



AUTORITÉ DE CONTRÔLE
DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

ACNUSA

RAPPORT ANNUEL

2015





RAPPORT ANNUEL

2015

LES MEMBRES DE L'AUTORITÉ



Victor Haïm

Président depuis
avril 2012



René Beaumont

Membre depuis
décembre 2015



Bernard Chaffange

Membre depuis
septembre 2012



Jean-Marie Durand

Membre depuis
octobre 2015



Sylvie Escande-Vilbois

Membre depuis
avril 2015



Claude Genoud-Prachet

Membre depuis
septembre 2012



Laurence Rouïl

Membre depuis
septembre 2012



Valérie Rozec

Membre depuis
octobre 2015



Julie Vallet

Membre depuis
octobre 2015

MEMBRES AYANT FINI LEUR MANDAT EN 2015



Joëlle Adrien

Membre jusqu'en
septembre 2015



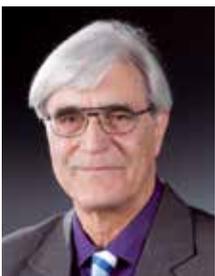
Dominique Dalmas

Membre jusqu'en
mars 2015



Aline Gaułupeau

Membre jusqu'en
septembre 2015



Manuel Periañez

Membre jusqu'en
septembre 2015



Jacques Roland

Membre jusqu'en
septembre 2015



Gérard Thibaut

Membre jusqu'en
septembre 2015

LETTRE À

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

Comme chaque année, j'ai l'honneur de vous faire parvenir le rapport annuel de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA).

En 2015, de nouvelles études ont confirmé que les nuisances aéroportuaires ont de graves conséquences sur la santé des riverains et des professionnels travaillant sur les plateformes ainsi que sur la qualité de l'environnement. Tout cela représente des coûts économiques et sociaux élevés, en grande partie cachés et mal évalués.

Tandis que les riverains se plaignent de ces nuisances, les professionnels de l'aéronautique, soutenus par la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC), persistent à ne privilégier que le développement économique.

L'ACNUSA, quant à elle, et avec un collège partiellement renouvelé, a continué d'assurer sa mission d'équilibre entre les parties concernées dans l'intérêt général à court et à long terme. Elle félicite et remercie tous ceux qui ont contribué à l'amélioration de la situation.

Peuvent ainsi être signalés les progrès suivants : l'achèvement des travaux du groupe de travail relatif à la qualité de l'air ; le signalement à la DGAC de dossiers de manquements potentiels par une association de riverains de Paris – Orly via l'ACNUSA faisant ressortir les qualités et les défauts des procédures actuelles ; la satisfaction de plusieurs recommandations émises par l'Autorité, dont la modification du code de l'urbanisme plaçant les plans d'exposition au bruit au rang des servitudes d'urbanisme.

L'Autorité regrette toutefois que certaines propositions particulièrement significatives restent en suspens, bien qu'elles soient portées depuis parfois plusieurs années. C'est ainsi le cas de l'alternance programmée et annoncée des doublets de pistes à Paris – Charles-de-Gaulle pendant la nuit. C'est également le cas des descentes continues optimisées (CDO) insuffisamment pratiquées, bien qu'elles fassent désormais l'objet d'une généralisation sur la plupart des plateformes.

Elle regrette aussi que la DGAC et la plupart des responsables de plateforme apprécient l'opportunité de mettre en œuvre des restrictions à la seule aune de l'impact – ou plutôt de l'absence d'impact économique de la mesure. C'est se montrer peu soucieux non seulement des populations survolées, mais aussi de la règle de droit.

L'exposé des motifs du règlement (UE) n° 598/2014 du 16 avril 2014 relatif à l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union conditionne en effet toute décision en ce sens à la possibilité d'améliorer le niveau général de bruit autour des aéroports, même si ces restrictions limitent les capacités de ces derniers. Il ajoute que, pour apprécier la pertinence

d'une restriction donnée, les États membres doivent comparer les coûts occasionnés aux bénéfices qui en sont tirés. C'est au regard de ces principes que le règlement lui-même impose aux États membres d'évaluer de manière approfondie le rapport coût-efficacité des mesures d'atténuation du bruit envisagées.

Malgré cela, plusieurs demandes de l'ACNUSA se sont vu opposer un refus poli, justifié uniquement par l'impact économique qu'elles auraient pu avoir. Mais cet impact n'est jamais démontré, ni évalué, ni chiffré, et moins encore comparé aux bénéfices qui seraient tirés de la mesure proposée, notamment sur le coût global des pollutions sonores et atmosphériques.

La rentabilité économique ne peut plus être la seule ligne d'horizon. Dès lors, il incombe aux responsables politiques nationaux de rappeler que, si le développement du trafic aérien est inéluctable et nécessaire, il doit être accompagné de mesures permettant d'en réduire autant que faire se peut les nuisances pour les populations riveraines.

L'Autorité a donc mis à jour ses recommandations pour tenir compte des progrès réalisés. Elle propose par exemple des restrictions nocturnes adaptées, avec notamment l'interdiction des avions de marge acoustique faible ou de niveau de bruit en survol trop élevé, la concentration des trajectoires au décollage pour réduire le nombre de personnes survolées, une communication adéquate destinée aux futurs habitants voulant s'installer en zone de bruit, la transparence sur les trajectoires des aéronefs permettant une information des citoyens comme dans la plupart des pays développés, le rachat des quelques immeubles situés dans des zones de très forte nuisance au bout des pistes de Paris – Orly et de Toulouse – Blagnac.

Elle recommande également que le taux d'aide à l'insonorisation soit de nouveau porté à 100% du montant plafonné, tout en limitant la durée pendant laquelle une demande pourra être déposée, ou encore qu'un fonds de compensation des nuisances aériennes soit expérimenté sur un aéroport acensé régional, afin de financer des opérations destinées à améliorer la qualité de vie des riverains situés dans le plan de gêne sonore.

Sur ces questions, l'ACNUSA en appelle aux Hautes Autorités politiques nationales pour qu'elles engagent les actions nécessaires afin que le développement de l'activité aérienne se fasse dans le souci de transparence, de dialogue, et de mise en œuvre d'une politique active et volontaire de réduction des nuisances aéroportuaires, notamment nocturnes.

Victor Haim
Paris, le 30 mai 2016



INTRODUCTION

Le collège de l'ACNUSA a été renouvelé pour moitié de ses membres dans le courant de l'année 2015. L'Autorité remercie ceux qui, pendant six ans, lui ont consacré une partie de leur temps et de leur énergie :

Mmes Joëlle Adrien, Dominique Dalmas

et Aline Gaulupeau, et MM. Jacques Roland et Gérard Thibault. Elle associe naturellement à ces remerciements M. Manuel Periañez, malheureusement contraint par des raisons de santé à renoncer à poursuivre son activité.

Elle souhaite la bienvenue

à ceux qui ont été désignés pour leur succéder :

Mmes Sylvie Escande-Vilbois, Valérie Rozec

et Julie Vallet, et MM. René Beaumont

et Jean-Marie Durand.

Une simple lecture laisse apparaître que seuls cinq des six membres sortants ont été remplacés. Il est en effet regrettable que le successeur du docteur J. Adrien n'ait pas encore été nommé, alors même que son mandat a expiré en septembre 2015. Ce retard s'explique par l'obligation de parité absolue entre femmes et hommes au sein des collèges des autorités administratives indépendantes établie par l'ordonnance n° 2015-948 du 31 juillet 2015. Or, à ce jour, le ministère chargé de la Santé n'a pas pu identifier une personne compétente de la gent féminine acceptant de siéger parmi les membres de l'ACNUSA. Il est indispensable que cette désignation intervienne dans les meilleurs délais : l'Autorité s'en est inquiétée auprès de la ministre concernée et du secrétaire général du gouvernement. Elle a par ailleurs appelé l'attention de ce dernier et de la présidente du Haut conseil pour l'égalité entre les hommes et les femmes sur les conséquences de la rigidité de l'ordonnance de 2015. Il ne lui est malheureusement pas possible d'aller au-delà de ces interventions, sauf à relever qu'il vaut peut-être mieux un collège complet ne respectant pas exactement la règle de la parité mais composé de personnalités volontaires et compétentes.

En 2015, l'ACNUSA a consacré une partie conséquente de son activité aux questions liées au développement de zones d'habitation dans les aires les plus exposées au bruit de l'activité aéroportuaire. Ainsi, l'Autorité s'est attachée à proposer des améliorations aux mécanismes d'information des potentiels acquéreurs ou locataires de logement dans ces zones afin que personne ne puisse à l'avenir s'établir à proximité d'un aéroport en ignorant les conséquences en matière de gêne sonore. Plusieurs de ces initiatives ont été reprises à leur compte par des

élus nationaux et certaines ont même fait l'objet de propositions déjà déposées à l'Assemblée nationale ou au Sénat. Si rien n'a abouti concrètement pour l'instant, il reste à espérer que les propositions de l'Autorité prospéreront.

La mission d'information sur l'aménagement aéroportuaire du territoire du Sénat sous la présidence de M. Cyril Pellerat pourrait être l'occasion de faire progresser plusieurs d'entre elles, en sensibilisant les élus sur ces questions.

L'ACNUSA y veillera.

Par ailleurs, les conséquences – positives et négatives – de la présence d'un aéroport pour les communes avoisinantes fait toujours l'objet de réflexions approfondies au sein du collège. Qu'elles soient concernées par le bruit des avions ou que la qualité de l'air y soit jugée insuffisante du fait de la proximité de la plateforme aéroportuaire, toutes subissent des nuisances. En revanche, si elles sont incontestables, il n'en demeure pas moins que les retombées économiques et financières ne sont pas équitablement réparties et ne compensent pas de façon équilibrée les nuisances.

Les fonds de compensation des nuisances aéroportuaires de Paris – Charles-de-Gaulle et de Paris – Orly sont des outils intéressants dans leur finalité, mais leur principal défaut est précisément de ne concerner que ces deux aéroports. Là aussi, des réflexions sont engagées et le présent rapport en fait état.

La question de la privatisation de certains aéroports a aussi largement agité les esprits en 2015 : que ce soit à Toulouse – Blagnac, où la privatisation a déjà été réalisée, ou encore à Lyon – Saint-Exupéry et à Nice – Provence, où les annonces ont été faites, mais aussi à Marseille – Provence, où la privatisation apparaît aux riverains comme une menace alors même qu'aucune déclaration n'a été faite en ce sens. L'ACNUSA n'a malheureusement pas pu intervenir, alors que, pourtant, s'agissant de Lyon et Nice, elle avait saisi l'Agence des participations de l'État. À ce jour, elle n'a pas reçu de réponse, même négative. Faut-il y voir un témoignage du mépris à l'égard des riverains de la part des autorités en charge de ces questions au niveau national ? Le collège ne veut pas le penser, mais regrette néanmoins profondément de n'avoir pas pu se faire le relais du point de vue de l'ensemble des parties prenantes.

Compte tenu de cette absence de réponse et des inquiétudes que la cession des parts de l'État a provoquées, l'ACNUSA a fait des propositions sur le rôle des commissions consultatives de l'environnement et sur la place qui devrait être la leur dans le contexte d'aéroports non plus publics mais privés. Qui doit les présider ? Auprès de qui doivent-elles être placées ? De quelles questions doivent-elles se saisir et quelles doivent être les informations à leur communiquer ? Autant de questions dont les réponses seront le signe d'une certaine idée de la concertation en matière environnementale sur et autour des aéroports.

Il faut ici saluer les travaux du groupe « Vols de nuit » créé au sein de la commission consultative de l'environnement de Paris – Charles-de-Gaulle par décision du préfet de région. Le préfet Régis Guyot, auquel avait été confiée la lourde mission de présider ce

groupe, a rendu public son rapport en décembre 2015. Comme on pouvait le redouter, certains participants ne sont pas satisfaits, considérant que seul un couvre-feu entre 22 heures et 6 heures au minimum répondrait à leurs exigences. Certaines des propositions émises - dont l'alternance des doublets, l'information préalable des riverains lorsque des modifications de procédure sont envisagées ou l'information des personnes voulant s'installer sur un territoire couvert par un plan d'exposition au bruit aérien - ont déjà fait l'objet de recommandations de la part de l'Autorité. Le préfet de région a sollicité le préfet Guyot afin qu'il assure le suivi de son rapport. L'ACNUSA, qui avait été associée aux réflexions du groupe de travail, continuera sa coopération afin de faire en sorte que les réponses les mieux adaptées à toutes les parties en présence puissent aboutir en toute transparence, cette condition étant la clé de la crédibilité.



Enfin, depuis maintenant plusieurs années, l'ACNUSA disposait de compétences spéciales sur douze aéroports. En 2016, ils seront au nombre de onze. En effet, Strasbourg – Entzheim ne remplit plus la condition de 20 000 mouvements d'avions de plus de 20 tonnes au cours de l'une des cinq dernières années. C'est, d'une certaine manière, une bonne nouvelle pour les riverains, puisque le trafic y est moins important. Mais c'est aussi une mauvaise nouvelle pour ceux d'entre eux qui n'avaient pas encore déposé de demande d'aide à l'insonorisation et qui se trouvent ainsi privés, depuis le 31 décembre 2015, du droit de le faire ; ainsi que pour la région et l'économie régionale, puisque le trafic autrefois assuré par Air France n'a été remplacé que très partiellement par la ligne ferroviaire à grande vitesse, le reste du trafic s'étant déplacé vers l'Allemagne. C'est aussi une mauvaise nouvelle pour l'Autorité, qui n'aura plus l'occasion de rencontrer sur place, chaque année, des représentants de toutes les parties prenantes qui se sont toujours montrés passionnés et âpres à défendre leurs positions, mais toujours respectueux du point de vue de l'autre, considéré comme un partenaire et jamais comme un adversaire. Cette attitude, caractéristique de la culture et de la tradition alsaciennes, pourrait avec profit être reprise sur d'autres aéroports. Il va de soi que les actions que l'ACNUSA a déjà engagées avec les représentants associatifs et l'aéroport seront menées à leur terme et que l'Autorité continuera de s'investir et d'intervenir si elle est sollicitée en ce sens et si l'affaire relève de sa compétence.

La structure du présent rapport reprend celle de l'an passé ; quelques éléments méritent d'être particulièrement soulignés.

POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

Le groupe de travail sur la qualité de l'air créé par l'ACNUSA en 2013 remettra ses conclusions d'ici la mi-2016. Le Sénat a également constitué, sous la présidence de Mme Leïla Aïchi, une commission sur le coût économique et financier de la pollution de l'air. L'ACNUSA a été auditionnée par celle-ci et a pu faire valoir ses analyses, dont certaines ont été reprises dans le rapport final de ladite commission.

POLLUTION SONORE

L'homologation des systèmes de mesure du bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs se poursuit et la quasi-totalité des aéroports acnusés sont maintenant dotés d'installations fixes de mesure de bruit. Cette année, deux campagnes de mesure de bruit, une autour de Paris – Orly et une autour de Bordeaux – Mérignac, ont été réalisées par l'ACNUSA à la demande d'élus.

VOLS DE NUIT

Les vols de nuit sont une pomme de discorde majeure entre les représentants des riverains et les professionnels de l'aéronautique. Certaines solutions peuvent cependant être apportées, si ce n'est immédiatement, du moins dans une perspective proche, pour tenir compte des contraintes que les compagnies rencontrent pour remplacer leurs appareils les plus bruyants. C'est notamment le cas du passage progressif à l'interdiction des avions de marge cumulée inférieure à 13 EPNdB. Certains aéroports ont bien compris l'intérêt de la démarche et s'y engagent résolument. D'autres, en revanche, refusent obstinément toute évolution dans ce domaine : l'Autorité peine à comprendre pourquoi.

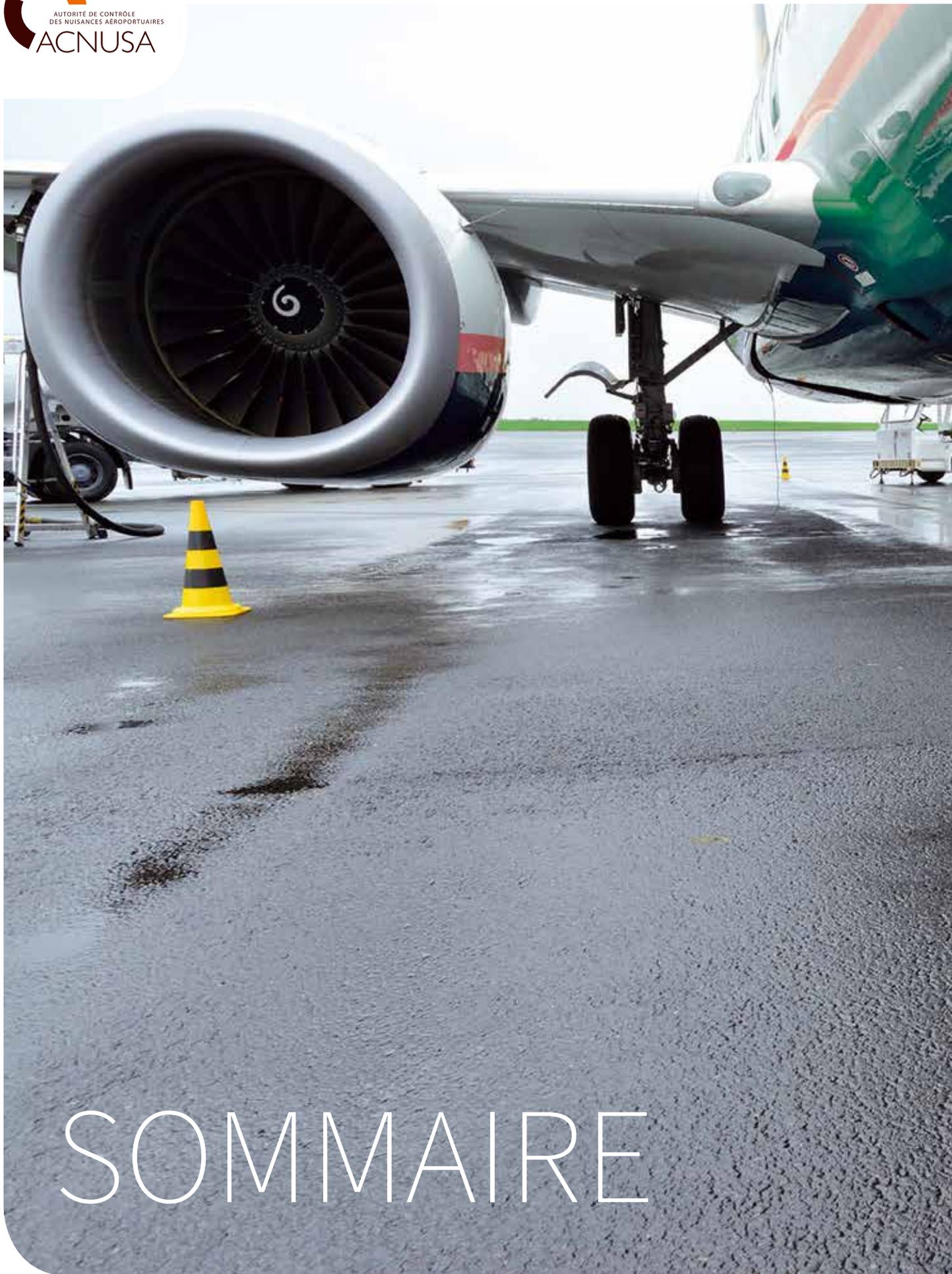
RÉPARER ET PRÉVENIR

La transparence et l'accessibilité de l'information, avant comme après l'emménagement de riverains à proximité d'une plateforme, est toujours lacunaire. L'Autorité propose un dispositif qui permettrait aux futurs habitants des zones à proximité d'un aéroport de recevoir une information relative à la pollution sonore engendrée par la plateforme. Par ailleurs, la solution de rachat d'immeubles soumis à des nuisances sonores particulièrement importantes n'a toujours pas abouti, se heurtant à des objections techniques de la part des aéroports potentiellement concernés. L'Autorité espère que ces objections seront levées en 2016 avec la publication d'une loi permettant à ceux qui le souhaitent de quitter des zones où les risques sanitaires ne sont plus à démontrer.

AMENDES

Le relèvement du montant du plafond de certaines catégories de manquement à 40 000 euros a joué en année pleine en 2015 ; le montant moyen des amendes prononcées est ainsi passé de 8 000 euros en 2014 à plus de 14 000 euros en 2015.





SOMMAIRE



01	POLLUTIONS	10
	Pollution atmosphérique	12
	Pollution sonore	22
	Autres pollutions	29
02	VOLS DE NUIT	30
	Études	32
	Mesures	35
03	PRÉVENIR ET RÉPARER	44
	Connaître, communiquer et partager	46
	Réparer	51
04	PLATEFORMES	60
	Bâle – Mulhouse	63
	Beauvais – Tillé	67
	Bordeaux – Mérignac	68
	Lyon – Saint-Exupéry	70
	Marseille – Provence	72
	Nantes – Atlantique	73
	Nice – Côte d’Azur	76
	Paris – Charles-de-Gaulle	77
	Paris – Le Bourget	79
	Paris – Orly	80
	Strasbourg – Enzheim	83
	Toulouse – Blagnac	85
	Autres plateformes	87
05	AMENDES ADMINISTRATIVES	88
	Clarification des publications	91
	Dysfonctionnement	92
	Perspectives d’amélioration	95
	APU	96
	Bilan des amendes	100
	Recouvrement	103
	Contentieux	105
06	RÉCAPITULATIF DES ÉTUDES ET DES RECOMMANDATIONS	108
07	VIE DES SERVICES	116
	Personnel et budget	118
	Communication	119
08	ANNEXES	120
	Liste des avis rendus	122
	Agenda 2015	123
	Glossaire	130



POLLUTIONS

CHAPITRE
01

POLLUTION ATMOSPHERIQUE 12

Impacts de l'activité aéroportuaire	13
Contribution des zones aéroportuaires à la pollution atmosphérique	15
Gestion de la qualité de l'air	18
Avis et contributions	20

POLLUTION SONORE 22

Homologation	22
Procédure de navigation aérienne	27
Étude	28

AUTRES POLLUTIONS 29

POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

L'air est indispensable à la vie. Pourtant, l'air que nous respirons contient fréquemment différents types de polluants chimiques et sa qualité reste un sujet de préoccupation. On estime que 60% de la population française respire un air pollué ¹ et que, en 2005, 42 000 décès étaient en relation avec l'exposition chronique aux particules fines PM_{2,5} d'origine humaine en France ². Les effets sur la santé des polluants atmosphériques sont avérés et ont aussi un coût économique ³ : entre 20 et 30 milliards d'euros par an pour les dommages sanitaires causés par les seules particules fines et entre 68 et 97 milliards d'euros pour la pollution atmosphérique extérieure, tous polluants confondus.

Dans le cadre des actions visant à améliorer la qualité de l'air, l'année 2015 a été marquante à plus d'un titre. En effet, cette problématique a été parmi les préoccupations du législateur et de l'administration, mais également de l'ensemble des acteurs, dont les citoyens.

On peut ainsi retenir quelques faits marquants :

- **juillet 2015** : rendu du rapport de la commission d'enquête sénatoriale sur le coût économique et financier de la pollution de l'air ;
- **août 2015** : promulgation de la loi de transition énergétique pour la croissance verte ;
- **septembre 2015** :
 - publication du rapport sur « la gestion des pics de pollution de l'air » de l'Inspection générale de l'administration, l'Inspection générale des affaires sociales et du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;
 - première journée nationale de la qualité de l'air, afin de mettre en valeur les bonnes pratiques et solutions sur le sujet ;
- **décembre 2015** :
 - Conférence Paris Climat (COP 21) avec une mobilisation importante de tous les acteurs, dont la société civile.
 - Quant à l'année 2016, elle présente déjà plusieurs événements notables. En janvier, la Cour des comptes a publié un rapport sur l'évaluation des politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air. Elle souligne le fait que « *la lutte contre la pollution de l'air passe par une implication beaucoup plus forte de tous les agents économiques y compris les particuliers* » et promeut une meilleure communication pour inciter aux changements comportementaux.

2016 marquera également les vingt ans de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE).

Enfin, le dispositif de gestion des épisodes de pollution devrait évoluer et la révision du programme national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) devrait être adoptée.

¹ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Tout-comprendre-sur-la-qualite-de-.html>

² Programme CAFE (Clean Air for Europe, un Air pur pour l'Europe) lancé par la Commission européenne en 2001 - CAFE CBA : Baseline analysis 2000 to 2020, publié en 2005.

³ Rapport « Pollution de l'air : le coût de l'inaction », conclusions des travaux de la commission d'enquête sénatoriale sur le coût économique et financier de la pollution de l'air, juillet 2015.

IMPACTS DE L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE

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

Créé en 2013, le groupe de travail sur les activités aéroportuaires et la gestion de la qualité de l'air associant l'ensemble des parties prenantes et des experts scientifiques indépendants a poursuivi sa mission en 2015. Son objectif est de définir et de mettre en place des indicateurs pertinents de l'évolution de l'impact des activités aéroportuaires sur la qualité de l'air et d'établir un plan de surveillance environnementale permettant le suivi de ces indicateurs. En 2015, le groupe de travail a validé une liste d'indicateurs adaptés aux activités aéroportuaires (indicateurs de pression, indicateurs d'impact et indicateurs des effets des politiques de gestion de la qualité de l'air). Les conclusions des travaux du groupe sont attendues au cours du premier semestre 2016.

Épisodes de pollution

Déclenchement du plan d'action de l'aviation civile en cas de pic de pollution prolongé

Le 17 mars 2014, la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) déclenchait pour la première fois le plan national d'action de l'aviation civile en cas de pic de pollution pour les régions Île-de-France et Rhône-Alpes. Lors de cet épisode, les actions mises en œuvre étaient l'interdiction des essais moteurs lorsqu'ils n'étaient pas préalables à un vol, l'interdiction des tours de piste d'entraînement, à l'exception de ceux réalisés dans le cadre d'une formation initiale dispensée par un organisme déclaré, approuvé ou certifié avec présence à bord ou supervision d'un instructeur et le contrôle renforcé de l'utilisation de l'APU.

En mars 2015, la France a fait l'objet d'un nouvel épisode de pollution d'ampleur nationale aux particules fines (PM10). Des mesures très contraignantes ont été mises en place, avec notamment la circulation alternée en région Île-de-France et la gratuité des transports en commun, exigeant de la part de chaque citoyen de faire un effort d'adaptation pendant cet épisode. Lors de ce dernier événement, la DGAC ne s'est pas mobilisée pour réduire les émissions. Dans le cadre de l'audition du directeur de la direction de la sécurité de l'Aviation civile en réunion plénière d'avril 2015, celui-ci a confirmé qu'aucune action n'a été menée, ni celles du plan d'action de l'Aviation civile ni celles listées dans l'arrêté interministériel du 26 mars 2014 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant, au motif que le niveau d'alerte n'avait pas

dépassé deux jours consécutifs et que les restrictions de circulation alternée n'avaient duré qu'une journée. En outre, la DGAC a indiqué qu'elle effectuerait un retour d'expérience pour réévaluer les conditions de déclenchement des mesures spécifiques à l'aviation.

Cette inaction est liée au critère de déclenchement du plan national d'action choisi par la DGAC.

Pour cette dernière, « le pic de pollution prolongé s'entend comme le cas où le seuil d'alerte d'un polluant primaire serait franchi trois jours de suite et si le préfet de la zone géographique contenant l'aérodrome déclenche des mesures parmi celles les plus contraignantes pour les transports, prévues par les arrêtés préfectoraux ou inter-préfectoraux relatif à la procédure d'information et d'alerte du public en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant ». Or, ce critère diffère de la notion de pic prolongé ou de persistance telle définie dans l'article 1^{er} de l'arrêté interministériel du 26 mars 2014. En effet, celui-ci définit la persistance d'un épisode de pollution aux particules PM10 par un constat de dépassement du seuil d'information et de recommandation (50 µg/m³ en moyenne, calculé sur la période de 0 à 24 heures) durant deux jours consécutifs et une prévision de dépassement du seuil d'information et de recommandation pour le jour même et le lendemain.

En aucun cas l'arrêté n'envisage d'attendre le seuil d'alerte (80 µg/m³) pour agir.

Il apparaît donc primordial que la DGAC mette en cohérence le critère de déclenchement de son plan d'actions avec celui défini par l'article 1^{er} de l'arrêté du 26 mars 2014 - actuellement en cours de révision ⁴. Cette mise en cohérence fait d'ailleurs l'objet d'une recommandation de l'Inspection générale de l'administration (IGA), l'Inspection générale des affaires sociales (IGAS) et du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), dans leur rapport sur « la gestion des pics de pollution de l'air » paru en septembre 2015.

⁴ En septembre 2015, le ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie a demandé la révision de cet arrêté afin de mieux contenir et prévenir les pics de pollution. À noter également qu'une proposition de loi visant à l'automatisme du déclenchement de mesures d'urgence en cas de pics de pollution est en discussion au Parlement (fin janvier 2016). Cette proposition vise à une meilleure réactivité lors des pics de pollution, grâce notamment à des prises de décision rapides et efficaces pour réduire les émissions.



R 2015 n° 1 RECOMMANDATION

L'Autorité recommande à la Direction générale de l'Aviation civile que soient révisés les critères de déclenchement de son plan national d'actions en cas d'épisode de pollution afin de les rendre cohérents avec les critères de persistance d'un épisode de pollution tels que définis dans l'arrêté interministériel du 26 mars 2014.

Recommandations et mesures réglementaires de réduction des émissions de polluants en cas d'activation du niveau d'alerte – arrêté du 26 mars 2014

En cas d'activation du niveau d'alerte, l'arrêté interministériel du 26 mars 2014 précise les recommandations et mesures réglementaires de réduction des émissions de polluants pour le secteur aérien, à savoir :

- limiter l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des avions (APU) au strict nécessaire ;
- utiliser les systèmes fixes ou mobiles d'approvisionnement électrique et de climatisation / chauffage des aéroports pour les aéronefs, dans la mesure des installations disponibles ;
- réduire les émissions des aéronefs durant la phase de roulage par une attention particulière aux actions limitant le temps de roulage.

Ces mesures ont été évaluées dans le rapport précité sur la gestion des pics de la pollution de l'air comme « des mesures de fond à mettre en œuvre de manière pérenne et qui de surcroît font double emploi avec un arrêté du 27 juillet 2012 qui rend obligatoire le recours aux moyens de substitution des APU sur le point de stationnement équipé en Île-de-France ». Les auteurs de ce rapport recommandent en conséquence de remplacer les trois mesures prévues par l'arrêté du 26 mars 2014 par deux mesures d'interdictions présentes dans le plan d'action de l'aviation civile :

- interdiction des essais moteurs dont l'objectif n'est pas d'entreprendre un vol ;
- interdiction des tours de piste d'entraînement à l'exception de ceux réalisés dans le cadre d'une formation initiale dispensée par un organisme déclaré, approuvé ou certifié avec présence à bord ou supervision d'un instructeur.

L'Autorité adhère à cette analyse. Toutefois, elle aurait souhaité que les trois mesures de fond de l'arrêté du 26 mars 2014 soient conservées dans celui du 7 avril 2016 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant afin qu'un effort supplémentaire soit réalisé lors de ces événements. En outre, elle se réjouit que, selon les recommandations des auteurs, les mesures relatives aux restrictions d'exploitation figurant dans le plan d'action aient été reprises dans ce nouvel arrêté. Enfin, l'Autorité aurait souhaité que ces mesures soient renforcées également par une interdiction des vols de loisir.

Communication sur les actions mises en place en cas d'épisode de pollution

Lorsque les gestionnaires d'aéroports déclenchent leur plan d'action en cas d'épisode de pollution, l'ACNUSA est favorable à ce que ces derniers communiquent au grand public les actions mises en place. Cela permettrait au citoyen, à qui il est souvent demandé de participer aux actions de réduction des sources d'émissions dans ces contextes, de prendre la mesure des efforts entrepris par les exploitants.

De la même manière, l'Autorité souhaite que la DGAC communique au citoyen les actions qu'elle mettra en place, le cas échéant, lors des prochains épisodes de pollution.

CONTRIBUTION DES ZONES AÉROPORTUAIRES À LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

Roulage au sol

De façon classique, les réacteurs de l'avion ainsi que l'APU sont utilisés lors de la phase de roulage. Ces dernières années se sont développées des solutions plus écologiques qui sollicitent uniquement l'utilisation de l'APU ; les moteurs des avions sont alors à l'arrêt. Bien que l'APU reste une source d'émission de polluants, la pollution émise reste toujours moindre que si les réacteurs étaient en fonctionnement.

Dans son rapport d'activité de 2013 ⁵, l'Autorité présentait le système TaxiBot, qui permet à l'aide d'un engin dédié de tractier l'avion et d'éviter ainsi l'utilisation des réacteurs pendant la phase de roulage. Ce système, créé par la société TLD en partenariat avec les entreprises IAI et Airbus, se décline sous deux modèles : le narrow body, tracteur pour petit et moyen-porteurs, et le wide body, pour gros-porteurs. Le tracteur, composé de deux moteurs diesel alimentant les huit moteurs électriques des roues (pour la version narrow body), permet un roulage commandé depuis le cockpit. La technologie développée consiste à capter les commandes émanant de l'avion et à les répercuter sur le tracteur. L'opération de roulage se fait avec les réacteurs éteints mais avec l'APU en fonctionnement pour assurer la fourniture d'énergie. L'usage du TaxiBot est pertinent d'un point de vue environnemental sur les plateformes dont le temps de roulage est de l'ordre de 15 à 17 minutes. En France, l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle répond à ce critère.

En 2014, le TaxiBot a obtenu la certification officielle de l'EASA pour le tractage des Boeing 737-300 et 737-500 (des essais en vue de la certification des Boeing 737 nouvelle génération ont été opérés en décembre 2015) et des tests extensifs ont été réalisés par la compagnie aérienne Lufthansa sur l'aéroport de Francfort. Depuis mars 2015, la version narrow body est utilisée en conditions réelles sur cet aéroport et, quotidiennement, quelques Boeing 737 sont ainsi tractés entre la porte d'embarquement et la piste. Ce modèle devrait être certifié pour l'Airbus A320 à partir du premier trimestre 2016. Alors que le retour sur investissement du TaxiBot était inférieur à deux ans avant la chute du cours du baril de pétrole, celui-ci est désormais de l'ordre de trois à quatre années.

Pour les gros-porteurs, les tests en vue du processus de certification en coopération avec la Lufthansa sur un Boeing 747-400 devraient débuter en 2016, pour une certification attendue en 2017.

Cette solution écologique pour le roulage au sol est complémentaire de celle développée par SAFRAN-Honeywell : l'EGTS (système de roulage électrique). En effet, en sollicitant le générateur électrique de l'APU pour alimenter des moteurs situés dans les roues, ce système donne la possibilité aux avions de reculer depuis la porte d'embarquement et de rouler sans utiliser ni le tracteur ni les réacteurs (rapport 2014, p.12).

Pour ces deux équipements, TaxiBot et EGTS, la consommation de kérosène de l'avion est réduite puisque les réacteurs sont à l'arrêt. Les réacteurs sont aussi moins sollicités (maintenance et remplacement moins fréquents).

En outre, dans le rapport « Pollution de l'air : le coût de l'inaction » ⁶ de la commission d'enquête sénatoriale sur le coût économique et financier de la pollution de l'air, la proposition n° 34 promeut elle aussi la technologie du moteur électrique pour le roulage des avions.

Ces solutions fort prometteuses du point de vue environnemental suscitent désormais nettement moins d'engouement depuis la forte chute du cours du baril de pétrole.

L'intérêt économique pour le roulage « vert » s'est provisoirement estompé avec la chute du prix du pétrole et l'Autorité ne peut que le regretter.

En effet, parmi les grands défis sociétaux actuels, ceux de l'amélioration de la qualité de l'air local et de l'atténuation/adaptation au changement climatique sont majeurs et chacun doit y prendre part, inclus les compagnies aériennes.



É 2015 n°1
ÉTUDE

L'ACNUSA demande aux associations de compagnies aériennes d'étudier en 2016 la possibilité de s'équiper de moyens de substitution pour le roulage.

⁵ Rapport 2013, p. 14.

⁶ http://www.senat.fr/commission/enquete/cout_economique_et_financier_de_la_pollution_de_lair.html.

FOCUS



LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE ENGENDRE DES EFFETS SUR LA SANTÉ ET SUR L'ENVIRONNEMENT.

Le tableau ci-dessous présente quelques effets des principaux polluants.

Polluants	Conséquences sur l'environnement	Effets sur la santé
Particules en suspension < 10µm (PM10)	<ul style="list-style-type: none"> - Salissures des bâtiments - Retombées sur les cultures 	<ul style="list-style-type: none"> - Altération de la fonction respiratoire - Propriétés mutagènes et cancérogènes
Dioxyde d'azote (NO ₂)	<ul style="list-style-type: none"> - Pluie acides - Formation d'ozone - Effet de serre (indirectement) 	<ul style="list-style-type: none"> - Irritation des bronches - Favorise les infections pulmonaires chez les enfants - Augmente la fréquence et la gravité des crises chez les personnes asthmatiques
Dioxyde de soufre (SO ₂)	<ul style="list-style-type: none"> - Pluies acides - Dégradation des bâtiments 	<ul style="list-style-type: none"> - Irritation des muqueuses - Irritation des voies respiratoires
Composés organiques volatils (COV)	<ul style="list-style-type: none"> - Formation d'ozone et gaz à effet de serre (indirect) 	<ul style="list-style-type: none"> - Irritations et diminution de la capacité respiratoire - Certains composés sont considérés comme cancérogènes (par exemple le benzo(a)pyrène)
Ozone (O ₃)	<ul style="list-style-type: none"> - Effet néfaste sur la végétation - Contribue indirectement à l'effet de serre 	<ul style="list-style-type: none"> - Toux - Altération pulmonaire - Irritations oculaires

S'agissant du transport aérien, les émissions en NOx et PM10 dues aux avions augmentent régulièrement depuis 1990 à l'échelle de la France, alors que les émissions des autres transports tendent à diminuer.

En 2013, le transport aérien (avions uniquement) a émis 10 ktonnes (kt) de NOx, ce qui représente par rapport à l'année de référence 1990 une hausse de 45 %, tandis que les émissions de NOx liées au transport routier se sont élevées à 530 kt soit une diminution de 55 % par rapport à 1990.

Concernant les PM10, les émissions dues aux avions en 2013 se chiffraient à 0,6 kt. Elles ont augmenté de 19 % par rapport aux données de 1990. Quant au transport routier, les émissions en PM10 étaient de 37 kt, soit une diminution de 49 % par rapport à 1990.

Source : CITEPA, Rapport national d'inventaire - Inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en France - séries sectorielles et analyses étendues.

Accessibilité à la plateforme

Une source importante d'émissions de polluants atmosphériques provient du trafic routier généré par la présence de la plateforme (accès aux aéroports, zones d'activité...). En effet, l'accès aux aéroports se fait majoritairement par la voie routière. L'Airport Regions Conference (ARC) a publié dans son étude « 15 ways to reduce carbon footprint in airport regions » la répartition des différents modes de transport pour neuf aéroports (aéroports de Stockholm - Arlanda, Bruxelles - Airport, Paris - Charles-de-Gaulle, Londres - Gatwick, Göteborg - Landvetter, Londres - Luton, Malte, Paris - Orly et Rotterdam - La Haye) :

- 70 % des passagers et salariés viennent ou repartent de l'aéroport en voiture ou en taxi ;
- 16 % en bus ;
- 14 % en train.

Engendrant moins de pollution et de congestion du trafic routier, l'utilisation des transports publics, et notamment l'accès par la voie ferrée, bénéficie à l'environnement. De grandes plateformes aéroportuaires européennes sont déjà reliées aux centres-villes par des trains express régionaux (par exemple, Stockholm, liaison en 20 minutes, Copenhague, Amsterdam et Londres en 15 minutes ou Francfort en 10 minutes). En France, ces trains régionaux express dédiés sont moins développés ou beaucoup moins efficaces. Toutefois, le projet du CDG express, liaison ferroviaire directe entre l'aéroport et la gare de l'Est, est inscrit dans le cadre du Grand Paris et devrait permettre d'atteindre Paris en 20 minutes. En effet, après plusieurs rebondissements, une ordonnance du 18 février 2016 a confié, dans le cadre d'un contrat de concession de travaux, la mission de conception, de financement, de réalisation et d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire à une société, filiale de l'établissement public SNCF Réseau et de la société anonyme Aéroports de Paris. Cela devrait permettre la création d'une desserte de qualité entre Paris et l'aéroport, équivalente à celle constatée dans les autres grandes capitales européennes et internationales.

Bien que cela ne relève pas uniquement ni même prioritairement du domaine de compétence du gestionnaire et des autres acteurs de la plateforme, il paraît essentiel de préconiser le développement de moyens de transports en commun respectueux de l'environnement, efficaces et accessibles (notamment en matière de coût) au plus grand nombre.

L'Autorité est bien consciente du fait que cette demande nécessitera du temps et un investissement coûteux.

Toutefois, à court terme, il semble envisageable de mettre en œuvre ou de développer des solutions qui ont prouvé leur efficacité, telles notamment ces bonnes pratiques identifiées par le « dAIR project » (www.dairproject.eu) ⁷ :

pour les employés :

- mise en place de plans de déplacement entreprise (PDE) ou de déplacement interentreprises (PDIE) qui comprennent un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles et à favoriser l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.
- mise en place de bus à la demande pour les employés habitant autour de l'aéroport et qui ne peuvent utiliser les transports en commun en raison de leurs horaires décalés ou de l'absence de réseau ferré. C'est le cas du réseau Filéo pour l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, où 75 % des salariés travaillent en horaires décalés (après 23 heures ou avant 5 heures et pendant les vacances scolaires ou jours fériés). Ce bus ne circule que lorsqu'il y a une demande et dessert 28 communes autour de l'aéroport (www.fileo.com) à des tarifs comparables à ceux pratiqués dans les transports en commun ;
- incitation des employés à utiliser les transports en commun par le biais notamment de mise à disposition de tickets de transport gratuits ou à tarifs préférentiels pour les employés de l'aéroport et des compagnies aériennes nationales (exemples à l'aéroport de Vienne, Leipzig, Prague...).

pour les passagers :

- offrir des tickets de transport public. L'aéroport de Genève fournit gratuitement aux passagers un ticket de transport public dans la zone « tout Genève » (durée de validité du ticket de 80 minutes) ;
- favoriser les taxis « verts ». Le projet « eco-taxis » a été développé sur l'aéroport de Stockholm et régle la flotte de taxis pour diminuer les émissions de CO₂. Le but étant de remplacer progressivement les taxis conventionnels (essence ou diesel) par des taxis hybrides ou des taxis fonctionnant avec des carburants alternatifs. Au début du projet, en 2005, un système incitatif avait été créé en introduisant des voies séparées en fonction du type de véhicule (éco-taxis ou taxis ordinaires). La priorité était donnée à la voie

⁷ Le projet dAIR est un projet financé par un fonds européen et pour lequel les instances régionales et les gestionnaires d'aéroport ont travaillé afin d'identifier des actions de réduction des émissions de CO₂. Ce projet réunissait 14 partenaires et traitait principalement des activités de l'opérateur de l'aéroport et de l'accessibilité à la plateforme.

« éco-taxis » (biogaz, hybrides, éco-diesel, éthanol et huile de pin). Désormais, tous les taxis qui prennent des passagers à l'aéroport sont des éco-taxis. Quant aux taxis « conventionnels », même s'ils sont toujours autorisés à déposer des passagers à l'aéroport, ils doivent en repartir à vide. Sur les huit voies de taxis disponibles sur la plateforme, la priorité est fixée en fonction de l'efficacité « carbone » des véhicules. La voie la plus rapide est réservée aux voitures électriques. À noter que cette politique a eu un effet bénéfique sur toute la région de l'aéroport ;

- **avantager les véhicules électriques ou hybrides** en proposant des tarifs de parking réduits ou des parkings réservés (aéroport de Bologne). À l'aéroport de Stockholm, les parkings sont gratuits pour les véhicules électriques. En outre, le gestionnaire se prépare également à mettre en place un système de tarification différenciée selon que la voiture est éco-labellisée ou non ;
- **subventionner partiellement ou totalement une ligne de bus**, à l'instar de l'aéroport de Marseille – Provence pour la ligne aéroport – gare de Vitrolles.

Les actions de sensibilisation à destination du personnel et des passagers sont également essentielles. Des actions ciblées peuvent, à terme, modifier le comportement du citoyen. Délivrer des informations sur les alternatives disponibles pour accéder à l'aéroport permet aux usagers de prendre des décisions éclairées et peuvent conduire à une utilisation accrue des transports en commun.

Pour le personnel, les plans de déplacement inter-entreprises peuvent inclure des actions de sensibilisation telles que des échanges sur les bonnes pratiques, des groupes de travail sur différents sujets traitant des transports publics (exemple de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle).

Enfin, aussi bien pour les passagers que pour le personnel, il est primordial que les différents plans qui régissent les déplacements (PDE, PDIE, plan de déplacements urbains, plan de déplacement de l'administration) s'articulent bien entre eux. Cela devrait favoriser la mise en place de politiques de déplacements multimodaux cohérentes et coordonnées à l'échelle du territoire et améliorer ainsi l'accessibilité tout en valorisant les modes alternatifs à la voiture et accompagner les changements de comportement.

GESTION DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Limitation de l'usage des APU

Depuis 2012, l'Autorité demande que la DGAC étudie les conditions d'une généralisation des moyens de substitution fixes à l'utilisation de l'APU ainsi que la possibilité de la mise en place d'une redevance aéroportuaire pour financer ces équipements (R. 2013 n° 2). En réponse à cette demande, la DGAC a sollicité l'Union des aéroports français (UAF) pour mener cette étude. L'année 2015 s'est achevée sans qu'aucun résultat ou rapport d'étape n'ait été transmis à l'Autorité.

L'inertie de certains aéroports pour s'équiper en moyens de substitution fixes reste difficilement compréhensible pour l'Autorité. En effet, dès 2008, l'UAF avait, elle-même, identifié cet axe d'amélioration dans son guide des bonnes pratiques ⁸.

La demande d'équipements en moyens de substitution est aujourd'hui d'autant plus impérieuse qu'a été publiée la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV). Son article 45 concerne spécifiquement les gestionnaires exploitant un aérodrome défini aux deux premiers alinéas du I de l'article 1609 *quatervicies* A du code général des impôts (voir page 21). Il leur est demandé d'établir un programme d'action pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques liées aux activités directes au sol de la plateforme aéroportuaire. Par les activités directes au sol, on compte l'escale avec l'utilisation de l'APU. La mise en place de moyens de substitution fixes aux APU pourrait se révéler être une action très pertinente et efficace pour atteindre les objectifs de réduction en polluants et GES demandés dans cet article 45.

En outre, et confortant les objectifs du législateur, plusieurs études et rapports ont montré l'intérêt du développement d'équipement de substitution.

Ainsi, en matière de gains environnementaux, les études récentes menées sur les aéroports de Toulouse – Blagnac ⁹ et Nice – Côte d'Azur pour évaluer la réduction des émissions lors de l'escale révèlent une nette diminution, de l'ordre de 50 %, du temps d'utilisation de l'APU, dès lors que les postes « avion » sont équipés en 400 Hz, moyen de substitution qui fournit l'électricité à l'avion.

Le rapport publié en 2013 par l'aéroport de Zurich « Aircraft Ground Energy systems at Zurich Airport » ¹⁰ dresse un bilan de la situation sur cet aéroport, dont

une évaluation environnementale et monétaire des équipements. Dans cette dernière partie, une comparaison tarifaire est établie en fonction du type d'avion et de l'utilisation ou non des différents équipements de substitution aux APU en escale. Ainsi, pour un avion long-courrier A330 qui utiliserait le 400 Hz pendant 3 heures et la PCA (moyen de substitution qui fournit la climatisation et le chauffage) pendant 1 heure, le service est facturé à la compagnie aérienne 451 francs suisses, tandis que le coût d'utilisation de 3 heures de son APU lui reviendrait à environ 1 000 francs suisses. Pour un court-courrier de type RJ100 qui utiliserait pendant 1 heure le 400 Hz et la PCA, le montant atteindrait 111 francs suisses contre 150 pour l'APU.

Dans les deux cas, l'utilisation des moyens de substitution à l'APU est plus rentable pour la compagnie aérienne.

Enfin, publié en 2015, le rapport « Pollution de l'air : le coût de l'inaction »¹¹, présente les conclusions des travaux de la commission d'enquête sénatoriale sur le coût économique et financier de la pollution de l'air. Le rapport présente 61 propositions sur la recherche et le calcul du coût économique et financier de la pollution de l'air, l'innovation, la formation, l'information, l'aide à la décision et les normes destinées à lutter contre la pollution. Parmi celles-ci, il faut souligner la proposition n°33 ayant pour objet de « fournir des alternatives à l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance dans les aéroports », qui est en phase avec celle de de l'Autorité.

Ainsi, il ressort que l'installation de moyens de substitutions aux APU est bénéfique à la fois d'un point de vue environnemental et d'un point de vue économique.

La question du financement de ces équipements peut légitimement se poser, et en particulier pour la PCA. L'Autorité a, dans cette optique, contacté 14 plateformes européennes parmi les plus fréquentées et possédant des moyens de substitution fixes à l'APU.

Sur les dix aéroports ayant répondu au questionnaire¹² :

- tous fournissent des postes au contact équipés en 400 Hz ;
- six d'entre eux ont installé la PCA sur l'ensemble de leurs postes au contact ;
- trois ont équipé 60 % de leurs postes au contact en PCA ;
- un seul, qui accueille principalement des court et moyen-courriers, n'a pas d'équipement en climatisation/chauffage car les temps d'escale et le climat ne le nécessitent pas.

Quant à la question du retour sur investissement de la PCA, très peu d'aéroports ont été en mesure de fournir des éléments chiffrés. En effet, ces équipements sont présents depuis de nombreuses années sur les plateformes et le prix de l'utilisation de cet équipement est inclus dans la taxe d'atterrissage. Toutefois, trois aéroports ont indiqué des retours sur investissement allant de dix à quinze ans. À noter que l'aéroport de Genève, hors du périmètre de cette étude, indique un retour sur investissement de l'ordre de sept ans.

L'Autorité espère que sa recommandation sur le sujet, l'article 45 de la LTECV et la proposition n° 33 de la commission d'enquête sur le coût économique et financier de la pollution de l'air sensibiliseront suffisamment les aéroports pour que ces derniers se dotent enfin dans les meilleurs délais de 400 Hz et de PCA pour les aéroports les plus importants, notamment ceux d'Île-de-France.



R 2015 n°2
RECOMMANDATION

L'ACNUSA recommande que les aéroports acrusés s'équipent en moyens de substitution fixes aux APU dans les plus brefs délais.

⁸ <http://www.aeroport.fr/page/page/guide-des-bonnes-pratiques>

⁹ Rapport de l'ACNUSA 2014, page 14.

¹⁰ <http://www.zurich-airport.com/the-company/noise-policy-and-the-environment/air-quality>.

¹¹ http://www.senat.fr/commission/enquete/cout_economique_et_financier_de_la_pollution_de_lair.html

¹² Athènes, Barcelone, Copenhague, Hambourg, Londres-Heathrow, Londres-Stansted, Milan, Palma de Majorque, Prague et Stockholm.

Système incitatif à l'utilisation des moteurs les moins émissifs en NOx

Dès son rapport d'activité de 2011, l'Autorité demandait que l'étude d'un système incitatif (sous forme éventuellement de taxation) à l'utilisation des moteurs les moins émissifs en NOx soit engagée par la DGAC. Cette classification des moteurs d'avions permettra d'intégrer dans le montant de la redevance aéroportuaire due par la compagnie aérienne une part liée à la pollution de NOx. Le cadre réglementaire serait le même que celui de la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage pratiquée par les exploitants en fonction des performances acoustiques des avions. En 2014, la DGAC présentait à l'Autorité sa classification des aéronefs en fonction de la performance des moteurs par rapport à leurs émissions en NOx, et cela indépendamment de leur avancée technologique et de la taille de l'avion. Il s'avère que la DGAC a choisi une classification qui non seulement s'écarte de celle proposée par la recommandation européenne ECAC/27-4, validée par une décision de septembre 2011¹³, mais qui par ailleurs se révèle beaucoup plus complexe¹⁴. Cette dernière est toujours à l'étude par l'Union des aéroports français. Néanmoins, la DGAC pourrait abandonner son système de classification si les retours des différents acteurs n'étaient pas favorables.

Quelle que soit l'hypothèse, plus de quatre années auront été perdues entre l'accord de principe de l'administration (2012) et la mise en œuvre d'un système de classification opérationnel. L'ACNUSA rappelle que, selon elle, le modèle recommandé par l'Europe (ECAC/27-4) serait le plus incitatif parce que homogène et éviterait le transfert de nuisances d'une région à une autre.



R 2015 n°3 RECOMMANDATION

L'Autorité demande la mise en place effective pour 2016 d'un système incitatif à l'utilisation des moteurs les moins émetteurs en NOx afin que les opérateurs se dotent des avions les plus performants au niveau à la fois du bruit, des gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique ; qu'il s'agisse du système établi par la DGAC ou celui, conforme à la recommandation européenne ECAC/27-4, déjà en vigueur sur une dizaine des plus grosses plateformes européennes, et qui aurait la préférence de l'ACNUSA.

Par ailleurs, dans son rapport 2014, l'Autorité déclarait dans sa demande d'étude n° 1 : « Dans la logique du principe pollueur-payeur énoncé par l'article L. 110-1 du code de l'environnement, l'Autorité souhaite que la DGAC étudie également la possibilité d'une redistribution directe d'une partie, au moins, de la redevance collectée aux populations impactées. Celle-ci pourra revenir aux populations ou aux collectivités impactées par la nuisance ou au moins pour soutenir des actions environnementales (installation de prises 400 Hz ou de PCA par exemple). »

S'agissant de cette étude, l'Autorité a bien noté que, réglementairement, les redevances doivent correspondre au coût des services rendus aux usagers de l'aéroport, ce qui ne permet pas d'en reverser tout ou une partie aux populations riveraines. Pour que ce soit possible, seule une taxe aurait permis une redistribution aux populations impactées. Or, en l'état actuel, cela est actuellement inenvisageable. Il n'en demeure pas moins que les redevances aéroportuaires peuvent, au moins, servir à financer des installations permettant de diminuer l'impact environnemental de la plateforme, notamment les équipements fournissant l'électricité (400 Hz) ou la climatisation chauffage (PCA) à l'avion lorsqu'il est au parking.

AVIS ET CONTRIBUTIONS

Plan de protection de l'atmosphère (PPA)

En 2015, l'ACNUSA a été saisie de deux demandes d'avis sur les plans de protection de l'atmosphère pour les agglomérations ou zones possédant au moins un aéroport acnusa (PPA de l'agglomération toulousaine et de Nantes – Saint-Nazaire). Sur ces deux projets de révision, l'Autorité a émis un avis favorable.

En outre, à la suite de la consultation de l'Autorité, l'aéroport de Toulouse – Blagnac s'est engagé à fournir annuellement un bilan des actions entreprises dans le cadre du PDIE et de façon plus générale pour réduire l'émission de polluants sur la plateforme aéroportuaire.

¹³ Système de taxe directement liée aux émissions des aéronefs en oxydes d'azote avec une pondération par les émissions en hydrocarbures pour certains types d'aéronefs - <https://www.ecac-ceac.org>

¹⁴ Cf. page 15 du rapport d'activité 2014 de l'ACNUSA.

Actualisation réglementaire

En 2013, l'Autorité demandait que soit engagée la révision des articles R. 222-20 à R. 222-31 du code de l'environnement concernant l'élaboration et la modification des PPA pour une application en 2014. Elle a réitéré sa demande en 2014. En effet, l'article L. 6361-5 du code des transports prévoit que l'ACNUSA doit être consultée par les DREAL (directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement) lors de l'élaboration de PPA. Toutefois, dans les articles R. 222-20 à R. 222-31 du code de l'environnement concernant l'élaboration et la modification des PPA, il n'est fait aucunement mention de la saisine de l'Autorité. Ces articles méconnaissent ainsi les dispositions législatives. En conséquence, l'Autorité ne peut que réitérer sa recommandation R. 2013 n° 3 avec la révision des articles R. 220-20 à R. 222-31 du code de l'environnement concernant l'élaboration en demandant une application dans l'année.



R 2013 n° 3
RECOMMANDATION

L'Autorité recommande que soit engagée la révision des articles R. 220-20 à R. 222-31 du code de l'environnement concernant l'élaboration et la modification des PPA pour y intégrer la consultation de l'ACNUSA.

Article 45 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV)

En 2015, a été publiée la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Son article 45 concerne spécifiquement les gestionnaires exploitant un aéroport défini aux deux premiers alinéas du I de l'article 1609 *quater* vices A du code général des impôts auxquels il est demandé d'établir un programme d'action pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques liés aux activités directes au sol de la plateforme aéroportuaire (roulage des avions et circulation de véhicules sur la plateforme notamment), et cela pour la fin 2016. L'objectif fixé par la loi prévoit une réduction d'au moins 10% en 2020 et d'au moins 20% en 2025, par rapport à l'année 2010, aussi bien pour les gaz à effet de serre que pour les polluants. Les programmes d'action seront quant à eux évalués par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) en 2017.

Le décret d'application a été mis en consultation par le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de

l'Énergie au mois de janvier 2016. L'Autorité a, dans un premier temps, été consultée pendant la phase de rédaction du décret puis a ensuite répondu à la consultation publique.

L'ACNUSA est globalement satisfaite de la rédaction de ce décret qui atténue certaines imprécisions et incohérences de l'article 45 de la LTECV, et surtout elle se réjouit de l'ajout d'un volet relatif à l'implantation de moyens de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance. En effet, cette action pourra avoir un effet positif notable sur la qualité de l'air sur et autour de la plateforme si elle est mise en place, comme elle le recommande depuis plusieurs années.

Néanmoins, l'Autorité souhaiterait que, parmi la liste des polluants qui font l'objet d'un objectif de réduction dans l'article 45, soient listées les particules ultrafines PM 2,5 particulièrement nocives pour la santé. En outre, cela permettrait une cohérence avec le projet de révision de la directive sur les plafonds nationaux d'émissions (NEC) dans lequel ce polluant serait ajouté à la liste des quatre polluants déjà pris en compte par la législation actuelle (dioxyde de soufre, oxydes d'azote, composés organiques volatils et ammoniac).

Il semblerait également pertinent que soit précisé et défini dans le décret le contenu du bilan national qui sera réalisé par l'ADEME. Celui-ci ne devrait pas se résumer à un simple constat mentionnant si les objectifs seront atteints ou pas mais devrait également aboutir à une évaluation de l'ambition des plans d'actions des différents gestionnaires d'aéroports.

Enfin, l'Autorité regrette, d'une part, qu'il n'ait pas été prévu la mise en place d'un suivi annuel des plans d'action des gestionnaires d'aéroport par un tiers, et, d'autre part, que ces plans ne fassent pas l'objet d'un avis de l'ACNUSA, conformément à la volonté du législateur qui donne compétences à l'Autorité sur toute question relative aux nuisances environnementales sur et autour des aéroports. Toutefois, l'ACNUSA veillera au suivi des actions à l'occasion des rencontres annuelles avec les commissions consultatives de l'environnement (CCE).



R 2015 n° 4
RECOMMANDATION

L'ACNUSA demande que les gestionnaires d'aéroport lui transmettent, ainsi qu'aux commissions consultatives de l'environnement, les plans d'action établis dans le cadre réglementaire de l'article 45 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte.

POLLUTION SONORE

HOMOLOGATION

Dans le domaine des nuisances sonores et s'agissant des aéroports acnusés, l'article L. 6361-6 du code des transports, donne mission à l'ACNUSA de définir les indicateurs de mesure du bruit et des nuisances sonores, les prescriptions techniques applicables, en conformité avec les normes internationales, aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires, les prescriptions concernant le nombre et l'emplacement des stations de mesure de bruit pour chacun de ces aérodromes et les prescriptions d'exploitation du réseau de stations. L'Autorité doit, en outre, s'assurer du respect par l'exploitant de l'aérodrome de l'ensemble des prescriptions qu'elle a définies (c. transp., art. L. 6361-7).

C'est dans ce cadre et pour assurer ce contrôle que l'ACNUSA demande aux exploitants des principales plateformes françaises de faire procéder à l'expertise de leurs systèmes par un organisme agréé.

L'Autorité a rencontré en février 2016 le service technique de l'Aviation civile (STAC), seule structure actuellement agréée par l'ACNUSA pour procéder à l'expertise des dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs, afin de faire le point sur les différents types de vérification – initiale et périodique.

La procédure d'homologation (initiale) d'un système de monitoring effectuée lors de la mise en service d'un nouveau dispositif a été définie ainsi :

1. validation par l'ACNUSA du nombre et des lieux d'implantation des stations ;
2. présentation du projet devant l'Autorité et sur le terrain lors de l'installation ;
3. expertise du système par un expert externe (type STAC) qui remet un rapport à l'Autorité ;
4. avis de l'ACNUSA sur l'homologation du système.

Ont également été définies les vérifications périodiques des systèmes menées pour s'assurer du bon fonctionnement en cours d'utilisation. Elles ne doivent pas être confondues avec les vérifications périodiques purement métrologiques des capteurs acoustiques et météorologiques que doivent mettre en œuvre tous les deux ans les exploitants. Il s'agit là de vérification complète de l'ensemble du système (au-delà des capteurs) avec une périodicité plus élevée pouvant être de l'ordre de 4 ans.

Le STAC proposera une méthode d'expertise devant le collège de l'Autorité qui, si elle est approuvée, pourrait devenir un document de référence pour toutes les structures susceptibles de réaliser l'expertise de dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs.



PARIS – CHARLES DE GAULLE, PARIS – ORLY ET PARIS – LE BOURGET

Concernant Aéroports de Paris (ADP), l'ACNUSA a demandé dans son rapport 2014 :

- de mettre à jour les deux arrêtés du 17 juillet 2006 portant homologation des dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs mis en place autour des aérodromes de Paris – Charles-de-Gaulle et de Paris – Orly ;
- de régulariser la situation concernant l'homologation du dispositif de Paris – Le Bourget avant le 31 décembre 2015.

ADP a organisé une première réunion sur le sujet avec le pôle bruit de l'ACNUSA en juin 2015, puis a sollicité en juillet le STAC pour des devis relatifs à la réalisation de prestations d'expertise permettant de constituer des dossiers d'homologation pour les trois plateformes. À ce jour, le laboratoire d'ADP est toujours en discussion avec le STAC sur la définition du périmètre de l'expertise. En 2015, ADP a conclu un marché de renouvellement des stations de mesure de bruit avec la société ACOEM. Le matériel retenu est certifié, l'objectif étant de remplacer en quelques années l'ensemble du parc des stations de mesure.

Enfin, le Laboratoire d'ADP a été expertisé à plusieurs reprises en 2015 par des organismes externes :

- expertise d'accréditation réalisée par le COFRAC en février 2015 ; cependant, la section acoustique du laboratoire n'a pas été expertisée en raison de l'absence d'expert technique en acoustique ;
- expertise de certification ISO 9001:2008 (deuxième expertise de suivi réalisée en septembre 2015 par le bureau Veritas Certification France). Lors de cette dernière, dans le domaine de l'acoustique, l'expert s'est concentré sur une activité autre que la surveillance du bruit des avions.

L'ACNUSA demande que les échanges en cours entre le laboratoire d'ADP et le STAC aboutissent dans les plus brefs délais et que les travaux d'expertise débutent rapidement. L'Autorité souhaite que les dossiers d'homologation pour les trois plateformes lui soient présentés à la fin du premier semestre 2016.

BORDEAUX – MÉRIGNAC

Le bilan 2015 du système de monitoring bruit de l'aéroport de Bordeaux – Mérignac a été adressé à l'ACNUSA à la fin janvier 2016.

Un nouveau protocole de fourniture des données radar par le SNA-SO a été signé en février 2015. Le bilan annuel 2014 de la maintenance des stations et du rapatriement

des données par la société prestataire ACOEM a également été réalisé en février 2015 ; le contrat de maintenance a été reconduit. Les 19 et 20 août 2015, le prestataire a réalisé la maintenance préventive annuelle des 6 stations de mesure.

La recherche d'un nouvel emplacement pour la station mobile sur la commune de Martignas se poursuit. Une expertise du système est programmée en 2016 et le protocole en cours avec Météo France doit être finalisé. L'ACNUSA demande que l'expertise et le protocole avec Météo France lui soient communiqués dès leur achèvement, courant de l'année 2016.

LYON – SAINT-EXUPÉRY

L'ACNUSA a demandé dans son rapport 2014 « *de veiller à ce qu'aucun retard supplémentaire dans la réalisation de l'audit et la certification des stations de mesure ne soit à déplorer et que le rapport d'audit lui soit adressé avant le 30 juin 2015* ».

Un rapport a été adressé à l'ACNUSA à la fin décembre 2015. Il a été réalisé entre le 30 novembre et le 17 décembre 2015 par un vérificateur interne d'Aéroports de Lyon, conformément aux normes professionnelles pour ce type de prestation.

L'objectif visé consistait à s'assurer de la fiabilité des mécanismes de contrôle interne utilisés sur la plateforme et en particulier à vérifier que :

- le processus est géré efficacement ;
- les procédures internes, les lois et règlements applicables sont respectés ;
- les opérations enregistrées en 2014 sont fiables.

Les vérifications réalisées ont porté sur : la gestion normative, l'organisation, le suivi des équipements, la maintenance des stations de mesure, la vérification et le calibrage des systèmes de mesure, la position et la configuration des stations, le système de surveillance, la communication des données et la gestion des plaintes.

Le rapport conclut sur le fait que « *la prise en compte des constats des audits précédents et la mise en place d'actions correctives et curatives ont permis l'amélioration du système (prise en compte des problèmes liés à la métrologie). L'efficacité de celui-ci est à ce jour satisfaisante et la boucle d'amélioration est bien en place. Il existe un fort engagement de toutes les parties concernant l'objet qui se traduit par des actions qui vont au-delà des recommandations de l'ACNUSA et une forte attente de cet audit. Malgré tout, le contrôle interne est déficient. Il faudra reprendre la main sur le suivi du sous-traitant 01 dB* ».

L'ACNUSA note avec satisfaction la tenue de cette vérification et que ses recommandations aient été appliquées. L'Autorité demande que les thèmes relevés comme étant perfectibles soient améliorés avant la prochaine expertise, particulièrement ceux ayant été jugés déficients ou avec réserves significatives.

Station de mesure de bruit de Saint-Quentin-Fallavier

Le Comité riverains aéroport Saint-Exupéry (CORIAS) a interpellé un membre de l'ACNUSA lors d'une réunion tenue en mai 2015 sur la position du capteur de bruit de Saint-Quentin-Fallavier, placé au cœur même de la commune, entre l'église et la mairie. Une délégation technique de l'Autorité s'est alors rendue sur place le 30 septembre 2015 pour constater la situation.

Si la position du capteur reflétait bien l'ambiance de la ville, diverses pollutions sonores telles que le carillon du clocher de l'église ou les cris des enfants en provenance de deux cours d'écoles proches étaient susceptibles d'entacher les mesures de bruit.

Différents sites de substitution ont été proposés par le CORIAS, dont l'un, situé au « gymnase du Loup », présente une situation calme, parfaitement adéquate avec la mesure de bruit. Par ailleurs, cet emplacement se situe très exactement à l'aplomb des trajectoires des aéronefs, alors que celui positionné actuellement est à une distance latérale de l'ordre de 750 mètres de l'axe de passage des avions.

Aussi l'Autorité a-t-elle considéré que la demande du CORIAS de déplacement de la station de mesure de bruit et de surveillance des trajectoires de Saint-Quentin-Fallavier était justifiée, avec en amont la mise en place d'un capteur mobile proche du « gymnase du Loup » sur une durée de deux à trois mois pour valider la nouvelle position. L'ACNUSA a demandé à l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry par un courrier d'octobre 2015 de procéder au transfert de la station courant 2016.

Dans un courrier de novembre 2015, le président du directoire de l'aéroport indiquait que « *le déplacement de la station de mesure représente l'inconvénient majeur de perdre quinze ans de données et d'interdire avant plusieurs années la possibilité d'analyser l'évolution de l'environnement sonore sur cette commune* ».

Conformément aux attributions que la loi lui confère ¹⁵, l'Autorité a réitéré sa demande, considérant que la précision et la qualité des mesures réalisées très exactement à l'aplomb des trajectoires des aéronefs et non à 750 mètres en latéral de celles-ci compenseront très largement l'inconvénient d'une perte de données antérieures, qui se verront rapidement remplacées par de nouvelles données.

MARSEILLE – PROVENCE

Le système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires de la plateforme a été totalement intégré dans son système de management de la qualité.

À la suite des remarques de l'Autorité dans son rapport d'activité 2014, les corrections suivantes ont été apportées :

- le manuel de gestion du système a été mis à jour afin d'intégrer les modifications de l'organigramme des acteurs du système ;
- des évaluations des formations des agents sont systématiquement réalisées ;
- une nouvelle implantation de la station de mesure de Berre-l'Étang a été réalisée. Elle présente l'avantage d'être moins exposée au vent et permet une meilleure exploitation des mesures de bruit ;
- la bonne connaissance du système d'aide à l'insonorisation par les riverains est vérifiée ;
- un outil de suivi des plaintes plus performant est à l'étude.

NANTES – ATLANTIQUE

La vérification périodique des quatre stations de mesure du système MAESTRO a été effectuée en 2014 et les homologations COFRAC ont été renouvelées.

La prochaine phase de vérification est programmée en 2016.

La réunion annuelle AGO / 01dB / SNA-O s'est tenue en février 2015.

Les faits marquants de l'année 2015 concernant le système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires de Nantes – Atlantique sont les suivants :

- réalisation de quatre campagnes de mesures de bruit avec la station mobile sur demande de mairies riveraines de l'aéroport ; les résultats seront transmis à l'ACNUSA dès leur consolidation, comme demandé lors de la rencontre CCE / ACNUSA du 10 novembre 2015 ;
- renouvellement des serveurs informatiques abritant l'ensemble des données du système de mesure de bruit.

¹⁵ « Art. L. 6361-7. du code des transports - Dans le domaine des nuisances sonores, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires : 1° S'assure du respect par l'exploitant de l'aérodrome des prescriptions mentionnées à l'article L. 6361-6. En cas de manquement, l'autorité met l'exploitant de l'aérodrome en demeure de respecter ces prescriptions dans un délai qu'elle fixe et qui ne peut être supérieur à un an. Si, à l'expiration de ce délai, elle constate que l'exploitant ne s'est pas conformé à la mise en demeure qui lui a été adressée, elle fait procéder elle-même aux travaux et réalisations nécessaires. Ces travaux sont effectués aux frais et sous la responsabilité de l'exploitant... »

NICE – CÔTE D'AZUR

La majorité des capteurs de bruit ont subi les tests de vérifications primitives ; reste un capteur qui doit être vérifié au laboratoire national d'essais (LNE).

Le STAC a réalisé l'expertise documentaire du système entre le 11 et le 15 janvier 2016. Les vérifications sur site sont programmées au printemps 2016. Le STAC doit rendre son rapport dans les trois mois qui suivront ; celui-ci sera alors adressé à l'ACNUSA.

À la suite de la vente de la villa Inch'Allah du cap d'Antibes, sur lequel un capteur était implanté pour effectuer des mesures relatives à la procédure d'atterrissage VOR A, celui-ci doit être déplacé. Il se situera dorénavant plus au sud du cap d'Antibes, au sein de la villa Eilenroc. Une convention vient d'être signée et les travaux d'installation vont débiter.

STRASBOURG – ENTZHEIM

À la suite de l'annonce du STAC, en juillet 2014, précisant que la prestation d'expertise des systèmes de monitoring n'était plus gratuite, l'aéroport de Strasbourg – Entzheim n'a pas fait procéder à cette expertise en 2015.

Il a fait savoir à l'ACNUSA par courrier électronique du 25 janvier 2016 que, « *Compte tenu des fortes contraintes économiques actuelles de la plateforme, l'homologation n'est, pour le moment, pas envisagée en 2016* ».

Mais les dispositions de l'arrêté du 20 juillet 2004 relatif aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs ne s'appliquent qu'aux aéroports mentionnés au I de l'article 1609 *quater* vicies A du code général des impôts. Or, depuis le 1^{er} janvier 2016, la plateforme de Strasbourg – Entzheim ne satisfait plus depuis 5 ans aux conditions fixées par ce texte. Néanmoins, même si l'homologation ne présente plus aucun caractère obligatoire, compte tenu de l'intérêt des informations apportées par les stations de mesure et de l'importance de leur robustesse, l'ACNUSA regrette que les autorités de l'aéroport aient décidé d'interrompre la procédure.

BÂLE – MULHOUSE, BEAUVAIS – TILLÉ

ET TOULOUSE – BLAGNAC

Malgré plusieurs relances auprès des responsables environnement de ces trois plateformes, aucun bilan de l'état de leurs dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs n'a été adressé à l'ACNUSA. L'Autorité le regrette profondément et s'inquiète de ces nonchances qui montrent un désintérêt manifeste pour l'information due aux riverains.

Cela est d'autant plus incompréhensible pour les plateformes de Bâle – Mulhouse et Toulouse – Blagnac, pour lesquelles l'Autorité estimait, dans son rapport 2014, que leurs systèmes étaient conformes à ses prescriptions.

Il ne peut plus en être ainsi aujourd'hui.

Quant à la plateforme de Beauvais – Tillé, son système de monitoring n'est toujours pas homologué. Cela la met en position de non-conformité avec la législation, mais, plus grave encore, dans l'impossibilité d'assurer à ses riverains l'exactitude des informations fournies.

Il convient de rappeler ici que l'ACNUSA doit s'assurer de la fiabilité des conditions dans lesquelles les informations sont recueillies auprès des exploitants d'aérodrome (c. transp, art. L.6361-7). Si un exploitant d'aérodrome ne respecte pas les prescriptions énumérées à l'article L. 6361-6 du code des transports et rappelées plus haut, l'Autorité peut le mettre en demeure de respecter ces prescriptions dans un délai qui ne peut être supérieur à un an. En outre, si, à l'expiration de ce délai, elle constate que l'exploitant ne s'est pas conformé à la mise en demeure, elle fait procéder elle-même aux travaux et réalisations nécessaires aux frais et sous la responsabilité de l'exploitant.

Les contacts seront pris avec les exploitants des plateformes concernées dans le courant de l'année 2016 pour vérifier s'il y a lieu de faire usage de ce dispositif.

FOCUS



HOMOLOGATION, CERTIFICATION ET AUDIT

*Les termes d'**homologation** et de **certification** sont trop souvent regardés comme signifiant la même chose. Pourtant, il s'agit de deux opérations différentes dont l'une est, au surplus, souvent subordonnée à l'autre. La **certification** établit la conformité d'un produit (véhicule, logiciel...) à une norme ou à une réglementation. Si la norme ou la réglementation existent et si le produit a pu obtenir la certification, l'**homologation** établira la conformité de ce produit à un usage spécifique.*

La certification constitue une garantie pour la généralité des utilisateurs alors que l'homologation garantit uniquement que le produit est adapté à un usage particulier. Ainsi, par exemple, les installations de mesure du bruit imposent l'utilisation de capteurs acoustiques et météorologiques. Ces capteurs doivent répondre aux spécifications du décret n° 2001-387 du 3 mai 2001 relatif au contrôle des instruments de mesure qui soumettent les instruments de mesure aux opérations suivantes :

- l'examen de type ;
- la vérification primitive ;
- la vérification de l'installation ;
- le contrôle en service (vérification périodique).

L'examen de type est effectué par un organisme spécialisé désigné par le ministre chargé de l'Industrie et donne lieu à un **certificat** d'examen de type délivré par cet organisme. Les vérifications sont effectuées par un organisme spécialisé, agréé à cet effet par le ministre chargé de l'Industrie, ou par le fabricant ou son représentant désigné par « entreprise habilitée ». Elles donnent également lieu à un **certificat** apposé sur l'appareil.

Mais, en vertu des dispositions de l'arrêté du 20 juillet 2004 relatif aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs, ces dispositifs (les capteurs et les autres composantes ¹⁶) doivent aussi être **homologués** et leur conformité attestée par un **expert**.

Il est souvent fait usage du terme d'**audit** pour désigner des opérations d'évaluation, de vérification et de contrôle des stations de bruit, d'autres installations ou de processus. Cet usage n'est pas souhaitable. En effet, fondamentalement, un audit ne peut porter que sur des états financiers. Ce particularisme s'explique par l'encadrement réglementaire de l'ensemble des opérations constituant l'audit.

S'agissant de l'examen du système de monitoring en vue de son évaluation, il est préférable d'utiliser le terme d'expertise. Au demeurant, l'arrêté du 20 juillet 2004 relatif aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs précise dans son article 1, que « *les prescriptions applicables aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs, définies par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, sont homologuées et annexées au présent arrêté. La conformité de ces dispositifs à ces prescriptions est attestée par un expert. Cet expert est désigné par l'exploitant de l'aérodrome concerné sur avis conforme de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires* ».

Il va sans dire, mais sans doute mieux en le disant, qu'il doit s'agir d'une véritable expertise, effectuée par un ou plusieurs professionnels compétents, non soumis aux autorités de l'aéroport et impartiaux.

¹⁶ Outre les capteurs acoustiques et météorologiques, les dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs sont constitués d'un dispositif d'acquisition des données relatives à la trajectographie et à l'identification de l'aéronef, d'un système de traitement central et de conservation des données et d'outils de consultation et de visualisation.

PROCÉDURE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Noise Abatement Departure Procedures

L'OACI recense une douzaine de procédures d'envol destinées à atténuer les nuisances sonores autour des aéroports. Deux d'entre elles sont plus spécialement utilisées en France : les *Noise Abatement Departure Procedures* (NADP1 et NADP2).

Dans le cadre de la procédure NADP1, jusqu'à 1 500 pieds (450 m), l'avion utilise la poussée maximale de décollage pour réduire la durée de montée. Il fait alors le bruit maximal. Une fois ce niveau atteint, la poussée optimale de montée est engagée. À partir de 3 000 pieds (900 m), les dispositifs hypersustentateurs sont rentrés. Cette procédure est plus protectrice pour les populations habitant à proximité immédiate des aéroports.

Pour la NADP2, la poussée de décollage n'est maintenue que jusqu'à 800 pieds (240 m), niveau à partir duquel les dispositifs hypersustentateurs sont alors rentrés. Cette procédure est plus protectrice pour les populations habitant une zone éloignée de l'aéroport et elle économise du carburant.

Au-delà de ces « procédures de moindre bruit », les profils des trajectoires de vol sont identiques.

Sur les aéroports français, la procédure imposée est majoritairement la NADP1, ce qui se conçoit aisément dès lors que beaucoup d'aéroports sont entourés de zones habitées proches.

Mais pour certaines pistes débouchant sur des zones inhabitées, les publications aéronautiques (AIP) laissent le choix de l'application des procédures de moindre bruit publiées dans le manuel de vol de l'avion et le manuel d'exploitation de l'exploitant.

Expérimentation d'une pente ILS à 3,2°

Sauf cas particulier où le relief oblige une descente plus abrupte, les avions effectuent les approches suivant une pente de 3° qui tient compte des performances moyennes des avions. Cependant, une expérimentation a été menée sur l'une des pistes de l'aéroport de Francfort (faces à l'est et à l'ouest) pour réaliser des approches avec un angle de descente de 3,2° en privilégiant une configuration lisse (train, becs et volets rentrés) jusqu'à une hauteur de 2 000 pieds (600 m), permettant ainsi d'atténuer les bruits aérodynamiques, le bruit des réacteurs et d'augmenter sensiblement la hauteur de survol.

Un plan d'approche à 3,5° avait été envisagé mais il provoquait une augmentation de vitesse nécessitant l'usage des aérofreins ou becs/volets, éléments générateurs de bruit. Ces approches à 3,2° ont d'abord été évaluées sur un simulateur de vol A330. Depuis octobre 2012, elles font l'objet d'une campagne d'expérimentation en vols réels. Au début, les trois quarts des pilotes refusaient de pratiquer cette descente à 3,2°. Désormais, après un temps d'adaptation, plus de 99 % participent à cette expérimentation.

Le Centre aérospatial allemand (Deutsches Zentrum für Luft – und Raumfahrt. V. – DLR) a évalué l'impact sonore. Le passage **de 3° à 3,2° permet au mieux un gain de 1,2 dB.**

Ce gain n'est pas prodigieux. Mais bien que faible, une diminution de l'impact sonore des avions sur les populations survolées est toujours la bienvenue. Aussi l'Autorité trouve-t-elle cette démarche intéressante. Elle invite la DGAC à s'associer à un constructeur ou à une compagnie aérienne pour réaliser une expérimentation sur une plateforme test en France.

ÉTUDE

DEBATS

Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé

L'objectif de l'étude écologique du programme de recherche DEBATS est de mettre en relation des indicateurs de santé agrégés à l'échelle communale avec le niveau moyen pondéré d'exposition au bruit des avions des communes concernées. Le premier indicateur de santé étudié est la mortalité, et plus précisément la relation entre l'exposition au bruit des avions et la mortalité par maladie cardio-vasculaire, maladie cardiaque ischémique, infarctus du myocarde et accident vasculaire cérébral.

La zone d'étude comprend 161 communes situées à proximité de trois aéroports français majeurs : Paris – Charles-de-Gaulle, Lyon – Saint-Exupéry et Toulouse – Blagnac. Le Centre d'épidémiologie sur les causes médicales de décès de l'INSERM a transmis à l'Institut français des sciences et technologies des transports de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), les données de mortalité, en particulier les causes médicales de décès, pour la période 2007-2010.

Sur ces bases, l'exposition moyenne au bruit des avions pondérée par la population a été calculée au niveau de chaque commune à partir des cartes de bruit établies par la DGAC. D'autres facteurs pouvant avoir un effet sur la mortalité pour les causes qui intéressent l'étude ont été pris en compte à l'échelle de chaque commune : le sexe, l'âge, la densité de population, le statut socio-économique, la mortalité par cancer du poumon (utilisée comme variable d'approximation de la consommation de tabac) et la pollution de l'air.

L'étude, prévue pour se dérouler sur 5 ans, est à mi-parcours. Une première étude – nécessairement provisoire – a été publiée dans la revue *Noise and Health* (numéro de septembre-octobre 2015).

Une relation statistique significative a été mise en évidence entre l'exposition au bruit des avions et la mortalité par maladie cardio-vasculaire (+ 18 % pour une augmentation de 10 dB des niveaux d'exposition sur 24 heures au bruit des avions supérieur à 45 dB), par maladie cardiaque ischémique (+ 24 %), et aussi par infarctus du myocarde (+ 28 %). Ainsi, cette mortalité est bien plus élevée dans les communes les plus exposées au bruit des avions que dans les communes peu exposées. Ces associations ne sont pas atténuées lorsque la pollution de l'air est prise en compte, elles ne sont donc pas expliquées par cette autre exposition. Par ailleurs, il ne semble pas y avoir d'association avec la mortalité par accident vasculaire cérébral.

Ainsi, cette première étude confirme les résultats d'autres études européennes récentes qui suggèrent que les niveaux élevés d'exposition au bruit des avions sont associés avec la mortalité (par maladie cardio-vasculaire, maladie cardiaque ischémique et infarctus du myocarde). Cependant, cette mortalité plus élevée dans les communes les plus exposées peut aussi être liée au fait qu'il y ait davantage de personnes ayant des troubles cardio-vasculaires préexistants ou des comportements à risque dans ces communes que dans les communes moins exposées. Par ailleurs, du fait de la nature agrégée de la mesure de l'exposition au bruit, on ne peut savoir à quel niveau de bruit des avions chaque personne décédée a été réellement exposée. Il n'est donc pas possible d'extrapoler ces résultats à l'échelle individuelle. C'est la raison pour laquelle une étude individuelle longitudinale a également été mise en place.

AUTRES POLLUTIONS

En 2013-2014, l'Autorité avait engagé un état des lieux des connaissances et des pratiques de gestion environnementale sur les thématiques « aéroports et pollution des eaux » et « aéroports et pollution des sols » (voir rapport d'activité 2014).

Cette étude a mis en évidence que ces deux problématiques sont relativement bien maîtrisées par les gestionnaires aéroportuaires. Néanmoins, des axes d'amélioration ont été dégagés, notamment sur les actions de communication et sur le choix des indicateurs.

En effet, concernant la communication (en dehors des commissions consultatives de l'environnement), seuls quelques aéroports évoquent les enjeux spécifiques de la problématique de l'eau et sa ressource ; cette information est généralement disponible sur leur site Internet, dans la partie développement durable ou environnement. Quant à la problématique relative aux sols, elle ne figure quasiment jamais sur les sites Internet des aéroports acnés.

S'agissant de la disponibilité des indicateurs ou des études, celle-ci est variable d'un aéroport à l'autre, à l'exception de la consommation en eau potable, donnée transmise par la majorité des aéroports.

Dans un souci de transparence et d'information, il semble utile à l'Autorité que les gestionnaires d'aéroport communiquent davantage sur le contexte, les enjeux et les

actions entreprises liées aux problématiques spécifiques des aéroports sur l'eau et les sols. Cette information devrait être accessible à tous et disponible au moins sur leur site Internet.

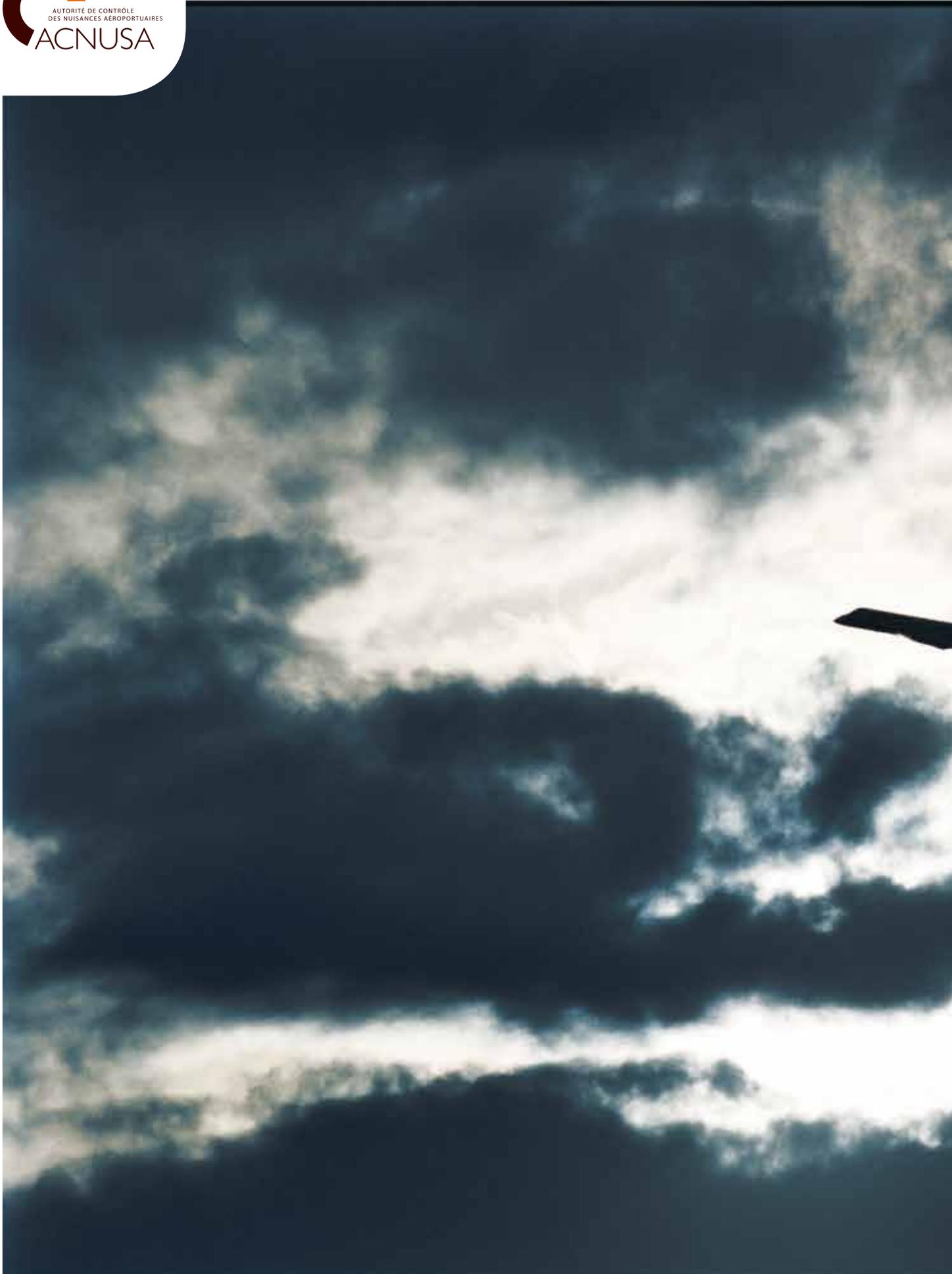
Quant aux indicateurs communiqués aux riverains, devraient être compris, a minima :

- la consommation en eaux ;
- le volume d'eaux usées ;
- la consommation de produits de viabilité hivernale ;
- le nombre annuel d'incidents affectant la ressource en eau (rivière, nappe phréatique...) ou la qualité des sols.

Tout comme pour le bruit et la qualité de l'air, ces indicateurs devraient figurer sur le site Internet, sur tout support d'information à destination des populations riveraines (la lettre aux riverains, bulletin d'information...) et transmis à la commission consultative de l'environnement. De même, lorsqu'un suivi de la nappe phréatique ou des eaux en sortie de traitement s'impose, ces résultats devraient être présentés en commission consultative de l'environnement.

Enfin, l'état des eaux et des sols ayant des incidences sur la faune et la flore, l'Autorité souhaite en 2016 orienter ses activités et réflexions autour de la biodiversité.





VOLS DE NUIT

CHAPITRE
02

ÉTUDES 32

Actualisation de l'étude sur les vols de nuit de 22 heures à 6 heures	32
Groupe de travail « vols de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle »	34

MESURES 35

Mesure à l'étude	35
Mesures proposées	36

ÉTUDES

ACTUALISATION DE L'ÉTUDE SUR LES VOLS DE NUIT DE 22 HEURES À 6 HEURES

En 2010, l'ACNUSA avait commandé une étude sur les vols de nuit de 2000 à 2009. Même si elle n'était pas exhaustive, puisqu'elle ne portait que sur sept plateformes (Lyon – Saint-Exupéry, Marseille – Provence, Nice – Côte d'Azur, Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Le Bourget, Paris – Orly et Toulouse – Blagnac), cette étude était particulièrement bien documentée et riche d'enseignements.

L'Autorité avait demandé qu'elle soit actualisée chaque année par la DGAC. C'est seulement en 2015 que satisfaction lui a été donnée. Les résultats ont été portés à la connaissance du collège en octobre. Il est à souligner que la DGAC a pris la précaution de reprendre les données des années 2008 et 2009 pour les prolonger jusqu'à 2014, garantissant ainsi une continuité dans la lecture des résultats.

L'ACNUSA a apprécié le travail qui lui a été présenté, tout en souhaitant que quelques compléments d'information

soient apportés et que l'étude soit étendue à tous les aéroports acnusés. Ce souhait a été porté à la connaissance de la DGAC, qui s'est engagée à y répondre. Les éléments relatifs aux vols de nuit sont développés dans les chapitres consacrés à chaque plateforme. Seules des considérations plus générales sont présentées ci-après.

Évolution du nombre de mouvements commerciaux nocturnes de 2009 à 2014

Si l'on prend comme point de référence l'année 2009, il apparaît que sur les aéroports de Paris – Orly (concerné pour la tranche horaire de 22 heures à 23 h 30), Nice – Côte d'Azur et de Lyon – Saint-Exupéry, les mouvements commerciaux de nuit (22 heures – 6 heures) augmentent entre 2009 et 2014.

Le tableau ci-après indique le nombre des vols de nuit entre 2009 et 2014 et la part de ces vols dans le trafic général de l'aéroport en 2014 :

	LYS	NCE	MRS	ORY	CDG	LBG *	TLS
2009	7 973	6 883	10 602	9 063	57 837	3 197	6 100
2010	8 472	7 765	11 157	10 808	59 788	3 178	6 777
2011	7 775	7 308	10 550	9 507	57 948	3 165	6 489
2012	8 201	8 172	11 352	9 487	57 838	3 045	7 206
2013	8 586	8 156	10 269	9 973	57 633	2 853	6 843
2014	8 036	8 105	9 918	10 572	56 152	2 877	6 188
Part des vols de nuit sur le trafic total en 2014	7,6 %	5,2 %	10,8 %	4,6 %	12,1 %	5,5 %	7,6 %

* Rappel : le trafic sur Paris – Le Bourget est non commercial. Sources DGAC.

Évolution des mouvements commerciaux nocturnes par tranche horaire

S'agissant de l'analyse par tranche horaire, elle ne permet pas de dégager de tendance générale.

On peut cependant observer que la part du trafic entre 22 heures et minuit est relativement stable, sauf une hausse à Toulouse – Blagnac.

Pour le « cœur de nuit » (minuit – 5 heures), cette tranche est en général relativement préservée.

Ainsi, à Lyon – Saint-Exupéry, 71 % des vols nocturnes effectués en 2013 et 2014 l'ont été avant minuit, et 50 % entre 22 heures et 23 heures. À Marseille – Provence, 64 % du trafic nocturne de 2014 a été réalisé avant minuit, 83 % à Nice – Côte d'Azur et 81 % à Toulouse – Blagnac.

Sur Paris – Charles-de-Gaulle, du fait de l'activité de hub long-courrier et des vols intercontinentaux, le trafic reste très chargé sur la période nocturne, notamment sur la période 22 heures – minuit et 5 heures – 6 heures.

Évolution des mouvements commerciaux nocturnes par type de vol

La part des différents types de vol de 2009 à 2014 - non réguliers, réguliers, bas coût, cargo et postaux – est restée stable, sauf à Toulouse – Blagnac où les vols non réguliers et postaux ont fortement diminué, tandis que les vols à bas coût et réguliers ont crû significativement.

Évolution des mouvements commerciaux nocturnes par chapitre de bruit et marge

Depuis 2006, les aéronefs à réaction subsoniques et les avions à hélices de plus de 8 618 kg nouvellement construits doivent relever du chapitre 4 et donc présenter une marge cumulée minimale de 10 EPNdB.

La part relative des chapitres 3 diminue naturellement au profit des chapitres 4, comme le montre le tableau ci-dessous.

Évolution des mouvements non commerciaux nocturnes par chapitre de bruit et marge

Les vols non commerciaux, sauf à Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Le Bourget, se situaient en 2014 entre moins de un et moins de trois par nuit.

Marges	Années	LYS	NCE	MRS	ORY	CDG	LBG *	TLS
Chapitre 3	2009	6 514	5 554	9 802	7 535	49 539	1 996	5 580
	2014	4 924	3 774	5 257	3 224	29 961	1 483	3 268
Variation en %		- 24	- 32	- 46	- 57	- 40	- 26	- 41
Chapitre 4	2009	965	1 261	570	1 523	6 847	195	486
	2014	3 081	4 274	4 284	7 345	26 175	679	2 885
Variation en %		219	239	652	382	282	248	494

* Rappel : le trafic sur Paris – Le Bourget est non commercial. Sources DGAC.



GRUPE DE TRAVAIL « VOLS DE NUIT À PARIS – CHARLES-DE-GAULLE »

Le préfet de la région Île-de-France, répondant à une demande des représentants des élus et des associations de la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, a confié au préfet Régis Guyot la présidence d'un groupe de travail sur les vols de nuit sur cette plateforme. Ce groupe de travail a été constitué en juillet 2014. Formé des trois collègues (associations, élus et professionnels), il a été chargé « *d'identifier, à droit constant, les actions concrètes et consensuelles qui pourraient être mises en place afin de diminuer les nuisances des vols de nuit pour les riverains* » de cet aéroport.

Le préfet a rendu son rapport en décembre 2015.

Si, en raison de son statut particulier, l'Autorité n'a pu être membre d'un des sous-groupes thématiques, elle a néanmoins participé aux travaux.

Ces derniers ont été conduits avec maîtrise et compétence, et les diverses parties prenantes ont toutes pu s'exprimer autant qu'elles le souhaitaient. L'Autorité y a pris sa part et a diffusé plusieurs éléments d'information, en particulier une analyse menée par le docteur Joëlle Adrien (voir page 40), à l'époque membre du collège, sur l'intérêt d'une alternance hebdomadaire des doublets pour protéger le repos des riverains.

Parmi les propositions retenues, la plupart font écho aux préconisations de l'ACNUSA - parfois depuis des années :

- la mise en place de descentes douces ;
- l'exploitation de la plateforme avec 5 nœuds de vent arrière à l'atterrissage ;
- la configuration préférentielle au décollage ;
- l'alternance des doublets ;
- le renforcement des sanctions ;
- enfin, l'information des riverains.

Par ailleurs, d'autres thèmes non explorés par l'Autorité ont été étudiés : la ponctualité des vols sur les marges de nuit (entre 22 heures et minuit et de 5 heures à 6 heures) et la reprogrammation des vols de début et de fin de nuit.

La ponctualité, parce qu'il semblait assez évident que les compagnies aériennes y sont attentives, au moins pour éviter les effets qu'auraient des décalages des mouvements sur les plannings et sur l'humeur des passagers.

La reprogrammation des vols, parce que les mouvements d'un appareil d'une compagnie sur une plateforme étant dépendants des mouvements des appareils des autres compagnies sur les autres plateformes et des contraintes (réglementaires, de capacité, etc.) sur chacune d'entre elles, il ne paraissait pas possible d'obtenir d'autres reprogrammations de vols que celles que les compagnies auraient décidé spontanément de mettre en place.

Quoi qu'il en soit, on peut se réjouir que toutes ces voies de réduction des vols de nuit aient été explorées ou réexplorées. Il faut cependant se rendre à l'évidence : comme cela avait été constaté dans le groupe de travail que l'ACNUSA avait constitué en 2012 sous la présidence de M. Rebuffel, les positions restent très difficilement conciliables entre, d'une part, certains représentants de riverains dont l'objectif est un couvre-feu total la nuit de 22 heures à 6 heures, et, d'autre part, des responsables économiques du secteur qui n'acceptent des mesures que si elles restent sans incidence notable sur l'activité.

L'ACNUSA ne peut que reprendre à son compte les propositions du rapport du groupe de travail dès lors qu'elle les avait déjà faites auparavant (voir page 36).

MESURES

MESURE À L'ÉTUDE

Plafonnement du volume sonore

Les aéronefs qui fréquentent les plateformes la nuit sont toujours plus pénalisants dès lors qu'ils constituent une émergence sonore importante par rapport au bruit de fond. C'est la raison pour laquelle il est apparu intéressant et même essentiel de rechercher, lorsqu'un couvre-feu n'est pas envisageable, de limiter la nuisance en plafonnant le volume sonore qui peut être émis pendant la nuit, de 22 heures à 6 heures.

Quota de bruit par plateforme

S'agissant des quotas de bruit par plateforme, l'Autorité n'a reçu aucune étude de la part de la DGAC depuis sa demande formulée en 2012.

Or, sur certaines plateformes européennes telle London – Heathrow, un système de quotas de bruit fixé par saison aéronautique et calculé selon la certification acoustique des appareils de l'OACI a été instauré. À chaque avion est attribué une valeur quota count (QC). Ce dispositif est considéré comme incitatif à un renouvellement des flottes en faveur d'appareils moins bruyants.

L'ACNUSA réitère donc sa demande de 2012 de communication des résultats sur l'étude réalisée par la DGAC sur le système de quota de bruit calculé selon la certification acoustique de l'OACI des aéronefs accompagnés des modalités d'application sur les plateformes françaises.



L'ACNUSA demande que la DGAC lui présente une étude sur la mise en place de quota de bruit sur les plateformes acnusées selon le système qui lui semblera le plus opportun sur la base de la certification acoustique des avions.

Niveaux de bruit

Le rapport environnemental de l'aviation européenne publié au début de l'année 2016 prévoit une croissance du trafic de 45 % d'ici à 2035.

En prévision de ce développement du trafic européen, il serait plus qu'opportun d'instituer dès aujourd'hui des règles restrictives pour les vols de nuit afin de permettre aux riverains de bénéficier d'une plage nocturne plus calme.

Dans ce contexte, l'ACNUSA rappelle qu'elle souhaite que les arrêtés de restriction entrés en vigueur à Nice – Côte d'Azur et à Toulouse – Blagnac ¹, fixant à 13 EPNdB la marge cumulée minimale des avions du chapitre 3 autorisés à faire mouvement la nuit, soient étendus.

Sur deux plateformes, une restriction selon le niveau de bruit certifié à l'atterrissage et au décollage (seuil de bruit) a été instituée. Pour Paris – Charles-de-Gaulle, celui-ci ne peut être supérieur à 99 EPNdB au départ (point de survol) et à 104,5 EPNdB à l'arrivée (point d'approche). Quant à la plateforme de Bâle – Mulhouse, les avions dont le niveau de bruit certifié est supérieur à 97 EPNdB à ces deux points sont interdits pendant certaines périodes (cf. page 63).

L'ACNUSA souhaiterait que soit introduite sur les autres plateformes une mesure comparable relative aux restrictions en fonction des niveaux de bruit certifié aux points de survol et d'approche. Après analyse des caractéristiques acoustiques des principaux types d'aéronefs qui opèrent sur les grands aéroports nationaux, un niveau certifié de 94 EPNdB au point de survol paraîtrait approprié : il permettrait d'écarter des avions tels que B747-400 F et MD-11F qui sont reconnus comme particulièrement bruyants.

L'ACNUSA approfondira son analyse sur ce point.

¹ Arrêtés du 2 mars 2010 et du 28 mars 2011.

MESURES PROPOSÉES

Procédure vent arrière

Selon la règle aéronautique, les aéronefs doivent atterrir et décoller face au vent. Ainsi, lorsque les populations situées à une extrémité des pistes sont soumises aux nuisances engendrées par l'atterrissage, à l'autre extrémité les populations seront quant à elles soumises au décollage. Or, l'urbanisation et la densité démographique sont le plus souvent différentes à l'un et à l'autre bout des pistes d'une même plateforme.

Tout en veillant à la sécurité, une procédure vent arrière soit pour le décollage soit pour l'atterrissage pourrait permettre de réduire les nuisances sur les territoires les plus peuplés, solution techniquement envisageable lorsque le trafic et le vent sont faibles, notamment la nuit.

d'autre de l'extrémité des pistes et, en fonction du trafic nocturne, détermine l'opportunité de mettre en œuvre des procédures vent arrière.

Le trafic analysé est celui de l'été 2012. Pour chaque aéroport, l'étude fait apparaître, par piste en service, la répartition des mouvements, d'une part sur 24 heures, et d'autre part selon les périodes de la journée : jour (6 heures – 18 heures) / soir (18 heures – 22 heures) / nuit (22 heures – 6 heures) / cœur de nuit (minuit – 6 heures).

Quatre groupes de terrains se distinguent selon le trafic de nuit. Sur Bordeaux – Mérignac, Paris – Orly, Paris – Le Bourget et Strasbourg – Enzheim, le trafic de nuit représente 5 à 6 % des vols. S'agissant de Lyon – St-Exupéry et Nice – Côte d'Azur, le trafic oscille entre 7 et 8 %. Pour Bâle – Mulhouse, Nantes – Atlantique et Toulouse – Blagnac, il enregistre un taux de 9 à 10 %. Enfin, le trafic de nuit atteint 11 à 12 % sur les plateformes de Beauvais – Tillé, Marseille – Provence et Paris – Charles-de-Gaulle.

Au regard des résultats, il apparaît que le nombre de riverains est assez largement équilibré aux deux extrémités des axes des pistes de Beauvais – Tillé, Lyon – Saint-Exupéry, Nice – Côte d'Azur et Paris – Orly. En revanche, la répartition est inégale à Bordeaux – Mérignac, voire très inégale à Nantes – Atlantique et Paris – Charles-de-Gaulle.

La synthèse pour chaque plateforme des mesures opérationnelles de gestion des pistes est présentée ci-après.

À **Bâle-Mulhouse** ², compte tenu de la densité de population à Bâle, les procédures mises en œuvre visent à éviter le survol de cette ville. Lorsqu'elle permet d'atteindre cet objectif, la procédure vent arrière est toujours privilégiée.

À **Beauvais – Tillé**, les mouvements sont interdits entre minuit et 5 heures. Entre 22 heures et minuit, la répartition des arrivées est équilibrée entre les pistes 12 et 30. En revanche, les trois quarts des départs se font en piste 12. Toutefois, s'agissant en moyenne de 6 départs par nuit, la procédure de contre-QFU ne paraît pas s'imposer comme une priorité.

FOCUS



CONTRE-QFU

En aéronautique, le QFU désigne l'orientation magnétique de l'axe d'une piste exprimé en dizaine de degrés par rapport au nord magnétique en tournant dans le sens horaire. Pour une même piste, il y a deux directions, l'une de décollage et l'autre d'atterrissage. Il existe par conséquent deux QFU séparés de 180 degrés. Par exemple, pour une piste orientée au 290°, son QFU sera 29. Pour une piste au 194°, son QFU sera 19. Pour une piste au 076° son QFU sera 08. Pour une piste au 045°, son QFU sera 05... En règle générale, les avions décollent et atterrissent en suivant le même QFU. Exceptionnellement et uniquement sur autorisation du contrôle, certains peuvent décoller suivant un QFU et d'autres atterrir suivant l'autre QFU, séparé de 180° (ou vice versa). On dit alors que l'on décolle ou que l'on atterrit en CONTRE-QFU.

C'est pourquoi l'Autorité a demandé à la DGAC en 2013 (étude 2013 n° 3) « d'étudier, pour chacune des principales plateformes qui se caractérisent par une concentration plus importante des populations à l'une des extrémités des pistes, l'opportunité et les conditions d'une mise en place d'une procédure vent arrière ».

Cette étude présentée en 2015 s'attache à déterminer la densité de population pour chaque seuil de piste dans un rectangle de 10 NM de long sur 1 de large de part et

² L'absence de données sur la population helvétique n'a pas permis d'effectuer le calcul de densité de population sur ce territoire.

Pour **Bordeaux – Mérignac**, la population est significativement plus importante au nord-est de la plateforme (Bordeaux) qu'au sud-ouest. La piste 23 est utilisée jusqu'à une composante de vent arrière de 5 nœuds, y compris les rafales. Ainsi, pour les départs, les avions survolent les zones sud-ouest de la plateforme, moins peuplées que le nord-est. En revanche, l'utilisation de la même procédure pour les arrivées conduit au survol de la ville de Bordeaux. Bien qu'il s'agisse en moyenne de 5 vols par nuit, eut égard au nombre des populations concernées, il serait souhaitable que de 22 heures à 6 heures le contre-QFU soit utilisé à l'atterrissage pour éviter cette situation.

À **Lyon – Saint-Exupéry**, l'aérodrome étant distant des zones peuplées, et notamment de la ville de Lyon, il n'existe pas d'exploitation préférentielle de piste pour raisons environnementales. En l'état, il n'est pas opportun d'envisager une procédure vent arrière.

Sur l'aéroport de **Marseille – Provence**, entre 23 heures et 6 heures, par faible trafic et par vent calme, la piste 13 est privilégiée pour les atterrissages et la piste 31 pour les décollages en survolant l'étang de Berre. La situation semble, sur ce point, optimale pour réduire les nuisances sonores nocturnes.

À **Nantes – Atlantique**, afin d'éviter le survol de la ville de Nantes, le QFU 03 est préférentiel jusqu'à 8 nœuds de vent arrière entre 22 heures et 6 heures pour les atterrissages. Les survols ont donc lieu principalement au sud de la plateforme : arrivées en piste 03 et départs en contre-QFU en piste 21.

S'agissant de **Nice – Côte d'Azur**, le QFU 04 est privilégié jusqu'à une composante vent arrière de 6 nœuds indépendamment de la période de la journée. Cela permet de réaliser les approches et les départs au-dessus de la mer.

Concernant la plateforme de **Paris – Charles-de-Gaulle**, la plus grande proportion des arrivées est observée en pistes 26 (doublet sud), alors que les départs se répartissent équitablement entre les pistes 26 (doublet sud) et 27 (doublet nord). En période nocturne, on constate un renforcement de l'utilisation du doublet nord. Les atterrissages effectués entre minuit et 5 heures ont lieu vers l'ouest (survol à l'est de la plateforme, zone moins peuplée) si la composante de vent arrière n'est pas supérieure à 1 nœud. **Mais cette limite semble dérisoire et injustifiée aux yeux de l'Autorité, surtout si on la compare à celle de 8 nœuds pratiquée à Paris – Orly.**

Enfin, s'agissant de la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle, bien qu'elle soit présentée comme possible dans le rapport vols de nuit, il semble peu probable que la procédure d'atterrissage vent arrière lorsque le vent ne dépasse pas 5 nœuds en rafales soit mise en œuvre pour la période de 0 h 30 à 5 heures, du fait de l'opposition de certains représentants des associations de riverains. Compte tenu de son intérêt en matière de lutte contre les nuisances sonores, l'Autorité continue néanmoins de demander la mise en place d'une telle mesure.

Sur **Paris – Le Bourget**, les arrivées sont effectuées pour l'essentiel en QFU 27 et 07 alors que les départs sont opérés en QFU 25 et 09. La nuit, l'utilisation des pistes face à l'est est renforcée, ce qui permet de survoler l'est de la plateforme, zone moins peuplée.

À **Paris – Orly**, la présence d'un couvre-feu entre 23 h 30 et 6 heures implique que le trafic de nuit est très restreint. Peu de modifications d'utilisation des pistes sont constatées sur cette période. Sur la journée, les arrivées sont principalement opérées en pistes 26 et 06 et les départs en pistes 24 et 08. Entre 23 h 30 et 6 heures, en cas de dérogation accordée, les décollages sont effectués face à l'ouest et les atterrissages, en contre-QFU, face à l'est si la composante de vent n'est pas supérieure à 8 nœuds.

Quant à **Strasbourg – Entzheim**, les mouvements se font pour l'essentiel en piste 23. La nuit, afin d'éviter le survol de la ville de Strasbourg, les atterrissages se font majoritairement en piste 05 et les décollages, en contre-QFU, en 23.

Enfin, à **Toulouse – Blagnac**, entre minuit et 6 heures, la possibilité est offerte aux pilotes de décoller face au nord et d'atterrir face au sud, pour éviter le survol de l'agglomération de Toulouse. L'ACNUSA préconise qu'une généralisation de cette pratique soit étudiée sur l'ensemble de la période 22 heures - 6 heures.

L'Autorité constate avec satisfaction que sur une majorité de plateformes l'utilisation de QFU par vent arrière est déjà mise en œuvre pour minimiser l'impact sur les populations survolées.

Descente continue

Le service de la navigation aérienne de la DGAC admet que, même à Paris – Charles-de-Gaulle, il est possible de recourir à la descente continue optimisée sur la période de 0 h 30 – 5 heures. Compte tenu des réductions de bruit et des économies de carburant (et donc de la réduction des émissions de polluants) qu'elle permet, l'ACNUSA demande instamment que cette procédure soit mise en œuvre chaque fois qu'un aéroport ne connaît pas un trafic supérieur à celui de Paris – Charles-de-Gaulle pendant cette période, c'est-à-dire pour tous les aéroports français à l'exclusion de Paris – Orly, entre 22 heures et 6 heures.

Interdire les avions les plus nuisants

Les avions du chapitre 2 ne sont plus autorisés mais des aéronefs très nuisants le sont encore. Or, pour certains d'entre eux, leur marge cumulée ne dépasse parfois pas 8 EPNdB (avions définis comme bruyants par l'OACI). Il en résulte une gêne insupportable pour les riverains.

Les règles de l'OACI interdisent certes toute mesure discriminatoire à l'égard des avions classés chapitre 4, c'est-à-dire qui les exclurait totalement d'une plateforme. Mais, d'une part, cette interdiction ne protège que les avions classés chapitre 4 ; il est donc anormal que les mesures de restriction proposées par l'ACNUSA concernant ceux classés chapitre 3 ne soient pas mises en œuvre. D'autre part et en tout état de cause, si une mesure d'interdiction générale et absolue ne peut être prise concernant les avions classés chapitre 4, il est en revanche possible de leur interdire de décoller, voire d'atterrir, pour des motifs tirés du « droit au repos » et même, en dernière analyse, à la santé, pendant une partie de la nuit, dès lors que leur marge est trop faible et que le bruit émis lors de leur passage (émergence) réveille des populations nombreuses. C'est pourquoi l'ACNUSA réclame depuis 2012 que, entre minuit et 5 h 30, seuls les avions dont la marge cumulée est d'au moins 13 EPNdB soient autorisés à se poser ou à décoller.

Ce principe a déjà été adopté à Nice – Côte d'Azur et à Toulouse – Blagnac sans que cela pose de difficultés particulières. S'agissant de l'aéroport de Nantes – Atlantique, une réflexion est en cours pour porter sur toute la période de 22 h 30 à 6 heures la marge cumulée minimale acceptée à 13 EPNdB au lieu actuellement de 8 EPNdB de 23 h 30 à 6 heures, et seulement de 5 EPNdB entre 22 h 30 et 23 h 30. Il serait heureux que cette démarche soit reprise sur tous les aéroports acnusés.



R 2013 n°6 RECOMMANDATION

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

Instaurer une nuit hebdomadaire sans vols

Depuis 2012, l'ACNUSA propose d'appliquer une mesure qui, si bien entendu elle n'est pas la panacée pour les riverains qui aspirent à dormir chaque nuit, leur permettrait à tout le moins de récupérer le déficit de sommeil résultant de nuits incomplètes pendant la semaine écoulée. Il s'agit d'organiser sur les plateformes, lorsque les vols de nuit sont assez peu nombreux, une nuit sans mouvement aérien (autre que vol sanitaire, d'État ou justifié par une question de sécurité) entre 23 heures et 6 heures sur les plateformes.

Dans la nuit de samedi à dimanche, il n'y a quasiment ni vols postaux ni fret express. Par ailleurs, cette nuit paraît la plus opportune en matière de repos et de récupération pour les riverains. Et pourtant, à ce jour et malgré le caractère restreint de la mesure, la DGAC et les gestionnaires ont systématiquement opposé un refus catégorique à l'instauration d'un tel couvre-feu hebdomadaire. Ils s'appuient pour cela sur les conséquences économiques qui pourraient en découler pour les plateformes et les compagnies concernées.

Cette position est regrettable. Il s'agit d'une pure pétition de principe, sans aucune considération économique réaliste pour la soutenir. Si les aéroports de Nice – Côte d'Azur, Marseille – Provence, Bordeaux – Mérignac et Toulouse – Blagnac fermaient l'accès à la plateforme une nuit par semaine de minuit à 6 heures ³, les compagnies aériennes dérouteraient-elles automatiquement leurs appareils vers Madrid, Barcelone ou Milan ? Qui pourrait sérieusement soutenir cette affirmation ?

³ Sauf atterrissage d'avions basés ayant subi un retard, avions d'État et urgences.

L'ACNUSA souhaite qu'au niveau local des discussions s'engagent sérieusement sur cette possibilité d'une fermeture de la plateforme d'une nuit par semaine, éventuellement en prévoyant une possibilité de suspension lors des périodes exceptionnelles de vacances. Il faut aussi savoir saisir l'instant opportun pour une telle décision. En effet, ce n'est pas lorsque les vols de nuit seront trop nombreux et que l'utilisation de toutes les nuits sera devenue une pratique constante et une coutume qu'il sera possible de l'envisager. Il faut bien au contraire profiter du moment où ils sont encore assez rares pour prendre l'habitude de les éviter une nuit par semaine et contenir leur développement sans limites ni contrôle.

C'est pourquoi l'Autorité maintient une fois encore sa recommandation, qui en outre est soutenue par la plupart des riverains.



R 2013 n°7 RECOMMANDATION

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

Alterner les doublets sur Paris – Charles-de-Gaulle

Paris – Charles-de-Gaulle est le seul aéroport français à posséder deux doublets de pistes, ce qui lui offre une possibilité d'organisation du trafic nocturne que n'ont pas les aéroports régionaux. L'écartement de ces doublets de pistes permet en outre une dilution suffisante du bruit émis, tant à l'atterrissage qu'au décollage, pour que les riverains situés sous les trajectoires de l'un des doublets ne soient pas pénalisés lorsque c'est l'autre qui est utilisé. Ce système permet donc d'assurer par alternance un répit à une partie de la population survolée.

Cela a conduit l'ACNUSA à envisager une alternance raisonnée de l'utilisation des doublets. Elle existe certes déjà, mais de par la pratique, au rythme des besoins d'intervention sur les pistes, plus que par volonté organisée. Or, c'est précisément cette organisation, et la prévisibilité qui en résulte, qui est au cœur de la demande faite depuis 2012.

Le docteur Joëlle Adrien, membre du collège de l'ACNUSA jusqu'en septembre 2015 et spécialiste du sommeil reconnue au niveau international, a rédigé une contribution aux réflexions du groupe de travail présidé par le préfet Guyot sur les vols de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle. Ce document explique clairement que cette alternance permet un repos et une récupération dès lors qu'elle intervient sur une période hebdomadaire.

Aéroports de Paris avait considéré à la fin de l'année 2014 que la mise en place de cette recommandation ne lui posait pas de difficulté majeure ; la DGAC a donné son avis favorable. Mais depuis lors, la situation n'a pas évolué du fait du blocage de certains représentants de riverains.

Tout en rappelant l'importance d'une information préalable des populations survolées, l'ACNUSA tient à rappeler son attachement à cette mesure, au demeurant reprise dans le rapport vols de nuit de Paris – Charles-de-Gaulle qui préconise sa mise en œuvre pendant une durée de cinq mois à titre expérimental, avec une alternance tous les 15 jours.

MAINTENANCE DES PISTES DE L'AÉROPORT DE PARIS – CDG

Addendum au rapport du sous-groupe de travail n° 2 « Vols de nuit à l'aérodrome de Paris-CDG »

La maintenance des doublets en alternance permet de répartir équitablement entre les riverains de l'aéroport Paris – CDG un certain nombre de nuits plus calmes.

La question est de savoir, sur la base de données de santé :

- 1- sur quel nombre de nuits consécutives prévoir la maintenance ?*
- 2- quel est l'avantage d'annoncer à l'avance le calendrier de maintenance des doublets ?*
- 3- combien de temps à l'avance ?*

Les questions 1 et 2 appellent des réponses relevant de la santé, notamment en matière de sommeil. La réponse à la question 3 s'appuie sur de données sociétales.

Le sommeil dépend d'un équilibre complexe et les caractéristiques de l'environnement peuvent le perturber⁽¹⁾. Ces perturbations, notamment celles provoquées par le bruit, se déclinent crescendo comme allant de réactions neurovégétatives, cardiaques en particulier⁽⁶⁾, à une fragmentation et un allègement du sommeil⁽¹⁰⁾ et jusqu'à des difficultés d'endormissement, des réveils nocturnes prolongés et des réveils matinaux précoces⁽⁸⁾. Selon l'heure et le stade de sommeil, la réaction de l'organisme au bruit est plus ou moins accentuée, les périodes les plus fragiles étant celle de l'endormissement (au début de la période de sommeil) et les trois ou quatre dernières heures de sommeil⁽⁷⁾.

Combien de nuits consécutives pour la maintenance ?

L'équilibre naturel de l'organisme fait que le manque de sommeil pendant une nuit est récupéré la nuit suivante si les conditions environnementales le permettent⁽³⁾, cette récupération s'effectuant surtout en termes de qualité ou « profondeur » de sommeil⁽¹⁾. En revanche, le manque de sommeil pendant plusieurs nuits consécutives, qu'on appelle la « dette chronique de sommeil », se récupère très difficilement, même sur plusieurs nuits d'affilée^(3,9).

On sait que la dette chronique de sommeil a des effets délétères sur la santé : hypertension, diabète, obésité, inflammation, troubles anxio-dépressifs⁽²⁾. Ainsi, pour éviter une telle dette et ses conséquences sur la santé, il serait préférable d'alterner la maintenance des doublets chaque nuit. Cependant, cette solution ne paraît pas envisageable pour des raisons logistiques (cf. le rapport du sous-groupe n° 2 de vols de nuit). On restera donc sur l'hypothèse d'une alternance sur une ou deux semaines.

Nous recommandons un rythme d'alternance sur **une semaine**. En effet, la « dette de sommeil » accumulée sur une semaine d'utilisation du doublet est moins forte que sur deux semaines, offrant aux riverains une meilleure opportunité de récupération pendant la semaine de maintenance.

Annouer à l'avance le calendrier de maintenance des doublets

Pendant le sommeil, le cerveau analyse le bruit perçu en fonction de sa nouveauté, de sa signification et de sa

pertinence. Ce processus d'analyse perturbe le sommeil en le fragmentant et en l'allégeant⁽⁴⁾. Ainsi, un bruit « attendu » ou « prévisible » perturbera moins le sommeil qu'un bruit imprévu car le cerveau ne s'efforcera pas de l'analyser.

C'est pourquoi le fait d'être informé de l'utilisation d'un doublet, au plus tard avant de se coucher, permet de préparer son cerveau à moins réagir au bruit des avions pendant son sommeil et aboutit à une moindre perturbation de ce dernier.

Par ailleurs, avec le développement des nouvelles technologies et de l'activité 24 h / 24, 7 j / 7, chaque personne est amenée à faire un compromis entre ses besoins de sommeil et ses impératifs professionnels, sociaux et familiaux. Dans ce difficile arbitrage, les besoins en sommeil sont souvent négligés⁽⁵⁾. L'annonce à l'avance de l'utilisation des doublets permettrait aux riverains de mieux anticiper les périodes de nuisances et donc d'y programmer des activités en cas de besoin (sortie ou travail tard le soir / tôt le matin, par exemple).

Compte tenu de l'organisation sociale et des rythmes scolaires, il serait pertinent d'annoncer le calendrier de maintenance des doublets **9 à 12 mois** à l'avance. En effet, l'année scolaire est organisée selon un schéma de 6 à 7 semaines de cours suivies de 2 semaines de vacances. Bien que les populations les plus exposées au bruit des avions soient probablement celles qui partent le moins en vacances, les familles qui le peuvent partent en vacances pendant généralement une semaine sur les « petites vacances » scolaires. Ainsi, un calendrier de maintenance des doublets prévu au moins 9 mois à l'avance permettrait aux familles de choisir sa ou ses semaines d'absence dans un délai qui est compatible avec celui de l'organisation des vacances. De surcroît, un calendrier fondé sur la parité des semaines est particulièrement facile à établir.

En conclusion, nous recommandons de pratiquer une alternance des doublets sur une semaine avec une visibilité à long terme (semaines paires/impaires par exemple), afin que les riverains puissent s'organiser de façon à réduire autant que possible leur exposition nocturne au bruit des avions.

Joëlle ADRIEN est neurobiologiste spécialiste du sommeil, directrice de recherche à l'Inserm.

1- Adrien J. *Mieux dormir et vaincre l'insomnie*. Larousse, Paris, 2014, 192 p. ; 2- Banks S, Dinges DF. Behavioral and physiological consequences of sleep restriction. *J Clin Sleep* ; Med 2007, 3: 519-528. ; 3- Basner M, Rao H, Goel N, Dinges DF. *Sleep deprivation and neurobehavioral dynamics*. *Curr Opin Neurobiol* 2013, 23: 854-863 ; 4- Bastuji H, Perrin F, Garcia Larrea L. *Semantic analysis of auditory input during sleep. Studies with event related potentials*. *Int J Psychophysiol* 2002, 46: 243-255. ; 5- Beck F, Richard JB. *Les comportements de santé des jeunes*. Baromètre santé Inpes 2010, <http://www.inpes.sante.fr/Barometres/barometre-sante-2010/comportement-sante-jeunes/pdf/Sommeil-15-30-ans.pdf> ; 6- Griefahn B, Bröde P, Marks A, Basner M. *Autonomic arousals related to traffic noise during sleep*. *Sleep* 2008, 31: 569-577. ; 7- Muzet A. *Bruit et sommeil. Répercussions sur la santé*. Médecine/Sciences 2006, 22: 973-977 ; 8- Muzet A. *Environmental noise, sleep and health*. *Sleep Medicine Rev* 2007, 11: 135-142 ; 9- Ruiz N, Rangel A, Rodríguez C, Rodríguez L, Rodríguez V. *Relationship among nocturnal sleep deficit, excess weight and metabolic alterations in adolescents*. *Arch Argent Pediatr* 2014, 112: 511-518 ; 10- Saremi M, Greneche J, Bonnefond A, Rohmer O, Eschenlauer A, Tassi P. *Effects of nocturnal railway noise on sleep fragmentation in young and middle-aged subjects as a function of type of train and noise intensity*. *Int J Psychophysiol* 2008, 70: 184-191.

R 2015 n°5 RECOMMANDATION

L'Autorité recommande d'alterner les doublets de pistes sur Paris – Charles-de-Gaulle.

Interdire les décollages non autorisés

Les réunions du groupe de travail présidé par le préfet Guyot ont confirmé, sur Paris – Charles-de-Gaulle, les constatations des membres du collège lors des plénières consacrées aux amendes : de trop nombreux appareils quittent leur point de stationnement alors qu'ils ne satisfont pas au niveau de marge acoustique exigé ou qu'ils n'ont pas de créneau de nuit. En 2015, 167 décollages ont été effectués sans créneau entre minuit et 5 heures ⁴. En outre, 66 mouvements ont été en 2015 le fait d'appareils ne respectant pas la marge acoustique cumulée minimale de 10 EPNdB, dont 44 départs ⁵.

Lors des réunions plénières de l'Autorité relatives au pouvoir de sanction, les compagnies et la DGAC sont systématiquement interpellées sur ce sujet. Très souvent, les compagnies se retranchent derrière le fait que l'autorisation de décoller ou d'atterrir leur a été donnée par le contrôle. Et de fait, les pilotes des opérateurs étrangers ne comprennent pas la différence de procédé : alors qu'en Allemagne, au Royaume-Uni ou dans d'autres pays européens, les contrôleurs aériens n'autorisent pas le décollage d'un avion sans créneau de nuit, leurs homologues français ne seraient pas en mesure de faire de même. Ces derniers donnent la clairance pour un atterrissage ou un décollage irrégulier qui sera ensuite verbalisé.

Les membres de l'Autorité ont bien noté que, selon la DGAC, les règles françaises, et notamment le statut du corps des contrôleurs, ne prévoyaient pas que cette compétence soit dévolue aux intéressés. Néanmoins, le collège considère que, à supposer que les règles en vigueur ne prévoient pas cette obligation, elles doivent pouvoir être modifiées et mises en cohérence avec celles qui prévalent sur les autres plateformes européennes.

En tout état de cause, l'ACNUSA considère que rien ne fait obstacle à ce que soit instauré un système pertinent d'information des pilotes sur le risque d'amende en cas de décollage en l'absence de créneau de nuit et d'atterrissage ou de décollage lorsque existent des restrictions relatives à la marge sonore des appareils.

Par exemple, à défaut d'un autre système permettant d'assurer cette information, consigne pourrait être donnée aux contrôleurs d'informer systématiquement les pilotes de l'existence de contraintes dont la méconnaissance serait sanctionnée par une amende :

« Je vous rappelle que l'autorisation de départ ne dispense pas de respecter les règles de protection environnementale figurant dans l'AIP, et que l'absence de créneau de nuit ou le non-respect des contraintes de marge acoustique sera sanctionné d'une amende pouvant atteindre 40 000 euros. »

Dans ces conditions, l'ACNUSA ne peut, à titre principal, que renouveler sa demande ⁶ tendant à ce que toutes mesures soient prises pour que les contrôleurs aériens ne puissent donner la clairance si la compagnie ne dispose pas d'un créneau de nuit permettant le départ de l'appareil. Si des modifications réglementaires, voire législatives, s'avéraient nécessaires pour mettre en œuvre cette recommandation, il conviendrait que l'administration les prenne au plus vite. À titre subsidiaire, elle demande qu'un avertissement tel celui qu'elle propose soit systématiquement donné avant le décollage de l'appareil.

R 2015 n°6 RECOMMANDATION

L'Autorité recommande que la DGAC fasse en sorte, par toutes les voies réglementaires ou législatives nécessaires, que les membres du contrôle aérien chargés d'autoriser le départ des avions la nuit ne donnent pas la clairance lorsque la compagnie ne dispose pas du créneau de nuit nécessaire ou, au moins, préalablement à cette clairance, préviennent les pilotes du risque qu'ils prennent en cas de départ sans créneau dûment attribué ou s'ils ne satisfont pas la condition d'un niveau de marge acoustique en vigueur sur la plateforme.

⁴ Rapport vols de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle, p. 41.

⁵ Arrêté du 20 septembre 2011 modifié portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle.

⁶ Cf. page 29 du rapport d'activité 2014.

FOCUS



LES AUTRES ACTIONS PROPOSÉES PAR LE GROUPE DE TRAVAIL VOLS DE NUIT À PARIS – CHARLES-DE-GAULLE

- diffusion par la DGAC, le gestionnaire de la plateforme et COHOR, à destination des compagnies, d'une information sur la réglementation applicable ;
- sanctions plus fortes pour les manquements les plus inacceptables et les compagnies multirécidivistes ;
- étude par la DGAC des moyens coercitifs qui pourraient être mis en place pour obliger les compagnies aériennes à payer les amendes prononcées par l'ACNUSA ;
- étude des systèmes en vigueur à l'étranger pour améliorer le dispositif français.

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

Vols d'affaires

Dans son rapport 2013, l'ACNUSA avait demandé (étude 2013 n° 4) à la DGAC de lui fournir des informations sur les types d'appareils fréquentant chaque plateforme la nuit et sur les éléments qui s'opposeraient à l'édiction de restrictions d'exploitation pour une catégorie donnée. Faute de réponse, elle avait renouvelé sa demande en 2014.

Au cours d'une réunion tenue pendant l'été 2015, l'ACNUSA a été conduite à préciser sa demande. Il est en effet apparu qu'elle ne pouvait s'étendre à tous les aéroports et à tous les aéronefs les fréquentant.

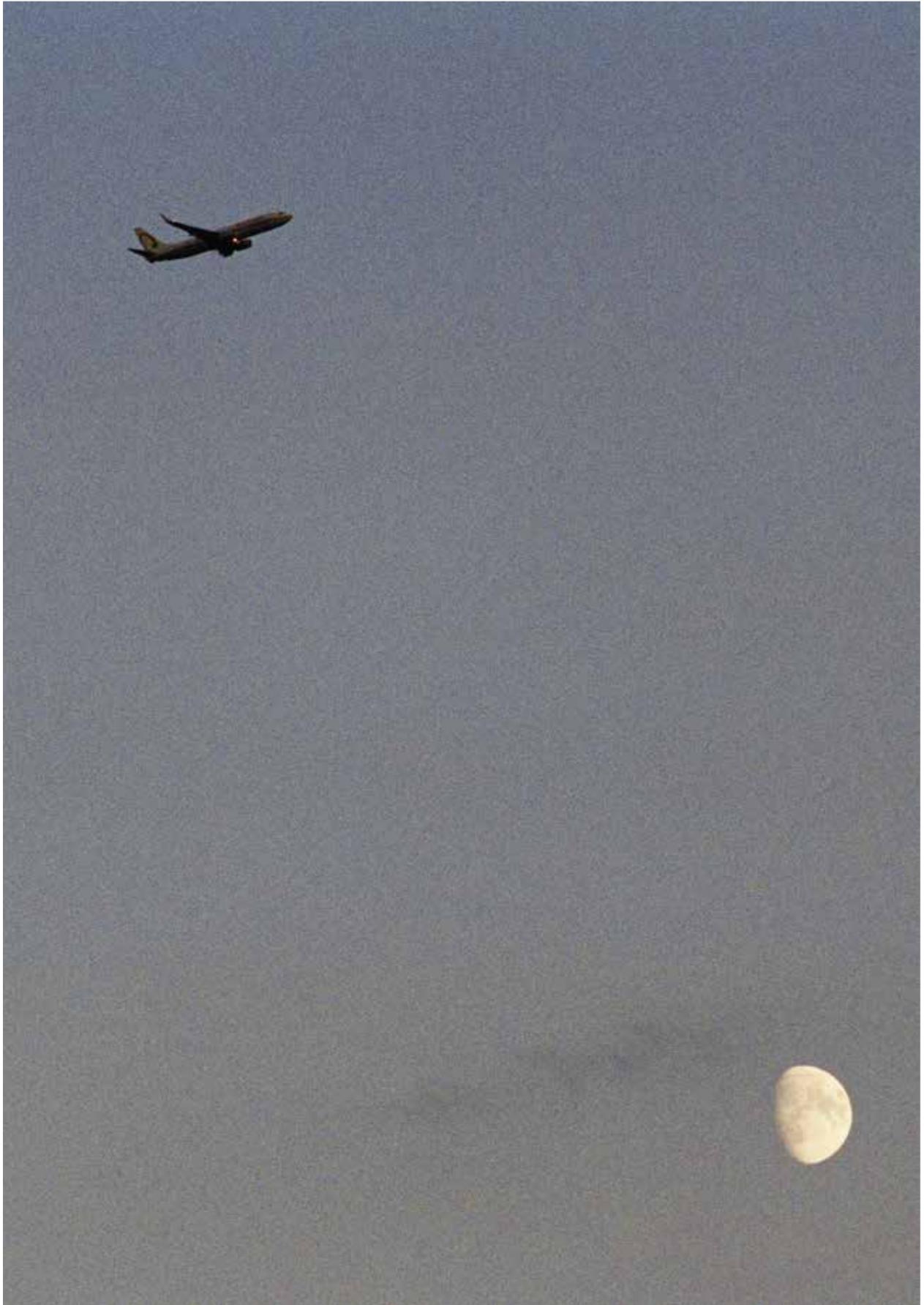
Il a en conséquence été acté que cette analyse ne porterait que sur les vols d'affaires opérés sur une liste d'aéroports limitée communiquée à la DGAC à l'automne 2015. Les résultats des travaux ne sont pas encore parvenus à l'Autorité.

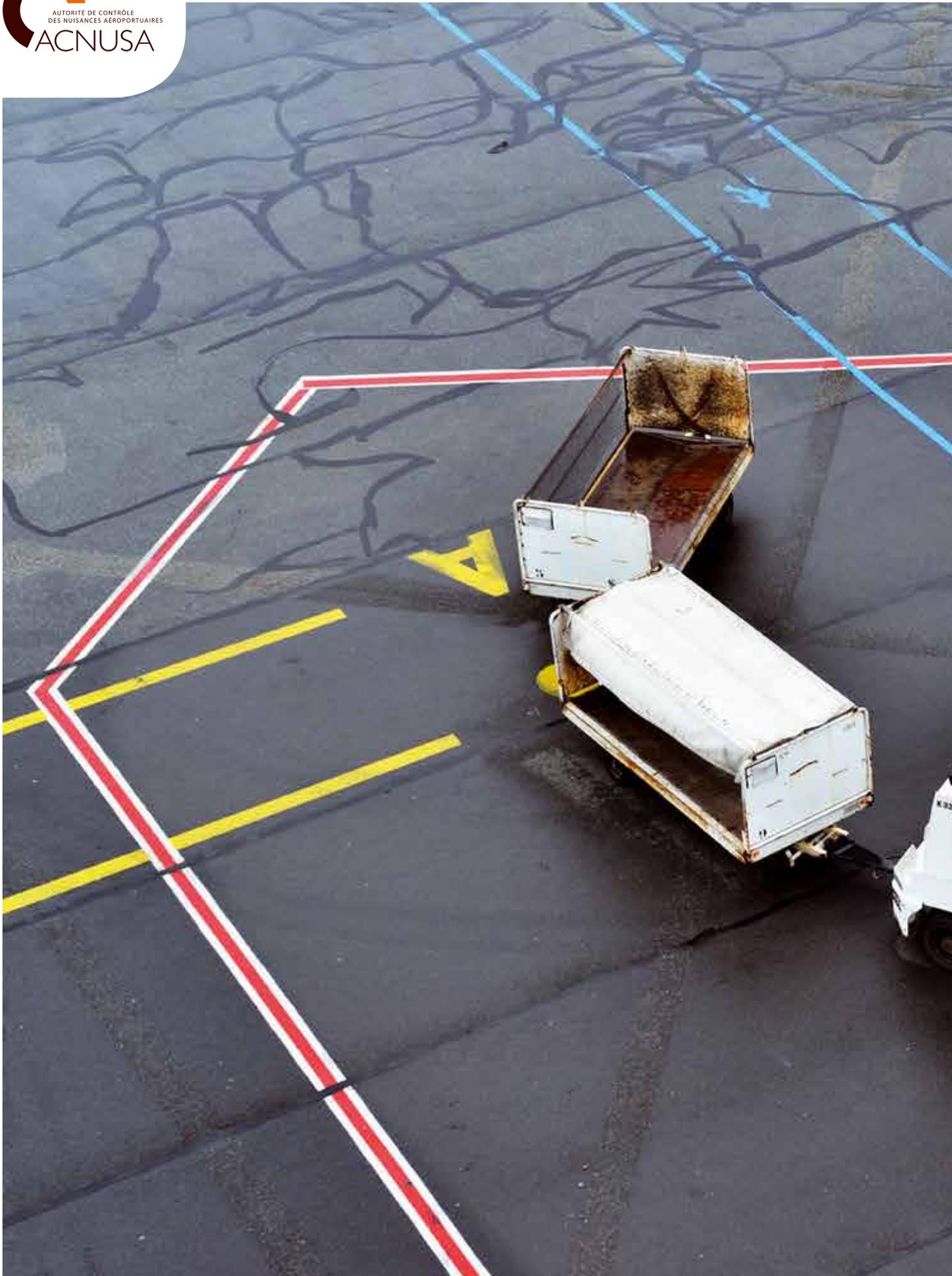
Vols d'aviation légère

S'agissant des aéronefs relevant de l'aviation légère, la DGAC a présenté à l'Autorité, pendant la réunion plénière d'octobre 2015, l'outil CALIPSO de classification des avions légers. Cet outil permet de classer les appareils sur la base d'une comparaison entre le bruit émis en situation réelle de survol et celui d'une conversation. Il existe quatre classes qui, à la fin de 2016, devraient permettre de couvrir la totalité des 3 300 avions concernés. D'ores et déjà, les 300 avions les plus répandus ont été classés.

L'ACNUSA a apprécié cette classification, qui en outre pourrait être utilisée pour gérer les autorisations de mouvements sur les plateformes (Toussus-le-Noble devant être la première à utiliser CALIPSO, Cannes – Mandelieu envisageant de le faire rapidement). Elle souhaite que l'intégration de tous les appareils soit la plus rapide possible.

Compte tenu des éléments qui lui ont été fournis, l'ACNUSA n'estime plus nécessaire de demander les mesures restrictives relatives à l'aviation légère (recommandation 2013 n° 5) ni la négociation de « couvre-feu volontaire » (recommandation 2013 n° 4).





PRÉVENIR ET RÉPARER

CHAPITRE
03

CONNAÎTRE, COMMUNIQUER ET PARTAGER

46

Concertation	46
Transparence et accès à l'information	48

RÉPARER

51

Rachat d'immeubles d'habitation	51
Mesures d'aide	54

CONNAÎTRE, COMMUNIQUER ET PARTAGER

CONCERTATION

Commissions consultatives de l'environnement (CCE)

Les commissions consultatives de l'environnement (CCE), présidées par le préfet ou son représentant, comprennent pour un tiers de leurs membres des représentants des professions aéronautiques, pour un tiers des représentants des collectivités locales intéressées, et pour un tiers des représentants des associations de riverains de l'aérodrome et des associations de protection de l'environnement et du cadre de vie concernées par l'environnement aéroportuaire.

Ces commissions doivent obligatoirement être créées dans les aéroports dits acrusés.

Aux termes de l'article L. 571-13 – II du code de l'environnement, elles sont « *consultées sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement.* » En vertu des dispositions du même article, elles peuvent également, de leur propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions. Lorsque l'aéroport est acrusé, leurs recommandations sont transmises à l'ACNUSA.

Les moyens de fonctionnement des CCE sont mis à disposition par l'exploitant de l'aérodrome.

L'ACNUSA estime que le cadre institutionnel des CCE doit évoluer si on veut qu'elles continuent de remplir la mission qui a justifié leur création : assurer la communication et des échanges constructifs, notamment dans le cadre des avis émis sur les questions environnementales, entre l'aéroport, ses usagers et ses riverains.

Pourquoi cette évolution est-elle nécessaire ?

Les CCE ne sont pas du tout impliquées dans la gestion des aéroports, ce qui ne favorise pas un dialogue apaisé.

Si elles doivent être consultées sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement, les éléments

d'information qui leur sont fournis ne leur permettent pas, ou pas toujours, d'émettre un avis en toute connaissance de cause. Ainsi, par exemple, à Lyon – Saint-Exupéry, les associations représentées au sein de la CCE ayant demandé la communication des éléments financiers de l'aéroport se sont entendu répondre que « *cela ne fait pas partie de la CCE* ». Mais le fait de connaître la situation financière de l'aéroport n'est-il pas le seul moyen de savoir si les moyens financiers existent, par exemple, pour le développement d'un parc de véhicules propres ou l'installation de postes fixes permettant de limiter l'usage des APU ?

En outre, les aéroports ont eu jusqu'à ce jour pour actionnaire majoritaire l'État. Dès l'instant que les aéroports sont privatisés, il y a un intérêt à renforcer les CCE et à réexaminer leur mode de fonctionnement ainsi que leurs prérogatives afin de garantir la bonne gestion de l'aéroport non seulement du point de vue économique, mais aussi environnemental et sociétal.

Quelle formule mettre en place ?

L'ACNUSA s'interroge sur le statut actuel des CCE, qui en fait des commissions dépourvues de pouvoir, placées auprès des préfets. Elle se demande si ce statut sert de façon optimale les intérêts de toute la communauté – professionnels et riverains.

L'aéroport est un bassin d'emploi considérable ¹. Et à ce titre, il a un impact sur les équilibres du territoire. Dès lors, ne serait-il pas opportun et raisonnable qu'il y ait, à périodicité suffisamment rapprochée, des échanges directs entre l'aéroport, les représentants des élus locaux, des professionnels de l'aviation, des riverains concernés (habitants et entreprises) et des associations de protection de l'environnement.

¹ 1 million de passagers en plus ou en moins représente une variation de plus ou moins 1 000 emplois directs et 2 000 emplois indirects environ, source ACI.

L'ensemble des parties concernées pourrait peut-être gagner à ce que, au moins lorsque l'État n'est plus l'actionnaire majoritaire, soit substituée à la CCE placée auprès du préfet un « conseil environnemental » interne à l'aéroport.

S'agissant de sa composition et de son fonctionnement, l'ACNUSA considère qu'il conviendrait alors peut-être d'équilibrer la composition des CCE pour mieux responsabiliser les parties et prévoir une présidence par une personne élue en son sein. En outre, il conviendrait qu'elle se réunisse plus souvent qu'actuellement. Ce système qui est déjà en place à l'étranger, notamment à l'aéroport de Genève, a fait ses preuves.

Elle pourrait avoir notamment pour mission d'examiner les demandes d'aide à l'insonorisation et, si la proposition de l'ACNUSA sur ce point était suivie d'effet, d'attribuer les subventions qui pourraient être accordées aux communes dont le développement est contrarié par la présence de l'aéroport (voir page 58).

É 2015 n°3 ÉTUDE

L'ACNUSA demande à la DGAC que soient étudiées et le cas échéant expérimentées sur une plateforme :

- 1° l'opportunité de substituer aux CCE actuelles des conseils environnementaux internes aux aéroports – au moins pour ceux qui sont acnusés ;
- 2° la possibilité de confier à ces conseils l'attribution des subventions qui pourraient être accordées aux communes dont le développement est contrarié par la présence de l'aéroport.



TRANSPARENCE ET ACCÈS À L'INFORMATION

En matière d'information, l'article L. 6361-7 du code des transports confie deux missions à l'Autorité.

D'une part, « Établir un programme de diffusion auprès du public, ou de toute personne qui en fait la demande, des informations sur le bruit résultant du transport aérien et de l'activité aéroportuaire, en particulier, des enregistrements qui proviennent des réseaux de mesure de bruit (...) ».

D'autre part, « S'assurer des conditions dans lesquelles les personnes ont accès aux informations relatives aux plans d'exposition au bruit mentionnés à l'article L. 571-11 du code de l'environnement et aux plans de gêne sonore mentionnés à l'article L. 571-15 du même code ».

Une bonne information de toutes les parties prenantes est en effet un facteur essentiel afin que chacun puisse exercer ses responsabilités au mieux et que les décisions prises soient de qualité et respectées.

Extrait de la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement (convention Aarhus, adoptée le 5 juin 1998 par la Commission économique pour l'Europe des Nations unies et ratifiée le 8 juillet 2002 par la France)

« Reconnaissant qu'une protection adéquate de l'environnement est essentielle au bien-être de l'homme ainsi qu'à la jouissance des droits fondamentaux, y compris du droit à la vie lui-même, Reconnaissant également que chacun a le droit de vivre dans un environnement propre à assurer sa santé et son bien-être et le devoir, tant individuellement qu'en association avec d'autres, de protéger et d'améliorer l'environnement dans l'intérêt des générations présentes et futures, Considérant qu'afin d'être en mesure de faire valoir ce droit et de s'acquitter de ce devoir, les citoyens doivent avoir accès à l'information, être habilités à participer au processus décisionnel et avoir accès à la justice en matière d'environnement, étant entendu qu'ils peuvent avoir besoin d'une assistance pour exercer leurs droits, Reconnaissant que, dans le domaine de l'environnement, un meilleur accès à l'information et la participation accrue du public au processus décisionnel permettent de prendre de meilleures décisions et de les appliquer plus efficacement, contribuent à sensibiliser le public aux problèmes environnementaux, lui donnent la possibilité d'exprimer ses préoccupations et aident les autorités publiques à tenir dûment compte de celles-ci. »

Visualisation des trajectoires sur Internet

Depuis plusieurs années, l'ACNUSA demande que les riverains puissent disposer facilement – sans avoir à se déplacer dans la mairie de leur domicile ou dans les maisons de l'environnement des aéroports – d'une information officielle et fiable sur les trajectoires des aéronefs autour des plateformes et leur impact (*Flight Tracker*).

Elle pensait la question réglée depuis que le secrétariat de la Défense et de la Sécurité nationale avait admis que, sous réserve de décaler d'une demi-heure l'accès à l'information, rien ne justifiait que les intéressés ne puissent identifier les appareils les survolant (ou les ayant survolés) et visualiser leur trajectoire

et leur impact, par exemple, sur une tablette ou un smartphone. Au demeurant, par courrier du 25 octobre 2013 adressé au président de l'Union des aéroports français (UAF), le directeur général de la DGAC l'en avait informé et avait invité l'UAF à engager l'étude pour la mise en place d'un tel système.

À ce jour, le dossier n'a toujours pas avancé. Non seulement les aéroports régionaux refusent de s'investir (et surtout d'investir !) sur ce projet, mais il semblerait que la DGAC ait interdit à ADP, qui était sur le point de le faire, de rendre accessible sur Internet son nouveau système Vitrail, qui répond aux attentes de l'ACNUSA.

Pourtant, les débats entre parties prenantes pourraient être plus factuels et sereins si celles-ci disposaient, pour une somme relativement modeste pour les aéroports, d'un système permettant de visualiser la trajectoire réelle d'un appareil, son altitude de survol et son impact sonore ; avec le cas échéant, pour des raisons de sûreté, un décalage de la retransmission.

D'ailleurs, un système clé en mains est déjà opérationnel sur près d'une centaine d'aéroports étrangers, notamment européens et nord-américains, pour la plus grande satisfaction des gestionnaires de ces aéroports et de leurs riverains.

L'ACNUSA réitère sa recommandation.

R 2014 n° 10 RECOMMANDATION

L'ACNUSA recommande aux gestionnaires dont les plateformes comptabilisent plus de 50 000 mouvements commerciaux de mettre rapidement en place les dispositifs permettant la visualisation sur Internet des trajectoires des aéronefs arrivant sur les pistes ou les quittant.

Information sur les opérations immobilières

L'ACNUSA avait demandé à plusieurs reprises depuis 2012 que les zones de plan d'exposition au bruit (PEB) soient formellement identifiées comme zones de servitude de nuisance sonore aéroportuaire. C'est aujourd'hui chose faite. En effet, l'ordonnance n° 2015-1174 du 23 septembre 2015, qui a largement modifié le code de l'urbanisme, a notamment introduit dans le Titre I^{er} (Règles applicables sur l'ensemble du territoire) du Livre I^{er} (Réglementation de l'urbanisme) un chapitre II (Servitudes d'urbanisme) dans lequel sont codifiées les dispositions applicables aux PEB (Section 2 : zones de bruit des aérodromes, art. L. 112-3 et suiv.).

Dorénavant, les certificats d'urbanisme devront signaler l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique (c. urb., art. L. 112-13). En outre, comme ce fut le cas antérieurement, le code continue d'exiger que les contrats de location d'immeuble à usage d'habitation ayant pour objet un bien immobilier situé dans l'une des zones de bruit définies par un PEB comportent une clause claire et

lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ce bien (c. urb., art. L. 112-11).

L'ACNUSA considère que si ces modifications de texte vont dans le bon sens, elles restent insuffisantes en ceci qu'elles ne permettent pas d'assurer une information suffisamment parlante avant tout engagement.

Concrètement, si l'article L. 112-10 (ancien L. 147-5) du code de l'urbanisme relatif au PEB interdit la construction de nouveaux immeubles à usage d'habitation dans les zones A et B ², il n'interdit pas la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des immeubles existants lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances. Il n'interdit pas non plus aux propriétaires actuels de donner, louer ou vendre l'immeuble à de nouveaux arrivants. Par ailleurs, si dans la zone C du PEB le droit de construire est moins étroitement encadré, c'est pour le motif que le niveau de bruit y est modéré (code urb. art. L112-7). Cette notion de « bruit modéré », utilisée dans un document d'urbanisme, ne peut représenter la perception que chaque individu pourra avoir, et un bruit modéré pour les uns pourra paraître insupportable à d'autres.

Enfin, l'article 166 de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové ³ dispose que les contrats de développement territorial, prévus par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, peuvent, pour répondre aux enjeux spécifiques de renouvellement urbain qu'ils identifient et dans un but de mixité sociale et d'amélioration de la qualité de vie des populations, envisager des opérations de réhabilitation ou de réaménagement urbain en zone C des plans d'exposition au bruit. Il précise expressément – et c'est la nouveauté – que : « Par dérogation à la condition posée par le 5° de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme, ces opérations peuvent entraîner une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores, sans toutefois qu'il puisse s'agir d'une augmentation significative ». Le texte ne précise pas ce qui est entendu par augmentation « significative ». Ainsi, on peut craindre que l'ouverture à l'urbanisation de la zone C soit à l'origine d'une augmentation de population gênée et de tensions accrues.

² À l'exception de celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci.

³ JO n° 72 du 26 mars 2014 p. 5809.

L'ACNUSA ne peut bloquer un peuplement des territoires couverts par un PEB qui, légal ou illégal, est toujours continu. Mais elle peut – doit – inviter les pouvoirs publics à inscrire dans le marbre l'obligation d'informer et d'avertir de façon suffisamment explicite les personnes désireuses de s'installer dans une commune densément survolée par des avions de ce à quoi elles s'exposent.

Au demeurant, il est surprenant que, ainsi qu'il a été indiqué précédemment, une information soit prévue dans le cadre d'une location alors que celle-ci ne crée pas une situation aussi définitive qu'une vente. Bien plus, lorsqu'il existe d'autres risques, ils doivent être signalés. Non seulement ceux liés au bâtiment lui-même (plomb, termites...), mais aussi les risques liés à l'environnement dans lequel cet immeuble est situé. Outre l'information sur les risques d'inondation, la réglementation ⁴ impose aux vendeurs et bailleurs d'informer les acquéreurs ou locataires de biens immobiliers localisés, notamment, dans des zones couvertes par un plan de prévention des risques technologiques, par un plan de prévention des risques naturels prévisibles, dans des zones de sismicité ou sur un terrain pollué lorsque cette pollution est susceptible d'affecter la sécurité, la santé ou la salubrité publiques et l'environnement.

L'ACNUSA considère, eu égard aux effets que peut engendrer le bruit des avions sur les populations survolées à basse altitude (moins de 1 500 m hauteur sol), que les notaires, agents immobiliers et propriétaires vendant ou louant sans intermédiaire doivent, en zones du PEB soumises à restrictions (A, B et C) ou de PGS et avant tout engagement signé, informer précisément l'acquéreur ou le locataire de la position du bien par rapport aux plans précités ainsi que du niveau de bruit et communiquer l'adresse de sites Internet sur lesquels des informations complémentaires peuvent être obtenues (sites Internet de la DGAC, de l'ACNUSA et de l'aéroport). Cette information pourra être diffusée par tous moyens selon les dispositions de la loi ratifiant l'ordonnance n° 2015-1075 du 27 août 2015 relative à la simplification des modalités d'information des acquéreurs prévues aux articles L. 721-2 et L. 721-3 du code de la construction et de l'habitation. Saisie d'une demande en ce sens avec une information précise sur la zone dans laquelle le bien concerné se situe, l'ACNUSA peut produire une fiche comportant toutes les informations pertinentes sur le niveau de bruit et de trafic.

Aussi, l'ACNUSA reprend en substance sa recommandation R 2014 n°9.



R 2015 n°7 RECOMMANDATION

L'ACNUSA recommande au gouvernement de soumettre au Parlement un projet de loi faisant obligation aux notaires, agents immobiliers et propriétaires vendant ou louant sans intermédiaire, en zones de PEB soumises à restriction ou de PGS, d'informer précisément par écrit, avant tout engagement signé, l'acquéreur ou le locataire de la localisation du bien ainsi que du niveau de bruit et d'indiquer les sites Internet sur lesquels des informations complémentaires peuvent être obtenues (sites de l'ACNUSA, de la DGAC et de l'aéroport).

⁴ Articles L. 125-5, L. 125-7 et L. 125-20 du code de l'environnement dans leurs dispositions issues de la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové.

RÉPARER

RACHAT D'IMMEUBLES D'HABITATION

Aux termes de l'article 1^{er} de la Charte constitutionnelle de l'environnement de 2004 : « *Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé* ». L'article 5 de la Charte impose que : « *Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage* ». En vertu de ces dispositions et conformément à l'interprétation qu'en a donnée la jurisprudence, le principe de précaution s'applique aux activités qui affectent gravement l'environnement dans des conditions susceptibles de nuire à la santé des populations concernées.

Or, de nombreuses études attestent que subir le bruit peut engendrer une gêne, une fatigue chronique, des troubles de la concentration chez l'enfant comme chez l'adulte. Une dégradation des performances à l'école et des retards dans les apprentissages (retard en lecture, vocabulaire) sont constatés dans les zones exposées au bruit des avions. En outre il est observé qu'endurer de façon quasi permanente des niveaux sonores élevés et des émergences importantes entraînent à moyen terme des effets sur la santé, notamment des effets non spécifiques sur l'organisme (troubles du sommeil, stress, hypertension, Infarctus du myocarde, AVC). C'est pour ces raisons de santé que l'Autorité propose un dispositif de rachat des habitations autour des aéroports.

Un moyen de prévention. Une des raisons d'être du PEB est d'éviter de soumettre de nouvelles populations au bruit des avions. Le nouvel article L. 112-7 du code de l'urbanisme relatif au PEB distingue, s'agissant du bruit, d'une part deux zones de « bruit fort » : la zone A, comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70, et la zone B, comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 62, et d'autre part une zone de « bruit modéré », la zone C, comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden choisie entre 57 et 55. Certes, l'article L. 112-10 du même code ne permet

pas en principe d'accroître la population dans les trois premières zones du PEB. Il devrait constituer un dispositif préventif. Néanmoins, il n'existe aucune solution opérationnelle qui permette aux personnes déjà installées dans cette zone d'en partir dans des conditions décentes et sans avoir à supporter une perte financière uniquement due à la présence de l'aéroport.

Proposition pour réparer. Si l'article R. 571-85 du code de l'environnement prévoit une obligation d'achat d'immeubles par l'exploitant de l'aéroport, c'est uniquement lorsque l'immeuble satisfait aux trois conditions suivantes :

- il est situé en tout ou partie en zone I du PGS ;
- il existait déjà à la date de publication du PEB ;
- enfin, il ne peut être techniquement insonorisé à un coût acceptable au regard de sa valeur vénale.

Ainsi donc, en l'état actuel des textes, ce n'est que si l'immeuble est situé en tout ou partie en zone I du PGS (bruit fort ≥ 70 dB Lden) et si le coût des travaux d'insonorisation est considéré comme excessif eu égard à l'état et à la valeur du bien que son propriétaire peut exiger son rachat. En pratique, aucun rachat n'a été fait sur le fondement de ces dispositions.

Dans tous les autres cas, à savoir s'agissant de la zone I du PGS qui nous intéresse ici, lorsque les immeubles peuvent être techniquement insonorisés, l'intéressé devra vivre en subissant un niveau de bruit insupportable ou le louer à des locataires n'ayant pas les moyens de vivre dans des conditions plus décentes et plus protectrices de leur santé et de celles de leurs enfants (marchand de sommeil).

L'ACNUSA considère donc que les enjeux de santé publique, la justice sociale et l'équité imposent que les propriétaires subissant des nuisances sonores aéroportuaires très élevées doivent pouvoir quitter leur logement dans des conditions décentes en le vendant à un prix permettant qu'ils se relogent ailleurs.

Quels logements ? Sont visés les logements situés en zone I du PGS (≥ 70 dB Lden) d'un aéroport sur lequel il y a au moins 20 mouvements la nuit (entre 22 heures et 6 heures). À l'heure actuelle, il n'y a que deux plateformes concernées par le dispositif que l'Autorité souhaiterait voir voté par le Parlement : Toulouse – Blagnac, avec 18 logements, et Paris – Orly, avec environ 230 logements.

Quels propriétaires ? Seuls devraient pouvoir bénéficier du dispositif les propriétaires à la date de publication de la loi à intervenir, ou qui en ont acquis la propriété par succession.

Quels acquéreurs ? Conformément au code de l'environnement, ce sont les aéroports bénéficiant immédiatement des mouvements des appareils fréquentant la plateforme qui devraient avoir un devoir d'accepter un délaissement et donc de procéder au rachat. De plus, en fonction de la destination des biens, les personnes publiques territorialement compétentes devraient avoir également un droit de préemption pour se substituer aux aéroports.

Dans la logique de la proposition, aucune autre personne ne devrait pouvoir faire l'acquisition d'un logement pouvant ouvrir droit au bénéfice du rachat en vertu de la loi à intervenir.

Quels prix ? Pour être équitable, le prix devrait être fixé de telle sorte que les personnes concernées puissent se reloger dans des conditions comparables – excepté la pollution sonore.

L'Autorité considère donc que le montant de l'achat doit être arrêté sur la base de la valeur d'un bien équivalent dans une zone extérieure au PGS. Ceci peut se faire par application d'une technique éprouvée. En effet, la valeur locative d'un bien passible de la taxe foncière sur les propriétés bâties et de la taxe d'habitation est appréciée d'après la consistance, l'affectation, la situation et l'état, à la date de son évaluation (CGI, art. 1494 et suiv.). Déterminer cette valeur par comparaison avec des immeubles similaires situés dans la commune ou dans une localité présentant, du point de vue économique, une situation analogue à celle de la commune en cause est une pratique courante et ne présentant pas de difficulté particulière. Il est tenu compte du nombre et de l'affectation des pièces, de l'état d'entretien de l'immeuble, de sa situation... (CGI Ann. II, art. 333 A et suiv.).

Quel délai ? Initialement, l'ACNUSA avait envisagé de limiter le délai pour demander le rachat. Il est toutefois apparu peu opportun d'instaurer une limite dès lors qu'il s'agit d'un enjeu de santé publique et qu'il ne

serait pas judicieux d'interdire d'y recourir tardivement ou de permettre aux héritiers de profiter d'un dispositif que leurs auteurs n'ont pas voulu alors qu'ils en avaient la possibilité.

Quel statut juridique pour les immeubles acquis ?

Sauf s'il leur trouve une affectation autre qu'une habitation permanente, le concessionnaire de l'aéroport doit procéder à la destruction de l'ouvrage, le cas échéant à l'issue du bail de location en cours. Que l'immeuble soit exploité ou que le terrain soit végétalisé, dans les deux cas, les biens acquis doivent être regardés comme des biens de retour ⁵, mais leurs régimes juridiques diffèrent :

- les immeubles font normalement l'objet d'un amortissement comptable. Si l'immeuble a été totalement amorti à la fin de la concession, le concessionnaire ne peut prétendre à aucune indemnité. Dans le cas contraire, s'il n'a pas été totalement amorti, l'État devra une indemnité égale à la somme restant à amortir.
- si l'immeuble a été démolit et le terrain végétalisé, les terrains nus ne pouvant faire l'objet d'un amortissement, en fin de concession, l'État versera au concessionnaire une indemnité égale au coût d'acquisition de l'immeuble augmenté du coût des travaux de démolition.

La mise en œuvre du dispositif peut-elle avoir des conséquences négatives ou des effets pervers ?

S'agissant des gestionnaires d'aéroport concerné s'exprimant par le biais de l'Union des aéroports français, s'ils sont favorables au principe, ils s'inquiètent du coût... À tort.

En effet, en premier lieu, les informations disponibles et recueillies par l'ACNUSA ne permettent pas de penser que, parmi ceux qui habitent dans la zone éligible, nombreux seront ceux qui souhaitent partir. Sachant que les provisions doivent refléter des charges probables (et pas seulement éventuelles) se rattachant à l'exercice comptable au cours duquel elles sont apparues, la gestion comptable et financière des opérations de rachat ne serait certainement pas un problème pour les aéroports concernés.

⁵ Biens acquis, qui ou réalisés par le co/contractant de l'administration, sont nécessaires au fonctionnement de la concession.

En second lieu et, en tout état de cause, dès lors que l'opération doit s'étaler dans le temps, il est possible de prévoir un budget annuel et de limiter le droit annuel à rachat à la somme disponible. Enfin, les règles applicables aux biens de retour à la fin d'une concession permettent une juste et équitable indemnisation des frais engagés pour l'acquisition des immeubles.

R 2015 n°8 RECOMMANDATION

L'ACNUSA demande au gouvernement de déposer rapidement un projet de loi imposant aux aéroports sur lesquels il y a une moyenne d'au moins 20 mouvements par nuit (entre 22 heures et 6 heures) d'acheter les immeubles d'habitation situés en zone I du PGS (≥ 70 dB Lden) au prix équivalent de celui qui serait le leur s'ils étaient situés dans une zone voisine non soumise aux nuisances aéroportuaires.

PROPOSITION DE MODIFICATION LÉGISLATIVE AU CODE DE L'URBANISME

« Les propriétaires des immeubles d'habitation situés dans la zone I d'un plan de gêne sonore d'un aéroport sur lequel le nombre de mouvements d'appareils commerciaux entre 22 heures et 6 heures est égal ou supérieur à vingt peuvent demander que l'aéroport en fasse l'acquisition.

Les modalités de détermination du prix du bien, qui ne saurait être inférieur au prix d'un immeuble équivalent situé hors de la zone I du plan de gêne sonore (PGS), seront fixées par décret. Toute personne publique territorialement compétente peut préempter le bien dans les mêmes conditions.

Aucun immeuble racheté dans les conditions prévues au présent article ne pourra être destiné à une habitation permanente. Si aucune utilisation permanente n'a été trouvée dans le délai d'un an suivant l'acquisition du bien, il sera démoli aux frais de l'acquéreur. »



MESURES D'AIDE

Aide à l'insonorisation

Déplafonnement de la TNSA

La question du plafonnement de la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires, la TNSA, a été systématiquement posée au cours des rencontres entre l'Autorité et les CCE qui se sont tenues en 2015. Les aéroports comme les riverains et les compagnies aériennes constatent en effet que, alors que cette taxe obéit au principe pollueur - payeur, qu'elle a été instituée pour que les compagnies aériennes (pollueurs) réparent les nuisances sonores qui résultent de leur activité sur les riverains (pollués) et qu'il reste encore beaucoup d'immeubles à insonoriser, le mécanisme instauré par la loi depuis 2014 permet une confiscation d'une partie de son montant par l'État. Ainsi, à sa création en 2014, le plafonnement avait été fixé à 49 millions d'euros ; il a été descendu à 48 millions d'euros en 2015 pour s'élever finalement à 47 millions en 2016. En 2016, le plafond pourrait être dépassé et pour la première fois l'État devrait percevoir les bénéfices de l'opération.

Les analyses juridiques de ce plafonnement que l'ACNUSA a faites dans ses rapports de 2013 et 2014 pourraient être reprises sans changement cette année.

Des conséquences très pratiques du plafonnement ont commencé à se faire ressentir en 2015. En effet, pour permettre à ADP de financer les travaux d'aide à l'insonorisation dont les dossiers s'accumulaient, la DGAC a modifié – via un arrêté du 18 février 2015 – les tarifs de la TNSA applicables sur chaque aéroport en veillant bien à ne pas induire un dépassement du montant global de collecte dans l'enveloppe définie par la loi de finances.

À ce propos, cet arrêté a été pris sans consultation préalable ni des aéroports ni de l'ACNUSA, contrairement à ce que l'Autorité avait demandé dans le rapport d'activité de 2013. En revanche, la modification intervenue le 21 octobre 2015, ramenant à zéro le taux applicable à Lyon – Saint-Exupéry, a bien fait l'objet d'une concertation avant sa publication.

Il n'en demeure pas moins que, dans leur majorité, les aéroports se sont vu imposer des modifications de tarifs de la TNSA applicables sans avoir pu émettre un avis. C'est ainsi par exemple qu'à Bordeaux – Mérignac la ressource financière a diminué brutalement d'un tiers en avril 2015, après la modification du montant du tarif de la TNSA de 6 à 4 euros en application de l'arrêté du 18 février. Par conséquent, les délais de traitement des 188 dossiers déjà enregistrés (sans compter ceux à venir, puisqu'il y

reste environ 630 logements à traiter) seront désormais supérieurs à six ans, délai bien supérieur à celui de trois ans qui avait provoqué une forte agitation à Paris – Charles-de-Gaulle et à Paris – Orly.

Les compagnies aériennes rencontrées pendant l'année 2015, ainsi que leurs organismes de représentation collective, ont confirmé leur souhait de voir la TNSA disparaître le plus rapidement possible. Or, ce n'est pas en réduisant les montants disponibles pour aider à financer les travaux que la durée nécessaire à l'épuisement des dossiers diminuera.



Rétablissement de l'aide à l'insonorisation à 100 %

L'ACNUSA reste convaincue de la nécessité de rétablir le taux de l'aide à l'insonorisation à 100 % du montant plafonné des travaux. Ce n'est pas en effet en limitant les bénéficiaires potentiels par le biais d'un reste à charge majoré que s'améliorera l'acceptation des avions par les personnes survolées.

Durée d'entrée dans le dispositif d'aide

Ce n'est pas davantage en allongeant, finalement inutilement, la durée du dispositif qu'on satisfera les compagnies aériennes.

L'ACNUSA considère donc que si, comme elle le demande, le taux d'aide revenait à 100 % du montant plafonné de la dépense, le dépôt des demandes devrait être enfermé dans un délai à définir, mais pour lequel cinq ans semblerait raisonnable.

Saisie de la recommandation, la DGAC a informé l'Autorité qu'elle n'était pas favorable à ce qui constituerait selon elle une fermeture programmée du dispositif. Elle considère qu'il ne serait pas équitable d'interdire l'accès à l'aide à de futurs propriétaires d'un logement situé dans le PGS au seul motif que leur prédécesseur n'a pas exercé son droit.

L'ACNUSA considère que ce raisonnement ne saurait se soutenir.

En premier lieu, une prise en charge partielle défavorise les personnes les moins aisées qui ne peuvent assumer le reste à charge.

En deuxième lieu, il est autant dans l'intérêt des compagnies aériennes que dans celui des riverains que le dispositif ait un terme dans le temps : pour l'établissement de la TNSA, le bruit des avions est pris en compte dans l'équation. Les avions étant de moins en moins bruyants, soit les rentrées de TNSA deviendront insuffisantes, soit, plus vraisemblablement, le gouvernement reverra les bases de calcul de la taxe pour en augmenter le rendement.

Enfin et surtout, il n'est dans l'intérêt de personne – sinon peut-être de l'État qui profite de la TNSA pour faire payer par les compagnies aériennes un supplément occulte d'impôt sur les sociétés même lorsque leur exercice est déficitaire – de maintenir dans la durée un dispositif qui condamne des populations à vivre sous le bruit des avions parce que leurs moyens financiers et la décision de l'État de limiter le niveau de prise en charge ne leur permet pas de bénéficier d'une insonorisation à laquelle elles devraient pouvoir légitimement prétendre.



R 2014 n°6 RECOMMANDATION

L'ACNUSA recommande que, sous réserve que la prise en charge de l'insonorisation de la TNSA soit rétablie au taux de 100 %, le dépôt des dossiers de demande d'aide soit enfermé dans un délai de 5 ans courant de la publication du texte instituant ce délai, ou, en cas d'une modification du PGS faisant entrer d'autres logements dans le dispositif, de l'entrée en vigueur de celle-ci.

Incitation au dépôt des dossiers dans les immeubles en copropriété

Les immeubles en copropriété restent parmi les logements les plus nombreux à insonoriser.

Il y a à cela deux raisons, qui ne sont d'ailleurs pas sans lien.

Tout d'abord, estimant que le résultat est plus efficace et que le coût au mètre carré est alors sensiblement plus faible, certaines plateformes ne retiennent les dossiers d'isolation d'appartements que si la totalité de l'immeuble est traitée. Si l'on ne peut que leur donner techniquement raison dans les deux cas, leur position semble cependant peu défendable sur le principe.

Ensuite, s'il est difficile de convaincre l'ensemble des parties concernées de faire procéder aux travaux, c'est, selon les services de plusieurs aéroports en charge de ces questions, parce que ces personnes sont insuffisamment ou inexactement informées.

C'est pourquoi l'ACNUSA plaide en faveur d'une meilleure information des copropriétaires. Celle-ci ne peut cependant passer que par les syndicats de copropriété. Or, ces derniers seraient souvent réticents à transmettre cette information car ils estimeraient, à tort ou à raison, que leur rémunération sur ces travaux est insuffisante. L'information concernant l'isolation phonique peut également être conjointe à celle de l'éco-rénovation thermique portée par les collectivités territoriales. L'intérêt des habitants devant en tout état de cause primer, l'ACNUSA reprend donc sa recommandation visant à ce que les syndicats soient tenus de fournir à leurs mandants une information claire, précise et complète.



R 2014 n°7 RECOMMANDATION

L'ACNUSA demande que des mesures incitatives soient prises pour obliger les syndicats professionnels à apporter une complète information sur le dispositif d'aide à l'insonorisation aux copropriétés dont ils assurent la gestion.

Incitation au dépôt des dossiers dans les immeubles intégralement loués

Les propriétaires occupants, même si, par ailleurs, ils louent un ou plusieurs appartements dans l'immeuble qu'ils occupent, sont directement concernés et par le bruit des avions et par le bon état de l'immeuble dans lequel ils résident. En revanche, les propriétaires non occupants n'ont aucune raison de prendre en charge une dépense, même relativement légère. En effet, l'isolation phonique est une dépense incombant aux seuls propriétaires ; ils ne peuvent donc la répercuter sur leurs locataires avant le renouvellement du bail. Dans ces conditions, il semble qu'ils préfèrent continuer de percevoir les loyers qu'ils encaissent d'ores et déjà plutôt qu'investir, en estimant que le supplément de loyer qu'ils pourront réclamer ne couvrira peut-être pas la dépense qu'ils auront dû supporter.

L'ACNUSA considère que la possibilité devrait être offerte aux locataires de présenter un dossier de demande d'insonorisation et de déduire du montant des loyers à verser au propriétaire les sommes qu'ils auront dû payer au-delà du montant couvert par la TNSA. Un tel dispositif, qui ne prive pas le propriétaire de son bien mais, au contraire, en permet la valorisation dans le respect du droit à la santé et à la dignité du locataire, ne heurte aucune règle ni principe constitutionnels.

Non-maintien de la recommandation relative au plafond de l'aide pour l'isolation de la toiture

Le rapport 2014 contenait une recommandation (R. 2014 n°5) qu'il convient d'abandonner. En effet, l'ACNUSA proposait que le plafond pour l'aide à l'insonorisation de la toiture soit revu à la hausse. Or, il est apparu, au vu des chiffres transmis sur les pratiques locales, que le forfait était conforme au coût réel des travaux.

Bilan de l'utilisation de la TNSA

Le tableau ci-après est une synthèse très globale de la situation de l'aide à l'insonorisation et, comme telle, masque certains éléments. Depuis 2005, plus de 553 millions d'euros ont été engagés pour contribuer à insonoriser près de 52 500 logements. En revanche, seuls 71 locaux dits tertiaires, c'est-à-dire des établissements d'enseignement ou des locaux à caractère sanitaire ou social, ont bénéficié du dispositif d'aide pendant la même période. C'est le résultat de la volonté des commissions consultatives d'aide aux riverains qui ont donné partout la priorité aux habitations.

S'agissant des aéroports de Strasbourg – Entzheim et Lyon – Saint-Exupéry, ils présentent une situation particulière, le programme d'insonorisation y ayant été mené à son terme. Sur Lyon – Saint-Exupéry, 67 logements pourraient encore bénéficier d'une aide mais, malgré les relances individuelles auprès de leurs propriétaires, ceux-ci ont décliné la proposition ou ne se sont même pas manifestés. Il paraît raisonnable de considérer que, pour une raison ou une autre, ils ne sont pas intéressés. Ce sont au total 1 300 logements et locaux tertiaires qui auront bénéficié d'une aide à l'insonorisation, pour un montant de plus de 26 M€.

Concernant la plateforme de Strasbourg – Entzheim, les immeubles concernés y étaient très peu nombreux et ont tous été traités rapidement.

Par conséquent, le tarif de la TNSA a été ramené à zéro sur ces deux plateformes et la DGAC doit donner prochainement des instructions sur ce qui doit advenir des sommes restant disponibles, sachant qu'à Lyon – Saint-Exupéry des engagements de dépenses ne se sont pas encore traduits par des paiements.

Quant aux autres aéroports acrusés, ils appellent les commentaires suivants :

- à **Bordeaux – Mérignac**, la difficulté principale tient à la diminution du tarif de la TNSA sur cet aéroport, qui portera à plus de six ans le délai de traitement des dossiers enregistrés. Sur les 1 250 logements estimés dans le PGS, 598 ont été insonorisés depuis 2004.
- **Beauvais – Tillé** a bénéficié d'une avance remboursable des collectivités territoriales qui a permis de traiter rapidement environ 170 dossiers. Ainsi, en une quarantaine de mois seulement, plus de 60 % des logements éligibles ont entamé le processus d'insonorisation.
- pour les plateformes dépendant d'ADP, on observe une remontée de la collecte de la TNSA sur **Paris – Charles-de-Gaulle** et **Paris – Le Bourget**, alors qu'elle stagne à **Paris – Orly**.

Sur ses trois plateformes, ADP assure chaque année une campagne de communication sur l'aide à l'insonorisation. Pour assurer la meilleure efficacité de la dépense, les opérations groupées en copropriété sont systématisées.

En 2015, pour Paris – Charles-de-Gaulle, le montant alloué aux diagnostics acoustiques a stagné à un peu moins de un million d'euros, tandis que les aides pour travaux, sans retrouver leur niveau de 2012 et 2013, ont presque triplé par rapport à 2014, remontant à presque 15 M€ pour

582 dossiers concernant 1 293 logements ou locaux tertiaires. À la fin 2015, quelque 2 200 dossiers de diagnostic acoustique étaient en attente de décision (soit 2 M€), 2 100 autres, de travaux, devaient être présentés en CCAR (34 M€), tandis que 315 attendaient la notification de l'aide aux travaux (7,52 M€). Les critères de priorité retenus par la CCAR sont les établissements éducatifs et socio-sanitaires, le niveau d'exposition au bruit, le fait qu'il s'agit d'une opération groupée et l'ancienneté de la demande.

À Paris – Orly, la situation à la fin octobre 2015 faisait apparaître 550 000 € de dépense pour les diagnostics acoustiques, 16 M€ d'aides pour travaux sur 1 319 dossiers (contre 5,8 M€ pour 564 logements ou locaux en 2014). 229 diagnostics acoustiques attendaient une décision, 858 dossiers de travaux (11,6 M€) étaient en instance de présentation en CCAR, et 535 (7,5 M€) en cours de notification.

- **Bâle – Mulhouse** est dans une situation particulière puisque son régime binational fait que la TNSA ne s'y applique pas. En revanche, pour ne pas léser les riverains français et leur offrir la même protection qu'à leurs homologues des autres aéroports acnusés, le conseil d'administration de l'aéroport a décidé de mettre en place un dispositif similaire financé par une taxe spécifique. Depuis l'origine de ce dernier, 294 dossiers ont été achevés, pour un montant de travaux de 4,6 M€, et 31 dossiers sont encore en cours.
- À **Marseille – Provence**, pour un PGS estimé à 6 020 logements, individuels ou collectifs, 1 213 dossiers ont été présentés en CCAR entre 2007 et 2015, pour un montant total de 11,3 M€. Le montant moyen de l'aide

pour un logement individuel est entre deux et trois fois supérieur à celui d'un logement collectif, aussi bien pour le diagnostic que pour les travaux eux-mêmes. 42 dossiers de diagnostic étaient en cours (0,4 M€) et 101 de travaux (1,16 M€).

- **Nice – Côte d'Azur** comptait environ 3 960 logements dans son PGS initial, mais ce dernier a été élargi en 2010. Depuis 2005, 2 411 de ces logements ont été aidés, et 1 600 resteraient à insonoriser. Après un pic très net en 2012, le nombre de dossiers a sensiblement diminué : en 2015, 58 diagnostics, 139 travaux et 150 contrôles de travaux ont été traités, pour une dépense d'environ un million d'euros, alors que la TNSA a rapporté moins de 0,5 M€.
- Sur **Nantes – Atlantique**, où 1 751 logements sont inclus dans le PGS, 837 ont été insonorisés, auxquels s'ajoutent 3 établissements scolaires et 5 logements sociaux. Sont en outre en cours d'examen 64 dossiers de logements, un pour un établissement social et quatre pour des établissements scolaires. 930 000 euros ont été dépensés en 2015 pour une TNSA qui a rapporté un million d'euros.
- À **Toulouse – Blagnac**, enfin, le PGS comprenait 14 640 logements et 90 locaux tertiaires. 126 dossiers concernant 128 logements ont été reçus en 2015. 150 000 € ont été dépensés pour les diagnostics acoustiques de 465 logements. Quant aux travaux, 265 logements individuels ont été traités pour un montant de 3,56 M€, et 101 logements HLM ou en habitat collectif pour 550 000 €. Depuis l'origine, 2 195 logements ont fait l'objet de demandes d'aide, et les travaux ont été engagés sur 10 787 pour un montant global de 43,8 M€ (sans compter les quelque 20 M€ financés par l'ADEME de 1995 à 2003 inclus).

AÉROPORTS ACNUSÉS

Années	Stock en volume		Traitement en volume		Dépenses engagées (en M€)			Dépenses payées (en M€)			Recettes de l'année (en M€)
	Logements	Tertiaire	Logements	Tertiaire	Logements	Tertiaire	Total	Logements	Tertiaire	Total	
PGS	122 354	108	3 860	0	28,98	1,67	30,65	11,36	–	11,36	28,38
2005*	117 392	108	2 362	2	23,77	0,63	24,40	28,40	–	28,40	23,09
2006	115 770	109	4 804	2	37,67	0,65	38,32	26,30	–	26,30	45,14
2007	110 966	107	5 581	3	44,63	2	46,63	33,85	0,09	33,94	52,40
2008	105 385	104	4 994	3	48,23	1,02	49,25	45,02	–	45,02	61,43
2009	100 640	101	5 792	4	56,27	6,14	62,41	49,39	0,02	49,41	58,27
2010	94 985	97	4 954	13	47,28	2,79	50,07	49,42	0,45	49,87	55,01
2011	90 626	84	3 682	8	46,39	4,28	50,68	55,29	1,01	56,30	56,24
2012	102 314	76	6 501	23	68,24	3,96	72,19	59,26	0,61	59,87	55,16
2013	100 043	53	6 792	6	88,23	2,74	90,97	85,89	0,76	86,65	46,38
2014	119 173	47	2 251	2	27,94	0,16	28,10	63,95	0,01	63,96	44,35
2015	116 931	45	3 947	5	41,26	3,85	45,11	41,94	0,46	42,40	43,80
TOTAL			55 520	71			588,76			553,48	569,65

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

Aide aux communes

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares « peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour des aéroports ». À ce titre, elle a pour mission de veiller au développement harmonieux des territoires avoisinant les aéroports relevant de sa compétence et à la qualité de vie des populations vivant à proximité des plateformes et soumises de façon permanente à des survols à relativement basse altitude.

Lorsqu'on évoque l'incidence de la présence d'un grand aéroport dans une région donnée, son rôle positif sur l'économie locale et sur l'emploi est toujours souligné. À titre d'exemple et selon les chiffres des chambres de commerce et de l'industrie des plateformes concernées, relevons qu'en 2013 les aéroports aquitains ont généré 7,7 milliards d'euros dans l'économie régionale. L'aéroport de Nice – Côte d'Azur a créé plus de 5 000 emplois directs et donné du travail à une centaine d'entreprises (7 Md€ de retombées dans les Alpes-Maritimes). Enfin, autour de Paris – Charles-de-Gaulle et du fait de la place qu'y tient le transport de fret, notamment la nuit, 700 entreprises se sont installées, qui emploient 86 000 personnes. Cependant, ce développement économique ne bénéficie pas de manière égale à toutes les collectivités territoriales avoisinantes.

À vrai dire, aux abords des aéroports, la situation des communes est très hétérogène. De façon schématique, il existe au moins deux sortes de communes. D'une part, celles qui sont à proximité mais de part et d'autre des axes des pistes ; celles-ci bénéficient de la présence de la plateforme (peu ou pas de nuisances sonores, des revenus fiscaux, etc.). D'autre part, celles qui sont situées dans le prolongement de l'axe des pistes ; celles-là pâtissent de leur proximité avec l'aéroport. En outre, elles subissent de très sérieux handicaps :

- le droit de délivrer des permis de construire des immeubles d'habitation est extrêmement encadré dans la zone C et quasi impossible dans les zones A et B du PEB ;
- du fait des nuisances, ces communes sont peu attractives et leurs ressources fiscales faibles ;
- faute de ressources, les services collectifs sont peu ou pas satisfaisants, ce qui renforce la paupérisation.

L'ACNUSA avait déjà attiré l'attention dans son rapport de 2014 sur la nécessité d'une évolution dans ce domaine. Elle réaffirme qu'il est à la fois équitable et judicieux que l'aéroport voisin, qui tire directement profit de l'activité à l'origine des nuisances à la fois comme prestataire obligé pour les compagnies aériennes et dans le cadre

de son activité commerciale, contribue à la réparation du préjudice causé par une répartition équitable des richesses produites au-delà des seules communes d'implantation de l'aéroport.

Tel est le cas en Île-de-France, où le fonds de compensation des nuisances aéroportuares (FCNA) permet d'assurer une aide au profit des communes situées autour de Paris – Charles-de-Gaulle et de Paris – Orly.

DISPOSITIONS RELATIVES AUX FONDS DE COMPENSATION DES NUISANCES AÉRIENNES APPLICABLES AUX AÉROPORTS DE PARIS – CHARLES-DE-GAULLE ET DE PARIS – ORLY

Les fonds de compensation des nuisances aéroportuares ont été créés en 2000 et leur régime commun est fixé par l'article 1648 AC du code général des impôts.

Ils bénéficient aux communes situées en tout ou en partie dans le plan de gêne sonore de chacun des aéroports de Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Orly. Les sommes proviennent d'une part d'une dotation de l'État consolidant des montants anciens issus d'une péréquation de recettes fiscales locales avant la réforme de la taxe professionnelle, et d'autre part d'une contribution d'Aéroports de Paris. Les dispositions du code général des impôts régissant cette contribution ne comportent pas de seuil minimal permettant de garantir la pérennisation de son montant. Le conseil d'administration d'ADP peut ainsi décider d'ajuster ce montant à la baisse, comme il l'a pratiqué ces deux dernières années. Ainsi, pour la deuxième année consécutive, la délibération du conseil d'administration d'ADP pour 2015 a réduit la contribution annuelle affectée aux fonds de compensation des nuisances aéroportuares à hauteur de 4 371 471 € et réservé un montant de 200 000 € pour le financement direct de projets de collectivités locales ou territoriales riveraines, ou de l'État dans ses interventions locales autour des aéroports.

Le calcul de la répartition des FCNA est fait chaque année. Les fonds bénéficient aux communes les plus pauvres. Le reversement se fait en fonction de l'écart de richesse entre les communes et par habitant. Les montants s'étalent de quelques centaines d'euros à plus de un million d'euros.

Le FCNA bénéficie uniquement aux communes riveraines de Paris – CDG et de Paris – Orly. Or, même si ce n'est pas de façon aussi grave, les nuisances aéroportuaires se rencontrent aussi sur d'autres plateformes en France et rien ne justifie que ces autres communes ne soient pas soutenues spécifiquement.

En outre, si la part de l'État est fixée par la loi, d'ailleurs sans augmentation depuis 2013, celle d'Aéroports de Paris (ADP) est laissée à la discrétion de son conseil d'administration. En effet, la contribution annuelle d'ADP est arrêtée dans son montant par le conseil d'administration de la société sans qu'aucun texte ne vienne fixer des règles qui encadreraient son calcul et définiraient son montant. Or, pour convaincre les élus des communes riveraines que l'aéroport n'est pas que de la pollution (sonore et atmosphérique), il conviendrait de lier sa contribution à ses résultats.

Actuellement, les ressources du FCNA sont réparties entre les communes éligibles de façon assez mécanique, dans certains cas à hauteur de quelques centaines, voire même quelques dizaines d'euros, et s'intègrent dans le budget général de la commune qui en fait l'usage qui lui convient sans affecter spécifiquement cette source de financement à des dépenses particulières.

À l'instar de plusieurs amendements parlementaires qui ont visé la pérennisation des montants consacrés par ADP au FCNA francilien, l'ACNUSA recommande, d'une part, que la contribution d'ADP (ou à tout le moins les modalités de sa détermination) soit fixée par la loi, le cas échéant en lien avec l'évolution du trafic ou de l'activité de l'aéroport ; d'autre part, qu'une étude de la réforme de ce fonds soit envisagée afin de limiter le saupoudrage des sommes versées et d'identifier les dépenses ainsi permises pour améliorer la qualité de vie des riverains. À cette occasion et dans le contexte nouveau du Grand Paris, l'ACNUSA demande qu'une étude soit faite de la situation des communes riveraines tant du point de vue des richesses communales et intercommunales que du point de vue des revenus des habitants et de la qualité des services publics mis à disposition.

S'agissant des aéroports de province, certains ont une politique de mécénat d'entreprise qui bénéficie à diverses actions, notamment culturelles (musée, opéra...) ou sociales. Concernant l'aéroport de Nice, celui-ci a créé une fondation dans le but explicite de contribuer au développement durable.

Partant de cet exemple – et de celui des aéroports parisiens où ADP a aussi créé une fondation pour corriger, au moins partiellement, l'absurdité du saupoudrage quasi

anonyme du FCNA – et convaincue de la nécessité de renforcer le lien entre les aéroports et la vie des riverains aux alentours, l'ACNUSA recommande la création d'un mécanisme de contribution obligatoire évoluant suivant l'activité et les résultats économiques des aéroports et alimentant un fonds destiné à soutenir des actions locales. Les commissions consultatives de l'environnement pourraient être chargées de sélectionner les projets éligibles selon leur intérêt pour le développement durable autour des aéroports, et même participer à la gestion de la fondation en charge de les financer. Ces commissions trouveraient ainsi une occasion de dialogue concret entre les représentants des riverains, les collectivités territoriales, la plateforme aéroportuaire et les entreprises exerçant sur cette plateforme. Les décisions d'attribution de subventions feraient explicitement référence à la provenance aéroportuaire des fonds afin de bien illustrer le soutien apporté par l'aéroport au développement économique local.

R 2015 n°9 RECOMMANDATION

L'ACNUSA demande que, à titre expérimental sur un aéroport acnusa de province, soit créé un fonds de compensation des nuisances aéroportuaires alimenté chaque année par l'aéroport par un montant lié aux résultats de son activité. Cette somme sera utilisée pour le financement d'opérations destinées à améliorer la qualité de vie dans les communes du PGS. Le choix des projets éligibles à la subvention et leur niveau de financement seront effectués par la commission consultative de l'environnement.

L'ACNUSA propose donc d'étendre le principe d'une compensation financière de l'activité aéroportuaire pour les populations aux alentours à l'ensemble des aéroports acnusa. Elle préconise d'assurer une lisibilité de l'effort consenti par l'aéroport voisin pour réparer, au moins partiellement, les effets négatifs de son activité.

Tenant compte du fait qu'il existe déjà d'un fonds de compensation pour deux des aéroports franciliens et des fortes évolutions en cours liées notamment au Grand Paris et à la refonte de la carte intercommunale, l'ACNUSA recommande de limiter dans un premier temps la création de fonds répartis en commissions consultatives aux seuls aéroports de province.



PLATEFORMES

CHAPITRE
04

11
Strasbourg – Enzheim

1
Bâle – Mulhouse

Exupéry

7
Nice – Côte d'Azur

Provence

PLATEFORMES ACNUSÉES 60

1	Bâle – Mulhouse	63
2	Beauvais – Tillé	67
3	Bordeaux – Mérignac	68
4	Lyon – Saint-Exupéry	70
5	Marseille – Provence	72
6	Nantes – Atlantique	73
7	Nice – Côte d'azur	76
8	Paris – Charles-de-Gaulle	77
9	Paris – Le Bourget	79
10	Paris – Orly	80
11	Strasbourg – Enzheim	83
12	Toulouse – Blagnac	85

AUTRES PLATEFORMES 86

Ce chapitre présente traditionnellement les observations de l'ACNUSA concernant chaque aéroport de manière spécifique. Il est toutefois cette année nécessaire d'y ajouter un commentaire particulier valable pour toutes les plateformes, y compris celles qui ne relèvent pas des compétences spéciales de l'Autorité mais sur lesquelles des restrictions peuvent être instituées, tout particulièrement mais pas uniquement pour les vols de nuit.

En effet, non seulement la DGAC mais même la plupart des responsables de plateforme apprécient l'opportunité de mettre en œuvre de telles restrictions à la seule mesure de leur impact économique. C'est faire peu de cas non seulement des populations voisines, mais aussi de la norme juridique.

L'exposé des motifs du règlement européen du 16 avril 2014 ¹ stipule que « *l'introduction de restrictions d'exploitation au cas par cas par les États membres dans les aéroports de l'Union peut contribuer à améliorer le niveau général de bruit autour des aéroports, même si elles en limitent les capacités* » ² (§ 6). Les autorités compétentes sont en outre incitées à envisager ces mesures de restriction en évaluant leur rapport coût – efficacité, qui « *met l'accent sur la réalisation d'un objectif donné par les moyens les plus efficaces possibles en termes de coûts* ». Le rapport coût – efficacité ne procède donc que d'une comparaison de coûts. C'est pourquoi les États membres devraient aussi, « *lorsque c'est approprié* », recourir à une analyse coût – bénéfice, qui « *donne une indication des effets économiques positifs obtenus, en comparant les coûts occasionnés aux bénéfices qui en sont tirés* » (§ 10).

Sur ces prémisses, l'article 5 (2. c) impose ensuite aux États membres d'évaluer « *de manière approfondie* » le rapport coût – efficacité probable des mesures d'atténuation du bruit envisagées.

Au regard de ce règlement, le développement d'un aéroport est certes important mais peut cependant être limité pour tenir compte des nuisances qu'il fait subir à ses riverains. C'est assez dire que l'aspect économique, pour nécessaire qu'il soit, ne saurait justifier un développement débridé du trafic ou une dispersion toujours accrue des trajectoires des aéronefs.

Il est cependant plusieurs fois arrivé que la seule allégation de l'impact économique qu'elles auraient pu avoir amène à rejeter des demandes de l'ACNUSA, sans chiffrer cet impact ni surtout le comparer aux bénéfices engendrés de la mesure proposée, notamment en matière de coûts sanitaire, social, sociétal...

Le règlement précité sera toutefois applicable de plein droit, et sans transposition préalable, à compter du 13 juin 2016. Dès lors, toutes les autorités concernées devront en tirer les conséquences et appliquer ses dispositions, aussi contraignantes qu'elles puissent leur paraître.

C'est pourquoi l'Autorité souhaite que les gestionnaires des aéroports comme la DGAC fassent désormais systématiquement état, lorsqu'ils répondront à une de ses propositions, du bilan coût – bénéfice et pas seulement du rapport coût – efficacité de la mesure envisagée. Tous les effets de cette mesure devront être appréciés et pris en compte.

¹ Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE.

² C'est nous qui soulignons.

BÂLE – MULHOUSE

Gestion des territoires et encadrement du droit de construire

Révision du plan de gêne sonore

Le préfet du Haut-Rhin a souhaité réviser le plan de gêne sonore (PGS) de l'aéroport de Bâle – Mulhouse, qui remontait au 23 décembre 2008. En effet, plusieurs changements opérés dans l'exploitation de la plateforme ont rendu obsolètes les hypothèses sur lesquelles le plan de 2008 s'appuyait, notamment l'introduction de procédures RNAV (qui correspond à une approche à vue guidée) en 2012, l'augmentation du nombre de mouvements, l'amélioration des flottes et le changement des conditions d'utilisation des infrastructures. Tout cela justifiait donc sa révision.

Malgré le couvre-feu, l'augmentation du trafic nocturne, qui a fait jouer le coefficient de majoration cumulée à une augmentation prévue de 10,5 % du trafic en 2015 par rapport à l'année de référence 2013, a conduit à l'agrandissement du périmètre du PGS.

Calculé avec une nouvelle version du logiciel de modélisation du bruit INM, le PGS diffère de celui de 2008 essentiellement sur la zone 3 qui devient plus large et plus longue. Quant aux zones 1 et 2, elles ne changent que très peu de celles de 2008 et restent proches de celles du PEB compte tenu des critères retenus pour ce dernier (notamment la prévision d'un doublet de pistes et l'existence d'un hub).

Les éléments statistiques disponibles ne permettent ni de distinguer les bâtiments selon leur nature, et, par voie de conséquence, leur éligibilité de principe à l'aide à l'insonorisation (hors date de délivrance du permis de construire), ni les effectifs de population concernés.

Par rapport au plan de 2008, les écarts sont de 411 bâtiments supplémentaires à Hegenheim, de 233 à Héisingue, de 341 à Saint-Louis (peut-être plus d'immeubles qu'ailleurs). Bartenheim aurait 13 bâtiments de plus et Blotzheim 246. Concernant la ville de Bâle, aucune indication n'a pu être apportée, la DGAC n'ayant pas compétence au-delà des frontières nationales.

L'avis de la CCAR du 6 novembre 2015 sur la révision du PGS a été favorable sous réserve de l'abstention de deux associations qui préféreraient fermer l'aéroport la nuit.

Dans son avis émis le 3 décembre 2015, l'ACNUSA a regretté que les indications données par la DGAC ne comportent aucun élément relatif aux populations

survolées et ne permettent pas de distinguer parmi les bâtiments ceux à usage d'habitation des autres constructions.

Néanmoins, dès lors qu'il ressort des éléments du dossier que le projet couvre tout le territoire soumis à au moins l'indice Lden 55, l'Autorité a émis un avis favorable au projet qui lui a été présenté.

Le nouveau PGS a été acté par l'arrêté du 15 décembre 2015.

L'ACNUSA comprend par ailleurs que le tracé du PGS s'arrête strictement à la frontière franco-suisse. Elle considère toutefois que les habitants de Bâle sont également soumis aux nuisances sonores, même si l'aide à l'insonorisation financée par la taxe sur les nuisances sonores aériennes française (ou, s'agissant de Bâle – Mulhouse, de la taxe aéroportuaire qui en tient lieu) ne leur est pas applicable. Dans ces conditions, elle souhaite que l'aéroport envisage, conformément au principe du pollueur-payeur, d'étendre cette aide aux habitants suisses soumis aux mêmes conditions de nuisances que leurs homologues français, s'ils ne bénéficient par ailleurs d'aucune mesure d'aide équivalente.

Enfin, l'Autorité a saisi l'occasion pour indiquer au directeur de la DSAC nord-est que le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport semblait lui aussi devenu obsolète et qu'il paraissait indispensable d'envisager sa révision.

Réduction du bruit à la source

Essais moteur et utilisation du silencer

Dans un certain nombre de circonstances, les moteurs d'avions doivent être testés. Sur cette plateforme, ces essais doivent être effectués dans le silence porte fermée entre 22 heures et 6 heures, ainsi que le dimanche et les jours fériés.

Mais la taille du silencer, dont l'installation date de 1997, ne permet plus d'accueillir tous les types d'appareil dans le respect de cette contrainte. Depuis plusieurs années l'Autorité a été alertée, au cours de réunions consacrées à l'exercice du pouvoir de sanction, sur les difficultés posées par l'utilisation du silencer. Dans son rapport d'activité 2013, elle rappelait que le gestionnaire du silencer était prêt à prendre à sa charge la construction d'une nouvelle installation et l'aéroport disposé à étudier l'installation d'un nouveau silencer si le besoin s'en faisait sentir. Le fait que des amendes soient encore infligées pour des essais hors du silence ou à l'intérieur mais porte ouverte laisse présumer que le besoin est toujours d'actualité.

En outre, vu le futur développement de l'aéroport, la localisation actuelle de l'installation ne semble plus idéale. Toutefois, dans le cadre de l'actualisation du plan de composition général de l'aéroport, ce sujet est en cours d'étude.

Enfin, un groupe de travail a été établi afin de trouver une solution à long terme et satisfaisante pour tous les acteurs.

L'ACNUSA souhaite être informée des développements de ce dossier.

Procédures d'exploitation

Nouvelles procédures de départ et d'arrivée dans le cadre du projet européen FABEC-SWAP

Le Ciel unique européen sera composé, à terme, de neuf grands blocs d'espaces aériens, du sol à illimité, avec des interfaces coordonnées. La France est engagée dans le FAB (*Functional Airspace Block*) Europe centrale : le FABEC, situé au cœur de l'Europe, avec l'Allemagne, la Suisse, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg. En raison de sa position géographique, le FABEC contrôlera l'un des trafics aériens les plus denses au monde.

Le projet FABEC - SWAP (*Size, Weight and Power constraints*) se situe dans l'espace sud-est du FABEC. Il concerne essentiellement l'espace au-dessus de 6 000 m, dans un goulet d'étranglement entre des espaces nationaux et des zones militaires où deux routes nord-sud allant de Luxembourg à Genève se croisent, allongeant les distances parcourues. Il s'agit pour les quelque 1 000 vols quotidiens concernés de décroiser les routes, en échangeant des surfaces de zones militaires en Allemagne à haute altitude, ce qui permettra de réduire de 400 000 NM (740 000 km) à 800 000 NM (1 480 000 km) par an les distances parcourues, les consommations de 2 400 à 4 800 tonnes et les émissions de CO₂ de 7 600 à 15 300 tonnes.

Sa mise en œuvre, initialement prévue au 31 mars 2016, nécessitait d'adapter les routes de desserte entre ce réseau à haute altitude et les aéroports de Strasbourg – Entzheim, Bâle – Mulhouse et Genève.

L'Autorité a donc examiné les conséquences du projet sur l'aéroport de Strasbourg – Entzheim en réunion plénière le 14 octobre 2015, après avoir pris connaissance de l'avis favorable de la CCE du 24 septembre 2015.

Le projet n'introduisait pas de modification de tracé de procédure du dispositif de départ en piste 23 jusqu'à un point situé à 35 NM (65 km environ) dans l'axe de la piste. Au-delà, certains flux de départs auraient été déplacés. Le flux vers le sud qui survole la commune d'Obernai (11 400 habitants) était supprimé et remplacé par un flux

qui survole la commune de Rosheim (5 000 habitants), passant de 12 à environ 22 survols (altitude moyenne : 7 300 pieds, soit 2 225 m).

En matière d'enveloppe sonore, les deux départs sont équivalents. Aucun impact ne devait être ressenti sur les deux communes non touchées par l'empreinte sonore en LAmax 65 pour un Embraer 145 (avion type utilisé dans l'étude) au décollage.

En piste 05, un départ RNAV, conçu au plus proche de l'existant, était créé pour rejoindre le réseau supérieur. La très forte dispersion actuelle des virages vers le nord-ouest devait être réduite significativement. En matière d'empreinte sonore, cela se traduisait par une augmentation de l'ordre de 980 personnes impactées à la pointe de la courbe NA65-25 (25 événements sonores supérieurs à 65 dB), en raison de la concentration des survols liée à l'utilisation du RNAV. En revanche, le NA65-5 (5 événements sonores supérieurs à 65 dB) entraînait une baisse de la population concernée.

Les arrivées en pistes 23 et 05 étaient modifiées à 100 km de l'aéroport et à 5 000 m d'altitude, ceci étant sans impact pour ce qui relève des nuisances sonores.

La procédure a cependant été suspendue en raison de l'opposition des contrôleurs français. Une équipe d'experts de la DGAC a analysé la situation et fait ressortir des difficultés opérationnelles réelles.

En conséquence, la suspension a été notifiée le 18 décembre par la France à la Suisse, qui présidait le comité FABEC en 2015. Le nouveau président allemand, qui a succédé, a repris le sujet pour 2016 et a confirmé à la Commission son souhait de mener le dossier à terme.

Restrictions d'exploitation

Arrêté de restriction d'exploitation du 18 juin 2015

Le 20 mars 2015, l'Autorité a émis un avis favorable sur le projet d'arrêté modifiant l'arrêté de restriction d'exploitation du 10 septembre 2003 applicable à Bâle – Mulhouse. Sur ce texte il y a lieu de faire trois observations.

1° - Ce texte a pour objet de limiter les nuisances nocturnes, notamment en portant de 5 à 10 EPNdB la marge cumulée minimale des aéronefs autorisés à atterrir ou à décoller entre 22 heures et 6 heures sur la plateforme. Bien que l'Autorité préconise depuis plusieurs années que seuls les avions présentant une marge cumulée de 13 EPNdB au minimum soient autorisés à atterrir ou à décoller la nuit, cette disposition représente un progrès certain et va dans le sens souhaité par l'ACNUSA d'interdire les avions gênants : elle ne pouvait donc que recevoir l'assentiment du collège.

2° - Un autre aspect majeur de cet arrêté est l'interdiction faite aux avions ayant un niveau de bruit certifié aux points de survol et d'approche supérieur à 97 EPNdB (en pratique les gros-porteurs) de se poser ou de décoller entre 0 heure et 9 heures et entre 22 heures et 24 heures les dimanches et jours fériés communs entre la France et la Suisse. Les avions CRJ 100 de la compagnie Swiss basés à Bâle – Mulhouse et opérant le dimanche entre 22 heures et 24 heures, bien que répondant à la règle des 10 EPNdB, ne respectent cependant pas celle des 97 EPNdB. Une dérogation transitoire a été prévue jusqu'au 31 décembre 2016 pour permettre à Swiss d'adapter sa flotte (droit du « grand-père »).

Au-delà de son caractère limitatif dans les périodes de l'année auxquelles elle s'applique et de la dérogation prévue, cette restriction présente pour l'Autorité une grande qualité : elle tient compte d'un niveau de bruit certifié significatif et de la gêne qui peut en résulter. C'est pourquoi l'ACNUSA recommande de l'étendre aux autres plateformes, selon des modalités à définir localement (cf. page 35).

3° - Enfin, le collègue a regretté que l'occasion n'ait pas été saisie pour remplacer, dans l'arrêté de restriction de 2003, l'heure d'arrivée au point de stationnement par celle de toucher des roues, comme cela est prévu pour la majorité des plateformes. Le directeur de la DSAC locale a toutefois pris l'engagement de proposer rapidement cette modification : l'Autorité souhaite que l'année 2016 voie enfin paraître le texte le concrétisant.

Dérogations

L'aéroport de Bâle – Mulhouse est régi par une convention conclue le 4 juillet 1949 qui en fait un établissement public binational. En vertu de cette convention, les services généraux radioélectriques, la direction de la navigation aérienne et de la piste ainsi que le contrôle de l'activité aériennes sont de la compétence exclusive des autorités françaises (art. 4). Par ailleurs, les aéronefs évoluant dans la zone de circulation de l'aéroport et, en particulier, sur l'aire de manœuvre sont aussi soumis exclusivement à la réglementation française en matière de circulation aérienne (art. 14). La convention ne confie aucun rôle en la matière au directeur de l'aéroport, lequel, en vertu de l'art. 17 des statuts de l'établissement, n'est qu'un agent d'exécution du conseil d'administration. Les fonctions réservées aux autorités françaises étaient, à l'origine, assurées par le commandant de l'aéroport (art. 19 des statuts) ; elles le sont aujourd'hui par les responsables locaux de la DGAC.

Par ailleurs, aux termes de l'art. 8 de l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs ³ :

« Sauf dérogation de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, tout aéronef qui utilise un aérodrome doit se conformer :

- aux procédures générales de circulation aérienne, qui font l'objet des articles 2 et 3 ci-dessus ;
- aux consignes particulières qui ont été définies si nécessaire pour l'aérodrome considéré et ont été portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ».

Ainsi donc, tant au regard des stipulations de la convention franco-suisse que de celles de l'arrêté du 17 juillet 1992, seule « l'autorité compétente des services de la circulation aérienne » est habilitée à déroger aux règles d'atterrissage, de décollage et de circulation sur le terrain de l'aéroport.

On peut donc s'interroger sur la légalité de l'art. 2 de l'arrêté du 10 septembre 2003 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle – Mulhouse ⁴, qui permet au directeur et au commandant de l'aéroport de déroger aux règles de protection environnementale et qui, s'agissant spécifiquement de ce dernier, précise qu'il ne peut y déroger que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de sûreté. Il est vrai que tant cet arrêté (art. 6) que ceux des 26 avril 2013 ⁵ et 18 juin 2015 ⁶, qui sont venus le modifier, précisent tous que « le directeur général de l'aviation civile et le préfet du Haut-Rhin sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française. ».

³ JORF n° 220 du 22 septembre 1992 page 13121.

⁴ JORF n° 220 du 23 septembre 2003 page 16225.

⁵ JORF n° 0117 du 23 mai 2013 page 8482, art. 6.

⁶ JORF n° 0147 du 27 juin 2015 page 10851, art. 8.

L'exercice, par le directeur de l'aéroport, de son droit de dérogation est donc placé sous le contrôle des autorités françaises. Or, que constate-t-on ?

En premier lieu, eu égard à son activité majoritairement tournée vers la Suisse (voyageurs et fret), l'aéroport de Bâle – Mulhouse est plus suisse que français. En fait, il est, avec ceux de Zurich et de Genève, l'un des trois grands aéroports suisses.

En deuxième lieu, il diffère aussi des deux autres aéroports cités ci-dessus par le fait qu'il est ouvert la nuit.

En troisième lieu, sans doute parce que les riverains sur le territoire français sont les plus gênés – au moins 80 % des mouvements se font au-dessus de la France, il paraît normal que sur Bâle – Mulhouse on accorde par dizaines des dérogations aux règles de protection environnementale – étant ici précisé que, selon nos informations, sur les aéroports suisses situés en territoire suisse, des dérogations à ces règles ne sont que très rarement accordées.

En quatrième lieu, aux termes de l'article L211-3 du code des relations entre le public et l'administration ⁷ :

« Doivent être motivées les décisions administratives individuelles qui dérogent aux règles générales fixées par la loi ou le règlement. »

Une motivation n'est régulière que si elle est écrite et comporte l'énoncé des considérations de droit et de fait qui constituent le fondement de la décision ⁸.
Tel n'est pas le cas des dérogations accordées à Bâle – Mulhouse.

En 2015, 1 seul manquement aux règles relatives aux règles de restriction sonores a été relevé. Dans le même temps, plus de 100 dérogations ont été accordées, soit plus que toutes celles qui ont été accordées sur le reste de la France ! Cette situation est totalement intolérable. Tout manquement, dès lors qu'il n'est pas justifié par d'impérieuses considérations d'ordre public dûment et clairement explicitées par l'auteur de la dérogation, doit faire l'objet d'un procès verbal et notifié à l'ACNUSA.

Vols de nuit

La plateforme bénéficie d'un couvre-feu de minuit à 5 heures, d'ailleurs peu respecté du fait du nombre de dérogations accordées.

Les vols de nuit ont augmenté continûment à Bâle – Mulhouse, essentiellement avant minuit. En année pleine, la comparaison entre 2013 (7 789 mouvements) et 2014 (8 331) révèle une hausse de 7 %. Pour l'année 2015, la progression s'établit à 3,2 % (8 596 contre 8 331), soit à une moyenne d'environ 24 vols par nuit. Près des deux tiers des vols de nuit sont effectués entre 22 heures et 23 heures.

85 % des vols ont eu lieu vers le nord, c'est-à-dire vers le territoire français, et évitent la Suisse.

⁷ Ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015 (*JORF* n° 0248 du 25 octobre 2015 page 19872). Cet article reprend textuellement les dispositions de l'article 2 de la loi n° 79-587 du 11 juillet 1979 relative à la motivation des actes administratifs et à l'amélioration des relations entre l'administration et le public aujourd'hui abrogé.

⁸ Code des relations entre le public et l'administration, art. L211-5.

BEAUVAIS – TILLÉ

Procédures d'exploitation

Beauvais – Tillé se caractérise par un nombre de vols non commerciaux non négligeable et par sa proximité avec l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle et des zones militaires.

De ces deux éléments découle une situation complexe pour insérer le trafic de Beauvais – Tillé sous le trafic de Paris – Charles-de-Gaulle avec, à côté des trajectoires usuelles, la présence de trajectoires dites exceptionnelles.

Les compagnies Ryanair et Wizzair sont très demandeuses de nouvelles procédures et souhaitent un travail en coopération avec les riverains comme avec les contrôleurs, car elles considèrent que certaines procédures actuelles ne sont pas aisément volables en A320 ni en B737.

Lors de l'audition d'un commandant de bord de la compagnie Ryanair, le thème du choix des procédures NADP a été abordé (cf. page 27).

L'ACNUSA espère que le groupe de travail constitué en 2015 au sein de la CCE sur le sujet des procédures continuera d'œuvrer en bonne entente pour parvenir à des propositions susceptibles d'être mises en œuvre dans des délais raisonnables.

Restrictions d'exploitation

L'absence de plafonnement juridiquement contraignant du nombre de mouvements reste une source d'inquiétude pour les riverains, qui aspirent à un plafonnement à 32 000 mouvements.

Toutefois, l'évolution du trafic ne permet pas de penser que ce volume de vols sera atteint à court, ou même à moyen terme. En outre, les capacités de l'aéroport et les contraintes de trajectoires liées à l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle devraient conduire à un plafonnement en quelque sorte naturel. Et surtout, l'ACNUSA considère que l'un des paramètres majeurs est le niveau de bruit des appareils fréquentant la plateforme. Or, la seule restriction sur cet aéroport (couvre-feu exclu) concerne les avions ayant une marge inférieure à 5 EPNdB entre 22 heures – minuit et 5 heures – 7 heures.

L'ACNUSA demande donc que ce niveau soit très significativement réévalué. Sur ce point précis, il convient de rappeler l'attachement de l'ACNUSA au seuil de marge cumulée de 13 EPNdB la nuit. Compte tenu de la composition des flottes actuelles sur l'aéroport de Beauvais – Tillé, l'application de cette mesure ne devrait soulever aucune difficulté et préviendrait pour le futur toute éventuelle présence d'appareils moins performants acoustiquement. Mieux vaut assurer un niveau de bruit relativement acceptable la plupart du temps avec quelques exceptions (droit du « grand-père », périodes dérogatoires liées aux fêtes ou aux jours de forte migration estivale) que d'imposer toute l'année une nuisance évidemment liée au vol d'appareils de faible marge acoustique.

BORDEAUX – MÉRIGNAC

Mesures de bruit sur la commune du Haillan : procédures de départ en piste 05 et d'atterrissage en piste 23

En marge de la rencontre de la CCE/ACNUSA du 6 novembre 2014, le président et une délégation de l'Autorité ont rencontré les maires d'Eysines et du Haillan. Ces élus ont très clairement fait savoir que, dans leurs communes, les atterrissages ne provoquaient pas de gêne, contrairement aux décollages. Elles ont demandé que des mesures de bruit soient réalisées par l'ACNUSA, organisme indépendant de l'aéroport.

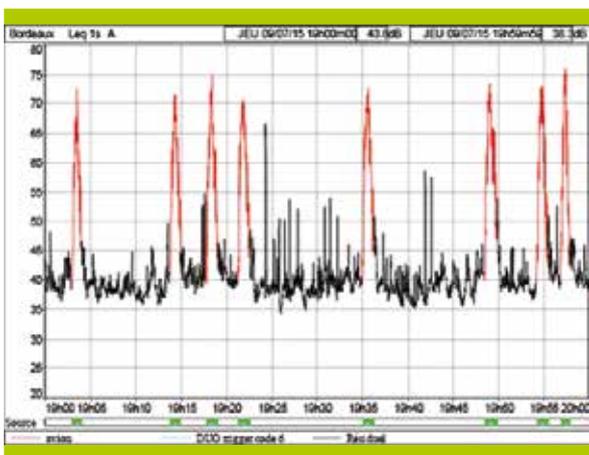
Lors d'une réunion organisée le 9 juillet 2015 avec le pôle bruit de l'Autorité à la mairie du Haillan, il a été arrêté que des mesures de bruit seraient réalisées au niveau de l'école primaire de la Luzerne, située rue Bernard-de-Girard, au Haillan. Il a également été convenu que, parallèlement, un suivi des trajectoires pendant cette même période serait réalisé.

Les mesures ont été réalisées du 9 juillet au 23 août 2015 (la période comprise entre le 23 et le 27 août n'a pu être exploitée en raison de conditions météorologiques défavorables).

L'étude visait trois objectifs principaux :

1. déterminer les altitudes de survol de la commune ;
2. mesurer les niveaux sonores correspondants ;
3. disposer de données fiables de mesurage acoustique permettant d'objectiver la situation.

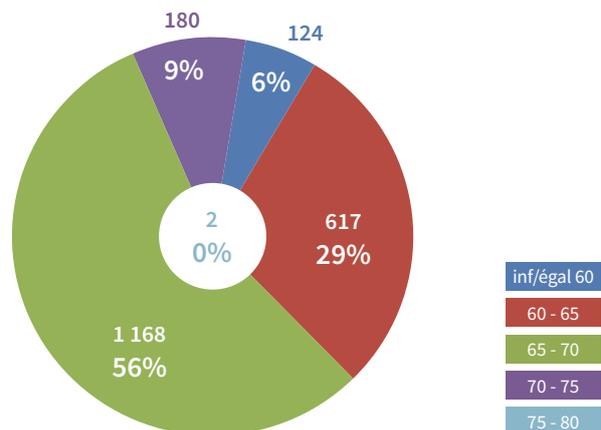
À titre d'exemple, le graphique ci-dessous illustre l'évolution temporelle de la situation mesurée sur une heure.



S'agissant des **atterrissages**, il ressort des mesures acoustiques :

- 2 091 événements liés à des arrivées IFR à destination de Bordeaux – Mérignac ont été conservés pour l'analyse sur 2 617 événements mesurés et corrélés ;
- 9 % de ces arrivées ont un LAeq 1s max supérieur à 70 dB ;
- 65 % de ces arrivées ont un niveau de bruit instantané maximal supérieur à 65 dB, seuil au-delà duquel une gêne est généralement admise pour un événement ;
- 94 % de ces arrivées ont un niveau de bruit instantané maximal supérieur à 60 dB.

Pourcentage des LAeq 1s max par classe de 5 dB. Aéronefs IFR à destination de Bordeaux – Mérignac.



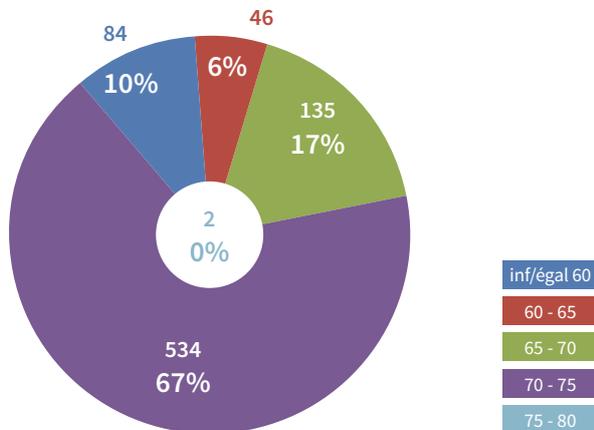
Concernant la **trajectographie** :

- les arrivées hors remise de gaz ou alignement sans atterrissage ont une altitude inférieure à 300 mètres.

S'agissant des **décollages**, il ressort des mesures acoustiques :

- 801 événements liés à des décollages en provenance de Bordeaux – Mérignac ont été conservés pour l'analyse sur 892 événements mesurés et corrélés ;
- 10 % de ces départs ont un LAeq 1s max supérieur à 75 dB ;
- 77 % de ces départs ont un niveau de bruit instantané maximal supérieur à 70 dB ;
- 94 % de ces départs ont un niveau de bruit instantané maximal supérieur à 65 dB.

**Pourcentage des LAeq 1s max par classe de 5 dB.
Aéronefs IFR en provenance de Bordeaux – Mérignac.**



Concernant la **trajectographie** :

- les départs ont une altitude majoritairement inférieure à 1 000 m.

La hauteur de survol des décollages (1 000 mètres) est plus de trois fois supérieure à celle des atterrissages (300 mètres). On constate néanmoins que 65 % des arrivées et 94 % des départs ont un niveau de bruit instantané maximal supérieur à 65 dB, seuil au-delà duquel une gêne est généralement admise pour un événement.

La très grande majorité des décollages émet donc un niveau de bruit pouvant être considéré comme gênant par la population survolée alors que ce niveau d'émission sonore ne concerne que deux tiers des atterrissages. Cela conforte la position des élus qui soutiennent que, dans leurs communes, les atterrissages ne provoquent pas une gêne aussi importante que celle due aux décollages.

Il convient de noter que les résultats de ces mesures de bruit sont parfaitement cohérents avec les mesures effectuées aux stations de mesure de la Morandière, au Haillan, et « CTM », à Eysines, installées par l'aéroport et contrôlées par l'ACNUSA.

Procédure d'exploitation

Bilan de l'expérimentation de la procédure Visual RNAV en piste 05

La procédure Visual RNAV correspond à une « approche à vue guidée ». Elle s'appuie sur des coordonnées satellitaires et des pentes de descente. Les pilotes conservent toutefois la responsabilité du pilotage. Cette procédure permet d'éviter le survol des communes de Saint-Jean-d'Illac et Le Las et d'économiser trois minutes de vol par rapport à la procédure d'arrivée aux instruments. La procédure n'est autorisée que par dérogation accordée par la DSAC, et pour les sociétés partenaires Air France et Dassault dont les équipages doivent être formés et les avions équipés du système de navigation « RF ».

Cette procédure d'arrivée est tangente aux zones militaires ; ses volumes de protection passent donc à l'intérieur de celles-ci. En expérimentation depuis un an, elle a été réalisée 120 fois entre septembre et octobre 2015. Un retour d'expérience devrait être réalisé au printemps 2016 mais il apparaît d'ores et déjà que le bilan est très favorable, avec notamment une dispersion des vols quasi nulle sauf en fin de virage. Les premiers retours de la part des sociétés partenaires sont positifs et la DSNA développera cette procédure sur d'autres sites (Nice – Côte d'Azur dans un premier temps).

La France œuvre pour que ce projet soit adopté au niveau de l'OACI dans le cadre des VGA (*Visual Guided Approaches*).

LYON – SAINT-EXUPÉRY

Gestion des territoires et encadrement du droit de construire

Fin de la TNSA depuis le 21 octobre 2015

Il ne restait, à la fin de l'année 2015, que 67 logements éligibles à l'aide à l'insonorisation sur les 1 200 potentiels à l'origine. Au terme d'un démarchage individuel, il ne s'agit a priori que de propriétaires non occupants ou de personnes âgées ne souhaitant pas faire réaliser des travaux à leur domicile. Aucun immeuble collectif n'est concerné. Dans ces conditions, il a été décidé que le tarif applicable de la TNSA sur cette plateforme serait ramené à zéro euro (par arrêté du 21 octobre 2015), comme c'était déjà le cas à Strasbourg – Enzheim depuis le 18 février 2015, pour les mêmes raisons. La trésorerie disponible est actuellement conservée par l'aéroport pour répondre à des demandes d'aide qui se feraient ponctuellement, du fait soit de l'arrivée de nouveaux propriétaires dans les immeubles concernés, soit d'un changement d'attitude des actuels propriétaires. Considérant que deux aéroports se trouvent désormais dans cette situation, la DGAC envisage de diffuser une instruction sur le sort qui doit être réservé à ces disponibilités. Au demeurant, les sommes en cause ne sont pas excessives.

L'ouverture du capital de l'aéroport

La cession par l'État de sa part du capital dans la société aéroportuaire est une inquiétude profonde et légitime pour les riverains. L'ACNUSA n'a pas à apprécier l'opportunité de l'opération. Mais elle est intéressée au premier chef par la prise en compte de son éventuel impact environnemental ainsi que par ses conséquences sur les relations de l'aéroport avec les riverains.

L'Autorité est intervenue auprès de l'Agence des participations de l'État pour obtenir la communication du cahier des charges des cessions et pouvoir se prononcer sur les aspects environnementaux, s'ils y sont évoqués. Elle n'a cependant jamais reçu de réponse et considère cela comme inquiétant, pouvant laisser à penser que ces aspects sont ignorés.

Procédures d'exploitation

Déplacement de l'attente RUNOM

Le circuit RUNOM est une des quatre zones d'attente de l'aérodrome de Lyon – Saint-Exupéry. Il se situe à une quarantaine de kilomètres au nord-est de l'aéroport et à une distance similaire à l'ouest de Genève, à des altitudes

comprises entre 2 000 m et 4 000 m. Compte tenu de sa situation géographique, son aire de protection empiète sur l'espace aérien suisse. Les dimensions de ces aires sont définies pour garantir que les avions demeurent à l'intérieur lorsqu'ils s'écartent de la trajectoire nominale.

Bien que ce circuit d'attente ne soit utilisé qu'exceptionnellement, cette situation a conduit à envisager son déplacement de 3 NM (5 500 m) vers le nord-ouest pour que l'attente se fasse uniquement dans l'espace français.

L'aire de protection de la nouvelle zone d'attente, dénommée RIPTU, se situera à des altitudes comprises entre 3 000 m et 4 000 m et ses contours s'inscriront plus au nord et moins à l'est que ceux de RUNOM.

L'A320, appareil caractéristique de la plateforme, a été utilisé pour faire l'étude d'impact de la circulation aérienne. En approche en piste 18, l'enveloppe de bruit à 65 dB a été légèrement modifiée, l'extrémité de l'empreinte (là où les avions sont le plus haut) étant légèrement infléchi vers l'ouest. Si cette procédure venait à être utilisée, 32 habitants de plus à Pont-d'Ain seraient impactés.

Le dossier a reçu le 3 décembre 2014 un avis favorable de la commission consultative de l'environnement. Les membres de l'Autorité l'ont examiné en réunion plénière le 14 janvier 2015 et ont émis un avis favorable au déplacement de l'attente RUNOM.

Publication permanente de descente continue optimisée (CDO)

En 2010, Lyon – Saint-Exupéry a été la première plateforme à publier dans la publication aéronautique *SUP AIP*  des approches CDO pouvant être réalisées par les quelques compagnies aériennes partenaires. Ces approches CDO sont ouvertes à toutes les compagnies depuis 2012. Mais le taux de réalisation reste faible. En effet, seules 6 % des approches sont opérées en CDO face au sud et 19 % face au nord.

Le dossier présenté en réunion plénière du 14 janvier 2015 a reçu un avis favorable de l'Autorité.

La publication permanente de cette procédure en juin 2015 permet enfin aux pilotes de disposer désormais d'informations précises sur la distance à parcourir à partir de la zone d'attente selon que l'approche se fera par le nord ou par le sud. Cela devrait augmenter le nombre de CDO de 5 à 10 %, sans impact sur les flux de trafic.

Vols de nuit

Étude sur les vols de nuit réalisée par la DGAC
(cf. page 32)

Évolution de 2009 à 2014 des vols commerciaux

Sur l'ensemble de la période étudiée, le nombre de mouvements commerciaux entre 22 heures et 6 heures fluctue entre 7 775 (point le plus bas en 2011) et 8 036 (le maximum ayant été atteint en 2013 avec 8 586 vols). Le trafic nocturne représentait, en 2013 et en 2014, 7,6 % du trafic total de l'aéroport.

Bilan de l'année 2014 des vols commerciaux

En 2014, on compte une moyenne de 22 vols commerciaux par nuit. 71 % d'entre eux ont été effectués avant minuit, et plus de 45 % entre 22 heures et 23 heures. Les tranches minuit – 2 heures, 2 heures – 5 heures et 5 heures – 6 heures représentent pour chacune autour de 10 % des vols.

Les moyen-porteurs sont les appareils les plus représentés la nuit, avec 76,6 % du trafic, suivis par les biréacteurs gros-porteurs (16,1 %). En matière de certification acoustique, les avions du chapitre 3 sont majoritaires (61,3 %, dont 49,2 % ayant une marge cumulée supérieure à 13 EPNdB). Ils sont suivis par ceux du chapitre 4 (38,3 %, dont 8,2 % à marge cumulée inférieure à 13 EPNdB).

Révision des engagements pour l'environnement

C'est dans le contexte de la procédure de la révision des engagements pour l'environnement de la plateforme que l'ACNUSA a été saisie par des associations de riverains, inquiètes de la non-prise en considération de leurs demandes et particulièrement celles relatives aux vols de nuit.

Le groupe de travail de l'aéroport consacré à ce thème n'a pu parvenir à une solution, les positions étant apparues trop bloquées, essentiellement du fait du gestionnaire. L'ACNUSA a fait part de ses propositions à l'aéroport, ainsi qu'au préfet de la région, préfet du Rhône, en sa qualité de président de la CCE. La cession de parts ne changera rien à l'obligation pour le gestionnaire ADL de respecter les engagements environnementaux préalables. Encore faut-il qu'il y ait de tels engagements ! Il est donc important que les décisions nécessaires soient prises rapidement afin que les candidats à l'acquisition puissent se prononcer en toute connaissance de cause.

En 2014, il n'y aurait eu qu'un seul mouvement ayant une marge cumulée entre 5 et 8 EPNdB et 274 entre 8 et 10 EPNdB.

L'ACNUSA estime que maintenir la marge minimale à 5 EPNdB de l'arrêté de restriction de 2003 est une honte. Un arrêté prenant effet progressivement dans le temps serait plus facilement accepté par les compagnies.

À Marseille – Provence, la présence d'Eurocopter n'a ni empêché d'interdire les avions de marge inférieure à 8, puis à 10, ni fait obstacle à ce que l'aéroport envisage de porter ce seuil à 13 EPNdB. Pour autant, la direction de l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry campe sur une position rejetant toute idée de changement dans la réglementation.

L'Autorité recommande de travailler sur les restrictions réellement envisageables :

- la fermeture de l'aéroport une nuit par semaine, qui est réalisable la nuit du samedi au dimanche compte tenu du peu de vols concernés et de la possibilité de prévoir des périodes de dérogation (fêtes, jours de départs massifs en vacances, etc.) ;
- éviter les départs entre 3 heures et 5 heures car il s'agit d'une période de sommeil léger ;
- limiter les aéronefs présentant une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB en 2017 puis à 13 en 2019 avec, éventuellement, des dérogations (droit du « grand-père », périodes dérogatoires...).

L'ACNUSA reste disposée à apporter son aide si nécessaire, comme elle l'a fait pour la plateforme de Lyon – Bron.

9 SUP AIP signifie « Supplément à l'AIP » ; AIP étant lui-même l'acronyme d'Aviation Information Publication. L'AIP est un ensemble de publications aéronautiques incluant les cartes et le manuel d'information aéronautique. Les suppléments à l'AIP sont donc des informations complémentaires temporaires.

MARSEILLE – PROVENCE

Procédures d'exploitation

Procédures RNAV – GNSS d'arrivée en pistes 31L et 31R

Les atterrissages en pistes 31 (très majoritairement en piste 31R) représentent près des deux tiers des arrivées sur l'aérodrome de Marseille – Provence. Elles sont réalisées soit en suivant l'ILS, soit en manœuvre à vue imposée (MVI/VPT) ou en approche à vue libre.

La manœuvre à vue imposée dénommée VPT A RWY 31R a été mise en place en juin 2013 pour éviter le survol de l'Estaque. Elle est plébiscitée par les riverains, mais elle nécessite des conditions météorologiques appropriées et n'est pas opérable la nuit.

Aussi la DGAC a-t-elle souhaité pérenniser le tracé de cette procédure en créant deux arrivées RNAV : une pour la piste 31R et une autre pour la 31L.

Ces procédures recouvrent exactement la VPT A. Plus de 80 % des aéronefs fréquentant la plateforme peuvent les suivre, et les équipages sont formés dès lors que la flotte est adaptée.

La procédure RNAV doit permettre une forte diminution du nombre des approches ILS qui survolent l'Estaque et la suppression des manœuvres à vue imposées. Les manœuvres à vue libres seront conservées.

La CCE a approuvé le projet le 7 novembre 2014. Les membres de l'Autorité ont examiné le dossier en réunion plénière le mercredi 10 juin 2015. Ils ont émis un avis favorable à ces arrivées RNAV/GNSS en pistes 31 puisque cette procédure permet une plus grande concentration des vols et les déplace vers la mer ou des zones non urbanisées. Près de 3 500 personnes sur les 12 000 actuellement survolées devraient être épargnées, sans impacter de nouvelles populations.

La VPT 31L et 31R impose toutefois un segment final très court, avec un virage d'alignement et une pente finale importants. L'avis de l'organisme du contrôle en vol (OCV) a confirmé sa pilotabilité mais a aussi fait ressortir la nécessité d'évaluations supplémentaires, qui ont eu lieu en novembre 2015. Si le rapport de l'OCV est favorable, la procédure sera mise en place dès l'été 2016. Dès que le rapport sera disponible, les riverains seront informés au plus tôt et un point sera fait en commun.

Vols de nuit

Étude sur les vols de nuit réalisée par la DGAC (cf. page 32)

Évolution de 2009 à 2014 des vols commerciaux

L'étude réalisée par la DGAC à la demande de l'Autorité sur la période 2009 - 2014 montre une évolution en dents de scie des vols de nuit, entre 9 918 et 11 352 mouvements réalisés entre 22 heures et 6 heures. Après 2012, année record avec 11 352 mouvements, la tendance est à une diminution significative. En effet, on compte 9 918 vols en 2014, soit une baisse de 12,6 % en deux ans.

Le trafic nocturne est fortement concentré sur 22 heures – 23 heures (39,4 % du total en 2014).

L'activité sur la période 2 heures – 5 heures (20 % en 2014) baisse légèrement, tout comme le créneau 0 heure – 2 heures.

Bilan de l'année 2014 des vols commerciaux

Les vols de nuit commerciaux représentent 10,8 % du total du trafic de la plateforme, soit une moyenne de 27 vols par nuit.

Les moyen-porteurs sont les appareils les plus représentés la nuit avec 75,7 % du trafic, suivis par les biréacteurs gros-porteurs (17,3 %).

En matière de certification acoustique, les avions du chapitre 3 sont majoritaires (53 %, dont 30,8 % ayant une marge cumulée supérieure à 13 EPNdB). Ils sont suivis par ceux du chapitre 4 (43,2 %, dont 5,5 % à marge cumulée inférieure à 13 EPNdB).

L'ACNUSA souligne la démarche volontaire du président du directoire de l'aéroport qui devrait engager une étude sur la possibilité de limiter la venue des avions ayant une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB la nuit. L'Autorité espère que cette démarche portera ses fruits.

NANTES – ATLANTIQUE

Gestion des territoires et encadrement du droit de construire

Révision du Plan de gêne sonore (PGS)

L'ACNUSA rappelle qu'un PGS définit une zone de gêne sonore imputable au trafic aérien. Si le flux des trajectoires se modifie, les territoires survolés ne sont plus les mêmes : dans une telle hypothèse, le PGS doit être modifié. En d'autres termes, c'est le PGS qui doit « coller » aux trajectoires et non l'inverse¹⁰. Cela explique que, contrairement au PEB, le PGS doit être revu plus fréquemment. Or, à Nantes – Atlantique, il n'est plus représentatif des trajectoires nominales des départs. Certains virages des départs s'effectuent en effet largement en dehors des limites du plan, tant au nord que vers le sud.

Dès lors :

- soit il faut mettre le PGS en révision pour qu'il soit conforme aux exigences de la loi et du règlement (c. env., art. L. 571-15 et R. 571-66 III). C'est la demande faite par l'Autorité dans son rapport 2014, conformément à la loi et qu'elle maintient évidemment aujourd'hui ;
- soit, à défaut, et compte tenu des circonstances locales qu'il appartient au préfet d'apprécier, il faut étudier un moyen de concentrer les trajectoires pour les faire rentrer dans le PGS actuel.

Avant d'engager toute révision effective du PGS, la préfecture souhaiterait une évaluation du nombre de logements concernés par cette modification (logements entrant et sortant du plan).

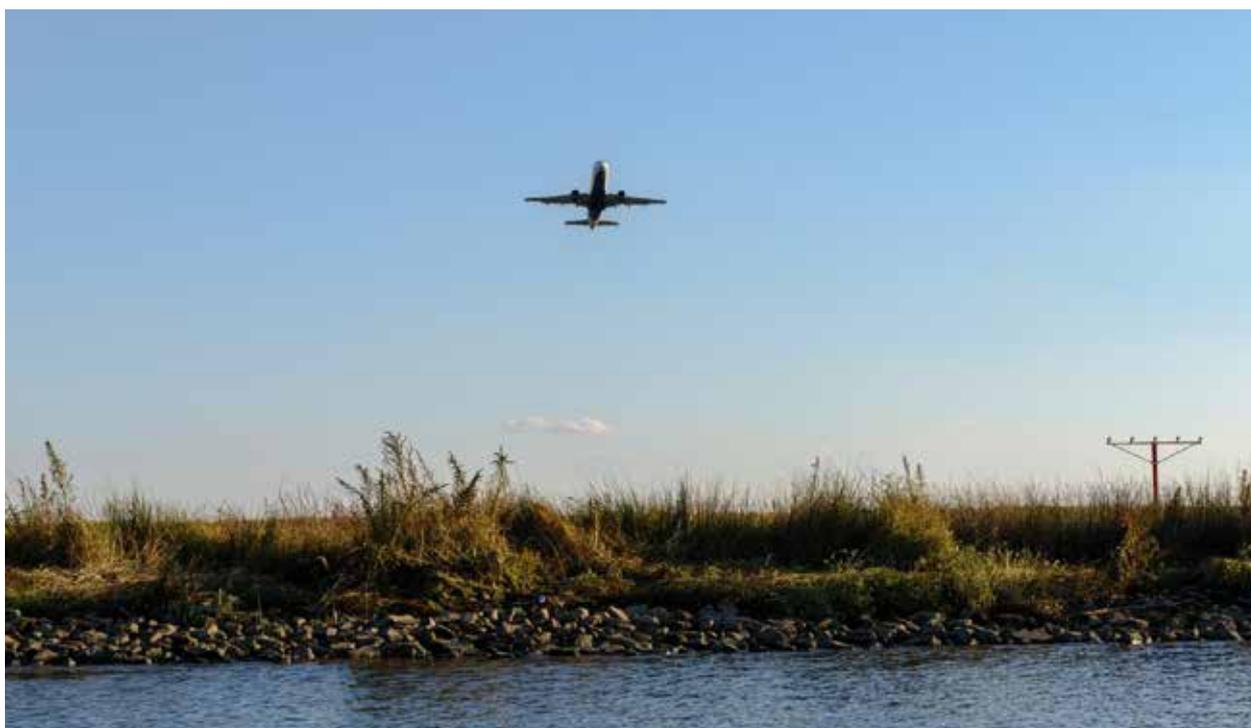


R 2014 n° 11

RECOMMANDATION

L'ACNUSA recommande à l'Autorité préfectorale compétente de mettre en révision le plan de gêne sonore de l'aéroport de Nantes – Atlantique dans les délais les plus brefs.

¹⁰ Il convient d'en souligner la conséquence : les PGS n'ont pas à figurer dans la documentation aéronautique (AIP) et les pilotes n'ont ni à les connaître ni, a fortiori, à en tenir compte.



Vols de nuit

D'octobre 2014 à septembre 2015, il y a eu 2 344 vols de nuit, soit 106 (4,7 %) de plus que sur la période précédente. Le nombre moyen de vols par nuit est passé de 6,1 à 6,4.

Alors que la part des vols de nuit représentait 3,8 % en 2014, elle atteint 3,9 % en 2015. Sans doute cette hausse est infime ; toutefois l'Autorité, ici comme ailleurs, souhaiterait qu'il n'y ait pas d'augmentation.

Pour le gestionnaire, ces résultats montrent la limite de l'exercice de sensibilisation des compagnies alors que la plateforme arrive à la saturation des installations passagers de la période diurne et surtout du soir, notamment en été. Il a donc été décidé de travailler sur la nuisance de ces vols et non plus sur leur nombre.

À l'occasion de la rencontre entre la CCE et l'ACNUSA en novembre 2015, le gestionnaire a fait part de son intention d'étudier la possibilité d'une restriction d'exploitation aux avions ayant une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB.

PAROLE DE MEMBRE CLAUDE GENOUD-PRACHET

- TRAJECTOIRE D'UN AVION EN VIRAGE -

Procédure de départ aux instruments standardisée

Pourquoi les avions, sur une procédure de départ non rectiligne, ne suivent-ils pas rigoureusement la même trajectoire ? Deux éléments : le point de mise en virage et le rayon de virage.

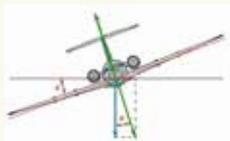
Le point de mise en virage

Lorsqu'il n'est pas défini géographiquement mais par une hauteur sol (cas de Nantes – Atlantique ou Nice – Côte d'Azur, avec un minimum de sécurité à 400 pieds, soit 120 mètres), sa position géographique dépendra de nombreux paramètres qui varient d'un décollage à l'autre. On peut citer, entre autres, la masse réelle au décollage, le rapport poids / poussée (ou poids / puissance), le centrage de l'avion, les différents éléments météorologiques, la longueur, la pente et l'état physique de la piste en fonction des performances du type d'avion...

Pendant la phase de décollage, aucun virage n'est autorisé avant une hauteur 400 pieds pour privilégier le gain d'altitude.

Au-dessus de 400 pieds, si un virage est imposé, la valeur de l'inclinaison en virage est limitée, par mesure de sécurité et pour ne pas dégrader de manière significative les performances de montée (ordre de grandeur : une inclinaison de 10° dégrade la pente de montée de - 0,2% ; 15° -> - 0,5% ; 20° -> -1% ; 30° -> -2,3%).

Au fur et à mesure du gain d'altitude et de vitesse, l'inclinaison pourra être augmentée progressivement.



Le rayon de virage

R rayon en mètres

V vitesse en mètres par secondes

g constante de la gravitation (9,81 m/s²)

Ø inclinaison en degrés de l'avion.

$$R = \frac{V^2}{g \cdot \tan \varnothing}$$

Le rayon mesure la taille du cercle décrit par un avion pour une inclinaison et une vitesse données. Il dépend donc du carré de la vitesse et de l'inclinaison de l'avion.

Voici quelques ordres de grandeur de rayon de virage, au départ, en montée :

- au-dessus de 400 pieds, le rayon initial sera, en fonction du type d'avion, entre 3 km pour une vitesse de 270 km/h et 5 km pour une vitesse de 360 km/h ;

- à 1 200 m, après la procédure « de moindre bruit », la valeur maximale de l'inclinaison étant supérieure, le rayon de virage restera semblable pour des vitesses plus élevées : 3 km à 360 km/h et 4,6 km à 450 km/h.

Sans rapport avec les procédures de départs normalisés mais à titre indicatif, le rayon de virage d'un avion en croisière à 12 000 m d'altitude peut atteindre 35 km en raison de la limitation de l'inclinaison dans un domaine de vol réduit par les phénomènes de compressibilité.

En conclusion, la diversité des types d'avions et des paramètres ayant un impact sur les performances ne permettent ni de concentrer le point de mise en virage lorsque celui-ci est imposé à basse altitude, ni d'obtenir un rayon de virage unique.

Les trajectoires figurant dans la documentation aéronautique (AIP) représentent la moyenne de ce qui est réalisable.

FOCUS



LES PGS

Un plan de gêne sonore constatant la gêne réelle subie autour de ces aérodromes doit être établi autour de tout aérodrome pour lequel le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des cinq années civiles précédentes (c. environ., art. L571-15).

Les PGS sont calculés à l'aide de données qui correspondent à la situation de l'aérodrome pour l'année N + 1. Ils comportent trois zones de bruit délimitées par des courbes correspondant à des valeurs de l'indice de bruit Lden :

- 1° une zone I comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70 ;
- 2° une zone II comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 62 ou 65.
- 3° une zone III comprise entre la limite extérieure de la zone II et la courbe d'indice Lden 55.

La législation impose que les PGS soient revus dès lors qu'une évolution de la situation de la plateforme est notable et a minima tous les 5 ans. L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est consultée sur les projets de plan de gêne sonore

Le laboratoire d'Aéroports de Paris réalise chaque année pour leurs trois principaux aérodromes une courbe d'environnement sonore (CES) calculée à l'aide de données caractérisant la situation de l'année écoulée. Cela permet de suivre l'évolution de la situation de chacune des plateformes et de décider si la mise en œuvre d'un nouveau PGS semble opportune.



NICE – CÔTE D’AZUR

Procédures d’exploitation

Atterrissages et décollages en piste 04

En 2015, l’ILS face au nord-est a été utilisé à 18 % du temps de mai à septembre, et à moins de 10 % pendant trois de ces mois, la moyenne sur l’année étant inférieure à 20 %. Ainsi le cap d’Antibes aura été moins survolé en 2015, du fait d’une diminution de l’utilisation de l’ILS.

Les décollages en piste 04 sont le fait de nombreuses plaintes après le passage du trait de côte. Toutefois, l’indicateur altimétrique en service permet de vérifier que 99 % des décollages sont au-dessus de 6 000 pieds et 1 % seulement entre 5 500 et 6 000 pieds.

La dispersion latérale est en outre importante, ce qui est un facteur favorable dans le cas d’espèce vu le faible nombre total de survols.

Atterrissages en piste 22

La procédure VOR B est utilisée en moyenne à hauteur de 15 %, avec quelques pointes à 25 %. Cette proportion n’a pas évolué depuis plusieurs années, mais certains jours elle est restée en service 24 heures d’affilée. Le niveau d’émergence du bruit des avions par rapport au bruit de fond reste de 5 dB en moyenne.

S’agissant de la procédure GNSS 22 publiée en décembre 2012 mais suspendue en raison du faible taux d’équipement de radionavigation de la flotte et de difficultés de gestion, elle a été remise en service en 2015. Elle ne peut être volée que par des appareils et équipages qualifiés, soit à peine 50 % de la flotte reçue. Quand les conditions météorologiques sont inférieures aux minima de la VOR B, celle-ci n’est plus réalisable et seuls les appareils capables de voler la GNSS sont autorisés. Cette procédure engendre un impact sonore légèrement moindre que celui de la trajectoire moyenne de la procédure conventionnelle. La partie de trajectoire au-dessus de la mer est en outre raccourcie, ce qui entraîne une légère diminution de la consommation de carburant et, par conséquent, une diminution des émissions polluantes. De plus, les survols du Cap-Ferrat et de la ville de Nice dus à des « raccourcis » de la procédure conventionnelle devraient être moins nombreux.

Vols de nuit

L’arrêté du 2 avril 2010 prévoit depuis le 30 octobre 2011 que les appareils ayant une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peuvent atterrir entre 23 h 30 et 6 h 15 et décoller entre 23 h 15 et 6 heures.

Étude sur les vols de nuit réalisée par la DGAC (cf. page 32)

Évolution de 2009 à 2014 des vols commerciaux

Concernant Nice – Côte d’Azur, l’étude réalisée par la DGAC sur la période 2009 – 2014 présente une évolution irrégulière des mouvements oscillant entre 6 883 (2009) et 8 105 (2014).

La part des mouvements nocturnes dans le trafic global est stable à 5,2 % sur les trois dernières années. Parmi les sept aéroports étudiés, c’est la plateforme où cette part est la plus faible, si l’on exclut Paris – Orly, protégé par un couvre-feu.

Bilan de l’année 2014 des vols commerciaux

En 2014, de 22 heures à 6 heures, on relève une moyenne de 22 vols par nuit. Si le trafic est très fortement concentré sur la première heure (52,9 % du total en 2014), la tranche 23 heures – minuit est également significative, avec 30,2 %. On observe encore un nombre de mouvements notable entre minuit et 2 heures (10,2 %), tandis que les périodes 2 heures – 5 heures et 5 heures – 6 heures sont épargnées, avec respectivement 5,7 % et 0,9 % du total.

Les moyen-porteurs sont de loin les appareils les plus représentés la nuit avec 94,7 % du trafic, suivis par les petit-porteurs (4,9 %). Les biréacteurs gros-porteurs sont passés de 122 mouvements en 2009 à 25 en 2014, soit 0,3 %.

En matière de certification acoustique, les avions du chapitre 4 sont majoritaires (52,7 %, dont 0,7 % ayant une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB). Ils sont suivis par ceux du chapitre 3 (46,6 %, dont 45,4 % à marge cumulée supérieure à 13 EPNdB).

Bilan de l’année 2015 réalisé par le gestionnaire

En 2015, entre 23 h 30 et 6 heures, il y a eu en moyenne 1,5 départ et 3,5 arrivées, soit au total cinq vols par nuit, ce qui représente une moyenne de trois nuits par semaine sans décollage. Le nombre de décollages en 04 est stable depuis 2012 (2,8 par nuit en moyenne).

PARIS – CHARLES-DE-GAULLE

Réduction du bruit à la source

IGMP

L'arrêté ministériel du 28 janvier 2003 institue un « indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle ». L'article 3 de ce texte dispose que « les conditions d'obtention des résultats annuels de l'indicateur (...) sont soumises à l'avis de l'ACNUSA ».

Les membres de l'Autorité ont examiné le dossier de l'IGMP 2014 en réunion plénière le 10 septembre 2015 et ont émis un avis favorable.

Sur la totalité des mouvements, 11,1 % présentaient une mesure de bruit manquante ou inexploitable. Ainsi, le ratio de mesures de bruit exploitables pour le calcul de l'IGMP 2014 est de 88,9 %. Puis, 0,2 % ont été exclus des mouvements en tant que valeurs aberrantes. Ce sont donc 88,7 % des mouvements qui ont été validés et utilisés, soit 418 335 mouvements.

La valeur de l'indice pour l'année 2014 est de 75,5, soit une réduction de 1,4 point d'indice par rapport à 2013. Pendant que l'énergie à l'atterrissage diminue de 4,8 % par rapport à 2013, celle au décollage augmente de 2,03 %.

La DGAC explique cette baisse de l'IGMP principalement par :

- la réduction du trafic de 1,4 % ;
- la modernisation de la flotte (81,5 % de la flotte a une marge cumulée supérieure à 13 EPNdB).

L'ACNUSA constate que la valeur globale de l'indice poursuit sa diminution, et que les causes principales de variation sont bien exposées. De plus, elle se réjouit que les valeurs de l'indicateur de nuit (22 heures – 6 heures) et cœur de nuit (0 h 15 – 5 h 15) baissent à la fois pour les atterrissages et pour les décollages. La diminution des vols et l'entrée en vigueur, à compter du 30 mars 2014, de la partie de l'arrêté de restriction du 20 septembre 2011 qui prévoit que les aéronefs du chapitre 3 ayant une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB ne peuvent ni atterrir ni décoller entre 22 heures et 6 heures expliquent en grande partie cette évolution de l'indicateur.

Toutefois, elle constate que, sur une période de 24 heures, l'énergie sonore au décollage augmente pour l'année 2014. L'ACNUSA est préoccupée par cette évolution. En conséquence, elle demande que la DGAC approfondisse davantage sa réflexion sur les causes de cette augmentation au décollage.

Procédures d'exploitation

Alternance des doublets

Depuis deux ans, l'ACNUSA souhaite, dans le but d'assurer une période régulière de nuits calmes aux riverains de Paris – Charles-de-Gaulle, que les doublets de pistes soient utilisés la nuit en alternance (cf. page 39). Cette alternance ne serait possible qu'à trois conditions :

- qu'elle soit annoncée suffisamment à l'avance pour que les riverains puissent si nécessaire s'organiser en conséquence. Cela signifie que l'aéroport programme l'utilisation des doublets et diffuse cette programmation sur son site Internet d'une façon aisément accessible, sans qu'il soit nécessaire de naviguer pour la trouver ;
- qu'elle soit d'une durée suffisante pour assurer une véritable période de repos. Une alternance sur un rythme hebdomadaire, si ce n'est par quinzaine, semble un minimum. Toute interruption (pour réparer en urgence une piste par exemple) ne doit pas se traduire par une modification du rythme ;
- enfin, que toute rupture dans le rythme de l'alternance fasse l'objet d'une information suffisamment à l'avance.

La direction d'Aéroports de Paris avait marqué son accord sur cette procédure. Le sujet a de nouveau été évoqué pendant les réunions du groupe de travail sur les vols de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle présidé par le préfet Guyot, qui l'a repris à son compte dans son rapport (cf. page 34) malgré l'opposition des associations de riverains présentes. Consciente que cette mesure n'est pas la panacée, l'Autorité estime toutefois qu'elle pourrait améliorer la qualité de vie des riverains (cf. page 40) et espère donc que cette alternance sera enfin et rapidement mise en place.

Restrictions d'exploitation

Bilan de l'arrêté de restriction du 20 septembre 2011

Dans sa demande d'étude 2014 n° 3, l'Autorité conviait la DGAC à effectuer un bilan de la mesure entrée en vigueur le 30 mars 2014 interdisant les avions du chapitre 3 ayant une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB d'atterrir et de décoller entre 22 heures et 6 heures.

Faute d'avoir obtenu satisfaction, elle a conduit elle-même cette étude en se fondant sur les éléments en sa possession et en a transmis les résultats au groupe de travail vols de nuit, qui ne l'a pas démentie.

Les résultats, peu différents de ceux que la DGAC a pu présenter dans son étude sur les vols de nuit (cf. ci-dessous), sont les suivants :

Années	Total des mouvements entre 22 h – 6 h	Arrivées		Départs	
		Total	Marge < 10	Total	Marge < 10
2013	57 354	32 724	1 144	24 630	1 135
2014	55 975	31 839	103	24 136	50

Ces éléments font clairement apparaître l'effet radical d'un arrêté de restriction permettant à l'Autorité d'infliger des amendes en cas de son non-respect. Les avions les plus gênants ont quasiment disparu de la plateforme entre 22 heures et 6 heures. Cette mesure n'a en outre pas eu d'effet négatif sur le trafic, la diminution constatée ayant d'autres motifs. Dès lors, il est clair que la DGAC et les plateformes qui refusent sa mise en œuvre en se fondant sur l'atteinte portée au trafic ne peuvent sérieusement tenir cette position.

Vols de nuit

Étude sur les vols de nuit réalisée par la DGAC (cf. page 32)

Évolution de 2009 à 2014 des mouvements commerciaux

À Paris – Charles-de-Gaulle, l'étude réalisée par la DGAC présente une tendance globale à la baisse, avec un passage de 57 837 à 56 152 mouvements commerciaux entre 22 heures et 6 heures. Les vols de nuit représentent 12,1 % du total du trafic de la plateforme, ceci à mettre en rapport avec le fret express et la fonction de hub long-courrier.

Depuis 2009, la part des avions du chapitre 3 est en forte régression, puisque les mouvements de ces appareils représentaient 85,7 % du trafic nocturne en 2009 et 53,4 % en 2014.

Bilan de l'année 2014 des vols commerciaux

En 2014, on dénombre en moyenne 153 vols commerciaux par nuit. Contrairement aux autres aéroports étudiés où l'on note une ou deux tranches horaires plus fréquentées que les autres, à Paris – Charles-de-Gaulle la répartition est plus équilibrée : 25,8 % entre 22 heures et 23 heures, 22,7 % pour l'heure suivante, 19,4 % entre minuit et 2 heures, 15,2 % entre 2 heures et 5 heures et 16,8 % entre 5 heures et 6 heures. Globalement, 51,4 % du trafic nocturne est réalisé après minuit, ce qui est incontestablement pénalisant pour les riverains. On notera que, au rebours d'une opinion répandue, les vols cargo ne sont pas les plus nombreux, même s'ils représentent un tiers du trafic de nuit : ils sont devancés par les vols réguliers de passagers (47,1 %).

Les moyen-porteurs sont les appareils les plus représentés la nuit avec 42,4 % du trafic, suivis par les biréacteurs gros porteurs (39,6 %). Les tri - ou quadriréacteurs ont une part limitée à 7,3 %.

En matière de certification acoustique, les avions du chapitre 3 restent majoritaires (53,4 %, dont 41,1 % ayant une marge cumulée supérieure à 13 EPNdB). Les mouvements des avions du chapitre 4 représentent quant à eux 46,6 % de la flotte nocturne, dont 7,3 % qui ont une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB.

Selon la DGAC, 9 193 ¹¹ avions ayant volé la nuit en 2014 avaient une marge cumulée comprise entre 10 et inférieure à 13 EPNdB.

Groupe de travail sur les vols de nuit

Au cours de la réunion de décembre 2013 de la CCE de la plateforme, le préfet de la région Île-de-France avait décidé, en réponse à la demande des représentants des riverains et des élus locaux, de constituer un nouveau groupe de travail pour se pencher sur l'épineuse question des vols de nuit du principal aéroport national. La présidence de ce groupe a été confiée au préfet Régis Guyot.

Au terme de plus d'un an de fonctionnement du groupe, le préfet Guyot a présenté son rapport le 10 décembre 2015 à la CCE de l'aéroport. Parmi ses recommandations, certaines reprennent celles portées par l'ACNUSA depuis quelques années parfois, et notamment celles relatives aux descentes continues et à l'alternance des doublets (cf. page 34).

S'agissant de la recommandation de l'ACNUSA relative à l'autorisation des vols de nuit pour les seuls aéronefs ayant une marge cumulée minimale de 13 EPNdB, celle-ci a été évoquée tant au sein du groupe de travail que directement avec l'aéroport et le président d'ADP à l'occasion de divers entretiens. Si elle ne semble pas devoir prospérer à courte échéance, elle n'est pas non plus totalement exclue par les responsables de la plateforme. En tout état de cause, il appartient à ces derniers de faire les démarches, quelles que soient les modalités de mises en œuvre. En effet, il semblerait que la DGAC ne considère pas la réduction des nuisances aéroportuaires comme étant un objectif prioritaire justifiant qu'un service de l'État s'engage et impulse les initiatives au niveau local ou, a fortiori, prenne les mesures réglementaires qui s'imposent. Elle ne prendra donc aucune initiative mais attendra que les aéroports regardés comme étant les mieux à même de juger de l'opportunité de toute nouvelle décision la saisissent de propositions.

¹¹ Source : page 24 du rapport sur le groupe de travail « Vols de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle ».

PARIS – LE BOURGET

Gestion des territoires et encadrement du droit de construire

Plan d'exposition au bruit de Paris – Le Bourget

Si cet aéroport dispose en effet d'un PGS depuis le 28 décembre 2011, il n'a toujours pas de plan d'exposition au bruit (PEB), ce qui fait que tout immeuble inclus dans le PGS peut bénéficier de l'aide à l'insonorisation, quelle que soit la date de sa construction, et qu'aucune restriction n'existe en matière d'urbanisation autour de cette plateforme. Il y a là, et cela a déjà été maintes fois souligné, une sorte de curiosité, si ce n'est d'anomalie.

Pourtant l'ACNUSA a émis, en mars 2015, un avis favorable au projet de PEB qui lui était présenté et qui répondait enfin à sa demande longtemps exprimée de voir l'aéroport doté des deux plans qui se complètent.

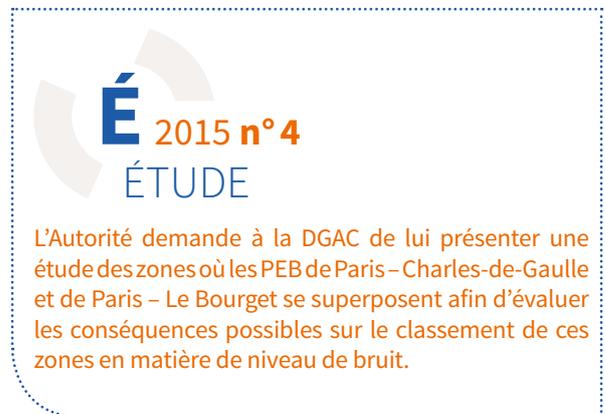
Néanmoins, à ce jour, et malgré un avis favorable rendu plusieurs mois auparavant, l'Autorité n'a toujours pas enregistré la publication du PEB. Selon les informations en sa possession, cela serait dû au fait qu'un nouveau préfet de région a été nommé entre-temps, qui a voulu prendre le délai nécessaire à l'examen attentif des sujets aéroportuaires et à la mission que la ministre en charge des transports a confiée à M. Jean-Pierre Blazy, député-maire de Gonesse, sur divers sujets aéroportuaires, dont l'opportunité d'une fusion entre PEB et PGS. L'ACNUSA a d'ailleurs été entendue par M. Blazy sur ce point et a fait valoir son opposition à l'idée, estimant que, si l'articulation entre les deux plans pouvait soulever quelques difficultés, leur fusion en poserait bien d'autres, dès lors que leur finalité et leur temporalité sont radicalement différentes.

L'Autorité entend parfaitement bien que le préfet de région prenant ses fonctions désire s'informer de façon complète et approfondie sur tous les sujets dans son ressort territorial, et notamment sur des questions aussi sensibles que celles relatives à l'environnement. Il n'en demeure pas moins que, entre l'avis favorable qu'elle a émis et la date de la lettre de mission à M. Blazy, l'administration avait largement le temps de procéder à l'enquête publique afin de gagner du temps pour la suite. Il est donc peu probable que ce plan soit publié avant la fin du troisième trimestre 2016. Il aura ainsi fallu pas moins de cinq ans pour que le mécanisme ait été mis en place dans son intégralité. Ce délai semble tout à fait excessif et l'ACNUSA le regrette profondément.

Par ailleurs, dans la lettre d'envoi du 20 mars 2015 de l'avis de l'Autorité sur le projet de création du plan d'exposition

au bruit de l'aéroport de Paris – Le Bourget, adressée au préfet délégué pour la sécurité et la sûreté des plateformes de Paris – Charles-de-Gaulle et de Paris – Le Bourget avec copies à la DGAC, l'ACNUSA souhaitait que « la DGAC lui présente une étude des zones où les deux PEB se superposeraient afin d'évaluer les conséquences possibles sur le classement de ces zones en matière de niveau de bruit ». L'Autorité demandait si « la superposition de deux zones D ou d'une zone C avec une zone D entraînerait un changement de zone pour les surfaces concernées ».

Aucune réponse n'est parvenue à ce jour à l'ACNUSA. Aussi l'Autorité renouvelle-t-elle sa demande.



Saisine de l'Autorité environnementale

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis du projet de zone d'aménagement concerté du triangle de Gonesse et a sollicité l'ACNUSA sur les questions de sa compétence pour un avis ou une appréciation.

Le projet est situé dans les zones B et C du PEB de Paris – Charles-de-Gaulle et du futur PEB de Paris – Le Bourget. Il concerne essentiellement des bureaux et des activités professionnelles, aucun logement n'étant prévu dans son périmètre. Un lycée hôtelier pourrait être construit entre 2017 et 2020.

Après discussion, le collège de l'Autorité n'a pas eu d'objection à formuler sur le projet de ZAC. Il a néanmoins appelé l'attention sur le fait qu'un lycée construit en zone C devrait faire l'objet d'une étude particulière en matière d'isolation phonique, notamment sur les niveaux sonores en façade, pour tenir compte du trafic aérien des deux aéroports, d'autant plus si un internat y est inclus.

Vols de nuit

Étude sur les vols de nuit réalisée par la DGAC (cf. page 32)

Évolution de 2009 à 2014 des mouvements non commerciaux

À Paris – Le Bourget, où le trafic est de nature non commerciale, l'étude réalisée par la DGAC présente une nette tendance à la baisse des vols effectués entre 22 heures et 6 heures, même si l'année 2014 fait apparaître une très légère reprise (+1 %) : leur nombre est passé de 3 197 à 2 877, soit une baisse de 10 %.

Bilan de l'année 2014 des vols non commerciaux

Du fait des restrictions spécifiques de décollage et d'atterrissage entre 22 h 15 et 6 h 15, l'ensemble des vols de nuit représente moins d'une dizaine de mouvements en moyenne par nuit et 5,5 % du total du trafic de la plateforme. La répartition horaire montre que toutes les tranches de la nuit sont exploitées, ce qui est normal vu la typologie du trafic accueilli, constitué exclusivement de vols privés pour une aviation d'affaires

Les petit-porteurs sont de loin les appareils les plus représentés la nuit avec 66,3 % du trafic, suivis par les moyen-porteurs (32 %). Les biréacteurs gros-porteurs ne représentent chaque année qu'une trentaine de mouvements. Quant aux tri- ou quadriréacteurs gros-porteurs, ils tendent à disparaître (5 en 2014).

En matière de certification acoustique, les vols sont effectués pour plus de la moitié par des avions du chapitre 3 (51,5 %), pour 23,6 % par des aéronefs du chapitre 4 et pour 16,5% par des aéronefs du chapitre 6.

PARIS – ORLY

Mesures acoustiques de Chauffour-lès-Étréchy

À la suite de la mise en place en 2012 de nouvelles trajectoires concernant les arrivées des avions en provenance du sud-est et à destination de l'aéroport de Paris – Orly en configuration de vent d'est, de nombreux habitants se sont plaints des nuisances sonores qu'ils subissaient auprès de la sénatrice de l'Essonne Claire-Lise Campion et du maire de Chauffour-lès-Étréchy.

C'est la raison pour laquelle la sénatrice a sollicité l'ACNUSA pour réaliser une campagne de mesure de bruit et, parallèlement, effectuer un suivi des trajectoires pendant cette même période. Il a été convenu que les mesures de bruit seraient réalisées derrière la mairie.

Elles ont été menées du 25 mars au 21 mai 2015. Seuls les jours en configuration de vent d'est et ne présentant pas d'importants changements de configuration en cours de journée ont été retenus. En définitive, 15 journées ont été analysées.

S'agissant des mesures acoustiques, environ 65 arrivées quotidiennes à destination de Paris – Orly ont été analysées, dont :

- 6 %, soit une moyenne théorique de 4 avions par jour, avec un niveau de bruit instantané maximal supérieur à 65 dB, seuil au-delà duquel une gêne est généralement admise ;
- 42 %, soit environ 28 avions par jour, avec un niveau de bruit instantané maximal supérieur à 60 dB ;
- 55 %, soit environ 36 avions par jour, avec un niveau de bruit instantané maximal compris entre 50 dB et 60 dB ;
- 3 %, soit environ 2 avions par jour, avec un niveau de bruit instantané maximal inférieur ou égal à 50 dB.

Concernant la trajectographie, près de 90 arrivées quotidiennes (dont environ 65 ont pu être acoustiquement mesurées) à destination de Paris – Orly ont survolé la commune dont :

- 6 %, soit environ 5 avions par jour, ont une altitude inférieure ou égale à 1 200 m ;
- 94 %, soit 81 avions par jour, ont une altitude supérieure à 1 200 m ;
- 29 %, soit environ 25 avions par jour, ont une altitude supérieure ou égale à 1 500 m ;
- 3 %, soit moins de 3 avions par jour, ont une altitude supérieure ou égale à 2 000 m.

Les résultats confirment ceux obtenus à Cély-en-Bière, lors de mesures réalisées par l'ACNUSA en 2014. Une grande majorité des avions à destination de Paris – Orly survolent la commune à une altitude supérieure à 1 200 mètres. Quelques-uns (4 à 5 par jour) sont plus bas et par conséquent susceptibles de provoquer des niveaux de bruit pouvant provoquer une gêne réelle. Il convient donc d'y porter une attention particulière. L'étude est disponible sur le site Internet de l'ACNUSA .

Gestion des territoires et encadrement du droit de construire

Voir la partie consacrée au rachat d'immeubles (page 51).

Réduction du bruit à la source

Groupes acoustiques

Les vols opérés par des aéronefs des groupes 1 à 3 (groupes définis dans le calcul de la redevance aéroportuaire, cf. focus) correspondent à des affrètements pour remplacer des avions ayant un problème technique et à des vols d'État.

FOCUS



ARRÊTÉ DU 16 JANVIER 2004 RELATIF À LA CLASSIFICATION ACOUSTIQUE DES AÉRONEFS POUR LE CALCUL DE LA TAXE GÉNÉRALE SUR LES ACTIVITÉS POLLUANTES

Article 2

Groupe 1 : les aéronefs qui ne sont pas mentionnés dans les groupes acoustiques 2, 3, 4 et 5 définis ci-après.

Groupe 2 : les aéronefs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées aux chapitres 3 ou 5 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 susvisée et dont la marge corrigée est inférieure à 5 EPNdB.

Groupe 3 : les aéronefs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées aux chapitres 3 ou 5 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 susvisée et dont la marge corrigée est supérieure ou égale à 5 EPNdB et inférieure à 8 EPNdB.

Groupe 4 : les aéronefs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées aux chapitres 3 ou 5 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 susvisée et dont la marge corrigée est supérieure ou égale à 8 EPNdB et inférieure à 13 EPNdB.

Groupe 5 :

- les aéronefs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées aux chapitres 3 ou 5 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 susvisée et dont la marge corrigée est supérieure ou égale à 13 EPNdB ;
- les aéronefs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées aux chapitres 6, 8, 10 ou 11 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 susvisée.

Cependant, depuis 2012, on note une forte diminution de ces avions, de 1 300 à 100 avions, ce qui représente en 2015 plus que 0,05 % des vols, de janvier à septembre 2015, au profit des plus performants (160 500 avions des groupes 5A et 5B, soit 90 % des vols sur la même période).

Sortie des trains d'atterrissage

Lors des réunions de CCE et de plénières de l'ACNUSA consacrées à l'exercice du pouvoir de sanction, des représentants des riverains ont soulevé le bruit émis par certains avions qui sortaient leurs trains d'atterrissage trop tôt, générant ainsi un bruit aérodynamique. La direction de l'aéroport est intervenue auprès de la compagnie Transavia, essentiellement concernée par ce sujet, afin que les pilotes utilisent les appareils hypersustentateurs (volet et bec) et le train d'atterrissage le plus tard possible dans le respect des règles de sécurité.

Restrictions d'exploitation

Ainsi qu'il a déjà été mentionné, l'ACNUSA est attaché au principe d'une disparition programmée des appareils ayant une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB. Cependant, s'agissant de Paris – Orly, l'Autorité recommandait en 2013 que, sur la plateforme, seuls les avions présentant une marge cumulée d'au moins 10 EPNdB soient autorisés à se poser ou à décoller à partir de 22 heures, et ce dès l'année 2017. Elle ajoutait que le faible nombre d'aéronefs concernés devrait faciliter la mise en œuvre de cette recommandation.

R 2013 n° 24
RECOMMANDATION

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

À la fin 2015, celle-ci n'était toutefois toujours pas appliquée et les avions ne répondant pas aux caractéristiques évoquées continuent de fréquenter l'aéroport à des heures très tardives, pénalisant ainsi de très nombreux riverains. Une telle situation n'est pas acceptable. Or, le bilan des vols de nuit présenté par la DGAC fait apparaître que, en 2014, seuls 39 mouvements ont été effectués par des appareils du chapitre 3 présentant une marge inférieure ou égale à 10 EPNdB entre 22 heures et 23 h 30. Ceux de marge égale à 10 devant être retirés de ce total, il s'agit donc bien d'un maximum. Dès lors qu'ainsi seule une petite fraction des avions serait concernée par une interdiction nocturne, il apparaît d'autant plus aisé de mettre en application cette restriction.

Le cas échéant, cette décision pourrait être assortie, au bénéfice des compagnies basées utilisant ces avions, d'un « droit du grand-père » leur garantissant un délai supplémentaire pour se mettre en conformité. Dans ces conditions, l'Autorité ne voit pas ce qui pourrait encore s'opposer à la mise en œuvre de sa recommandation à compter de la saison aéronautique d'été 2017.

Vols de nuit

Un couvre-feu a été institué à Paris – Orly par décision ministérielle du 4 avril 1968 entre 23 h 15 et 6 heures pour les décollages et 23 h 30 et 6 h 15 pour les atterrissages. Seuls les vols exceptionnels (vols d'État, vols présentant une question de sécurité aéronautique...) peuvent y déroger. Les décisions relatives aux vols d'État sont prises par d'autres autorités que l'aéroport, et même si certains chefs d'État apprécient l'aéroport d'Orly, ces autorités font en sorte d'éviter les arrivées nocturnes. En outre, la plateforme est désignée comme aéroport de déroutement pour tout appareil.

Étude sur les vols de nuit réalisée par la DGAC
(cf. page 32)

Évolution de 2009 à 2014 des mouvements commerciaux

La période 2009 – 2014 laisse apparaître une évolution irrégulière des mouvements de nuit. On observe une année record en 2010 avec 10 808 vols puis une baisse atteignant 9 487 vols en 2012. Quant à la période 2012 – 2014, elle enregistre une reprise de l'ordre de 5,1 % en 2013, et de 6 % en 2014, cela en raison du renforcement de la présence des compagnies low/cost sur la plateforme.

Les moyen-porteurs restent de loin les appareils les plus représentés la nuit, atteignant environ 95 % du total. Les biréacteurs gros-porteurs sont passés de 195 mouvements en 2009 à 171 en 2014. En revanche, les tri- ou quadriréacteurs gros-porteurs sont en augmentation, passant de 82 à 122 entre 2009 et 2014.

Bilan de l'année 2014 des vols commerciaux

En 2014, on dénombre en moyenne 29 vols par nuit. Le trafic nocturne, qui représente 4,6 % du total du trafic de la plateforme, est effectué, du fait du couvre-feu, entre 22 heures et 23 h 30. Sur les 10 572 mouvements de nuit, 86 % (9 087) ont été opérés entre 22 heures et 23 heures, et 14 % (1 474) entre 23 heures et minuit. Seuls 11 avions ont volé entre minuit et six heures du matin pendant l'année 2014 il s'agit de vols ayant bénéficié d'une dérogation ou ayant opéré de façon injustifiée.

En matière de certification acoustique, les avions du chapitre 4 sont nettement majoritaires (69,5 %, dont 2,8 % ayant une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB). Ils sont suivis par ceux du chapitre 3 (30,5 %, dont 25,9 % ayant une marge cumulée supérieure à 13 EPNdB).

STRASBOURG – ENZHEIM

Fin de la compétence spéciale de l'ACNUSA

L'article 1609 *quatervicies* A du code général des impôts dispose que la TNSA est perçue sur « les aérodromes pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé vingt mille au cours de l'une des cinq années précédentes ». Cet article est celui auquel renvoient ceux du code des transports définissant les missions spécifiques de l'Autorité (avis sur les conséquences environnementales des procédures de départ et d'approche, possibilité d'infliger des amendes, avis sur les PPA et SRCAE, validation des systèmes de mesure du bruit, etc.)

Or, la plateforme de Strasbourg – Entzheim n'a pas atteint ce nombre une seule fois au cours de l'une des cinq années consécutives depuis 2010. En effet, selon les informations communiquées par la DGAC, ces aéronefs ont effectué 16 937 mouvements en 2010, 16 437 en 2011, 17 806 en 2012, 17 792 en 2013, 14 953 en 2014 et 14 278 mouvements en 2015.

C'est la première fois que cette situation se produit, et il est probable que, au regard des perspectives de développement du transport aérien à la création de l'Autorité, celle-ci n'avait pas même été envisagée.

Dès lors, l'ACNUSA n'est plus compétente pour se prononcer sur les sujets spécifiques relatifs à cette plateforme. Elle conserve en revanche la possibilité d'intervenir, éventuellement à la demande d'une partie concernée au niveau local ou d'un ministre. Ainsi poursuivra-t-elle à ce titre, jusqu'à son terme, le travail engagé en lien avec certaines associations de riverains et la direction de la plateforme sur le projet de charte de l'environnement.

Charte de l'environnement

Émission des avions

Dans la charte environnement 2011-2015 de l'aéroport, une action concernait l'étude et l'évaluation des émissions gazeuses par type d'avion. Cette action avait été amorcée par la présentation du travail de l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air pour la région Alsace (ASPA) dans le cadre des inventaires territoriaux en 2014. En effet, cette dernière calcule chaque année les émissions des aéronefs de la plateforme sur la base du cycle LTO. Néanmoins, la distinction des émissions par type d'avion n'avait pas été

réalisée. Aussi, dans son rapport d'activité 2014, l'Autorité demandait que cette action de la charte environnement soit finalisée par l'aéroport seul ou avec son conseil dès le premier semestre 2015. Pour autant, l'année 2015 s'est achevée sans que cette étude ait été menée. L'Autorité ne peut comprendre pourquoi cette étude, dont toutes les données d'entrée sont en possession de l'aéroport, n'a pas été achevée avant la mise en place de la nouvelle charte environnement et souhaite que cela soit fait dans les meilleurs délais.

Préparation de la nouvelle charte (2016-2020)

L'aéroport de Strasbourg – Entzheim dispose depuis 2001 d'une charte quinquennale de l'environnement. La troisième charte (2011 – 2015) arrivant à expiration à la fin de l'année, une nouvelle a été préparée par le gestionnaire et soumise à la concertation.

L'ACNUSA a eu connaissance du projet et, si le principe d'une charte et nombre de ses stipulations la satisfont, certains points appellent des réserves de sa part. L'Autorité estime, notamment, que pour permettre plus de lisibilité et pour éviter un « millefeuilles » d'engagements, le protocole de 1998 devrait être supprimé et les engagements encore actuels qui s'y trouvent repris dans la charte ou, pour certains d'entre eux, dans un arrêté de restrictions plus opérationnel permettant à l'Autorité de sanctionner les manquements.

Procédures d'exploitation

FABEC

Le dossier FABEC ayant déjà été évoqué sur son principe à propos de Bâle – Mulhouse (cf. page 64), seules ses conséquences pour la plateforme de Strasbourg – Entzheim seront traitées ici.

L'aéroport est essentiellement concerné pour les départs en piste 23. Seule la procédure POGOL resterait valide, le tracé des nouvelles procédures se confondant avec elle jusqu'à plus de 35 NM (65 km) de la piste. Dix vols par jour devraient être reportés sur la nouvelle trajectoire : Obernai (procédure MIRGU) ne serait plus survolée, mais Rosheim le serait à 7 300 pieds (2 225 m). En matière d'enveloppe sonore, aucun effet ne devrait être ressenti sur les deux communes qui se situent très au-delà de l'impact d'un Embraer 145 (aéronef caractéristique de la plateforme) en LAMax 65 dB.

En piste 05, un départ RNAV, conçu au plus proche de l'existant, sera créé pour rejoindre le réseau supérieur. La très forte dispersion actuelle des virages vers le nord-ouest devrait être réduite significativement. En raison de la concentration des survols liée à l'utilisation du RNAV, la traduction en empreinte sonore montre une augmentation de 984 personnes impactées à la pointe de la courbe NA65/25 (25 événements de plus de 65 dB). En revanche, le NA65/5 (5 événements de plus de 65 dB) se traduirait par une baisse de la population concernée.

S'agissant des arrivées en pistes 23 et 05, elles seraient modifiées à 100 km de l'aéroport et à 5 000 m d'altitude, cela sans conséquence en matière de nuisances sonores.

Il convient toutefois de rappeler que, comme pour la plateforme de Bâle – Mulhouse, le dossier est également suspendu sur Strasbourg – Enzheim.



TOULOUSE – BLAGNAC

Gestion des territoires et encadrement du droit de construire

Révision du PGS

Le processus de révision du PGS est abandonné en raison d'une réduction du périmètre de ce plan.

Procédures d'exploitation

En 2014, l'Autorité a demandé à la DSNA d'étudier une procédure alternative pour les départs en piste 32R afin d'éviter la commune d'Aussonne. La DGAC a exploré plusieurs hypothèses et a présenté à l'Autorité les résultats provisoires de ses travaux en décembre 2015. Des analyses complémentaires sont en cours et un bilan définitif devrait pouvoir être communiqué à la mi-2016.

Vols de nuit

Étude sur les vols de nuit réalisée par la DGAC (cf. page 32)

Évolution de 2009 à 2014 des mouvements commerciaux

La période 2009 – 2014 présente une évolution en dents de scie avec un minimum atteint en 2009 (6 100 mouvements) et un pic en 2012 (7 206 mouvements). Depuis 2012, la tendance est à la baisse avec 6 188 mouvements comptabilisés en 2014, soit 17 par nuit. Les vols de nuit représentent 8 % du total du trafic de la plateforme, valeur stable depuis 2009.

Le trafic tend à se concentrer avant minuit (81 % du total en 2014, contre 69,5 % en 2009), et plus de la moitié des mouvements (52,1 %) ont lieu pendant la première heure. La tranche horaire 0 heure – 2 heures représente un peu plus de 5 % du trafic nocturne en 2013 et en 2014. S'agissant de la période 2 heures – 5 heures, elle connaît depuis 2011 une régression dans la part du trafic nocturne. Quant à la tranche 5 heures – 6 heures, après avoir atteint son maximum en 2009 avec 4,3 %, elle reste marginale en 2014 (1,5 %).

Les mouvements effectués par les moyen-porteurs sont les plus représentés sur la plateforme, oscillant entre 90 et 96 % du trafic nocturne, suivis par les mouvements des petit-porteurs (3,7 %). Les vols opérés par les biréacteurs gros-porteurs sont relativement stables, à 154 mouvements en 2014 (2,5 %), tandis qu'il n'y a quasiment plus de tri- et quadriréacteurs gros porteurs (moins de 10 vols annuels depuis 2011).

En matière de certification acoustique, le nombre des mouvements des appareils du chapitre 3 diminue progressivement sur la plateforme (91,5 % en 2009 contre 52,8 % en 2014, dont 44,6 % ayant une marge cumulée supérieure à 13 EPNdB), au profit des chapitres 4 (46,6 % en 2014, dont 2 % ayant une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB).

Par ailleurs, il est à noter que, du fait de l'arrêté du 28 mars 2011, tout avion de moins de 13 EPNdB est proscrit sur la plateforme depuis le 30 octobre 2015, la « clause du grand-père » n'étant plus en vigueur depuis cette date.

Engagement du gestionnaire à ne pas augmenter les vols de nuit entre minuit et 6 heures

L'aéroport s'est engagé à ne pas dépasser un plafond de vols de nuit pour la période de minuit à 6 heures. Il a pris comme référence l'année 2010 avec tous les vols confondus : commerciaux et non commerciaux. Les riverains souhaitent que cette référence soit fixée à 2015, année où le nombre de vols de nuit est plus restreint. En effet, les données présentées lors de la rencontre de l'Autorité avec la CCE affichent une nette diminution des vols de nuit entre minuit et 6 heures, de l'ordre de 42 %, passant de 2 685 en 2010 à 1 539 en 2014.

L'ACNUSA estime que l'engagement de ne pas augmenter le nombre de vols de nuit au-delà du nombre de 2010 peut et doit être tenu. Elle souhaite, en outre, que le nombre réalisé soit aussi limité que possible.

CANNES – MANDELIEU

Arrêté de restriction du 8 septembre 2015

L'aéroport de Cannes-Mandelieu compte 63 000 mouvements annuels, dont 13 000 d'aviation d'affaires.

Dans le cadre de la préparation de la nouvelle charte environnementale de l'aéroport avec les riverains, plusieurs évolutions relatives aux conditions d'utilisation de la plateforme ont été abordées, dont une modification de l'arrêté de restriction d'exploitation du 6 décembre 1995, sur laquelle la commission consultative de l'environnement a émis à l'unanimité un avis favorable le 14 avril 2015.

Les membres de l'Autorité ont examiné le dossier en réunion plénière le 8 juillet 2015.

Le texte interdit les avions à turboréacteurs de masse maximale certifiée au décollage (MMD) supérieure à 35 tonnes, ainsi que ceux certifiés du chapitre 3 ayant une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB. Parallèlement, les interdictions existantes (avions de transport commercial régulier et avions à turbopropulseurs de MMD supérieure à 22 tonnes, ou avions certifiés chapitre 2) sont maintenues.

Cet arrêté de restriction prend en compte l'intérêt des riverains comme celui de l'aéroport, et témoigne d'un souci évident de limiter et de réduire l'évolution des nuisances sonores. L'ACNUSA a donc émis un avis favorable à son égard.

Le texte a été publié le 8 septembre 2015 et est entré en vigueur le 1^{er} octobre, permettant ainsi d'organiser une communication préalable auprès des compagnies. L'Autorité approuve vivement cette démarche de concertation qui facilite l'appropriation par les compagnies des mesures nouvelles et leur permet d'en mieux comprendre les finalités.

Charte de l'environnement

Le 14 décembre 2015, le secrétaire général de l'ACNUSA a cosigné, au nom du président et avec le sous-préfet de Grasse, le président du directoire de la SACA et le directeur de l'aéroport, la troisième charte de l'environnement de l'aéroport de Cannes – Mandelieu.

Ce document comporte quatre axes :

- la poursuite des engagements et des actions définis dans les deux précédentes chartes, et le respect du code de bonne conduite environnementale par tous les acteurs. L'ACNUSA est toujours chargée de s'assurer de la bonne application de ces engagements ;
- la maîtrise des nuisances et la réduction de la gêne avec l'interdiction, pendant toute la plage d'ouverture de l'aéroport, des avions à réacteurs n'ayant pas une marge cumulée minimale de 13 EPNdB, ce qui constitue une première en France ;
- la contribution à l'attractivité du territoire et à la création d'emplois en recevant de nouveaux types d'appareils et en prévoyant la création d'une base de maintenance et d'exploitation d'avions ;
- la réduction de l'empreinte écologique, en engageant la plateforme dans la démarche d'accréditation carbone, en développant l'utilisation des GPU en lieu et place des APU, et en poursuivant les partenariats en faveur de la biodiversité.

L'Autorité se réjouit de la qualité de ce document et prendra toute sa part de responsabilité dans sa mise en œuvre.

LYON - BRON

Charte de l'environnement

Ainsi qu'indiqué dans le rapport 2014, une nouvelle charte de l'environnement a été discutée pour remplacer celle qui arrivait à expiration. À la demande des associations de riverains, l'ACNUSA a été associée à sa préparation.

Après plusieurs réunions, un consensus a finalement pu être dégagé sur la base d'une proposition de charte rédigée par le président de l'ACNUSA à partir des revendications exprimées par les parties concernées. L'Autorité ne peut que s'en réjouir. Le projet de charte comporte en effet de nombreux points positifs, en particulier sur la limitation des tours de piste notamment une partie de la journée les samedis, dimanches et jours fériés. L'interdiction d'avoir plus de trois appareils effectuant un tour de piste simultanément est également un point favorable. En matière de qualité de l'air, l'utilisation de la durée des APU a été limitée avant vol à 20 minutes et après le vol à 10 minutes, ce qui est une nouveauté notable.

Un élément qui a suscité beaucoup de discussions et sur lequel le rôle de l'ACNUSA a sans doute joué un rôle essentiel est la limitation de l'activité des hélicoptères. À la suite d'un courrier que le président de l'Autorité a adressé au préfet de la région Rhône-Alpes, et du Rhône, pour lui faire connaître sa lecture de l'article L. 571-7 du code de l'environnement, celui-ci a finalement convenu que l'aéroport se trouvait effectivement dans une zone à forte densité de population, et que l'activité des hélicoptères devait y être réglementée et limitée.

Il est en revanche regrettable que certaines additions proposées par l'ACNUSA n'aient pas été retenues dans le texte définitif, en particulier la sensibilisation du jeune public à la protection de l'environnement sur la plateforme et aux métiers de l'aéronautique. Une telle action n'aurait pourtant eu peu, voire aucune incidence financière ou autre sur l'aéroport.

CHAMBÉRY

L'ACNUSA a parfois dû constater son impuissance à améliorer la situation des riverains exposés au bruit lorsque celle-ci résulte de contraintes topographiques. C'est notamment le cas à Chambéry.

Le président et le secrétaire général de l'Autorité se sont rendus sur place pour rencontrer, sous l'égide de Mme la députée Bernadette Laclais, les représentants de riverains excédés par les nuisances sonores. Constatant la réalité de la gêne subie et bien que les habitations soient postérieures à l'ouverture de l'aéroport, l'Autorité a soumis à l'expertise de la DGAC les propositions que ces derniers lui avaient remises afin d'obtenir des trajectoires plus respectueuses pour leur qualité de vie. Le résultat de cette expertise a toutefois été défavorable : les trajectoires d'arrivée, situées bien entendu dans l'axe de la vallée, face au sud, nécessitent, lorsque le vent souffle du secteur nord, une trajectoire d'évolution très précise (VPT RWY 36) à l'est de la piste permettant aux avions de se présenter pour un atterrissage face au nord. En raison du relief environnant, les avions, et en particulier les moyen porteurs de catégorie C, dont fait partie l'A320, n'ont pas d'autre choix, sans mettre en cause la sécurité du vol, que de survoler des zones habitées situées sur une zone plus élevée que la piste.

Une telle réponse ne peut bien évidemment satisfaire les demandeurs, mais la sécurité est un impératif auquel nul ne saurait déroger.



AMENDES ADMINISTRATIVES

CHAPITRE
05

CLARIFICATION DES PUBLICATIONS	91
DYSFONCTIONNEMENTS	92
PERSPECTIVES D'AMÉLIORATION	95
APU	96
BILAN DES AMENDES	100
RECOUVREMENT	103
CONTENTIEUX	105

Les articles L. 6361-9 et L. 6361-12 à L. 6361-14 du code des transports permettent à l'Autorité, en cas de non-respect des règles de protection environnementale instituées par le pouvoir réglementaire dans l'intérêt des riverains d'une plateforme, d'infliger une amende au pilote privé qui évolue avec son avion personnel, au transporteur aérien, au fréteur (autrement qualifié d'exploitant technique), à l'affréteur (celui qui exploite commercialement l'appareil), voire même aux passagers au profit desquels l'activité de transport est effectuée. Peu importe que l'activité soit rémunérée ou non.

Le manquement est objectif : il est sanctionné même s'il n'est pas volontaire.

Une sanction n'a pas uniquement une fonction répressive. Elle a, ou devrait avoir aussi, une portée pédagogique et être une incitation, pour la personne condamnée et pour celles qui pourraient l'être, à respecter les règles de protection environnementale.

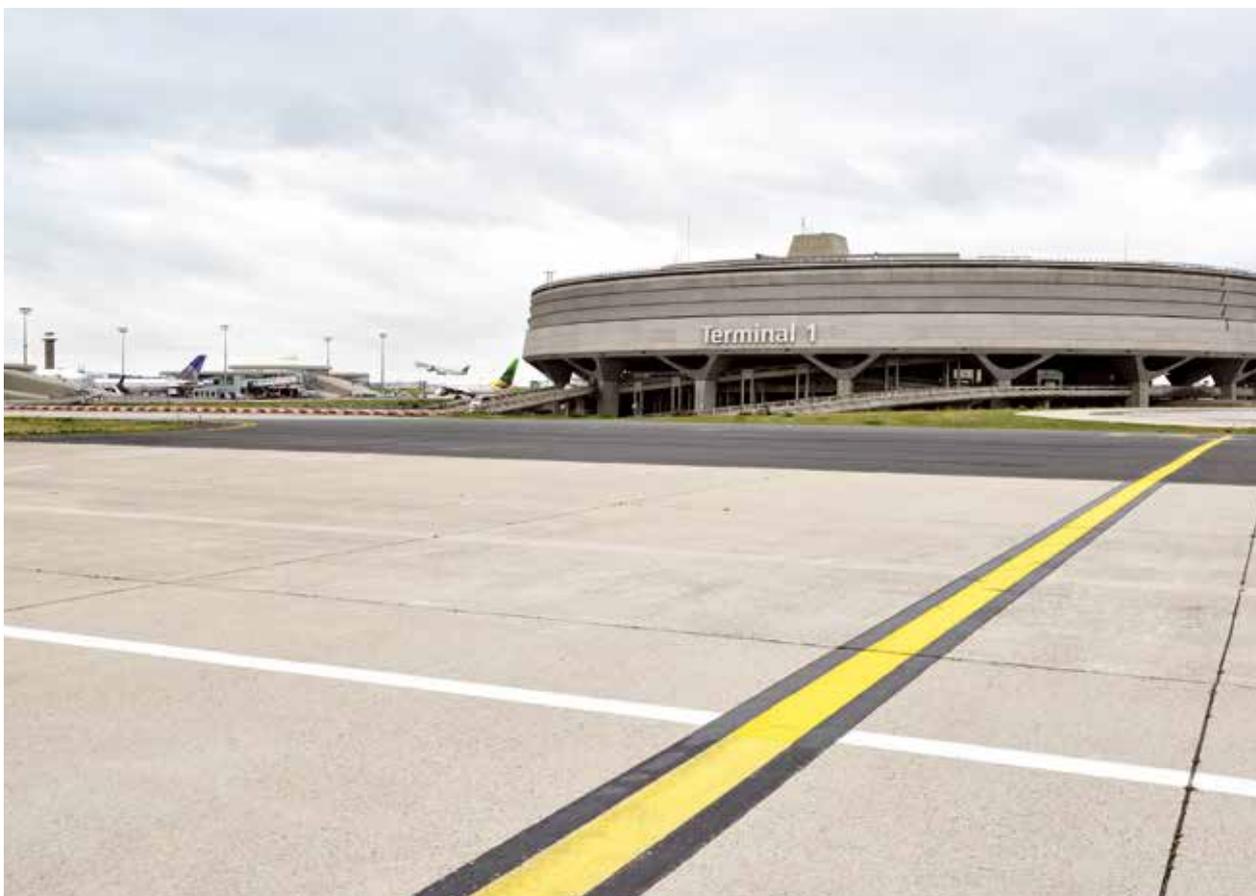
C'est la raison pour laquelle l'ACNUSA n'inflige pas d'amendes aux passagers (sans toutefois exclure de le faire un jour dans certaines circonstances). C'est aussi pourquoi elle a récemment décidé, dans le cas d'un contrat d'affrètement, de condamner l'affréteur plutôt

que le fréteur, lorsqu'ils sont liés par un contrat dit ACMI ¹ qui fait peser sur le premier des obligations dont l'inaccomplissement est à l'origine du décollage ou de l'atterrissage irrégulier.

La sanction doit aussi être juste. L'ACNUSA se refuse à infliger systématiquement l'amende pour son montant maximal et tient compte d'un ensemble de circonstances : le nombre de personnes survolées irrégulièrement, la hauteur de ce survol, le niveau de bruit de l'appareil (marge acoustique pondérée), l'heure à laquelle le manquement a été commis et toute autre circonstance utile (météorologie, problème mécanique, récidive...). Ces circonstances sont bien évidemment appréciées de façon égale pour tous les manquements de même nature (déviation de trajectoire, absence de créneau de nuit, marge acoustique insuffisante, etc.).

Les amendes pourraient sans doute être plus dissuasives si certaines difficultés déjà dénoncées les années précédentes avaient été résolues.

Tel est le cas de l'anachronisme des textes, de certains dysfonctionnements et de la définition des limites géographiques objectives (LGO). Ce sont là quelques-uns des sujets abordés dans cette partie.



CLARIFICATION DES PUBLICATIONS

ANACHRONISME DES TEXTES CODIFIÉS

L'ACNUSA, qui n'a pas le pouvoir réglementaire, demande depuis 2012 que la réglementation ou les textes la concernant soient nettoyés de leurs contradictions et incohérences.

L'Autorité regrette que la codification du code des transports n'ait toujours pas été terminée en 2015. Elle ne peut que déplorer une si longue attente, d'autant plus que le gouvernement aurait la possibilité de prendre un décret spécifique et de régler ainsi cette situation rapidement.

L'Autorité renouvelle donc avec insistance sa demande visant à ce que toutes les dispositions figurant dans la partie réglementaire du code de l'aviation civile et qui la concernent, y compris (voire même surtout) s'agissant de la procédure de sanctions, soient, en cohérence avec les dispositions législatives, transférées dans le code des transports.

R 2013 n° 28 RECOMMANDATION

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

¹ Aircraft, Complete crew, Maintenance, and Insurance : avion, équipage complet, entretien et assurance.

² L'arrêté du 10 septembre 2003 modifié portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle – Mulhouse (Haut-Rhin).

HARMONISATION DE L'HEURE D'ARRIVÉE DANS LES ARRÊTÉS DE RESTRICTION

L'ACNUSA souhaite que l'heure de toucher des roues soit uniformément utilisée pour relever l'heure d'atterrissage. La révision des arrêtés de restriction peut être une occasion d'accorder autant que possible les termes employés quel que soit l'aéroport concerné, facilitant à la fois le travail de la DGAC et clarifiant les textes pour les compagnies aériennes.

Alors même que cette demande avait été exprimée dès 2010, dans l'avis de l'arrêté de restriction de la plateforme de Toulouse – Blagnac, la reprise en 2013 du texte ² de la plateforme de Bâle – Mulhouse n'avait pas permis cette correction. Aussi l'ACNUSA avait-elle formulé la recommandation ci-après. Malgré une nouvelle modification de l'arrêté de l'aérodrome de Bâle – Mulhouse cette année, la demande n'est toujours pas actée.

L'utilité de cette terminologie n'étant plus à démontrer, l'Autorité ne peut que persister dans cette requête concernant un bon nombre de plateformes :

- Bâle – Mulhouse ;
- Beauvais – Tillé ;
- Cannes – Mandelieu ;
- Lyon – Saint Exupéry ;
- Nantes – Atlantique ;
- Nice – Côte d'Azur.

R 2013 n° 22 RECOMMANDATION

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

PUBLICATION DE L'AIP

Il résulte des termes de l'article 2 de l'arrêté du 21 janvier 2000 portant création du service de l'information aéronautique (SIA) que ce service est seul habilité à établir les publications d'informations aéronautiques (AIP) de responsabilité française et à diffuser les informations à caractère urgent ou temporaire.

On peut regretter que la forme de la documentation AIP en facilite si peu l'utilisation.

Quoi qu'il en soit, cette documentation est l'unique documentation officielle de référence. Aussi les dispositions qui y sont mentionnées doivent reprendre strictement les réglementations publiées dans le *Journal officiel de la République française*. Il serait souhaitable par ailleurs que les textes de références soient expressément mentionnés.

DYSFONCTIONNEMENTS

INSUFFISANCE DES CONTRÔLES RELATIFS AUX NON-RESPECTS DES PROCÉDURES

L'ACNUSA a régulièrement souligné le nécessaire relevé, par les agents assermentés, de l'ensemble des non-respects des mesures définies dans les arrêtés environnementaux.

La situation météorologique, alibi ou justification d'une déviation de trajectoire ?

Concernant le non-respect des limites du volume de protection environnementale (VPE) de la plateforme de Paris – Orly, le rapport d'activité de l'année 2014 pointait déjà l'invocation très extensive, par les pilotes, de causes météorologiques pour demander aux contrôleurs aériens de changer de cap en s'affranchissant des règles d'évolution autour de la plateforme. Or, selon la DGAC, le pilote étant responsable du vol et seul à même d'apprécier les mesures à prendre dans l'intérêt et la sécurité des passagers, les agents assermentés avaient pour consigne de ne pas vérifier, a posteriori, si la demande de déviation pour cause météo était, ou non, réellement justifiée et aucune poursuite n'était alors engagée en cas de demande pour s'affranchir des trajectoires imposées pour ce motif.

Mais sur 1 220 déviations pour cause météorologique invoquées en 2014, environ 350 déviations (soit 29 %) étaient dans une situation d'isolement. En d'autres termes, alors que le vol était précédé et suivi par plusieurs autres appareils dans un laps de temps de 10 minutes, lui seul aurait été confronté à un phénomène météorologique important justifiant une sortie anticipée du VPE.

L'ACNUSA, l'AVEVY ³ et la DGAC ont décidé d'un protocole expérimental établi au mois d'octobre 2014 pour 3 mois. La DGAC a sensibilisé les compagnies aériennes fréquentant les plateformes parisiennes en attirant leur attention sur le fait que : « *En de trop nombreuses occasions, ces sorties de VPE sont constatées alors que ni les conditions de trafic, ni les conditions météorologiques ne le justifient, notamment lorsque l'observation météorologique (METAR ⁴) de Paris – Orly mentionne : CAVOK ⁵-NOSIG ⁶.* » L'association, qui avait la possibilité de soumettre 10 dossiers par mois pour lesquels elle estimait que l'allégation de demande de déviation était infondée, en a adressé 8 à l'Autorité. La DGAC a examiné tous les dossiers. Seuls 3 dossiers ont donné lieu à des poursuites de la DGAC, dont 2 ont fait l'objet d'une sanction.

³ Association Vigilance environnement de la vallée de l'Yerres, siégeant comme membre associé aux réunions plénières relatives au pouvoir de sanction.

⁴ METAR (METeorological Aerodrome Report).

⁵ *Ceiling And Visibility OK* soit « plafond et visibilité OK ». Une météo CAVOK signale aux pilotes que les conditions sont un plafond de nuages supérieur à 1 500 mètres hauteur sol, qu'il n'y a aucun cumulonimbus, aucun orage, et que la visibilité horizontale est supérieure à 10 km.

⁶ Pour *no significant change* c'est-à-dire « aucun changement significatif dans les deux heures à venir ».

Les moyens de contrôle

La DGAC souhaite des critères automatiques pour faciliter le traitement de ces vols et engager dorénavant les poursuites. L'ACNUSA a indiqué qu'une déviation de trajectoire et, a fortiori, une sortie de VPE doivent faire l'objet d'un procès-verbal lorsque les deux conditions suivantes sont cumulativement satisfaites :

- le pilote a évoqué une raison météorologique alors que le METAR mentionne CAVOK ;
- les pilotes des aéronefs qui précèdent ou suivent à moins de 5 minutes d'écart le vol qui a dévié pour éviter le nuage ne confirment pas sa présence et ne présentent pas davantage la même demande.

Il conviendra donc que, pour l'instruction de ces dossiers et comme le font d'ailleurs déjà certaines plateformes de province, dans tous les dossiers de déviation de trajectoire ou de sortie de VPE, les agents assermentés de la DGAC transmettent systématiquement le METAR diffusé lors de la préparation du vol, les trajectoires des vols encadrant celui en cause et la retranscription horodatée des échanges radiotéléphoniques entre la tour et le pilote.

DÉFAILLANCES SUR LES AÉROPORTS DU SUD-EST

Certaines trajectoires de décollage et d'atterrissage des aéroports de Nice – Côte d'Azur et de Marseille – Provence ne sont pas parmi les plus aisément praticables. En revanche, le non-respect de ces procédures conduit inmanquablement aux survols de populations importantes, tant à Nice qu'à Marseille. Pourtant, aucun manquement n'a donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal depuis août 2013 à Nice – Côte d'Azur et depuis juillet 2014 à Marseille – Provence.

Serait-ce parce que, sur ces terrains, les agents assermentés de la DSAC sont en situation de dépendance vis-à-vis de la DSNA ou pour une toute autre raison ? Quoi qu'il en soit, la situation est très préoccupante : 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 des riverains. Pour que cette réglementation soit respectée, il faut que les procédures soient clairement explicitées, que les agents soient dotés des outils nécessaires pour relever les déviations et que la lutte contre les nuisances aéroportuaires soient une véritable ambition pour ceux chargés de relever les manquements. Or, à ce jour,

il semblerait que les agents de la DSAC sud-est n'aient pas accès aux outils de « rejeu » des traces radars ni de « réécoute » ou n'aient pas reçu la formation adéquate pour leur utilisation.



Afin de faire respecter les textes protégeant les riverains d'aérodromes des nuisances du fait des manquements à la réglementation environnementale, l'Autorité demande à la DGAC de veiller à ce que les agents chargés de relever les manquements et d'établir les procès-verbaux disposent des moyens nécessaires et soient mieux sensibilisés à l'importance de cette mission.

LIMITES GÉOGRAPHIQUES OBJECTIVES (LGO) QUI NE LIMITENT RIEN

Que ce soit du fait de l'imprécision des instruments ou pour toute autre raison, les avions ne peuvent pas suivre la trajectoire idéale qui leur est assignée et, s'ils le font, les radars ne peuvent l'établir avec certitude du fait de leur imprécision propre. Toutefois, si elle existe nécessairement, cette marge d'incertitude reste très limitée dans l'espace même si elle varie, notamment s'agissant de son suivi radar ou du positionnement de l'appareil par rapport aux balises au sol, avec l'altitude de l'appareil.

Ainsi, il y a des déviations « normales » qui ne peuvent pas être sanctionnées et d'autres, qui excèdent une marge d'incertitude admissible, qui doivent l'être.

L'ACNUSA a souhaité que l'écart entre ces deux catégories soit clairement établi et, en 2011, sous son impulsion, la DGAC a constitué un groupe de travail interne dédié à la caractérisation des « déviations de trajectoire ». L'Autorité avait alors demandé que les conclusions de ce groupe et les améliorations envisagées, puis leurs mises en œuvre, lui soient exposées.

C'est ainsi qu'en 2015 la DGAC a effectué une première présentation des limites géographiques objectives (LGO) établies sur les plateformes de Toulouse – Blagnac et de Marseille – Provence. Cette présentation avait pour objet d'exposer les caractéristiques retenues pour le tracé de chaque LGO sensées délimiter les zones à l'intérieur desquelles une déviation n'est pas consécutive d'un manquement.

L'Autorité a estimé que les limites choisies pour définir ces enveloppes devaient non seulement être plus restrictives mais aussi homogénéisées sur l'ensemble des plateformes. En effet, elle considère que seule l'incertitude des instruments (navigation, radar, balise) doit être prise en compte et que doit être retenue celle qui sera la plus élevée.

Concernant les LGO de l'aérodrome de Toulouse – Blagnac mises en place en 2011, elles prennent la forme d'un cône dont les limites ont été établies dans le respect des règles en vigueur pour l'établissement de procédures volables en toute sécurité, mais sans aucunement prendre en considération la protection des riverains. Finalement, les cônes mis en place sont bien plus larges que les VPE de Paris – Charles-de-Gaulle et de Paris – Orly où leur exigüité relative ne posent aucun problème de volabilité pour l'immense majorité des appareils fréquentant ces deux plateformes.

S'agissant des LGO de la plateforme de Marseille – Provence, la limite prend la forme d'un « mur environnemental » composé de deux segments successifs. Or, ce mur ne présente que peu d'intérêt puisqu'il a été élaboré à la limite du flux existant. En effet, les LGO ne devraient pas être pensées comme devant englober les dispersions actuelles des aéronefs, mais bien contraindre ces derniers à se rapprocher au plus de la trajectoire nominale. L'Autorité demande donc que les deux segments du « mur environnemental » soient mieux alignés afin de protéger efficacement les riverains.



R 2015 n° 11

RECOMMANDATION

L'Autorité demande à la DGAC d'établir une règle réaliste et d'application générale concernant la marge d'incertitude à prendre en considération et de lui présenter pour l'ensemble des plateformes des limites géographiques objectives (LGO) fondées sur la base de cette règle.

Rédaction des procès-verbaux

Aux termes de l'article L. 6361-14 du code des transports, les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article L. 6142-1 constatent les manquements aux mesures définies par l'article L. 6361-12. Ces manquements font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que le montant de l'amende encourue, sont notifiés à la personne concernée et communiqués à l'autorité. *« À l'issue de l'instruction, le président de l'autorité peut classer sans suite la procédure dès lors que les circonstances particulières à la commission des faits le justifient ou que ceux-ci ne sont pas constitutifs d'un manquement pouvant donner lieu à sanction. L'instruction et la procédure devant l'autorité sont contradictoires (...). »*

À la lecture de ce texte, il apparaît que dès lors qu'un procès-verbal indique qui a commis le manquement et la nature de celui-ci, il peut servir valablement de base à des poursuites.

Le texte ne donne aucun élément quant au contenu du PV. En revanche, il précise que le classement sans suite ne peut intervenir que dans deux hypothèses :

- les circonstances particulières à la commission des faits le justifient ;
- les faits consignés dans le PV ne sont pas constitutifs d'un manquement pouvant donner lieu à sanction.

La mauvaise rédaction d'un PV ne peut justifier un classement sans suite dès lors qu'elle ne permet aucun doute raisonnable sur les circonstances ou sur les faits. En revanche, une erreur dans la rédaction du procès-verbal qui interdit une adéquate appréciation de la réalité de l'infraction ou son imputation à une personne susceptible d'en être tenue responsable ne peut que conduire à un classement sans suite. Si ce dernier cas de figure est relativement rare, certains procès-verbaux sont entachés de très nombreuses erreurs qui, si elles n'interdisent pas de poursuivre la procédure, permettent de douter de la qualité et de la compétence de leurs rédacteurs. L'Autorité souhaite que la DGAC reste vigilante quant à la qualité des documents qu'elle transmet.

PERSPECTIVES D'AMÉLIORATION

Manuel de surveillance des manquements à la réglementation environnementale destinés aux 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 ».

Dès son rapport 2010, l'Autorité avait soulevé des pratiques hétérogènes et avait demandé avec insistance que les dysfonctionnements soient corrigés, le plus rapidement possible, par la DGAC sur l'intégralité des plateformes. En 2015, la DGAC a enfin harmonisé la présentation de ses procès-verbaux ainsi que les courriers les notifiant. Elle a également créé un manuel de surveillance des manquements à la réglementation environnementale destinés à ses agents. L'ACNUSA a été associée à ce processus et a examiné avec attention ces documents. Le manuel méthodologique, très didactique, devrait permettre de clarifier les procédures et de réduire ainsi les difficultés et retards dans le traitement des dossiers lorsqu'il ne s'agit pas de classement sans suite. L'Autorité a pu rappeler que, une fois le procès-verbal notifié, elle seule est habilitée à échanger avec la personne poursuivie.

CONTRÔLES DE L'AUTORITÉ

S'agissant des trajectoires, l'Autorité avait décidé en 2011 d'aller sur place contrôler différentes plateformes. Ces contrôles avaient permis de repérer, en matière de déviation de trajectoire, des manquements qui n'avaient pas été détectés par le système de dépistage de la DGAC. En conséquence de quoi une décision d'affiner et d'améliorer les modalités de contrôle avait été actée par celle-ci.

Au vu du peu de manquements relevés et du questionnement que cette constatation impose, l'Autorité a décidé de reprendre ses contrôles.

L'Autorité, qui a à sa disposition l'application ELVIRA de la DGAC, outil de « rejeu » des trajectoires d'aéronefs, avait souhaité auprès de la DGAC une transmission

intégrale des données radar. Toutefois, le volume de données que représentent tous les vols est bien trop important pour permettre une alimentation en continu par un réseau classique de type Internet. Aussi, pour des raisons techniques, les données sont transmises sur un support physique à raison d'une plateforme par mois.

Toutefois, pour que l'ACNUSA puisse s'assurer que les PV sont systématiquement établis quand un vol ne respecte pas la procédure réglementaire, il conviendrait que l'application ELVIRA fasse apparaître les zones de détection (LGO) utilisées par les agents de la DGAC pour discriminer ce qui est un manquement de ce qui ne l'est pas. Or, ni la présentation de ceux-ci ni leur transmission n'ont eu lieu (l'ACNUSA a par ailleurs demandé la création de LGO plus réalistes, R 2015 n° 11). Une demande en ce sens avait été officialisée dès le mois d'avril 2014, encore aujourd'hui restée sans effet. Pourtant, même si les autres LGO sont, à l'image de ceux de l'aéroport de Toulouse – Blagnac, surdimensionnés et non susceptibles de définir une zone de tolérance raisonnable, ils peuvent servir à la réflexion de l'Autorité.



R 2015 n° 12
RECOMMANDATION

L'ACNUSA demande à la DGAC de lui fournir l'application ELVIRA enrichie de la définition des zones LGO.

APU

Pour l'alimentation au sol des différents systèmes de bord, les jets utilisent un moteur auxiliaire, l'APU ⁷. Ce moteur, généralement positionné à l'arrière de l'avion et alimenté au kérosène, est bruyant et très polluant. C'est la raison pour laquelle son utilisation est le plus souvent encadrée de différentes manières soit par des arrêtés de restriction, soit dans la documentation officielle (AIP) ou encore dans les chartes de bonne conduite des aéroports.

PLATEFORMES PARISIENNES

Sur les trois aéroports de Paris (Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Orly et Paris – Le Bourget), l'utilisation de l'APU a été encadrée par un arrêté du 27 juillet 2012, réglementant l'utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et climatisation-chauffage lors de l'escale.

Pour la première fois en 2015, l'Autorité a été amenée à se prononcer sur l'infliction d'amendes relatives au non-respect du temps d'utilisation sur les plateformes parisiennes.

L'arrêté réglemente le temps d'usage des APU en fonction de la disponibilité des équipements de substitution en électricité et climatisation/chauffage :

- sur les postes de stationnement équipés, l'utilisation de l'APU est limitée à 5 minutes après l'arrivée (et pendant le délai nécessaire à la mise à disposition des moyens de substitution mobiles) et à 10 minutes avant le départ ;
- sur les postes partiellement ⁸ ou non équipés, l'utilisation de l'APU est limitée à 30 minutes après l'arrivée et à 60 minutes avant le départ. Il faut ici préciser qu'une majoration de 20 minutes est accordée, au départ, pour les aéronefs ayant une masse maximale au décollage supérieure ou égale à 140 tonnes.

Le contrôle du respect de ces règles est assuré par la gendarmerie des transports aériens (GTA), qui est placée pour emploi auprès de la DGAC. La GTA dresse les procès-verbaux et les notifie aux compagnies et à la DGAC. Elle engage ainsi les poursuites. La DGAC, quant à elle, intervient en complément, en prenant des décisions dont la logique ou la pertinence juridique ne sont pas toujours évidentes. En effet, elle sélectionne les manquements qu'elle accepte de poursuivre sur des critères connus d'elle seule, copie partiellement le constat de la gendarmerie pour dresser le procès-verbal et le renotifie à la compagnie. En fin de course, l'Autorité engage la procédure d'instruction de sa

compétence sur les seuls dossiers pour lesquels elle a reçu un procès-verbal transmis par la DGAC. Afin de sensibiliser les pilotes à cette nouvelle réglementation, des pointages préventifs ont été effectués par la GTA et une période d'adaptation de six mois a été laissée aux exploitants d'aéronefs en 2013. En 2014, grâce à des campagnes ciblées, les contrôles ont été réels et 18 % d'entre eux ont démontré de mauvaises pratiques.

En 2014, la GTA a verbalisé. Mais si elle a établi 12 procès-verbaux, seulement 5 sont parvenus à l'Autorité, la DGAC en ayant écarté 7 sans justification aucune.

Afin de faire respecter la réglementation, l'Autorité a demandé en 2014 que l'intégralité des procès-verbaux établis par la gendarmerie lui soit directement transmis pour copie.

En 2015, la GTA n'a néanmoins communiqué aucun document directement à l'ACNUSA. La GTA a établi 8 procès-verbaux ⁹ et la DGAC en a écarté un, une fois encore sans qu'aucune justification soit parvenue à l'ACNUSA.

Il faut souligner que les agents de la GTA répondent aux exigences de l'article L. 6361-14 du code des transports ¹⁰ et sont, de ce fait, habilités à rechercher et à constater les manquements relatifs au non-respect de l'arrêté susnommé. De surcroît, il n'est aucunement fait mention de ce filtre de la DGAC dans la procédure telle pensée par le législateur. Les procès-verbaux établis par la GTA peuvent donc – et devraient – être, directement envoyés à la personne poursuivie (et à l'Autorité en copie) sans filtre opéré de la DGAC.

⁷ Auxiliary Power Unit.

⁸ Pour les postes équipés de moyens de substitution en électricité (GPU : unité aéronautique terrestre d'électricité ou 400Hz) mais pas en climatisation-chauffage (ACU : unités aéronautique terrestre de traitement d'air ou PCA).

⁹ 6 pour la seule plateforme de Paris – Le Bourget et un seul pour la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle. Le procès-verbal établi pour la plateforme de Paris – Orly a quant à lui été écarté sans justification.

¹⁰ « Les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article L. 6142-1 constatent les manquements aux mesures définies par l'article L. 6361-12. Ces manquements font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que le montant de l'amende encourue, sont notifiés à la personne concernée et communiqués à l'autorité... ».

RÉGLEMENTATION EN PROVINCE

Nice – Côte d'Azur

L'arrêté du 2 mars 2010 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nice – Côte d'Azur prévoit, en son article premier (aux points V. et VI.), non seulement des interdictions spécifiques à l'aire de démarrage de l'aviation d'affaires dite « parking Kilo », mais également des restrictions d'usage en dehors de cet espace :

V. Sont applicables aux aéronefs utilisant le parking Kilo les restrictions d'utilisation suivantes :

- à l'arrivée : arrêt des moteurs à l'entrée du parking au niveau de la ligne « STOP ENGINE AND APU » et tractage obligatoire jusqu'au poste de stationnement ;
- l'utilisation du groupe auxiliaire embarqué (APU) est interdite pendant toute la durée du stationnement sur le parking Kilo ;
- au départ : tractage obligatoire jusqu'aux postes de mise en route sur lesquels l'utilisation de l'APU est limitée à 30 minutes.

VI. En dehors du parking Kilo, l'utilisation de l'APU par les aéronefs en stationnement est limitée à :

- 30 minutes après l'arrivée de l'avion au poste de stationnement ;
- 30 minutes avant le départ de l'avion du poste de stationnement.

À ce jour, un seul manquement a été transmis à l'Autorité, celui-ci datant de 2010.

Nantes – Atlantique

L'arrêté du 24 avril 2006 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes – Atlantique prévoit, en son article premier V, que l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance doit être limitée à :

- 20 minutes après l'arrivée ;
- 60 minutes avant le départ.

À ce jour, aucun manquement n'a été transmis à l'Autorité.

Autres

Sur quelques autres plateformes, la pratique est encadrée sans la contrainte d'un arrêté de restriction. Dans ce cas, ce sont les AIP qui préconisent un temps limité d'utilisation de l'APU.

- Bâle – Mulhouse : 20 minutes après l'arrivée et 60 minutes avant le départ ;
- Beauvais – Tillé : 20 minutes après l'arrivée, 30 minutes avant le départ et au maximum 45 minutes en continu ;
- Marseille – Provence : 20 minutes après l'arrivée et 60 minutes avant le départ ;
- Strasbourg – Entzheim : 20 minutes après l'arrivée et 60 minutes avant le départ ;

En outre, certaines plateformes invitent à restreindre le recours à l'APU dans le code de bonne conduite environnementale : Toulouse – Blagnac a prévu 60 minutes avant le départ et 20 minutes après l'arrivée.

Enfin, à Bordeaux – Mérignac et Lyon – Saint-Exupéry, il n'est fait aucune mention sur ces plateformes d'une quelconque limitation, pas même sous forme d'invitation, à l'utilisation des APU.

PRÉCONISATION DE L'AUTORITÉ

En matière de réglementation de l'utilisation des APU, la France n'est certainement pas le pays le plus ambitieux. C'est le moins que l'on puisse dire. En effet, elle prévoit des durées d'utilisation de l'APU plus longs que le temps d'escale moyen des aéronefs concernés. De fait, deux études effectuées par les gestionnaires de Toulouse – Blagnac ¹¹ et de Nice – Côte d'Azur ¹² ont mis en évidence des temps moyens d'escale de 45 minutes environ. En limitant, dans la majorité des cas, le temps d'utilisation à 20 minutes après l'atterrissage et 60 minutes avant le décollage, les textes en vigueur ne servent à rien dès lors qu'ils ne restreignent absolument pas l'utilisation de l'APU ; au pire, ils encouragent les compagnies à une utilisation inutile des APU.

La DGAC envisage, dans un premier temps, de revoir les durées d'utilisation prévus par l'arrêté de restriction susvisé du 27 juillet 2012, puis ensuite de déployer cette réglementation plus restrictive en province. L'Autorité s'en réjouit et entend participer activement à la réflexion relative aux durées d'utilisation des APU qui seront retenues. Elle considère qu'en tout état de cause ces durées devront être soigneusement déterminées – en tenant compte, notamment, de la possibilité, ou non, de disposer de moyens de substitution en électricité et en climatisation/chauffage, – en se fondant sur les retours d'expérience des contrôles qui sont réalisés depuis 2014, mais également sur la pratique de nos voisins européens les plus ambitieux (voir rapport de l'Autorité 2013).

À titre d'exemple, pour les trois plus importants aéroports espagnols (Madrid – Barajas, Barcelone – El Prat et Palma de Majorque), les temps d'utilisation de l'APU pour les postes équipés en moyens de substitution sont de 2 minutes après l'arrivée et 5 minutes avant le départ : soit seulement 7 minutes pour le temps d'escale *versus* 15 minutes sur les plateformes parisiennes.

S'agissant des moyens de substitution fixes, l'équipement des aéroports est globalement très insuffisant.

L'ACNUSA considère que pour les vols long-courriers, la présence des deux moyens de substitution, électricité et climatisation/chauffage, est nécessaire et que toutes les plateformes qui accueillent les appareils concernés devraient en être équipées en tant que de besoin. En revanche, pour les autres vols et sauf dans l'hypothèse où, du fait de la localisation de la plateforme, les températures peuvent atteindre des niveaux difficilement supportables (chaud ou froid) plusieurs mois par an, seul l'équipement en poste fixe de 400 Hz devrait être partout réalisé dans les plus brefs délais (voir rapports d'activité de l'Autorité 2013 et 2014).

En outre, sans doute au regard du temps d'escale actuelle, il est impossible d'utiliser l'APU au-delà des délais impartis. Néanmoins l'ACNUSA demande que soient enfin mises en place non des vérifications systématiques, mais des campagnes ponctuelles.

Enfin, en l'absence d'obstacle dirimant, l'ACNUSA trouverait approprié que le même temps d'utilisation soit établi de manière homogène sur l'ensemble des plateformes. Cela permettrait également une meilleure compréhension par les pilotes de la législation en vigueur.

¹¹ Voir rapport 2014 de l'Autorité.

¹² La lettre aux riverains, n°49 septembre 2015

AMENDES ADMINISTRATIVES



BILAN DES AMENDES

DÉCISIONS RELATIVES AU POUVOIR DE SANCTION

335 dossiers ont été instruits :

- 96 dossiers n'ont pas fait l'objet d'une amende ;
- 239 dossiers ont donné lieu à l'infliction d'une amende ;
- 113 compagnies ont été poursuivies.

3 354 000 € d'amendes infligées :

- 14 033 €, c'est le montant moyen des amendes prononcées, tous manquements confondus.

Amendes relatives à l'utilisation des APU :

- 7 décisions ;
- montant total des manquements APU : 25 500 € ;
- 3 643 €, c'est le montant moyen des manquements APU.

Amendes relatives aux non-respects de procédure ¹³ :

- 41 décisions ;
- montant total des manquements procédure : 296 000 € ;
- 6 884 €, c'est le montant moyen d'une amende.

Amendes relatives aux manquements horaires :

- 189 décisions ;
- montant total des manquements horaires : 3 032 500 € ;
- 16 045 €, c'est le montant moyen des manquements horaires.

À partir du 1^{er} janvier 2014 et s'agissant des personnes morales, le montant maximal de l'amende a été porté de 20 000 € à 40 000 € ¹⁴ lorsque le manquement concerne : les restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de leurs émissions

atmosphériques polluantes ou de la classification acoustique (mouvements d'aéronefs non conformes aux restrictions de chapitre), d'une part, et, d'autre part, les mesures de restriction des vols de nuit (départs sans créneaux de nuit). Les 189 décisions se répartissent comme suit :

• manquements commis en 2012 et 2013 :

montant maximal de l'amende 20 000 €

- 22 décisions de sanction ;
- montant total: 210 500 € ;
- montant moyen : 9 568 €.

• manquements commis en 2014 et 2015 :

montant maximal de l'amende 40 000 €

- 167 décisions de sanction ;
- montant total : 2 822 000 € ;
- montant moyen : 16 898 €.

Montant maximal infligé

6 manquements relatifs au non-respect des restrictions horaires se vont vu infliger le montant maximal : 1 pour un manquement de 20 000 euros (manquement commis avant le 1^{er} janvier 2014) et 5 pour un montant de 40 000 euros.

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

¹³ Le plafond pour ce type d'amende est de 20 000 euros.

¹⁴ Cf. l'article L. 6361-13 du code des transports.

PROCÈS-VERBAUX ÉTABLIS EN 2015 ET RÉPARTIS PAR ANNÉE DE COMMISSION DU MANQUEMENT

Bâle – Mulhouse	2015	2014
Arrivée	-	-
Arrivée Ch. 3 < 5 EPNdB	-	-
Arrivée Ch. 3 < 10 EPNdB	2	-
Dépassement seuil de bruit / Arrivée > 97 EPNdB	-	-
Départ	-	-
Départ Ch. 3 < 5 EPNdB	-	-
Départ Ch. 3 < 10 EPNdB	4	-
Dépassement seuil de bruit / Départ > 97 EPNdB	-	-
Procédure d'approche	16	-
Procédure départ	5	-
Essais moteur	-	-
Total	27	-
Beauvais – Tillé	2015	2014
Arrivée	-	-
Départ	-	-
Départ Ch. 3 < 5 EPNdB	-	-
Arrivée Ch. 3 < 5 EPNdB	-	-
Bordeaux – Mérignac	2015	2014
Procédure d'approche	1	-
Procédure départ	3	-
Décollage piste 05	-	-
Total	4	-
Cannes – Mandelieu	2015	2014
Arrivée Ch3 -13 EPNdB	1	-
Arrivée turboréacteurs + 35 T	-	-
Arrivée turbopropulseurs + 22 T	-	-
Départ Ch3 -13 EPNdB	1	-
Départ turboréacteurs + 35 T	-	-
Départ turbopropulseurs + 22 T	-	-
Total	2	-
Issy-les-Moulineaux	2015	2014
Limitation de trafic	-	-
Escale de moins d'une heure	-	-
Lyon – Saint-Exupéry	2015	2014
Arrivée Ch. 3 < 5 EPNdB	-	-
Départ Ch. 3 < 5 EPNdB	-	-
Inverseurs	-	-
Procédure d'approche	-	-
Procédure départ	7	-
Total	7	-
Marseille – Provence	2015	2014
Atterrissage turbopropulseurs < 8 EPNdB	-	1
Atterrissage Ch. 3 turboréacteurs < 8 EPNdB	-	1
Atterrissage Ch. 3 turboréacteurs < 10 EPNdB	1	1
Départ turbopropulseurs < 8 EPNdB	-	1
Départ Ch. 3 turboréacteurs < 8 EPNdB	-	-
Départ Ch. 3 turboréacteurs < 10 EPNdB	8	-
Procédure d'approche	-	-
Procédure départ	-	-
Essais moteur	-	-
Vol d'entraînement	-	-
Total	9	4
Nantes – Atlantique	2015	2014
Arrivée Ch. 3	-	-
Arrivée Ch. 3 < 8 EPNdB	-	-
Départ Ch. 3	1	-
Départ Ch. 3 < 8 EPNdB	-	-
Procédure d'approche	-	-
Procédure départ	7	-
Essais moteur	-	-
APU	-	-
Total	8	-

Nice – Côte d'Azur	2015	2014
Arrivée Ch.3 turboreacteurs < 13 EPNdB	11	13
Départ Ch.3 turboreacteurs < 13 EPNdB	18	9
Procédure d'approche	-	-
Procédure départ	-	-
Essais moteur	-	-
Parking Kilo	-	-
APU	-	-
Total	29	22
Paris – Charles-de-Gaulle	2015	2014
Absence Créneau	163	20
Atterrissage Ch. 3 < 10 EPNdB	14	3
Départ Ch. 3 < 10 EPNdB	27	9
VPE-A	-	-
VPE-D	7	-
Procédure d'approche OKIPA	3	-
Dépassement seuil de bruit / Arrivée > 104,5 EPNdB	-	-
Dépassement seuil de bruit / Départ > 99 EPNdB	1	-
APU	1	1
Essais moteur	-	-
Total	216	33
Paris – Le Bourget	2015	2014
Arrivée	-	-
Départ	-	-
APU	6	-
Total	6	-
Paris – Orly	2015	2014
VPE-A	-	-
VPE-D	17	2
APU	-	-
Total	17	2
Toulouse – Blagnac	2015	2014
Atterrissage	-	-
Atterrissage Ch. 3 turboréacteurs < 10 EPNdB	-	-
Atterrissage Ch. 3 turboréacteurs < 13 EPNdB	4	1
Départ	-	-
Départ Ch. 3 turboréacteurs < 10 EPNdB	-	-
Départ Ch. 3 turboréacteurs < 13 EPNdB	1	1
Procédure d'approche	-	-
Procédure départ	18	1
Essais moteur	-	-
Inverseurs	-	-
Total	23	3
Toussus-le-Noble	2015	2014
Couvre-feu	-	-
Plage silence	1	-
Total	1	-

AIDE À LA LECTURE

Parmi les procès verbaux établis en 2015 sur la plateforme de Nice – Côte d'Azur relatifs aux arrivées d'aéronefs du chapitre 3 ayant une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB, 11 procès verbaux concernaient des manquements commis en 2015 et 13 en 2014.

EXEMPTIONS – DÉROGATIONS

Les exemptions ont un caractère automatique, elles sont nécessairement listées quand elles sont prévues par un arrêté de restriction : il s'agit des vols gouvernementaux, sanitaires, militaires, ou d'aéronefs en état d'urgence. Les vols entrant dans cette catégorie ne sont donc pas poursuivis.

S'agissant des dérogations, lorsqu'elles sont prévues, elles ne peuvent être accordées qu'à titre exceptionnel. En effet, il s'agit de non-respect de la réglementation que

la DGAC décide de son propre chef de ne pas poursuivre. L'Autorité ne peut donc pas se prononcer sur ces vols.

En 2015, la plateforme de Bâle – Mulhouse a délivré, à elle seule, 111 dérogations pour 149 accordées, toutes plateformes confondues.

De plus, alors même qu'il n'y a pas de dérogations prévues par les textes pour les départs effectués sans créneau de nuit sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle, la DGAC en a accordé 6.

EXEMPTIONS ET DÉROGATIONS EN 2014 ET 2015

PLATEFORMES	EXEMPTIONS			DÉROGATIONS		
	PRÉVUES	2015	2014	PRÉVUES	2015	2014
Bâle – Mulhouse						
arrêté du 10 septembre 2003	oui	218	176	oui	111	93
Beauvais – Tillé						
arrêté du 25 avril 2002	oui			non		
Bordeaux – Mérignac						
non prévue	non			non		
Lyon – Saint-Exupéry						
arrêté du 10 septembre 2003	oui			oui		
Marseille – Provence						
arrêté du 27 novembre 2007	oui			oui		
arrêté du 11 avril 2011	oui			oui		1
Nantes – Atlantique						
Arrêté du 24 avril 2006	oui			non		
Nice – Côte d'Azur						
Arrêté du 2 mars 2010	oui			oui		
Paris – Charles-de-Gaulle						
arrêté du 8 septembre 2003 -> Ch. 3 +	oui			oui		
arrêté du 6 novembre 2003 -> créneau	oui		5	non	6	1
arrêté du 6 novembre 2003 -> seuil bruit	oui			non		1
arrêté du 20 septembre 2011	oui	25	13	oui		
VPE	non			non		
Paris – Le Bourget						
Arrêté du 15 février 2011	oui	259	334	oui	3	2
Paris – Orly						
VPE	non			non		
Décision du 4 avril 1968 : couvre-feu	oui			oui	29	46
Toulouse – Blagnac						
Arrêté du 21 mars 2003	oui			non		
Arrêté du 28 mars 2011	oui			oui		3

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

RECouvreMENT

Rien ne sert d'infliger une amende si elle peut rester impayée. Au vu de la mission qui lui a été confiée, l'ACNUSA se doit de suivre le recouvrement des titres de perception émis. 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.

ASSIGNATION

La direction des créances spéciales du Trésor (DCST) assure, de nouveau en 2015 ¹⁵, le recouvrement des titres de perception de l'ACNUSA.

Si le recouvrement des titres émis en 2015 est assuré par cette DCST, pour les années précédentes il relève des directions compétentes ¹⁶ au moment de la création du titre de perception.

PRESCRIPTION

Le délai de prescription de l'action en recouvrement est celui pendant lequel le créancier peut poursuivre le recouvrement des titres de perception.

La Direction générale des finances publiques (DGFIP) a considéré que la durée de prescription extinctive du recouvrement des produits divers de l'État a été ramenée de 30 à 5 ans par l'article 2277 ¹⁷ du code civil. Si cet article organise le droit à l'oubli pour le débiteur afin de pouvoir échapper à ses obligations vis-à-vis du créancier, il ne concerne que les créances périodiques et nullement les créances payables en une seule fois.

De surcroît, et comme indiqué très clairement par la jurisprudence de la cour administrative d'appel de Marseille ¹⁸, le législateur a supprimé les anciennes dispositions de l'article 2227 du code civil en vertu desquelles : « *L'État, les établissements publics et les communes sont soumis aux mêmes prescriptions que les particuliers, et peuvent également les opposer* » ; les prescriptions édictées par le code civil ne peuvent donc plus être soulevées par les personnes publiques ou leur être opposées.

Pour l'ACNUSA, il est clair que la prescription de l'action en recouvrement ne peut s'entendre comme devant être ramenée à 5 ans, dès lors que l'article 2277 du code civil ne peut plus être opposé aux personnes publiques. Elle maintient que les titres de perception émis à la suite des amendes qu'elle inflige ne peuvent être prescrits qu'après un délai de 30 ans ¹⁹.

MAJORATION

Afin d'encourager les contrevenants au paiement rapide des amendes, une majoration de 10 % s'applique deux mois après l'émission du titre de perception.

Pour les titres de perception émis entre 2010 et 2014, les directions compétentes ont privilégié le recouvrement de la majoration avant celui du titre de perception.

Quant à la DCST, elle adopte le mode opératoire de l'encaissement du principal avant l'accessoire, c'est-à-dire le recouvrement du titre de perception avant celui de l'hypothétique majoration. Cette pratique a l'avantage, outre d'être cohérente, de tenir compte du fait que certaines majorations peuvent être remises.

Aucune information n'est parvenue à l'Autorité sur l'encaissement d'une majoration concernant les titres émis entre 2010 et 2014 par les directions du Trésor compétentes. La DCST, pour sa part, a précisé que la somme de 11 400 euros avait été recouvrée au titre de la majoration pour les titres émis en 2015.

¹⁵ Arrêté du 24 décembre 2014, modifiant l'arrêté du 5 mars 2010 relatif à la création et à l'organisation de la direction des créances spéciales du Trésor.

¹⁶ Les directions régionales des finances publiques de Paris et des Hauts-de-Seine ainsi que la direction spécialisée des finances publiques pour l'étranger ont encore des titres à recouvrer pour l'ACNUSA.

¹⁷ Modifié par la loi n° 2005-32 du 18 janvier 2005 - art. 113, JORF 19 janvier 2005.

¹⁸ CAA Marseille, ch. régionale d'agriculture Provence-Alpes-Côte d'Azur, 27 mai 2014, req. n° 13MA02546.

¹⁹ L'Autorité reste dans l'attente d'une interprétation par le Conseil d'État.

Admission en non-valeur (ANV)

20 demandes d'ANV ont été accordées en 2015 pour un montant global de 253 589 euros. L'ACNUSA accepte les demandes formulées à la suite de faillites ou de cessations d'activité.

TITRES ÉMIS			ANV				RESTES À RECOUVRER				APUREMENT			
Exercices	Nombre	Montant en €	Volume	Montant en €	% Volume	% Montant	Nombre	Montant en €	% Volume	% Montant	Volume	Montant en €	% Volume	% Valeur
2010	384	3 150 750 €	36	316 600 €	9,38 %	10,05 %	14	98 000 €	3,65 %	3,11 %	334	2 736 150 €	86,98 %	86,84 %
2011	47	1 520 500 €	6	257 500 €	12,77 %	16,94 %	2	34 500 €	4,26 %	2,27 %	39	1 228 500 €	82,98 %	80,80 %
2012	1	17 000 €	0	0 €	0 %	0 %	0	0 €	0 %	0 %	1	17 000 €	100 %	100 %
2013	343	7 242 800 €	18	279 079 €	5,25 %	3,85 %	117	1 848 460 €	34,11 %	25,52 %	208	5 115 262 €	60,64 %	70,63 %
2014	96	1 842 700 €	2	20 €	2,08 %	0 %	28	930 530 €	29,17 %	50,50 %	66	912 150 €	68,75 %	49,50 %
2015	105	2 896 500 €	0	0 €	0 %	0 %	53	1 467 500 €	50,48 %	50,66 %	52	1 429 000 €	49,52 %	49,34 %
TOTAL	976	16 670 250 €	62	853 199 €	6,35 %	5,12 %	214	4 378 990 €	21,93 %	26,27 %	700	11 438 062 €	71,72 %	68,61 %

RESTES À RECOUVRER

Apurement

La procédure de recouvrement des titres est différente selon que les amendes prononcées par l'Autorité sont recouvrables en France²⁰ ou à l'étranger.

- **La direction régionale des finances publiques de Paris :** seul un titre de 2013 reste à recouvrer pour un montant de 7 000 € ; l'Autorité regrette qu'aucune action en recouvrement n'ait été effectuée lors de l'année de gestion 2015.
- **La direction régionale des finances publiques des Hauts-de-Seine :** seuls 10 % d'un titre de perception de 2013 restent à recouvrer pour un montant de 3 200 €.
- **La direction spécialisée des finances publiques pour l'étranger :** 161 titres de perception restent à recouvrer pour un montant de 2 904 489,50 €.
- **La DCST :** pour cette année 2015, du fait du changement d'assignation, les titres de perception n'ont pu être émis qu'à partir de la fin du mois de mai. Malgré cette date tardive d'émission, près de 50 % des titres ont été recouverts en volume et en valeur. Ce pourcentage monte à 75 % pour ceux émis avec une possibilité de recouvrement dans l'année de gestion.

L'ACNUSA souligne la célérité avec laquelle les amendes infligées sont recouvrées par la DCST.

²⁰ Des mises en demeure ou saisies à tiers détenteur peuvent être notifiées.

²¹ Article L. 6123-2 du code des transports.

²² Le tribunal de grande instance de Bobigny pour la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle.

PISTES D'AMÉLIORATION DU RECOUVREMENT

Rapport du groupe de travail

« Vols de nuit à Paris-Charles de Gaulle »

La DGAC a été invitée à « étudier les moyens coercitifs qui pourraient être mis en place pour obliger les compagnies aériennes à payer les amendes prononcées par l'ACNUSA ».

L'Autorité ne peut que se réjouir d'être appuyée par la DGAC. Elle s'engage, bien évidemment, à lui communiquer tous les éléments nécessaires à son information, mais également à être force de proposition dans les pistes qui pourraient être déployées.

Pouvoir d'immobilisation

L'ACNUSA a juridiquement la possibilité²¹ de requérir du juge judiciaire l'immobilisation d'un aéronef en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des amendes administratives qu'elle inflige.

Pour la mise en œuvre du pouvoir d'immobilisation, il appartient à l'Autorité de transmettre les dossiers les plus pertinents possible au juge du lieu d'exécution²² afin qu'il puisse se prononcer. Elle se tournera vers la DCST, qui sera en mesure de lui communiquer l'ensemble des démarches qu'elle a entreprises.

L'Autorité estime que l'immobilisation effective d'un appareil enverrait un message clair aux compagnies qui misent – à tort – sur l'absence de poursuites pour ne pas s'acquitter de leurs amendes.

CONTENTIEUX

L'année 2015 a été particulièrement riche en contentieux relatifs aux amendes infligées par l'ACNUSA. Plusieurs raisons expliquent cette évolution, qui n'est sans doute pas près de s'achever.

- 1° l'augmentation du plafond des amendes, porté à 40 000 euros dans le cas de violation de restrictions nocturnes pour les manquements commis après le 1^{er} janvier 2014 ;
- 2° l'augmentation du taux moyen des amendes pour répondre aux critiques à la fois de la Cour des comptes et du groupe de réflexion sur les vols de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle, et pour les rendre plus dissuasives ;
- 3° le regroupement de dossiers de même nature (mêmes manquements) commis par une même compagnie. Le montant total des amendes prononcées rend très tentant de recourir à un avocat avec l'espoir d'une réduction de ce montant total.

Toutes ces raisons ont joué cumulativement dans les affaires jugées par le tribunal administratif de Paris et par la cour administrative d'appel de Paris. Il convient de préciser en quelques mots les questions en débat et les solutions retenues.

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PARIS

Jugement du 7 avril 2015, société Enter Air, requêtes n^{os} 1422787 et a.

La société Enter Air, société de droit polonais, avait demandé l'annulation de 61 sanctions qui lui avaient été infligées pour avoir fait atterrir et décoller un appareil dont la marge acoustique était insuffisante pour permettre qu'il opère la nuit sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle. Elle contestait la procédure devant l'Autorité, le montant des amendes et surtout le bien-fondé des sanctions infligées en soutenant que la marge acoustique mentionnée sur les certificats dont elle disposait était erronée.

Après avoir joint les 61 requêtes présentées par la société Enter Air pour y statuer par une même décision, le tribunal administratif de Paris les a rejetées après avoir rappelé que, selon les dispositions du règlement CE n^o 1702/2003 modifié par le règlement n^o 335/2007 du 28 mars 2007 de la Commission européenne, les certificats acoustiques exigés en matière de navigabilité et d'environnement ne peuvent être amendés ou modifiés que par l'autorité compétente

de l'État membre d'immatriculation de l'aéronef et que les restrictions d'exploitation liées à la marge acoustique d'un appareil sont exclusivement définies par référence à la certification établie par l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation. La solution est logique et conforme à la jurisprudence du Conseil d'État qui a jugé²³ que, en principe, seul le certificat acoustique délivré par l'autorité de l'aviation civile compétente doit être pris en considération ; par exception, d'autres éléments peuvent être retenus s'ils ont un caractère probant et s'ils établissent sans doute possible que des travaux ont été effectués sur un appareil et que ces travaux ont eu pour effet de relever la marge acoustique à un niveau qui doit être précisé par un document officiel.

Mais si la solution est logique, elle est aussi contraire à celle que le tribunal administratif de Paris avait précédemment retenue dans un jugement du 12 novembre 2014 rendu déjà dans une série d'affaires relatives à la détermination de la marge cumulée brute opposant la société Enter Air à l'ACNUSA²⁴.

De même que l'ACNUSA avait fait appel de ce dernier jugement, la société Enter Air a fait appel du jugement du 7 avril 2015.

Jugement du 2 juin 2015, société Enter Air, requêtes n^{os} 1425921/2-1 et 1425924/2-1

La société Enter Air avait demandé au tribunal administratif de Paris d'annuler les titres de perception émis à son encontre pour obtenir le recouvrement des 61 amendes administratives prononcées à son encontre et de la décharger du montant des sommes ainsi dues.

Ayant rejeté les requêtes dirigées contre les amendes, le tribunal administratif de Paris a rejeté le recours formé contre les titres de perception émis pour leur recouvrement.

²³ CE, 4 décembre 2009 Société Air France Req. n^{os} 323501 à 323505, Rec. Tabl. p. 969.

²⁴ TA Paris, 12 novembre 2014, Société Enter Air, req. n^{os} 1405189 et a.

Jugement du 31 décembre 2015, société Cargo Air, requêtes n^{os} 1512523 et a. (8 requêtes)

La société Cargo Air demandait au tribunal d'annuler 8 décisions en date du 13 janvier 2015 par lesquelles l'ACNUSA lui avait infligé des amendes administratives d'un montant allant de 22 000 à 32 000 euros, en raison du dépassement par l'un de ses aéronefs ²⁵, entre le 6 mai et le 9 mai 2014, des heures limites d'atterrissage ou de décollage imposées sur l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle par l'arrêté du 20 septembre 2011.

La société requérante ne contestait pas le principe même des sanctions qui lui avaient été infligées, mais uniquement leurs montants.

Elle soutenait d'abord que, dès lors que pour un même mouvement (décollage ou atterrissage), elles étaient d'un même montant, les décisions attaquées méconnaissaient les principes d'individualisation et de proportionnalité des sanctions administratives. Le tribunal a écarté ce premier moyen en jugeant, d'une part, qu'eu égard aux horaires qui ne présentaient pas d'écart supérieur à une demi-heure ²⁶ et étaient tous situés dans le tiers médian de l'intervalle d'interdiction, l'Autorité n'a pas méconnu le principe d'individualisation

des peines en infligeant des amendes d'un même montant pour l'ensemble des atterrissages (22 000 euros) et pour l'ensemble des décollages (32 000 euros) ; d'autre part, que les sanctions ne présentaient pas un caractère disproportionné eu égard :

- à la réalité et la gravité de l'atteinte effectivement portée à la tranquillité des riverains ;
- à la durée du dépassement ou de l'anticipation horaire qui permet d'apprécier la gravité des nuisances sonores résultant de ce manquement ;
- au caractère répété sur quatre jours d'affilée des 8 manquements constatés.

La société Cargo Air se prévalait ensuite d'une rupture d'égalité. Mais le tribunal a écarté le moyen en relevant que l'ACNUSA n'a pas fait de discrimination entre la requérante et d'autres compagnies desservant l'aéroport.

Enfin, elle faisait grief à l'ACNUSA de ne pas avoir pris en compte sa situation financière pour la fixation du montant des amendes. Le tribunal a écarté ce dernier moyen en relevant que la circonstance que les amendes infligées auraient des conséquences dommageables sur la situation financière de la société Cargo Air est sans incidence sur la légalité des décisions.

²⁵ Boeing 737 de la société Cargo Air, présentant une marge acoustique de 9,3 EPNdB.

²⁶ L'appareil avait atterri le 6 mai 2014 à 1 h 58, le 7 mai à 1 h 40, le 8 mai 2014 à 1 h 33 et le 9 mai à 1 h 27. Il avait décollé les mêmes jours, respectivement à 3 h 02, 2 h 38, 2 h 31 et 3 heures.



COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL DE PARIS

- Arrêt du 1^{er} octobre 2015, ACNUSA c/ société Polaris, requêtes n^{os} 14PA01349
- Arrêt du 3 décembre 2015, ACNUSA c/ société Darta, requêtes n^{os} 14PA02411
- Arrêt du 3 décembre 2015, ACNUSA c/ société Ixair, requêtes n^{os} 14PA02369
- Arrêt du 3 décembre 2015, ACNUSA c/ société Brussels Airlines, requêtes n^{os} 14PA02370

La cour avait été saisie de pourvois formés par l'ACNUSA lui demandant d'annuler les jugements ²⁷ par lequel le tribunal administratif de Paris avait annulé les amendes de montants respectifs de 2 000, 8 000, 8 000, 7 000, 7 000 et 8 000 euros qu'elle avait infligées à la société Polaris pour dépassement par ses aéronefs des heures limites d'arrivée ou de départ de l'aire de stationnement de l'aérodrome de Nice – Côte d'Azur.

Les agents instructeurs de la DGAC avaient, dans un premier temps, dressé 6 procès-verbaux à l'encontre de la société Polaris au motif qu'un de ses appareils avait, à 6 reprises, rejoint ou quitté le poste de stationnement en violation des dispositions du III de l'article 1^{er} de l'arrêté du 2 mars 2010. L'ACNUSA avait refusé de sanctionner dès lors que cet arrêté ne faisait nulle part mention du poste de stationnement et n'attachait donc aucune conséquence à l'heure à laquelle ce poste de stationnement était rejoint ou quitté.

Les mêmes agents instructeurs ont donc pris une nouvelle série de procès-verbaux faisant, cette fois, référence à l'aire de stationnement visée dans l'arrêté du 2 mars 2010. L'Autorité avait alors prononcé les amendes en litige.

Les affaires société Darta, société Ixair et société Brussels Airlines se présentent exactement dans les mêmes termes s'agissant tant des circonstances de fait que du droit applicable.

Confirmant les premiers juges, la cour administrative d'appel de Paris a annulé l'ensemble des amendes au motif que, contrairement à ce que soutient l'ACNUSA, les faits rapportés par les procès-verbaux de 2011 et de 2012 sont les mêmes, dès lors qu'ils concernent des manœuvres effectuées par les aéronefs de la société Polaris aviation solutions aux mêmes heures, et ce alors même que les rédacteurs ont substitué, sur les seconds procès-verbaux, la mention de l'« aire » de stationnement à celle du « poste » de stationnement.

À l'instar du tribunal, la cour a considéré que si seuls les faits constatés par les procès-verbaux dressés de mars à juillet 2012 ont donné lieu au prononcé de sanctions, il s'agit des mêmes faits que ceux qui avaient déjà donné lieu aux poursuites s'étant conclues, le 16 février 2012, par des délibérations de l'ACNUSA décidant qu'il n'y avait pas lieu à sanction, et que c'est à juste titre que le tribunal avait fait application du principe général du droit selon lequel nul ne peut être sanctionné ni même poursuivi deux fois à raison des mêmes faits.

Aire de stationnement et poste de stationnement sont des notions juridiques différentes, qui correspondent à des espaces techniquement et géographiquement différents. En outre, la notion de manœuvre utilisée par la cour ne correspond pas aux dispositions de l'arrêté du 2 mars 2010.

L'ACNUSA a, par erreur, laissé passer le délai de pourvoi en cassation pour l'arrêt ACNUSA c/ société Polaris du 1^{er} octobre 2015. En revanche, c'est très régulièrement qu'elle a déféré les trois autres arrêts (société Ixair, société Darta et société Brussels Airlines).

²⁷ Tribunal administratif (TA) de Paris, 19 février 2013, société Ixair, req. n^{os} 1306786, 1306788, 1306791/2-1 ; TA de Paris, 21 janvier 2014, société Polaris, req. n^{os} 1307237, 1307252, 1307253, 1307255, 1307258, 1307259/2-1 ; TA de Paris, 8 avril 2014, société Darta, req. n^{os} 1306796, 1306798, 1306800, 1306803, 1306804 et 1306806/2-1 ; TA de Paris, 8 avril 2014, société Brussels Airlines, req. n^{os} 1306479, 1306491, 1307234/2-1.



RÉCAPITULATIF ÉTUDES ET RECOMMANDATIONS

CHAPITRE
06

POLLUTIONS 110

VOLS DE NUIT 111

PRÉVENIR ET RÉPARER 112

PLATEFORMES 113

AMENDES ADMINISTRATIVES 114

POLLUTIONS

POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

IMPACTS DE L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE

Épisodes de pollution

> RECOMMANDATION 2015 n° 1

L'Autorité recommande à la Direction générale de l'Aviation civile que soient révisés les critères de déclenchement de son plan national d'action en cas d'épisode de pollution afin de les rendre cohérents avec les critères de persistance d'un épisode de pollution tels que définis dans l'arrêté interministériel du 26 mars 2014.

CONTRIBUTION DES ZONES AÉROPORTUAIRES À LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

Roulage au sol

> ÉTUDE 2015 n° 1

L'ACNUSA demande aux associations de compagnies aériennes d'étudier en 2016 la possibilité de s'équiper de moyens de substitution pour le roulage.

GESTION DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Limitation de l'usage des APU

> RECOMMANDATION 2015 n° 2

L'ACNUSA recommande que les aéroports acrusés s'équipent en moyens de substitution fixes aux APU dans les plus brefs délais.

Système incitatif à l'utilisation des moteurs les moins émissifs en NOx

> RECOMMANDATION 2015 n° 3

L'Autorité demande la mise en place effective pour 2016 d'un système incitatif à l'utilisation des moteurs les moins émetteurs en NOx afin que les opérateurs se dotent des avions les plus performants au niveau à la fois du bruit, des gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique ; qu'il s'agisse du système établi par la DGAC ou celui, conforme à la recommandation européenne ECAC/27-4, déjà en vigueur sur une dizaine des plus grosses plateformes européennes et qui aurait la préférence de l'ACNUSA.

AVIS ET CONTRIBUTIONS

Plan de Protection de l'atmosphère (PPA)

> RECOMMANDATION 2013 n° 4

L'Autorité recommande que soit engagée la révision des articles R. 220-20 à R. 222-31 du code de l'environnement concernant l'élaboration et la modification des PPA pour y intégrer la consultation de l'ACNUSA.

Article 45 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV)

> RECOMMANDATION 2015 n° 4

L'ACNUSA demande que les gestionnaires d'aéroports lui transmettent, ainsi qu'aux commissions consultatives de l'environnement, les plans d'action établis dans le cadre réglementaire de l'article 45 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte.

VOLS DE NUIT

MESURE À L'ÉTUDE : PLAFONNEMENT DU VOLUME SONORE

Quota de bruit par plateforme

> ÉTUDE 2015 n° 2

L'ACNUSA demande que la DGAC lui présente une étude sur la mise en place de quota de bruit sur les plateformes acensées selon le système qui lui semblera le plus opportun sur la base de la certification acoustique des avions.

MESURES PROPOSÉES

Interdire les avions les plus nuisants

> RECOMMANDATION 2013 n° 6

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

Instaurer une nuit hebdomadaire sans vols

> RECOMMANDATION 2013 n° 7

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

Alterner les doublets de pistes sur Paris – Charles-de-Gaulle

> RECOMMANDATION 2015 n° 5

L'Autorité recommande d'alterner les doublets de pistes sur Paris – Charles-de-Gaulle.

Interdire les décollages non autorisés

> RECOMMANDATION 2015 n° 6

L'Autorité recommande que la DGAC fasse en sorte, par toutes les voies réglementaires ou législatives nécessaires, que les membres du contrôle aérien chargés d'autoriser le départ des avions la nuit ne donnent pas la clearance lorsque la compagnie ne dispose pas du créneau de nuit nécessaire ou, au moins, préalablement à cette clearance, préviennent les pilotes du risque qu'ils prennent en cas de départ sans créneau dûment attribué ou s'ils ne satisfont pas la condition d'un niveau de marge acoustique en vigueur sur la plateforme.

PRÉVENIR ET RÉPARER

CONNAÎTRE, COMMUNIQUER ET PARTAGER

CONCERTATION

Commissions consultatives de l'environnement (CCE)

> ÉTUDE 2015 n° 3

L'ACNUSA demande à la DGAC que soient étudiées et le cas échéant expérimentées sur une plateforme :

- 1° l'opportunité de substituer aux CCE actuelles des conseils environnementaux internes aux aéroports – au moins pour ceux qui sont acrusés ;
- 2° la possibilité de confier à ces conseils l'attribution des subventions qui pourraient être accordées aux communes dont le développement est contrarié par la présence de l'aéroport.

TRANSPARENCE ET ACCÈS À L'INFORMATION

Visualisation des trajectoires sur Internet

> RECOMMANDATION 2014 n° 10

L'ACNUSA recommande aux gestionnaires dont les plateformes comptabilisent plus de 50 000 mouvements commerciaux de mettre rapidement en place les dispositifs permettant la visualisation sur Internet des trajectoires des aéronefs arrivant sur les pistes ou les quittant.

Information sur les opérations immobilières

> RECOMMANDATION 2015 n° 7

L'ACNUSA recommande au gouvernement de soumettre au Parlement un projet de loi faisant obligation aux notaires, agents immobiliers et propriétaires vendant ou louant sans intermédiaire d'informer précisément par écrit, avant tout engagement signé, l'acquéreur ou le locataire de la localisation du bien ainsi que du niveau de bruit et d'indiquer les sites Internet sur lesquels des informations complémentaires peuvent être obtenues (sites de l'ACNUSA, de la DGAC et de l'aéroport).

RACHAT D'IMMEUBLES D'HABITATION

> RECOMMANDATION 2015 n° 8

L'ACNUSA demande au gouvernement de déposer rapidement un projet de loi imposant aux aéroports sur lesquels il y a une moyenne d'au moins 20 mouvements par nuit (entre 22 heures et 6 heures) d'acheter les immeubles d'habitation situés en zone I du PGS (≥ 70 dB Lden) au prix équivalent s'ils étaient situés dans une zone voisine non soumise aux nuisances aéroportuares.

MESURES D'AIDE

Déplafonnement de la TNSA

> RECOMMANDATION 2014 n° 3

L'ACNUSA recommande qu'il soit mis fin à l'écrêtement de la TNSA.

Durée d'entrée dans le dispositif d'aide

> RECOMMANDATION 2014 n° 6

L'ACNUSA recommande que, sous réserve que la prise en charge de l'insonorisation de la TNSA soit rétablie au taux de 100 %, le dépôt des dossiers de demande d'aide soit enfermé dans un délai de 5 ans courant de la publication du texte instituant ce délai, ou, en cas d'une modification du PGS faisant entrer d'autres logements dans le dispositif, de l'entrée en vigueur de celle-ci.

Incitation au dépôt des dossiers dans les immeubles en copropriété

> RECOMMANDATION 2014 n° 7

L'ACNUSA demande que des mesures incitatives soient prises pour obliger les syndics professionnels à apporter une complète information sur le dispositif d'aide à l'insonorisation aux copropriétés dont ils assurent la gestion.

Aide aux communes

> RECOMMANDATION 2015 n° 9

L'ACNUSA demande que, à titre expérimental sur un aéroport acrusé de province, soit créé un fonds de compensation des nuisances aéroportuares alimenté chaque année par l'aéroport par un montant lié aux résultats de son activité. Cette somme sera utilisée pour le financement d'opérations destinées à améliorer la qualité de vie dans les communes du PGS. Le choix des projets éligibles à la subvention et leur niveau de financement seront effectués par la commission consultative de l'environnement.

PLATEFORMES

NANTES – ATLANTIQUE

Gestion des territoires et encadrement du droit de construire

> ÉTUDE 2014 n° 11

L'ACNUSA recommande à l'Autorité préfectorale compétente de mettre en révision le plan de gêne sonore de l'aéroport de Nantes – Atlantique dans les délais les plus brefs.

PARIS – LE BOURGET

Gestion des territoires et encadrement du droit de construire

> ÉTUDE 2015 n° 4

L'Autorité demande à la DGAC de lui présenter une étude des zones où les PEB de Paris – Charles-de-Gaulle et de Paris – Le Bourget se superposent afin d'évaluer les conséquences possibles sur le classement de ces zones en matière de niveau de bruit.

PARIS – ORLY

Restrictions d'exploitation

> RECOMMANDATION 2013 n° 24

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

AMENDES ADMINISTRATIVES

CLARIFICATION DES PUBLICATIONS ANACHRONISME DES TEXTES CODIFIÉS

> RECOMMANDATION 2013 n° 28

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

HARMONISATION DE L'HEURE D'ARRIVÉE DANS LES ARRÊTÉS DE RESTRICTION

> RECOMMANDATION 2013 n° 22

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

DYSFONCTIONNEMENTS DÉFAILLANCES SUR LES AÉROPORTS DU SUD-EST

> RECOMMANDATION 2015 n° 10

Afin de faire respecter les textes protégeant les riverains d'aérodromes des nuisances du fait des manquements à la réglementation environnementale, l'Autorité demande à la DGAC de veiller à ce que les agents chargés de relever les manquements et d'établir les procès-verbaux disposent des moyens nécessaires et soient mieux sensibilisés à l'importance de cette mission.

LIMITES GÉOGRAPHIQUES OBJECTIVES (LGO) QUI NE LIMITENT RIEN

> RECOMMANDATION 2015 n° 11

L'Autorité demande à la DGAC d'établir une règle réaliste et d'application générale concernant la marge d'incertitude à prendre en considération et de lui présenter pour l'ensemble des plateformes des limites géographiques objectives (LGO) fondées sur la base de cette règle.

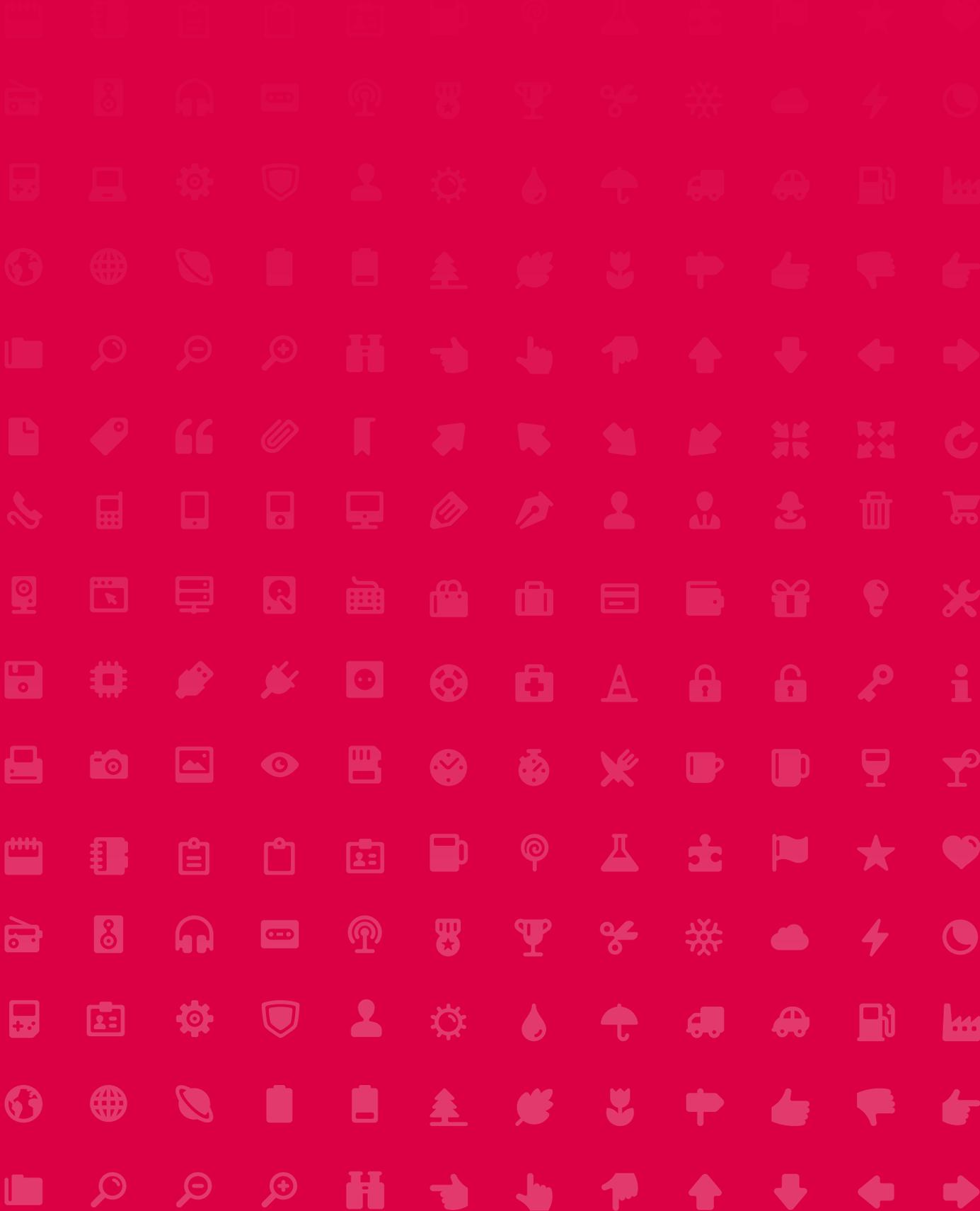
PERSPECTIVES D'AMÉLIORATION CONTRÔLES DE L'AUTORITÉ

> RECOMMANDATION 2015 n° 12

L'ACNUSA demande à la DGAC de lui fournir l'application ELVIRA enrichie de la définition des zones LGO.

RÉCAPITULATIF ÉTUDES ET RECOMMANDATIONS





VIE DES SERVICES

CHAPITRE
07

PERSONNEL ET BUDGET 116

Effectif	118
Formation	118
Moyens financiers	118

COMMUNICATION 119

Rapport d'activité	119
--------------------	-----

PERSONNEL ET BUDGET

EFFECTIF

Dans le cadre du plafond d'emploi de l'Autorité (12, soit 11 agents et le président), 12 équivalents temps plein ont travaillé à l'ACNUSA en 2015.

FORMATION

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

En 2015, le président a bénéficié de cours individuels d'anglais. Certains agents ont suivi une formation à l'utilisation d'un logiciel de cartographie et des sessions de préparation aux concours.

MOYENS FINANCIERS

Masse salariale

La loi de finances initiale pour 2015 a accordé 1 100 000 € à l'ACNUSA, soit une dotation identique à celle de l'année précédente. Ces crédits ont servi à payer la rémunération des agents et du président et un CDD de 6 mois (1 042 742 €), ainsi que les indemnités des membres au titre de leur participation aux réunions plénières et techniques (59 395 €).

Un total de 1 102 136 € a donc été utilisé en 2015.

Il est à noter qu'en 2015 5 nouveaux membres sur les 9 ont été accueillis à l'Autorité et qu'une 6^e nomination est encore en instance.

Dépenses de fonctionnement

Le montant de la dotation 2015 a diminué de 17 842 € par rapport à celui de 2014 : elle s'est élevée à 444 422 € (le total des annulations de crédits au cours de l'année a atteint 10,59 %, contre 7 % en 2014).

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

Le poste total des frais de mission (déplacements, hébergement et frais divers) s'élève à 63 051 € (contre 96 648 € en 2014), répartis entre les agents et les membres de l'ACNUSA.

Les études ont représenté cette année un volume d'engagement de 76 454 € (contre 89 415 € en 2014 et 107 294 € en 2013), soit 17,2 % des dépenses de fonctionnement de l'année 2015.

L'une des études avait débuté en 2014 et s'est achevée en 2015. Il s'agit de la phase de simulation, à la suite de l'analyse des effets du bâti sur l'exposition sonore en limite de PGS effectuée à Toulouse. L'Autorité a lancé une nouvelle étude qui se déroulera sur deux années et qui a pour objectif de faire le point sur la stratégie résidentielle des ménages autour des deux principaux aéroports franciliens Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Orly et de celui de Toulouse – Blagnac.

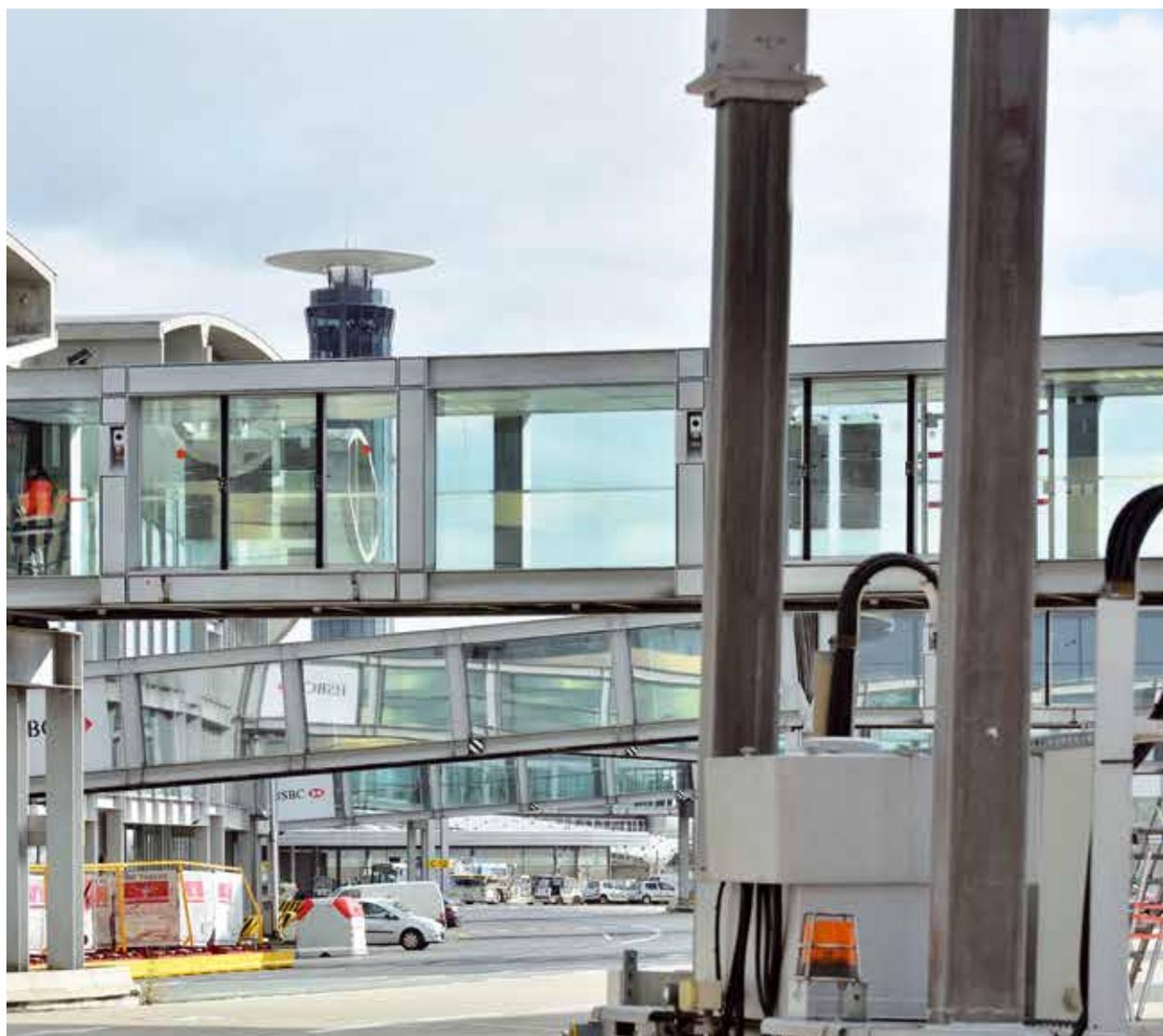
COMMUNICATION

RAPPORT D'ACTIVITÉ

Comme le prévoit la loi du 12 juillet 1999, l'Autorité a diffusé au gouvernement et au Parlement son rapport d'activité rendu public en mai 2014.

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

Publié à 1 150 exemplaires, le coût de production global du rapport annuel 2014 s'est élevé à 22 952 € TTC.





ANNEXES

CHAPITRE
08

LISTE DES AVIS RENDUS 122

AGENDA 123

GLOSSAIRE 130

LISTE DES AVIS RENDUS

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

15 JANVIER

- Avis sur le projet de création de RNAV-GNSS en arrivée piste 13 et au départ piste 31.
- Avis sur la publication de procédures de descentes continues et du déplacement de l'attente de RUNOM sur la plateforme de Lyon – Saint-Exupéry.

20 MARS

- Avis sur le projet de création du plan d'exposition au bruit de Paris – Le Bourget.
- Avis relatif au projet de modification de l'arrêté de restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle – Mulhouse.

10 JUIN

- Avis sur le projet de création d'arrivée RNAV-GNSS en piste 31 sur l'aérodrome de Marseille – Provence.
- Avis sur le projet de révision du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération de Nantes – Saint-Nazaire.
- Avis sur le projet de révision du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération toulousaine.

8 JUILLET

- Avis sur la modification du guide méthodologique sur les études d'impact de la circulation aérienne.

13 SEPTEMBRE

- Avis sur l'estimation de la valeur 2014 de l'indicateur IGMP de Paris – Charles-de-Gaulle.

19 OCTOBRE

- Avis sur la mise en œuvre de nouvelles procédures de départ et d'arrivée à Strasbourg – Entzheim et à Bâle – Mulhouse dans le cadre du projet européen FABEC-SWAP.
- Avis sur la création de procédures GNSS d'arrivée à Strasbourg – Entzheim et à Bâle – Mulhouse.

3 DÉCEMBRE

- Avis sur le projet de plan de gêne sonore de l'aéroport de Bâle – Mulhouse.

AGENDA 2015

Rendez-vous institutionnels

5 JANVIER

Mairie de Paris, M. Jean-François Martins, adjoint à la maire de Paris, chargé des sports et du tourisme, MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet ;

6 JANVIER

Matignon, Mme Cécile Raquin, conseillère technique chargée des collectivités locales au cabinet du Premier ministre, et M. Stéphane Lecler, conseiller transports, MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet ;

20 JANVIER

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, M. Marc Borel, directeur adjoint du cabinet de M. Alain Vidalies, ministre délégué, chargé des transports, de la mer et de la pêche, MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet ;

3 FÉVRIER

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, CGEDD, M. Philippe Ledenvic, président de l'Autorité environnementale, MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet ;

12 FÉVRIER

Ministère du Logement, Mme Sophie Lafenetre, conseillère construction et urbanisme, MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet ;

13 MARS

Direction générale de la Santé, Mme Joëlle Carmes, sous-directrice de l'environnement, et M. Victor Haïm ;

15 AVRIL

Direction générale de l'Aviation civile, M. Patrick Gandil, directeur général, et M. Victor Haïm ;

20 AVRIL

Assemblée nationale, M. Jérôme Chartier, député du Val-d'Oise, et M. Victor Haïm ;

20 MAI

Assemblée nationale, M. Gérard Menuel, député de l'Aube, MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet ;

21 MAI

Ministère du Budget, M. Julien Alix, conseiller budgétaire, et M. Valenty, conseiller participations de l'État, MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet ;

22 MAI

Mme Bernadette Laclais, députée de la Savoie, MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet ;

3 JUIN

Assemblée nationale, M. Jean-Pierre Blazy, député du Val-d'Oise et M. Victor Haïm ;

1^{ER} JUILLET

M. Jean-François Longeot, sénateur du Doubs, MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet ;

28 JUILLET

M. Claude Morel, directeur de cabinet de M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet ;

17 AOÛT

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, M. Michel-Régis Talon, directeur, adjoint au secrétaire général, MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet ;

Auditions parlementaires

21 JANVIER

Audition de M. Victor Haïm, accompagné de M. Éric Girard-Reydet, par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale ;

18 FÉVRIER

Audition de M. Victor Haïm, accompagné de M. Éric Girard-Reydet, par la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire du Sénat ;

11 JUIN

Audition de M. Victor Haïm, accompagné de M. Éric Girard-Reydet et de Mme Nathalie Guitard, devant la commission d'enquête sur la pollution de l'air du Sénat ;

16 JUILLET

Audition de M. Victor Haïm, accompagné de M. Éric Girard-Reydet, par Mme Marie-Hélène des Esgaulx, sénatrice de la Gironde, et M. Jacques Mézart, sénateur du Cantal, dans le cadre de la commission d'enquête sur le bilan et le contrôle de la création, de l'organisation, de l'activité et de la gestion des autorités administratives indépendantes du Sénat ;

6 OCTOBRE

Audition de M. Victor Haïm, accompagné de M. Éric Girard-Reydet, par M. Jacques Alain Bénisti, député du Val-de-Marne, rapporteur pour avis sur les programmes relatifs aux transports aériens de la mission « Écologie, développement et aménagement durables », dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances pour 2016 en commission du développement durable à l'Assemblée nationale ;

28 OCTOBRE

Audition de M. Victor Haïm par Mme Nicole Bonnefoy, sénatrice de la Charente, rapporteure pour avis sur le budget « transports aériens » au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat ;

17 NOVEMBRE

Audition de M. Victor Haïm, accompagné de M. Éric Girard-Reydet, par M. Jacques Alain Bénisti, député du Val-de-Marne, et M. Christophe Bouillon, député de Seine-Maritime, rapporteurs de la mission d'information sur les nuisances aéroportuares en commission du développement durable à l'Assemblée nationale.

Auditions en réunions plénières

12-14 JANVIER

- Mmes Aline Pillan et Laurence Brun-Potard (DGAC / DTA), M. Maxime Leclère, (DGAC / DSAC) ;
- MM. Serge Callec, Stéphane Rozallen et Yves Couthier (SNA-SSE) ;
- M. Thierry Ducrot et Mme Nelly Wadmann (ADP) ;
- M. Bertrand Drevon (SNA-CE).

9-11 FÉVRIER

- M. Rémy Lagache (Egis Environnement) ;
- Mme Aline Pillan et MM. Sébastien Froment et David Proux (DTA / SDD) ;
- M. Maxime Leclère (DSAC / environnement) ;
- M. Christian Marty (DGAC / DSAC-NE).

9-11 MARS

- Mme Emmanuelle Périllat et M. David Proux (DTA / SDD) ;
- MM. Rémy Mertz et Philippe Doppler (DSAC-NE).

7 AVRIL

- M. Pascal Garreau (Arcandia consulting au nom de l'ARC) et Mme Paillaux (conseil général du Val-d'Oise) ;
- M. Patrick Cipriani, accompagné de M. Maxime Leclère (DSAC).

11-13 MAI

- MM. Alain Bourgin et Didier Martin (DSNA / ME) ;
- Mme Céline Vernier (DREAL Midi-Pyrénées) ;
- M. Thierry Pollet (ACM).

8-10 JUIN

- M. Pierre Jouniaux (Safety Line) ;
- MM. Alain Bourgin et Didier Martin (DSNA / ME) ;
- M. Stéphane Rozalen et Mme Sylvie Visso (DSAC-SE) ;
- Mme Aurélie Volokhoff (DGEC).

7-8 JUILLET

- Mmes Anne Kauffmann, Airparif et Fanny Mietlicki (Bruitparif) ;
- M. Didier Hamon et Mmes Isabelle Cornier et Marjolaine Grisard (ADP) ;
- MM. Patrick Pezzetta (DSAC-SSE) et Thierry Pollet (ACM) ;
- Mme Aline Pillan et M. Louis Teodoro (DTA / SDD), MM. Alain Bourgin, (DSNA / ME) et Maxime Leclère (DSAC / Environnement).

10 SEPTEMBRE

- Mme Aline Pillan (DTA / SDD) et MM. Denis Weber et Arnaud le Joly (STAC Toulouse) ;
- MM. Thierry Horlait (SNA-SE) et Jean-Pierre Sciri (SNA-SE / ME).

12-14 OCTOBRE

- M. Marc Borel (DTA) ;
- M. Bruno Hamon (DSNA) ;
- Mme Aline Pillan, MM. Louis Téodoro, Karim Chaoui et Thierry Delort (DTA / SDD) ;
- MM. Christian Marty (DSAC-NE) et Antoine Grelet (SNA-NE) ;
- MM. Jean Wiacek et Anthony Pauleau-Dulien (FFA) ;
- M. Jean-Baptiste Burnet (Altplanet).

2-4 NOVEMBRE

- Mme Nadia Meddour (STAC) ;
- Mme Marianne Robart, MM. Christophe Roustaing et Francis Weiss (SAFRAN).

2-3 DÉCEMBRE

- Mme Aline Pillan, MM. Louis Téodoro (DTA / SDD) et Maxime Leclère (DSAC / environnement) ;
- MM. Alain Bourgin et Vincent Bachelier (DSNA / ME) et MM. Philippe Grossi et Kevin Cheminade (SNA-S) ;
- Captain Dirk Stremes (Ryanair) ;
- Mme Françoise Verchère (CEDPA) ;
- Mme Aline Zetlaoui (DSAC-NE).

Réunions techniques

19 MAI

CORIAS : M. Bernard Chaffange.

1^{ER} JUILLET

Réunion technique EICA : Mmes Joëlle Adrien et Aline Gaulupeau.

29 JUILLET

Strasbourg, UFNASE : M. Bernard Chaffange.

30 SEPTEMBRE

Lyon, contrôle balises : M. Bernard Chaffange.

Participation à des CCE

9 JANVIER ET 18 MAI

Lyon – Bron : MM. Victor Haïm, Bernard Chaffange et Éric Girard-Reydet.

14 AVRIL ET 14 DÉCEMBRE

Cannes : MM. Victor Haïm, Éric Girard-Reydet et Philippe Lepoutre.

18 DÉCEMBRE

Paris – Charles-de-Gaulle : M. Éric Girard-Reydet.

Groupe de travail air de l'ACNUSA

14 AVRIL

Mme Laurence Rouïl et M. Gérard Thibaut.

Groupe de travail étude mobilité résidentielle

29 JUIN

Mme Joëlle Adrien et M. Manuel Périañez.

Groupe de travail Vols de nuit de Paris – CDG à la préfecture d'Île-de-France

20 JANVIER, 3 MARS, 23 AVRIL, 18 MAI ET 8 JUIN

Étude DEBATS

21 AVRIL ET 20 OCTOBRE

Mme Joëlle Adrien.

Colloques

25-27 FÉVRIER

Londres, ACI 7th annual airport Economic & Finance conference & exhibition, « Managing airport investment, financial management and economic sustainability in an ever changing environment », participation de MM. Victor Haïm.

10-12 MARS

Paris, Hub One, « Passenger Terminal Expo 2015 », participation de Mme Réka Vallier.

23-26 MARS

Malaga, EMEA « Airport Noise Forum », participation de M. Victor Haïm.

5 MAI

- Paris, Parlement européen, « Le ciel unique européen : vers une efficacité accrue des services de navigation », participation de M. Éric Girard-Reydet.
- Paris, muséum national d'histoire naturelle, « Démocratie participative et décalage environnemental », participation de M. Éric Girard-Reydet.

4-6 MAI

Atlanta, Smart Airport & regions conference, participation de MM. Victor Haïm et Claude Genoud-Prachet.

27-30 MAI

Genève, Alfa-ACI, « Les enjeux de demain pour nos aéroports : perspectives à 10 ans », participation de M. Victor Haïm.

4 JUIN

Paris, CESE, « Vivre ensemble le changement climatique, entre agir et subir », participation de Mmes Nathalie Guitard, Réka Vallier et Nadia Dadouche.

12 JUIN

Paris Air Forum, participation de MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet.

15 JUIN

Paris, Ville et Aéroport, « Le transport aérien français en 2015 : turbulences et conflits dans un ciel toujours agité », participation de MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet.

17 JUIN

Paris, Conseil d'État, « La médiation et la conciliation devant la juridiction administrative », participation de M. Victor Haïm.

1-2 SEPTEMBRE

Zurich, forum – AE, « Emissions Inventories & Long Term Projections Workshop », participation de Mme Nathalie Guitard.

16-17 SEPTEMBRE

Montréal, OACI, « Partenariats mondiaux pour la réduction des émissions dans l'aviation (E – GAP) : multiplier les mesures en faveur de l'environnement », participation de M. Victor Haïm et Mme Nathalie Guitard.

29-30 SEPTEMBRE

Genève, ATAG, « Global sustainable aviation summit 2015 », M. Victor Haïm et Mme Nathalie Guitard.

20 NOVEMBRE

Bruxelles, ARC, « The New Noise Regulation: impact and opportunities for cities and regions », intervention de MM. Victor Haïm et Jacques Roland.

8-10 DÉCEMBRE

Istanbul, ACI-Europe et ACI-Asia, « Airport Exchange conferences », participation de MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet.

14 DÉCEMBRE

Bruxelles, Belgocontrol, « Les relations entre les autorités indépendantes de contrôle des nuisances sonores des aéroports avec les fournisseurs de la navigation aérienne », intervention de M. Victor Haïm.

Déplacements à l'étranger

27-28 JANVIER

Bruxelles, MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet ont rencontré :

- M. Pascal Luciani, conseiller aviation et maritime à la représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne ;
- Mme Sophie Lagoutte, conseillère auprès du représentant permanent adjoint, chargée des questions de compétitivité ;
- MM. Philippe Touwaide et Juan Torck service de médiation de l'aéroport de Bruxelles national ;
- M. Johan Decuyper, administrateur délégué de Belgocontrol et M. Geoffray Robert, coordinateur stratégique ;
- MM. Koen de Voes et Philip Cornelis (Commission européenne) – Direction générale de la mobilité (DG MOVE) ;
- Mme Dominique Laurent, chef de cabinet de la ministre des transports, MM. Floren Dufrane, conseiller technique, et Frédéric Olson, commandant de bord ;
- M. Morgan Foulkes (DGA) et Mme Christelle Damar (chef d'unité), ACI Europe ;
- M. Dominique Riquet, député européen (groupe ALDE), vice-président de la commission Transports ;
- Mme Karima Delli, députée européenne (groupe des Verts), membre et coordinatrice de la commission Transports ;
- Mme Léa Bodossian, secrétaire générale de l'Airport Regions Council (ARC).

5-6 FÉVRIER

Visite de l'aéroport International de Copenhague, MM. Victor Haïm, Bernard Chaffange, Claude Genoud-Prachet, Éric Girard-Reydet et Mme Nathalie.

Rencontre avec :

- M. l'ambassadeur François Zimeray et Mme Jasmine Crozier, analyste à l'ambassade de France ;
- Agence européenne de l'environnement (AEE) : MM. Martin Addams, chef du bureau Air pollution, Transport and Noise, Air and Climate Change Programme, Colin Nugent, chef du département Bruit, Valentin Foltescu, chef de projet Air Quality, et Alfredo Sanchez Vicente, Transport manager ;
- Agences nationales de la nature et de protection de l'environnement et l'autorité des transports : Michel Schilling et Christina Berlin Hovmand (directeur adjoint et experte de l'Agence pour la nature), Jesper Morgensen et Claus Gybeck (Agence pour la protection de l'environnement) et Eva Nielsen (inspectrice au ministère des Transports, direction du trafic, centre pour l'aviation) ;
- Institut de bruit DELTA Senselab : Torben Holm Pedersen, senior technology specialist, Per FINNE, senior specialist, Jens Elagaard Laursen, senior specialist ;
- Services environnement et juridique de l'aéroport : Inger Seeberg Sturm, responsable des questions environnementales, Peer Borglund Nielsen et Jens Rasmussen, spécialistes environnement, Maj-Britt Skjold Cronberg, coordinatrice administrative, et Dorte Kirkeskov Carlsson, conseillère juridique senior ;
- M. Tom de VOS, président de l'Airline Operating Comitee et Station Manager KLM.

29 AVRIL AU 10 MAI

Visite des aéroports Hartsfield–Jackson Atlanta International Airport et Ronald Reagan Washington National Airport.

MM. Victor Haïm et Claude Genoud-Prachet, accompagnés de Mme Danye Aboki, conseillère transport et ville durable à l'ambassade de France à Washington DC, ont rencontré à Washington :

- les représentants des services de la Federal Aviation Administration (FAA) : Office of Energy and Environment, Office of Airports, FAA southern Region ;
- M. Franck Lobiondo, député républicain représentant l'État du New Jersey, président de la sous-commission Aviation à la chambre des députés ;
- M. John Thune, sénateur républicain, président de la Commission Commerce, science et transport, et Mme Maria Cantwell, sénatrice démocrate, représentant l'État de Washington ;
- Mme Emily Tranter, représentante de l'association N.O.I.S.E ;
- les conseillers de Mme Eleanor Holmes Norton, représentante du district de Columbia, membre du Comité des transports et des infrastructures de la Chambre des représentants ;

À Atlanta :

- Mme Katherine Preston, directrice exécutive de la commission des affaires environnementales d'Airport Council International North America (ACI-NA) ;
- M. Bernard Anquez, président de l'alliance joint-venture Air France-Delta ;
- M. Jack P. Longino, maire de College Park, où s'étend la grande majorité des installations aéroportuaires.

21-23 SEPTEMBRE

Visite de Minneapolis-Saint-Paul International Airport.

MM. Victor Haïm et Éric Girard-Reydet ont rencontré :

- M. John Quincy, représentant du 11^e arrondissement au conseil municipal de Minneapolis, accompagné de Mmes Loren Olson (chargée des relations publiques), Mme Suzanne Murphy (conseillère politique 12^e arrondissement) et M. John E. Dybvig (conseiller politique 11^e arrondissement) ;
- Mme Karen Erazo (Sun Country Airlines), MM. Jeffrey D. Hart et le Captain Gordon Goss (Delta), représentants des compagnies aériennes du Noise Oversight Committee ;
- Mme Nancy Nistler, Program Manager Dakota-Minnesota Airports, et M. Andy Peek, Manager, Minneapolis Office de la FAA
- MM. Jeffrey Hamiel, directeur général, Chad Leqve, directeur environnement, et Mme Dana Nelson, responsable bruit, environnement et planification de la Metropolitan Airports Commission ;
- Mmes et MM. Liz Petschel, vice-présidente (Medota Heights), Diane Miller (Eagan), John Bergman (représentant de six collectivités), Loren Olson (Minneapolis), Dayne Lowman (Bloomington), Tom Fitzhenry (Richfield), représentant des riverains du Noise Oversight Committee ;
- MM. Steve Kittleson et Kevin Terrell, cofondateurs de l'association de riverains FairSkies Coalition.

7-12 DÉCEMBRE

Turquie, Istanbul et Ankara, MM. Victor Haim et Éric Girard-Reydet ont rencontré :

- M. Mehmet Uslu, chef du département de la construction à la Direction générale des opérations des aéroports de l'État (DHMI – ministère des transports) en présence de Mmes Céline Hélicher, attachée économique, et Danièle Scalis (SER), Ankara ;
- Mme Özgü Sariünal, chef du département des transports à la direction générale de l'Aviation civile, en présence de Mmes Céline Hélicher, attachée économique, et Danièle Scalis (SER), Ankara ;
- des représentants de l'association KOS, Istanbul ;
- M. Itri Levent Erkol (association Doga denergi), Dr Çelik Tarımcı et Mme Vildan Durmaz (Environmental Education Foundation of Turkey - TURCEV), en présence de Mmes Céline Hélicher, attachée économique, et Danièle Scalis (SER), Ankara.

GLOSSAIRE

AASQA

Association agréée de surveillance de la qualité de l'air

ADP

Aéroports de Paris

AIP

Aeronautic Information Publication
Publication d'information aéronautique

APU

Auxiliaire Power Unit
Groupe auxiliaire de puissance qui alimente l'avion en électricité et air sous pression

CCE

Commission consultative de l'environnement

CDO

Continuous Descent Operation
Procédure de descente continue

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

DSAC

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

DSNA

Direction des services de la navigation aérienne

DTA

Direction du transport aérien

EPNdB

Effective Perceived Noise deciBel
Unité de mesure du niveau effectif du bruit perçu

EGTS

Electric Green Taxiing System

GNSS

Global Navigation Satellite System

GPU

Ground Power Unit
Groupe de parc qui alimente l'avion en électricité

IFR/VFR

Instrument Flight Rules / Visual Flight Rules
Règles de vol aux instruments / Règles de vol à vue

IGMP

Indicateur global mesuré pondéré

ILS

Instrument Landing System
Système de guidage radioélectrique

LAm_{ax}

Valeur maximale de bruit émis par l'avion lors de son passage

LGO

Limite géographique objective

Lden

Niveau de bruit (Level) pondéré jour (day), soirée (evening), nuit (night)

LTO

Landing and Take-Off

NM

Mille nautique 1 Nm = 1 852 mètres

NO_x

Oxyde d'azote

NO₂

Dioxyde d'azote

O₃

Ozone

OACI

Organisation de l'aviation civile internationale

PEB

Plan d'exposition au bruit

PGS

Plan de gêne sonore

PM10

Particules fines

PPA

Plan de protection de l'atmosphère

PRNAV

Precision aRea NAVigation
Navigation précise de surface

SO₂

Dioxyde de soufre

SRCAE

Schéma régional du climat de l'air et de l'énergie

TNSA

Taxe sur les nuisances sonores aériennes

VPE

Volume de protection environnementale



Photographies © Laurent Desmoulins - © Fotolia

Conception et réalisation
François-Xavier LEHE - Acteris

Impression LFT

Mai 2016

ISBN : 978-2-11-138236-7





244, boulevard Saint-Germain - 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

