls les avions du chapitre 4 soient autorisés à voler la nuit.

La nécessité d'engager une réflexion nationale sur les vols de nuit

L'Autorité a en outre consulté les compagnies les plus concernées par les vols de nuit, à l'exemple d'Air France ou d'Europe Airpost. Étant donné l'influence importante des avions postaux sur les vols de nuit, elle a notamment évoqué la question de la légitimité de l'acheminement du courrier en J + 1 et invité l'ensemble des partenaires à engager au plus vite une réflexion au niveau national sur ce sujet. L'ACNUSA a par ailleurs constitué un groupe de travail sur les vols de nuit réunissant les trois collèges : professionnels, riverains et élus (cf. page 10).

La question des vols de nuit est désormais au cœur des préoccupations de nos concitoyens, comme en témoignent la mobilisation d'associations de riverains et les prises de positions de nombreux élus. Un débat qui prend également de l'ampleur sur le continent européen. Depuis le 21 octobre 2011, les vols sont ainsi interdits sur l'aéroport de Francfort entre 23 h et 5 heures. La Grande-Bretagne, quant à elle, s'apprête à lancer une vaste consultation sur le sujet.

En France, de nouveaux arrêtés de restrictions d'exploitation durant la nuit ont été pris depuis 2010 et, récemment, l'Autorité a rendu un avis favorable



sur l'arrêté de restrictions de Paris – Charles-de-Gaulle. Celui-ci prévoit notamment dès mars 2012 d'étendre à la totalité de la plage horaire 22 heures - 6 heures l'interdiction, des avions du chapitre 3 dont la marge cumulée est inférieure à 8 EPNdB. En mars 2014, ce seront les avions du chapitre 3 dont la marge est inférieure à 10 EPNdB qui seront interdits durant cette période nocturne.

L'Autorité est consciente que de véritables progrès ne peuvent voir le jour que dans un contexte européen. La Directive n° 2002/30 en cours de révision devrait être remplacée par un règlement ; l'Autorité espère que les décisions prises en matière de restrictions d'exploitation seront à la hauteur des attentes des riverains.

Accentuer les actions de sensibilisation auprès des professionnels

Attentive à la prise en compte des questions environnementales dans la formation des pilotes et des contrôleurs, l'Autorité a pris acte des évolutions réalisées dans ce domaine. L'ACNUSA intervient ainsi plusieurs fois par an à l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) pour sensibiliser les contrôleurs lors de leur formation initiale et de leur formation continue aux nuisances aéroportuaires. Elle a noté avec satisfaction que sa recommandation de 2009 en faveur d'une formation environnementale faisant l'objet d'un enseignement obligatoire a été suivie.

Un film pour aborder les questions environnementales

Dans le domaine de la formation des pilotes, l'Autorité a travaillé avec la DGAC pour mettre au point en 2010 un support pédagogique audiovisuel de sensibilisation à l'environnement. Un film de 15 minutes réalisé dans un simulateur permet d'aborder les aspects environnementaux des différentes phases de vol à travers les échanges de deux pilotes en situation de vol. Disponible en français et en anglais, ce support audiovisuel est aujourd'hui diffusé au sein des compagnies opérant en France.

Limiter l'utilisation des groupes auxiliaires de puissances

Utilisés pour assurer l'alimentation électrique et fournir l'air conditionné des avions en stationnement, les groupes auxiliaires de puissances (ou APU, pour Auxiliary Power Unit), constituent une source très significative de nuisances sonores et de pollution atmosphérique dans une zone proche de l'aéroport. Lorsqu'un APU est actif, les niveaux de bruits mesurés autour de l'avion peuvent atteindre jusqu'à 85 dB et, selon certaines estimations*, les APU représenteraient 0,5 % des émissions totales d'oxydes d'azote (NO_x) d'Île-de-France. L'Autorité a recommandé l'utilisation la plus large possible de systèmes spécifiques de distribution d'électricité à 400 Hz et de climatisation, en remplacement des APU.

Dès 2008, elle avait demandé qu'un texte réglementaire encadrant l'utilisation de ces groupes auxiliaires de puissances lui soit présenté dès que possible. Soumis à l'Autorité à l'automne 2011 par la DGAC, ce texte a fait l'objet de discussions et de quelques ajustements. L'ACNUSA a finalement rendu un avis favorable sur ce projet de réglementation limitant l'utilisation des APU sur les plateformes parisiennes. Cependant l'Autorité a émis des réserves quant à son efficacité notamment tant que les aéroports ne seront pas équipés de dispositifs fixes de climatisation permettant de réduire efficacement le recours à l'APU. L'Autorité souhaite qu'un suivi de l'application de cette réglementation lui soit présenté.

* Mesures réalisées en 2004 dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France.



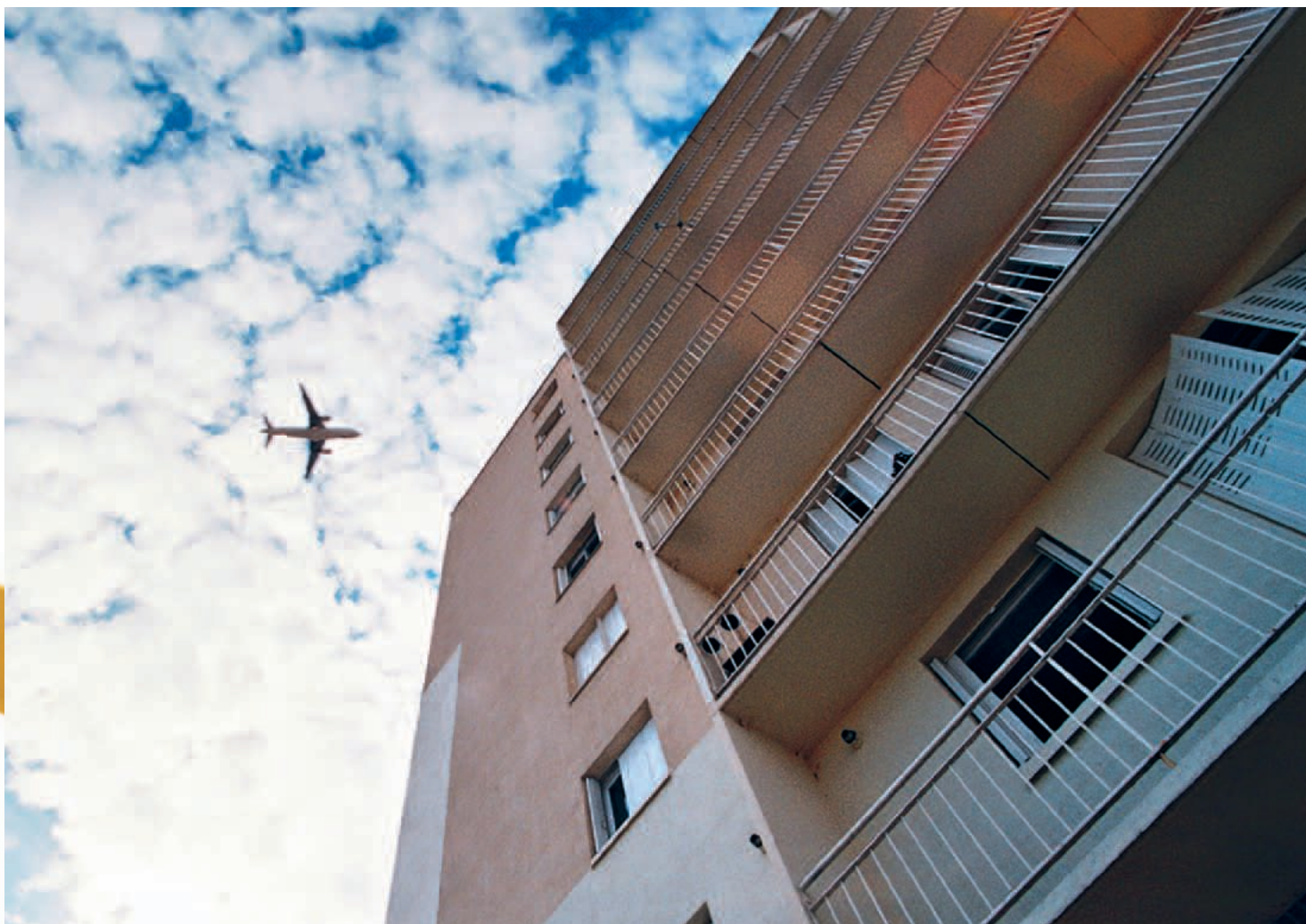


3

PRÉVENIR ET RÉPARER

L'Autorité a sans cesse répété qu'une meilleure acceptation du transport aérien passe aussi par des actions volontaristes des pouvoirs publics, actions qui reconnaissent la réalité des nuisances subies, respectent les calendriers et préservent l'avenir. La demande de transport aérien n'a cessé de croître du fait de l'évolution des échanges et d'une plus grande mobilité en matière de loisirs notamment. Mais, le développement annoncé du trafic aérien pour les années à venir se heurte aux aspirations environnementales grandissantes des populations riveraines. Dans ce contexte, de nouvelles solutions doivent être envisagées afin de mieux maîtriser l'urbanisation autour des aéroports. Il s'agit en particulier de concilier les besoins de renouvellement urbain de certaines communes et la protection des riverains contre les nuisances aéroportuaires. Il apparaît également indispensable d'assurer un meilleur partage des retombées économiques de l'activité aéroportuaire. Il n'est pas normal que des communes soumises aux nuisances du trafic aérien et aux phénomènes de paupérisation induits par les contraintes d'urbanisme ne bénéficient pas des retombées économiques et fiscales de l'activité aéroportuaire. L'Autorité rappelle avec force que seul l'État est en mesure d'assurer les nécessaires solidarités entre les collectivités territoriales et qu'il lui incombe donc d'intervenir en ce sens pour une véritable gouvernance des territoires aéroportuaires.

Forte de ces principes, l'Autorité a poursuivi son travail en faveur d'une plus grande protection des riverains contre les nuisances aéroportuaires et a constaté que la plupart de ses recommandations avaient été adoptées. S'agissant de la maîtrise de l'urbanisation, l'Autorité continue à défendre un strict respect des règles de construction dans les zones du plan d'exposition au bruit (PEB), tout en demandant que soient prises en compte les difficultés actuelles de certaines communes. En matière d'aide à l'insonorisation, son action a ouvert la voie à des progrès appréciables, comme une meilleure prise en charge du coût des travaux. ●



Veiller à la maîtrise de l'urbanisation

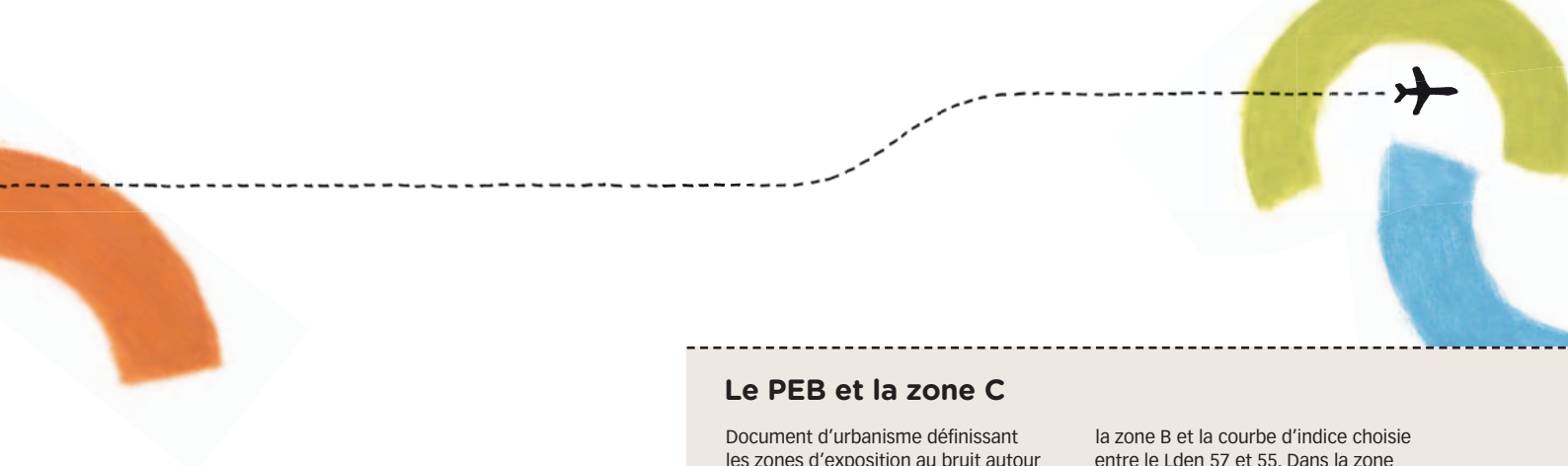
¹ Article L. 147-4-1 du code de l'urbanisme.

La maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports, un des éléments de l'approche équilibrée préconisée par l'OACI, reste un sujet de préoccupation et de réflexion majeures de l'ACNUSA. C'est pourquoi l'Autorité s'est auto-saisie sur ces questions d'urbanisation. Ces dernières années, l'Autorité a rappelé avec vigueur la nécessité de respecter les règles d'urbanisme des zones définies par le plan d'exposition au bruit (PEB). En 2009, elle a ainsi réaffirmé son **opposition à la mise en place de systèmes d'exception** et notamment à la suppression de la zone C du PEB sur l'aéroport de Paris – Orly¹. L'Autorité a toujours défendu les principes de prévention et de protection et souligné la nécessité de ne pas exposer de nouvelles populations à la pollution sonore liée au trafic aérien. En 2010, elle a recommandé un

renforcement du contrôle de légalité des opérations d'urbanisme en zone C du PEB et demandé qu'un bilan de ces contrôles soit réalisé à la fin de l'année 2011. Celui-ci devrait être présenté au cours de l'année 2012.

Pour un renouvellement urbain et non une extension urbaine

L'Autorité a également entendu, lors des auditions qu'elle a réalisées, une demande forte et unanime de différents acteurs concernés en faveur d'un assouplissement des règles actuelles en vigueur dans la zone C du PEB. Face à la dégradation urbaine et à la paupérisation sociale dans certaines communes, l'ACNUSA peut comprendre la



nécessité d'un tel assouplissement réglementaire, tout en rappelant avec force que cette évolution doit avoir pour seul objectif le renouvellement urbain et non une extension urbaine. Il s'agit de passer d'une vision strictement quantitative de la maîtrise de l'urbanisme (un m² construit pour un m² démoli) à une approche qualitative davantage en prise avec les évolutions sociales et urbaines telles que la dé-cohabitation et le desserrement du parc existant. L'Autorité a souligné en outre à plusieurs reprises les difficultés liées au **manque de lisibilité de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme**. Des notions telles que « *faible accroissement de la capacité* » ou « *augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores* » sont source de confusion et se prêtent à des interprétations variables, plaçant les décideurs dans un embarras bien compréhensible.

Des perspectives d'évolution ?

Pour disposer de règles adaptées aux objectifs poursuivis, l'Autorité a demandé en 2009 qu'une mission générale sur la réglementation actuelle et sur les propositions d'améliorations envisageables soit confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable. Cette mission n'ayant toujours pas été programmée, l'ACNUSA maintient sa demande. En 2010, l'ACNUSA a choisi d'animer une table ronde sur l'urbanisme autour des aéroports lors des 6^{es} Assises sur la qualité de l'environnement sonore. Celle-ci a mis une fois de plus en évidence les difficultés de ce dossier et ce surtout en Île-de-France.

Au cours des rencontres du Grand Roissy du 25 janvier 2011, certains maires ont également insisté à nouveau sur les effets négatifs du PEB en zone C en termes de développement économique et de mixité sociale.

Dans ce contexte, l'Autorité déplore que la mise au point d'un nouveau texte permettant d'encadrer de façon simple et sans ambiguïté le renouvellement urbain soit toujours au point mort.

Le PEB et la zone C

Document d'urbanisme définissant les zones d'exposition au bruit autour d'un aéroport, le plan d'exposition au bruit (PEB) vise à interdire ou à limiter les constructions de façon à ne pas augmenter le nombre de personnes soumises aux nuisances sonores liées au trafic aérien.

Le PEB anticipe à l'horizon de 10 à 15 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne.

Il comprend un rapport de présentation et une carte à l'échelle du 1/25 000 qui indique les zones exposées au bruit. L'importance de l'exposition est indiquée par les lettres A, B, C, ou D.

- zone A : zone d'exposition au bruit très forte comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70 ;
- zone B : zone d'exposition au bruit forte comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice choisie entre 62 et 65 ;
- zone C : zone d'exposition au bruit modérée comprise entre la limite de

la zone B et la courbe d'indice choisie entre le Lden 57 et 55. Dans la zone C sont autorisées « *des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances et des opérations de reconstructions rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances...* » ;

- zone D : zone d'exposition au bruit faible comprise entre la limite de la zone C et la courbe d'indice Lden 50 à l'intérieur de laquelle « *les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet d'isolation acoustique prévue à l'article L. 147-6.* ».

Dans tous les cas, « *le certificat d'urbanisme doit signaler l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique* ».

Elle se félicite en revanche des perspectives amorcées par le projet du Grand Paris qui visent à assurer le développement du territoire et à renforcer l'attractivité économique autour des plateformes franciliennes tout en respectant le cadre de vie des riverains. En plaçant la problématique du logement au cœur des réflexions à venir, le projet du Grand Paris pourrait ainsi être l'occasion d'examiner de nouvelles solutions pour mieux concilier urbanisation et prise en compte des nuisances aéroportuaires.



**ENVIRON
170
PEB**

**c'est le nombre de
plans d'exposition
au bruit sur le sol
français.**

FOCUS...

Un nombre insuffisant de logements insonorisés



De 1995 à 2010, sur les 10 aéroports « accusés », 52 146 logements ont fait l'objet de travaux aidés financièrement par une taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires. Durant cette période, les fonds récoltés au titre de ces différentes taxes, s'élevaient à 415,6 millions d'euros. Selon une étude menée par la DGAC en 2011 en liaison avec l'ACNUSA et la direction générale de la Prévention des risques, 76 000 logements environ resteraient à insonoriser en France (hors Beauvais – Tillé et Paris – Le Bourget). Avec le dispositif actuel, il faudrait moins de 5 ans pour insonoriser les logements autour des plateformes de 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. En revanche, à Paris – Charles-de-Gaulle, Nice – Côte d'Azur et Toulouse – Blagnac, au rythme actuel de dépôt des dossiers, un délai de 20 à 25 années serait encore nécessaire.



Mieux protéger les riverains

¹ La mise en place de la première taxe parafiscale, en vue d'atténuer les nuisances subies par les riverains des aéroports de Paris – Orly et Paris – Charles-de-Gaulle, date de 1973.

Dès sa création, l'ACNUSA a fait de l'aide à l'insonorisation¹ une de ses priorités pour protéger les populations contre le bruit des avions.

De réels progrès en matière d'aide à l'insonorisation

Considérant que l'attribution de cette aide, financée par une taxe affectée (TNSA) payée par les compagnies aériennes, est un droit pour les riverains, **l'Autorité a plaidé dès 2002 pour une prise en charge à 100 % du montant plafonné du diagnostic et des travaux** en opérations groupées.

L'Autorité se félicite d'avoir été partiellement suivie puisque la part de cette prise en charge est passée de 80 à 95 % (décret du 9 juin 2009). L'Autorité approuve par ailleurs **la prise en charge certes temporaire mais à 100 % de l'aide à l'insonorisation** prévue par le décret de décembre 2011. Ainsi, quelle que soit la nature de la demande, individuelle ou groupée, cette disposition est valable jusqu'au 31 décembre 2013. L'Autorité a également obtenu la suppression de l'avance des dépenses par les riverains qui s'est traduite par le décret du 25 mai 2010. Au-delà de ces progrès, l'Autorité a

Vers des normes d'isolement plus strictes

L'Autorité a maintenu tout au long de ces dernières années sa recommandation visant à adopter des normes plus rigoureuses en matière d'isolement acoustique des bâtiments. Elle regrette que les textes définissant les normes acoustiques de la zone D ne soient toujours pas parus, ce qui a pour conséquence qu'il n'existe pas de normes acoustiques plus protectrices spécifiques à cette zone.

L'Autorité a aussi réitéré ses demandes pour que les normes d'isolement acoustique soient fixées par rapport à un « bruit route » (normes ISO 717-1 et 717-2) et non par rapport à un « bruit rose », cette modification permettant d'obtenir un gain d'isolation acoustique de l'ordre de 3 dB. De même, elle a demandé à nouveau que la norme de la zone D du plan d'exposition au bruit (PEB) soit fixée à 32 dB.

émis le souhait que la majorité des logements éligibles soient insonorisés d'ici à 2014. **Elle a rappelé à cet égard qu'une politique volontariste et planifiée devait être menée par le gouvernement pour atténuer les nuisances du transport aérien sur les populations riveraines.**

Vers une prise en compte du bruit mesuré

Au cours de ces dernières années, l'ACNUSA s'est également penchée sur la question de l'égalité de traitement des populations riveraines des aéroports et sur **la pertinence de la délimitation actuelle du plan de gêne sonore (PGS)**. Cette délimitation est obtenue par le biais d'une modélisation qui ne permet pas de prendre en compte l'ensemble des situations. En effet, il existe des zones ponctuelles

à l'extérieur du PGS dans lesquelles la gêne sonore peut être aussi importante voire plus qu'à l'intérieur du plan.

En 2010, l'Autorité a proposé **deux voies d'améliorations possibles de ce dispositif**. La première vise à gommer l'inégalité de traitement entre les bâtiments éligibles situés dans les limites du PGS et les bâtiments voisins extérieurs au PGS en ouvrant la possibilité aux riverains concernés d'accéder à la prise en charge des travaux d'insonorisation sous réserve de démontrer un niveau d'exposition au bruit supérieur ou égal à celui de la limite inférieure du PGS. Sur ce premier point, l'Autorité semble avoir été entendue. L'élaboration du PGS de Paris – Le Bourget en témoigne. Pour la première fois, le bruit mesuré a été pris en considération dans l'élaboration d'un PGS afin que celui-ci corresponde mieux à la réalité du terrain. Cette disposition est consécutive à l'annonce ministérielle du 10 novembre 2011 sur les nouvelles mesures pour lutter contre les nuisances sonores aéroportuaires. La seconde consiste à créer une zone de transition. Au sein de cette zone qui pourrait être la limite du PGS moins 3 dB, l'aide accordée serait réduite de moitié.

Tranche de « soirée » de la TNSA

La proposition de l'Autorité de créer une tranche de « soirée » de la TNSA a été suivie et est entrée en vigueur en janvier 2008. Les plateformes de province et celle de Paris – Orly (couvre-feu), avaient des rentrées de TNSA insuffisantes car la tranche horaire « nuit » ne s'appliquait pas ou peu. Il paraissait donc logique d'instaurer cette tranche « soirée » pour taxer davantage les décollages entre 18 et 22 heures. La modulation de « soirée » (18 heures - 22 heures) consiste à majorer d'un facteur 3 les coefficients de modulation de jour (6 heures - 18 heures).

Recettes de la TNSA (en euros)

2006	2007	2008	2009	2010	2011
44 986 363	52 174 891	61 184 412	57 993 671	54 654 243	56 800 000 (estimation)



AIDE À L'INSONORISATION : LE POINT DE VUE DES RIVERAINS

En 2009, une enquête TNS-Sofres réalisée à la demande de la direction générale de l'Aviation civile (DGAC) auprès de 3 600 riverains de 9 des 10 aéroports bénéficiant du dispositif a fait ressortir plusieurs difficultés. Elle a d'abord mis en évidence la longueur des délais entre l'envoi du diagnostic et la réalisation des travaux ainsi que le manque d'information sur le dispositif (un tiers des riverains déclarait méconnaître celui-ci). Les personnes interrogées ont également fait la demande d'une information personnalisée et non générique indiquant directement si leur habitation est éligible à l'aide. L'enquête révélait aussi que le montant des travaux restant à la charge du propriétaire et l'avance des frais étaient de réels obstacles pour ceux dont le logement restait à insonoriser. Depuis, ces deux freins ont été levés. Pour surmonter les difficultés en termes d'information sur le dispositif de l'aide, l'Autorité a préconisé en 2009 la mise en place d'une communication ciblée auprès des riverains dont les logements se situent à l'intérieur du PGS et ne sont pas encore insonorisés. L'enquête a en revanche montré qu'une très large majorité des personnes interrogées étaient satisfaites des travaux réalisés (96 %) et du confort acoustique obtenu (91 %).



4

SANCTIONNER

La loi du 12 juillet 1999 modifiée en 2010 portant création de l'ACNUSA confère un pouvoir de sanction à l'Autorité en cas de manquements aux mesures environnementales prises par le ministre chargé de l'Aviation civile. L'ACNUSA fait partie des quelques autorités administratives indépendantes qui ont un pouvoir de sanction alors même qu'elle ne dispose pas de pouvoir réglementaire et émet des avis consultatifs. L'Autorité peut ainsi prononcer une amende administrative pouvant atteindre jusqu'à 1500 € pour une personne physique et 20000 € pour une personne morale. Les manquements assortis d'une sanction sont définis par des arrêtés de restrictions. Ceux-ci fixent des restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs ou de certaines activités, des procédures particulières de décollage ou d'atterrissage, des règles relatives aux essais moteurs et des valeurs maximales de bruit et d'émissions atmosphériques polluantes à ne pas dépasser. Actuellement, 11 plateformes sont concernées : Bâle – Mulhouse, Bordeaux – Mérignac, Lyon – Saint-Exupéry, Marseille – Provence, Nantes – Atlantique, Nice – Côte d'Azur, Paris – Charles-de Gaulle, Paris – Orly, Toulouse – Blagnac, Beauvais – Tillé et Paris – Le Bourget.

Ce dispositif d'amendes administratives revêt un caractère dissuasif indéniable, mais devait être amélioré. Meilleure prise en compte des droits de la défense, délais raccourcis, dimension pédagogique accrue... La loi du 8 décembre 2009 apporte des évolutions majeures dans la procédure de sanction. Cette réforme, portée et défendue par le président de l'Autorité pendant une grande partie de son mandat, répond à deux impératifs majeurs : équité et efficacité. Désormais entièrement entre les mains de l'ACNUSA, la nouvelle procédure garantit en effet le caractère contradictoire du dispositif et permet d'améliorer le traitement des dossiers.

Depuis plusieurs années, l'Autorité préconise que le montant de ces amendes perçu au profit du budget général de l'État soit affecté au financement de l'aide à l'insonorisation ou au budget des communautés aéroportuaires.

Retour sur un événement phare de ces six dernières années et sur ses implications à venir. ●



Une lente mais nécessaire réforme de la procédure de sanctions

88 %

c'est le pourcentage de requêtes au contentieux gagnées par l'Autorité depuis l'arrêt Corsair de 2007

Dès le début de son mandat, le président de l'Autorité a souligné les défauts de la procédure prévue pour le prononcé de ses amendes administratives. En l'état, celle-ci ne permettait pas à l'ACNUSA de jouer pleinement son rôle d'Autorité administrative indépendante.

Une procédure qui respecte les droits de la défense

À l'occasion de l'arrêt du Conseil d'État « Corsair », qui menaçait l'existence même de cette procédure, le président de l'Autorité a proposé un projet de réforme garantissant le respect des droits de la défense. En effet, dans cet arrêt, le Conseil d'État précisait, en se fondant sur les dispositions de l'article L. 227-4 du code de l'aviation civile alors applicable, « *que la personne poursuivie doit avoir connaissance de l'ensemble des éléments de son dossier, durant toute la procédure qui se déroule successivement devant deux organismes collégiaux, la Commission nationale de prévention des nuisances (CNPN) puis l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires...* ». Le dispositif de sanctions institué par le législateur de 1999 faisait en effet coexister deux entités : la CNPN, gérée par la DGAC, et l'ACNUSA. La CNPN auditionnait les compagnies et faisait une proposition d'amende à l'Autorité. Mais elle ne transmettait pas cette proposition à « *la personne intéressée* » qui aurait pu vouloir faire part de ses observations à l'ACNUSA. Aussi à la suite de cet arrêt, l'Autorité a réitéré sa demande auprès de la CNPN de communiquer systématiquement les propositions aux compagnies.

La nouvelle procédure avait donc notamment pour objectif de répondre aux exigences de l'article 6 de la Convention européenne de sauvegarde

des Droits de l'Homme et des Libertés fondamentales, sur « le procès équitable ». Il n'était en effet pas juridiquement conforme que le collège de l'Autorité puisse décider sans avoir pu entendre au préalable les compagnies aériennes.

Cette réforme permet de garantir le respect des droits de la défense grâce au caractère contradictoire du dispositif. Plusieurs étapes de communication des documents aux compagnies aériennes sont en effet prévues avant leur convocation devant l'Autorité réunie en séance plénière. Par ailleurs, étant en situation de compétence liée, l'Autorité ne pouvait que suivre le montant de la proposition de la CNPN ou décider de lui renvoyer le dossier pour une nouvelle étude. Or, la responsabilité de la décision incombait uniquement à l'ACNUSA qui devait bien entendu justifier du montant de l'amende dans sa décision et le cas échéant défendre celle-ci devant le Conseil d'État en cas de recours de la compagnie.

En confiant l'ensemble de la procédure à l'ACNUSA et en coupant les liens avec la CNPN, la réforme a également mis fin à cette situation vraiment paradoxale pour une Autorité indépendante.

Des délais plus courts

Au-delà du renforcement des principes d'équité et d'indépendance, le président de l'Autorité souhaitait que cette nouvelle procédure raccourcisse les délais grâce notamment à la suppression de certaines étapes (auditions menées par la CNPN, rédaction des propositions, etc.) et que tous les manquements soient relevés. Alors que le délai moyen de traitement d'un dossier de manquement était de l'ordre de 12 mois en 2006, il est de 7 mois² pour l'année 2011.



Saisie conservatoire : le choix de l'autorité compétente

Dans un contexte de rigueur budgétaire, il est plus que jamais nécessaire de mettre en œuvre tous les moyens disponibles pour recouvrer les amendes administratives prononcées par l'Autorité. Le non-paiement de celles-ci représente en effet un manque à gagner inacceptable pour l'État. L'efficacité du recouvrement des amendes constitue en outre un signal positif en direction des riverains soumis aux nuisances consécutives aux manquements commis.

Un nouveau pouvoir aux mains de l'Autorité...

Lorsque tous les recours à l'amiable ont été vainement utilisés pour recouvrer les amendes, la seule possibilité reste la saisie conservatoire. Avec la loi du 8 décembre 2009, l'Autorité dispose d'un instrument juridique pour contraindre les compagnies aériennes à s'acquitter de leurs amendes : la saisie conservatoire de l'aéronef. C'est en effet l'ACNUSA qui désormais, a la possibilité de mettre en demeure les compagnies défaillantes avant de saisir le juge judiciaire aux fins d'immobilisation de leurs aéronefs.

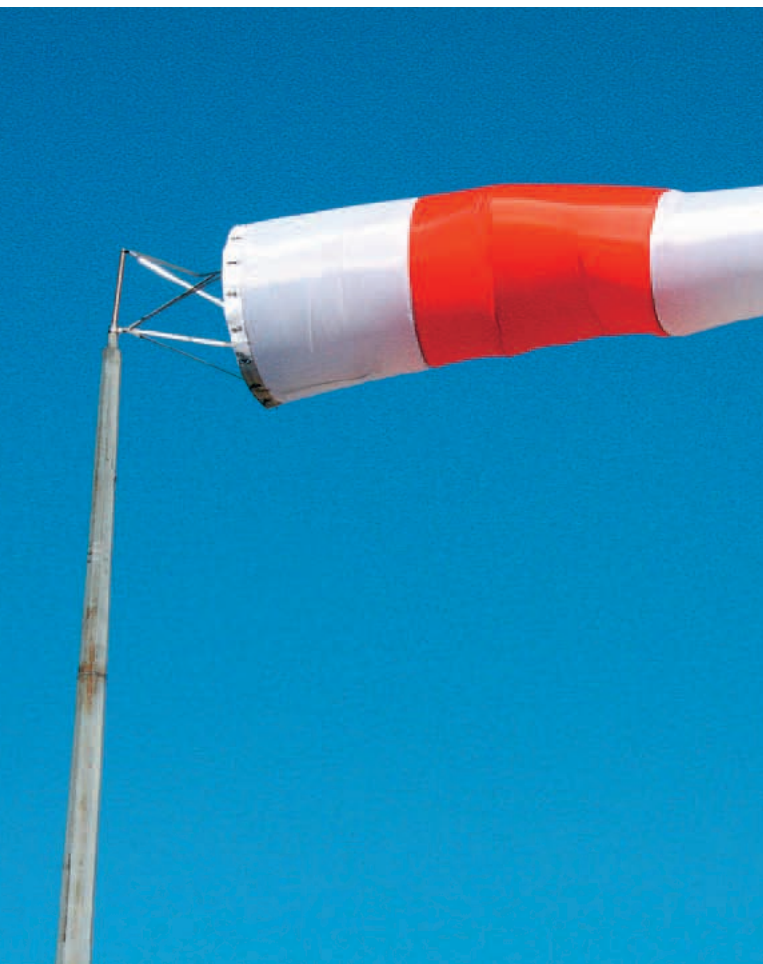
L'Autorité doit saisir le juge judiciaire du lieu d'exécution de la mesure. La saisine doit être étayée par la production des diligences effectuées par les trésoreries chargées de recouvrer les amendes (lettre de rappel, commandements, état de poursuites extérieures...). L'Autorité a rassemblé ces éléments avec les trésoreries de façon à identifier les compagnies susceptibles de voir leurs aéronefs immobilisés.

L'ACNUSA souhaitait, pour la première mise en œuvre de ce pouvoir, que le juge de l'exécution ait à se prononcer sur des dossiers indiscutables.

...mais une mise en œuvre encore difficile

Lors de la première tentative d'immobilisation en octobre 2011, la compagnie, avertie préalablement par la DGAC, a bien évidemment suspendu sa venue sur le territoire français. La DGAC a justifié son intervention en invoquant les éventuels désagréments causés aux passagers. Les raisons avancées par la DGAC n'ont pas convaincu l'Autorité pour qui seul un intérêt supérieur de l'État aurait été de nature à justifier une telle intervention ; ce qui n'était pas le cas en l'espèce. Elle regrette donc 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 permis d'envoyer un message clair aux compagnies qui misent sur l'absence de poursuites pour ne pas payer leurs amendes. Il n'est pas admissible que les mauvais payeurs tirent profit de la situation et puissent venir sur le sol français.

Néanmoins, l'ACNUSA a bien pris note de la proposition de la DGAC de conditionner la venue des compagnies débitrices au paiement des amendes.



5599
décisions
ont été rendues
par l'Autorité
depuis sa création

4235
décisions
ont été assorties
d'une amende

30 M€
c'est le montant
global des
décisions
prononcées



Force majeure : l'Autorité confortée

Pour s'exonérer de leur responsabilité lorsqu'elles commettent un manquement à la réglementation environnementale, les compagnies invoquent régulièrement la force majeure.

Si les membres de l'Autorité modulent le montant de l'amende pour tenir compte des circonstances extérieures, ils n'exonèrent pas en revanche les compagnies de leur responsabilité puisque les conditions de la force majeure ne sont pas remplies.

Le Conseil d'État a conforté systématiquement

l'Autorité dans ces décisions en soulignant que, sur les trois caractères constitutifs de la force majeure (irrésistibilité, extériorité et imprévisibilité) celui de l'irrésistibilité faisait toujours défaut. En effet, les incidents à l'origine des retards de décollage ne présentaient pas un caractère irrésistible dès lors qu'ils n'ont pas imposé par eux-mêmes le départ de l'appareil. Le Conseil d'État a en outre toujours confirmé le montant des amendes prononcées par l'Autorité.

La nouvelle procédure de sanction

La loi du 8 décembre 2009 a eu pour effet de renforcer le caractère contradictoire de la procédure. Elle permet également de réduire les délais et de donner du même coup à cette procédure un aspect plus pédagogique.

L'ensemble de la procédure est désormais confié à l'ACNUSA.

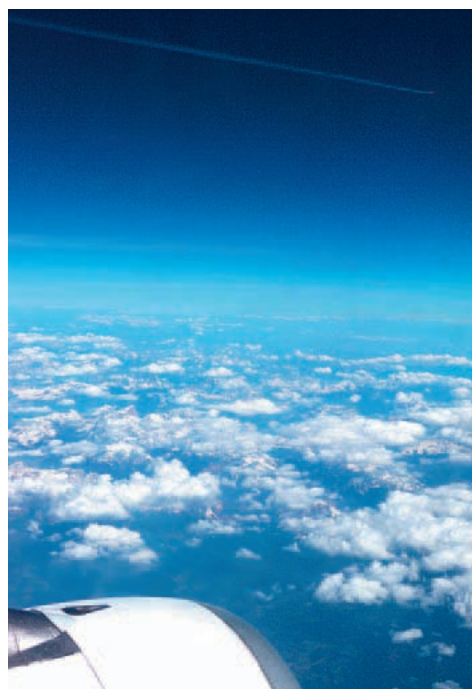
Le procès-verbal est établi par les agents assermentés de la DGAC. L'original est notifié à la compagnie et une copie envoyée à l'Autorité. À réception des observations de la compagnie ou, à défaut, à l'issue du délai de 15 jours, le rapporteur permanent saisit les fonctionnaires et agents chargés de l'instruction des manquements et leur communique, lorsqu'elles existent, les observations de la personne concernée. À réception du dossier d'instruction, le rapporteur permanent s'assure que celui-ci contient tous les éléments nécessaires au traitement de l'affaire et peut se faire communiquer tout complément

ou précision qu'il juge utile ; il est le seul habilité à clore l'instruction. À l'issue de l'instruction, le président de l'ACNUSA peut décider de classer sans suite la procédure ou de convoquer la personne concernée pour l'auditionner.

Pour l'exercice de son pouvoir de sanction, l'Autorité bénéficie du concours de sept membres associés :

- deux représentants des professions aéronautiques ;
- deux représentants d'associations de riverains d'aérodrome ;
- un représentant d'associations de protection de l'environnement agréées au niveau national ;
- un représentant d'activités riveraines des aérodromes impactées par l'activité aéroportuaire ;
- un représentant du ministre chargé de l'Aviation civile ;

Les membres associés assistent aux débats, mais ne participent pas aux délibérations. Ils ne prennent pas part au vote.







5

VERS DE NOUVEAUX DÉFIS

Après 12 années d'existence et de réels progrès enregistrés en matière de prévention et de lutte contre les nuisances sonores, l'ACNUSA aborde de nouveaux défis. Avec l'extension de ses compétences à la pollution atmosphérique en novembre 2010, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires est devenue l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires tout en conservant son acronyme. Depuis l'Autorité a pour nouvelle mission de proposer des études et d'émettre des recommandations en matière d'environnement aéroportuaire de façon plus générale.

Au cours de ces dernières années, l'Autorité s'est en outre tournée vers les instances européennes pour porter certains dossiers importants. Consciente de l'implication croissante de l'Union européenne dans les problématiques environnementales du transport aérien, l'Autorité a entamé un rapprochement avec les instances communautaires. Première autorité administrative indépendante œuvrant dans le domaine des nuisances aéroportuaires, l'ACNUSA souhaite ainsi faire bénéficier de son expertise et de sa vision à l'échelle européenne. ●

FOCUS...

Des émissions d'oxydes d'azote en augmentation

En 2008, les émissions de NO_x dues aux aéronefs au-dessous de 1000 m représentaient 1,5 % des émissions des transports en France, selon le CITEPA*. Ces émissions ont augmenté de 57 % par rapport à 1990.

En Île-de-France, les émissions issues des activités des deux grandes zones aéroportuaires (pour toutes les activités en dehors du trafic routier induit et des émissions des avions au-delà de 1000 m d'altitude) représentaient environ 7 % des émissions de NO_x et 2 % des émissions de PM₁₀ (particules fines) de la région en 2007 (source AIRPARIF).

* Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique.



La pollution atmosphérique

Le 1^{er} novembre 2010, l'ACNUSA a vu ses compétences élargies à la pollution atmosphérique par la loi « Grenelle II », du 12 juillet 2010. Une évolution initiée en 2007 par Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux Transports, alors conscient de la place grandissante des questions de pollution atmosphérique dans notre pays.

Un premier état des lieux

En proposant à l'ACNUSA d'exercer ces nouvelles compétences plutôt que de les laisser à la charge du ministère ou de créer une nouvelle autorité administrative indépendante, le gouvernement a ainsi reconnu l'expertise développée par l'Autorité depuis sa création. Cet élargissement des compétences met en évidence le rôle croissant de l'ACNUSA et la crédibilité qu'elle a acquise au fil des ans auprès de l'ensemble des acteurs. Désormais, l'Autorité peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour des aéroports. Elle est chargée de « *contribuer au débat en matière d'environnement aéroportuaire* ».

L'Autorité a anticipé cette évolution en assistant, dès 2009, à des colloques traitant de cette thématique en France et aux États-Unis. Au cours de l'année 2010, elle a débuté un état des lieux de la

pollution atmosphérique sur les aéroports et dégagé de grands axes de travail pour l'avenir. L'Autorité souligne notamment la nécessité de parvenir à une homogénéisation des indicateurs utilisés sur les différentes plateformes et d'améliorer l'information sur la qualité de l'air. Elle prône la mise en place d'une méthodologie commune des calculs des émissions à la source pour pouvoir disposer d'indicateurs fiables, objectifs et comparables sur l'ensemble des plateformes. Une des premières tâches de l'ACNUSA sera de participer à l'élaboration de ce référentiel commun.

Bruit et air : un arbitrage parfois nécessaire

Cette approche globale des répercussions environnementales du trafic aérien, voulue par le secrétaire d'État, permet à l'Autorité de concilier les problématiques de nuisances sonores et de pollution atmosphérique en cherchant les meilleurs compromis pour les populations riveraines des aéroports. Certaines procédures peuvent en effet être optimales dans un domaine et provoquer une augmentation des nuisances dans l'autre. Pour assurer cette mission d'arbitrage, l'ACNUSA veillera donc à ce que toutes les études d'impact comportent un volet sur le bruit et un autre sur la qualité de l'air.

Développer la coopération européenne

L'Autorité a fait de la coopération européenne une de ses grandes orientations pour les années à venir. Consciente du fait que certains dossiers majeurs, comme celui des nuisances liées aux vols de nuit, doivent également être portés au niveau communautaire, l'Autorité s'est ainsi engagée depuis 2010 dans un programme de rencontres européennes.

Une contribution sur les restrictions d'exploitations liées au bruit

En mai 2010, elle a transmis une contribution à la Commission européenne dans le cadre de la révision de la directive n° 2002/30/CE relative à « l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée ». Une synthèse de sa contribution a été reprise dans la proposition de la Commission quant à un règlement du Parlement

européen et du Conseil au chapitre « Consultation des parties intéressées ».

Mettre le bruit au cœur des réflexions communautaires

L'Autorité a également tenu à apporter un éclairage particulier à propos de l'élaboration du Livre blanc sur l'avenir des transports. Lors des différents échanges qu'elle a eus au niveau européen, l'Autorité a insisté sur l'importance d'une meilleure prise en compte des indicateurs de la gêne réellement ressentie par les riverains. Par ailleurs, elle a souligné la nécessité de mesures européennes emblématiques, telles que la diminution des vols de nuit et l'interdiction des avions du chapitre 3 de l'annexe 16 de l'OACI.

L'Autorité a regretté que la Commission n'accorde pas plus d'importance à la problématique des effets des nuisances aéroportuaires sur la santé et insisté pour que la pollution sonore occupe une place déterminante dans l'ensemble des réflexions en cours sur le transport aérien.

FOCUS...

La révision de la directive n° 2002/30/CE

Deux sujets majeurs devraient être abordés dans le cadre de la révision de la directive n° 2002/30/CE. Le premier concerne un meilleur encadrement de la mise en œuvre de l'approche équilibrée dans les aéroports européens et un contrôle renforcé par la Commission de son application par les États membres. Les principaux leviers d'actions de cette approche équilibrée sont la réduction à la source du bruit généré par les avions, la planification et la gestion des sols, les procédures d'exploitation dites « à moindre bruit » et les restrictions d'exploitation locales liées à des problèmes de bruit.

Le second sujet est relatif à la définition des avions bruyants qui devrait être plus restrictive.

Les réflexions en cours devraient enfin permettre de mieux articuler ce texte avec la directive n° 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement qui impose la mise en place de cartes et de plans de prévention du bruit.





LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

Les principaux polluants atmosphériques émis par l'ensemble des sources aéroportuaires sont les oxydes d'azote (les NO_x , qui comprennent le monoxyde d'azote – NO – et le dioxyde d'azote – NO_2), le monoxyde de carbone (CO), les particules fines, les composés organiques volatils (qui regroupent plusieurs milliers de composés, dont les hydrocarbures) ou encore le dioxyde de soufre (SO_2). Le dioxyde de carbone (CO_2) ne dégrade pas la qualité de l'air local, mais constitue le principal gaz à effet de serre, responsable du réchauffement global de l'atmosphère.

Les mesures relatives à la qualité de l'air ambiant (qui permettent d'évaluer l'exposition des populations riveraines à la pollution atmosphérique locale, mais pas d'identifier la contribution respective de chaque type de source d'émission à cette pollution) ont montré que les concentrations de polluants sur et autour des aéroports sont le plus souvent inférieures à celles relevées en zone urbaine ou à proximité du trafic routier.

Des moyens à la hauteur de ces nouveaux défis

En 2009, l'ACNUSA s'est vue confier des prérogatives supplémentaires dans le cadre de la réforme de la procédure de sanctions et a hérité, en 2010, de compétences nouvelles en matière de pollution atmosphérique.

Assurer à l'Autorité les moyens de son développement

L'Autorité ne peut que se féliciter de ces évolutions. Si des crédits supplémentaires lui ont été alloués pour accomplir certaines actions inhérentes à ces nouveaux champs d'intervention, l'Autorité regrette

néanmoins que les moyens ne soient globalement pas à la hauteur des missions qui lui sont aujourd'hui attribuées. Elle déplore de se voir appliquer une logique budgétaire purement comptable qui ne prend pas en compte cette extension de ses compétences et insiste à nouveau sur la nécessité que lui soient garantis des moyens de fonctionnement lui permettant de mener à bien l'intégralité des missions que lui a confiées le législateur. Il lui paraît en effet difficile de prendre en charge à la fois la nouvelle procédure de sanctions, les contrôles et les études nécessaires en matière de bruit et de pollution atmosphérique sans un renforcement conséquent de ses moyens.





Glossaire

APU	<i>Auxiliaire Power Unit</i> / groupe auxiliaire de puissance qui alimente l'avion en électricité 400 Hz
CCE	Commission consultative de l'environnement
CNPN	Commission nationale de prévention des nuisances
CO	Monoxyde de carbone
CO₂	Dioxyde de carbone
dB	DéciBel : unité retenue pour représenter les sensibilités en intensité et en fréquence de l'oreille humaine
DEBATS	Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé
DGAC	Direction générale de l'Aviation civile
EPNdB	<i>Effective Perceived Noise deciBel</i> / unité de mesure du niveau effectif du bruit perçu
ILS	<i>Instrument Landing System</i> / système de guidage radioélectrique
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 (<i>Level</i>) pondéré jour (<i>day</i>), soirée (<i>evening</i>), nuit (<i>night</i>)
NA	<i>Number of event Above</i> / nombre d'événements au-dessus d'un certain niveau de bruit
NO	Monoxyde d'azote
NO_x	Oxydes d'azote
NO₂	Dioxyde d'azote
OMS	Organisation mondiale de la santé
PEB	Plan d'exposition au bruit
PGS	Plan de gêne sonore
PM10	Particules fines
SO₂	Dioxyde de soufre
TNSA	Taxe sur les nuisances sonores aériennes
UAF	Union des aéroports français
VPE	Volume de protection environnementale





AUTORITÉ DE CONTRÔLE
DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

ACNUSA

BILAN DE LA PRÉSIDENTE **2006/2012**

Conception & réalisation graphique :

Efil - www.efil.fr

Impression : Imprimerie LFT (Montreuil),

imprimeur labellisé **Imprim'vert**

(charte pour la réduction de l'impact environnemental,
la traçabilité et le traitement des déchets).

Imprimé sur **papier 100 % recyclé**.

Crédits photographiques : Laurent Desmoulins, Nadia Dadouche.

Illustration de couverture : Efil.

ISBN 978-2-11-129271-0

© ACNUSA / Droits de reproduction,
textes et illustrations réservés.

