



# THÉMATIQUES DE L'ANNÉE 2010

## Aéroports et pollution atmosphérique première approche 8

- Rôle de l'ACNUSA 8
- État des lieux sur les plateformes 10
- Axes de travail 14

## Urbanisation autour des aéroports 16

## Bruit et santé : progresser dans la connaissance 19

- Étude SURVOL 19
- Étude DEBATS 20

## Groupes de travail 21

- Survol d'hélicoptères 21
- Groupe de suivi de la région parisienne 22
- Groupe de concertation interrégional 23
- Groupe de travail du pôle d'Orly 23

## ACNUSA et Union européenne 24

# Aéroports et pollution atmosphérique : première approche

Les zones aéroportuaires concentrent de nombreuses activités émettrices de polluants atmosphériques : non seulement le trafic aérien, mais aussi le trafic routier, les divers engins, les véhicules de piste et de transport en commun, les installations de chauffage, de climatisation et de production d'énergie, les ateliers de maintenance et encore bien d'autres sources.

Pour mémoire, le Conseil supérieur d'hygiène publique de France (CSHPF) considérait dans son avis d'avril 2006 relatif à la qualité de l'air autour des plateformes aéroportuaires :

- « *qu'en l'état actuel des connaissances aucun composé n'émerge comme indicateur spécifique des émissions des aéronefs* » ;
- « *que les niveaux de polluants atmosphériques émis à la fois par les aéronefs, les véhicules de service, le trafic routier induit par la plateforme ne diffèrent pas autour des zones aéroportuaires de ceux enregistrés dans des zones urbaines* » ;
- *que, « comme en milieu urbain, l'objectif annuel de qualité de l'air de 40 µg/m<sup>3</sup> de dioxyde d'azote risque de ne pas être atteint, notamment au voisinage immédiat de grandes plateformes aéroportuaires ».*

Ces constats restent d'actualité, d'autant plus que l'objectif de qualité de 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) est devenu depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010 une valeur limite. Outre les oxydes d'azote, un suivi régulier d'autres indicateurs semble pertinent. Les particules fines, le benzène, les métaux lourds, les hydrocarbures font notamment partie des composés ayant un impact potentiel important sur la santé des populations.

**L'ACNUSA s'attachera par conséquent à étudier la qualité de l'air sur et autour des plateformes, ainsi que la contribution de celles-ci aux émissions de ces composés.**

## Rôle de l'ACNUSA

L'extension des compétences de l'ACNUSA à la pollution atmosphérique a pris effet au 1<sup>er</sup> novembre 2010. Elle est définie par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 (dite « Grenelle II »), articles L. 174 et L. 175.

Ainsi, deux nouveaux membres de l'Autorité ont été nommés : un compétent en matière d'émissions atmosphériques de l'aviation et un en matière d'impact de l'activité aéroportuaire sur l'environnement.

**D'après la loi, l'Autorité peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour des aéroports.** Elle prend connaissance des informations et propositions émises par l'ensemble des parties concernées par la pollution atmosphérique liée à l'exploitation des aérodromes. Elle est également consultée par les autorités chargées de l'élaboration des schémas régionaux du climat de l'air et de l'énergie (SRCAE) ou des plans de protection de l'atmosphère (PPA) pour les territoires impactés par un grand aéroport.

La possibilité de prononcer une amende administrative est prévue en cas de non-respect « *des restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de leurs émissions atmosphériques polluantes* » ou d'autres restrictions (essais

moteurs, valeurs maximales d'émissions atmosphériques). Cependant, ce type de restrictions relatives aux émissions n'existe pas à l'heure actuelle en France.

Enfin, s'agissant de la pollution atmosphérique générée par l'aviation, **l'Autorité est chargée de « contribuer au débat en matière d'environnement aéroportuaire »**. À ce titre, l'Autorité peut formuler des propositions d'études pour améliorer les connaissances dans ce domaine et diffuser ces études.

L'ACNUSA dispose donc sur la pollution atmosphérique de pouvoirs et de compétences relativement moins importants que pour le bruit, avec essentiellement une mission de concertation, de suivi et d'étude, sur les aéroports mais aussi dans leur environnement proche.

L'intérêt d'avoir confié ces nouvelles compétences à l'Autorité réside avant tout dans la possibilité de concilier la gestion des problématiques de nuisances sonores et de pollution atmosphérique dans les zones aéroportuaires. Il existe en effet des procédures qui peuvent être optimales dans un domaine et présenter en revanche une augmentation des nuisances dans l'autre. Des questions d'optimisation et de compromis ne manqueront donc pas de se poser, concernant aussi bien les solutions techniques mises en œuvre (notamment en termes de motorisation) que la gestion du trafic en général. En effet, dans les basses couches (c'est-à-dire au-dessous de 2 000 m), il est admis que la réduction des nuisances sonores constitue une priorité par rapport aux émissions de gaz à effet de serre. Cependant, il convient de rappeler que c'est précisément à basse altitude (c'est-à-dire au-dessous de la couche limite dont l'altitude varie de 1 000 à 2 000 m) que les émissions de certains polluants atmosphériques (NOx, CO, COV, particules fines...) participent à la dégradation de la qualité de l'air local. Les politiques et mesures envisagées devraient par conséquent s'appuyer sur une approche globale des nuisances, avec une prise en compte de l'impact éventuel sur les nuisances autres que sonores, sans que cela remette nécessairement en cause les priorités existantes.

En 2010, l'Autorité a participé (à l'invitation de la direction générale de l'Aviation civile, DGAC) à une réunion de travail relative à la mise en œuvre de l'article L. 181 de la loi « Grenelle II », qui prévoit qu'en cas d'épisode de pic de pollution prolongé, le ministre chargé de l'Aviation civile « prend les mesures nécessaires pour tenir compte de la pollution due aux mouvements d'aéronefs ».

Le président de l'Autorité a également été auditionné par le groupe de travail Expositions à fort impact sur la santé piloté par l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES). Celui-ci salue l'élargissement des compétences de l'ACNUSA tout en s'interrogeant néanmoins sur le rôle et les outils juridiques d'incitation dont disposera l'Autorité.

La mission environnement de la DSNA a présenté à l'Autorité les travaux de modélisation des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) du trafic aérien en France. Cette étude estime notamment que 83 % des émissions de CO<sub>2</sub> du trafic aérien ont lieu au-dessus du FL65 (environ 2 000 m) et que 20 % des émissions totales sont dues aux gros porteurs, qui ne représentent que 8 % des vols. L'Autorité a noté que ce type d'éléments pourrait être intégré à partir de 2011 dans les études d'impact, et ceci pour tous les polluants et pas seulement les gaz à effet de serre.

En octobre 2010, un ingénieur spécialisé dans la qualité de l'air a été recruté au poste de responsable du pôle technique Air. Les membres compétents en matière de pollution atmosphérique n'ont été officiellement nommés qu'en janvier 2011.



### État des lieux sur les plateformes

Une démarche d'état des lieux sur les dix plateformes a été lancée. Dans un premier temps, ont été recensées les informations relatives à la pollution atmosphérique disponibles sur chaque site Internet. Il en ressort une situation assez hétérogène, en lien avec les fortes disparités d'activité et de taille entre les aéroports.

En effet, si certains aéroports font l'objet d'une surveillance permanente de la qualité de l'air par un ou plusieurs points de mesure, d'autres ne disposent que de résultats de campagnes de mesure ponctuelles, avec une fréquence assez variable.

En outre, il apparaît que l'accessibilité des données et la qualité des informations mises à disposition du public pourraient être améliorées.

Enfin, la prise en compte de la qualité de l'air dans la politique environnementale des aéroports n'est pas systématique, et peu d'indicateurs de suivi relatifs aux actions mises en œuvre sont publiés.

Cette démarche d'état des lieux se poursuivra en 2011 en concertation avec les différents acteurs.



### ÉMISSIONS

#### Quelques repères

Les principaux polluants atmosphériques émis par les aéronefs et l'ensemble des autres sources aéroportuaires sont les **oxydes d'azote** (NOx = NO + NO<sub>2</sub>), le **monoxyde de carbone** (CO), les **particules fines**, les **composés organiques volatils** (COV dont les hydrocarbures) ou encore le **dioxyde de soufre** (SO<sub>2</sub>). Outre leur impact sur la qualité de l'air local, ces composés contribuent aussi à la pollution régionale notamment en favorisant la formation d'**ozone** (O<sub>3</sub>), un élément caractéristique de la pollution photochimique. On peut également citer le **dioxyde de carbone** (CO<sub>2</sub>), qui ne dégrade pas la qualité de l'air local mais participe en revanche au phénomène global d'augmentation de l'effet de serre.

En 2008, les émissions de NOx dues aux aéronefs au-dessous de 1 000 m (durant le cycle LTO) représentent 1,5 % des émissions dues aux transports en France. Ces émissions ont augmenté de 57 % par rapport à 1990. En tenant compte des émissions en phase de croisière (y compris pour les vols internationaux au départ de France), les émissions totales de NOx des avions correspondent à environ 7 % des émissions des transports (source : CITEPA). En région Île-de-France, les émissions relatives aux activités des deux grandes zones aéroportuaires (pour toutes les activités en dehors du trafic routier induit et des émissions des avions au-delà de 1000 m d'altitude) représentent en 2007 environ 7 % des émissions de NOx et 2 % des émissions de PM10 (particules fines) de la région (source : AIRPARIF).

Les informations quantifiées concernant les émissions de polluants sur chaque plateforme sont peu disponibles. À la fin 2010, seuls deux aéroports (Strasbourg – Entzheim et Bâle – Mulhouse) ont publié des études détaillées de leurs émissions atmosphériques. Bien que certaines données soient parfois déjà disponibles, les aéroports ne communiquent pas sur ces indicateurs.

Dans le cadre des travaux du CSHPF<sup>1</sup>, un questionnaire avait permis de quantifier les émissions sur les plus grandes plateformes. Cependant, les données étaient incomplètes et non comparables entre chaque plateforme. Il a néanmoins été relevé l'importance de l'impact des APU (*Auxiliary Power Units* : groupes auxiliaires de puissance), qui alimentent l'avion en électricité 400 Hz (cf. page 46), et des engins de piste sur les émissions d'oxydes d'azote au sein des plateformes.

Les exploitants des aéroports ont fait état de difficultés à quantifier de manière exhaustive leurs émissions, notamment pour les raisons suivantes :

- manque de résultats concernant les avions (émissions des avions en principe calculées par la DGAC) ;
- coexistence de plusieurs démarches « d'inventaire » incohérentes entre elles (méthode CITEPA, bilan carbone, Airport Carbon Accreditation...);
- collecte des données d'entrée qui s'avère très complexe sur le terrain.

Les émissions calculées de polluants constituent cependant un indicateur important et un outil d'aide à la décision. En effet, sachant ce qui est émis, par qui et dans quelles quantités, il devient possible de planifier des actions afin de réduire les émissions de façon ciblée. L'actualisation de l'inventaire permet ensuite le suivi et l'évaluation des plans d'action. Enfin, la connaissance précise des émissions et de leur répartition spatio-temporelle est un préalable indispensable à une éventuelle modélisation de la qualité de l'air autour des aéroports.

Il faut aussi remarquer que la réduction des émissions des zones aéroportuaires est l'une des actions prévues dans le cadre du plan particules de juillet 2010<sup>2</sup>.

L'ACNUSA s'intéressera de près aux travaux en cours à ce sujet, et notamment à l'inventaire national spatialisé des émissions, dont les premiers résultats devraient être publiés en 2011.

## AIR AMBIANT

**Autour des sites aéroportuaires**, chaque aérodrome a fait l'objet d'au moins une campagne de mesures conduite par l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) locale. Certains aéroports sont aussi équipés de stations de mesures permanentes (1 à 2 stations) permettant l'obtention de résultats en continu. Dans la plupart des cas, les dispositifs de mesures sont gérés par les associations agréées, hormis à Paris où la surveillance de la qualité de l'air sur les aéroports a été confiée à l'exploitant. Ces dispositifs de mesure ont montré que les niveaux de pollution respectaient généralement les différents seuils, valeurs limites et objectifs de qualité de référence aux abords des aéroports. Cependant, autour de Paris — Charles-de-Gaulle, AIRPARIF<sup>3</sup> a constaté un risque fort de dépassement de l'objectif annuel de qualité de l'air de 40 µg/m<sup>3</sup> de dioxyde d'azote au voisinage immédiat de l'aéroport en 2007-2008.

**Sur les plateformes**, la qualité de l'air à proximité immédiate des sources d'émission (dont en particulier les zones de circulation au sol des aéronefs) reste globalement peu documentée. S'il paraît évident que la qualité de l'air se dégrade lorsque l'on se rapproche des pistes, il conviendrait de quantifier plus précisément les concentrations au sein des périmètres aéroportuaires.

De façon générale, les concentrations mesurées restent le plus souvent inférieures à celles relevées en zone urbaine ou à proximité du trafic routier. En effet, les polluants émis par le trafic aérien et les engins de piste sont vraisemblablement dispersés et dilués assez rapidement dans l'environnement des sites. En outre, il n'est pas possible d'identifier dans l'air ambiant la contribution respective de chaque type de source par rapport à celle, largement prépondérante, du trafic routier. Ceci d'autant plus que les polluants caractéristiques du trafic aérien sont les mêmes que ceux du trafic routier.

Si les études menées autour des aéroports montrent globalement un respect des normes en vigueur pour la qualité de l'air ambiant, elles ne remettent toutefois pas en cause la pertinence d'une surveillance régulière. En effet, les résultats des mesures dépendent de nombreuses variables (météorologie, positionnement des prélèvements, activité). Surtout, il est primordial de mieux connaître l'interaction de la pollution de proximité avec les phénomènes intervenant à l'échelle régionale tels que la pollution

**1** « Qualité de l'air et aéroports », rapport du groupe de travail air et transport du Conseil supérieur d'hygiène publique de France, section des milieux de vie, février 2006.

**2** « Le plan particules, des mesures nationales et locales pour améliorer la qualité de l'air », MEEDDM/DGEC, juillet 2010, disponible sur [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

**3** « Etude de la qualité de l'air sur l'ensemble du secteur limitrophe de la plateforme aéroportuaire de Paris — Charles-de-Gaulle », rapport de mars 2009, AIRPARIF. AIRPARIF est l'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France.

photochimique ou les épisodes de pollution par les particules. Afin de définir une méthodologie et une stratégie de surveillance, il existe un « Guide pour l'évaluation et le suivi de la qualité de l'air au sein et dans l'environnement d'une plateforme aéroportuaire »<sup>4</sup> élaboré par le service technique de l'aviation civile (STAC) et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME).

Pour étayer ces premiers constats, l'Autorité étudiera de manière plus détaillée les chiffres et indicateurs disponibles concernant la qualité de l'air.

### Synthèse de la surveillance de la qualité de l'air sur les différents aéroports (Source : ACNUSA, décembre 2010)

	Surveillance permanente	Etudes ponctuelles	Polluants étudiés <sup>5</sup>	Etude air intérieur
Bâle — Mulhouse	non	2 (2005, 2006)	NOx, PM10, O <sub>3</sub> , SO <sub>2</sub> , CO, COV	oui
Bordeaux — Mérignac	non	5 (2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008)	NOx, PM10, O <sub>3</sub> , CO, COV, ML	oui
Lyon — Saint-Exupéry	1 station à proximité : O <sub>3</sub> , NOx, PM10	1 (2001, 2003)	NOx, PM10, O <sub>3</sub> , SO <sub>2</sub> , benzène	non
Marseille — Provence	non	1 (2000, 2002)	NOx, PM10, O <sub>3</sub> , SO <sub>2</sub> , CO, COV, ML	non
Nantes — Atlantique	non	4 (2002, 2008, 2009, 2010)	NOx, PM10, O <sub>3</sub> , SO <sub>2</sub> , CO, COV	oui
Nice — Côte d'Azur	1 station sur l'aéroport : NOx, PM10, O <sub>3</sub> , SO <sub>2</sub>	1 (2001, 2004)	NOx, O <sub>3</sub> , CO, COV	oui
Paris — Orly	1 station sur l'aéroport : NOx, PM2.5, O <sub>3</sub>	1 (AIRPARIF : 2003)	NOx, PM10, SO <sub>2</sub> , CO, COV, PS	oui
Paris — Charles-de-Gaulle	2 stations sur l'aéroport : NOx, PM2.5, O <sub>3</sub> , CO	3 (AIRPARIF : 2003, 2006, 2007, 2008)	NOx, PM10, SO <sub>2</sub> , CO, COV, PS	oui
Strasbourg — Enzheim	non	8 (1 x /an de 2001 à 2007 puis tous les 2 ans)	NOx, PM10, O <sub>3</sub> , SO <sub>2</sub> , CO, COV, PS	oui
Toulouse — Blagnac	2 stations sur l'aéroport AASQA : NOx, Benzène, PM10	1 (2001, 2002)	NOx, PM10, O <sub>3</sub> , SO <sub>2</sub> , CO, COV	oui

NOx : oxydes d'azotes ; PM10 : particules fines ; O<sub>3</sub> : ozone ; SO<sub>2</sub> : dioxyde de soufre ; CO : monoxyde de carbone ; COV : composés organiques volatils (notamment benzène) ; ML : métaux lourds ; PS : poussières sédimentables ou suies.

Pour les plateformes de Paris — Orly et Paris — Charles-de-Gaulle, le laboratoire d'Aéroports de Paris (accrédité COFRAC) assure la surveillance permanente. Sur les autres aéroports, ce sont des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) qui interviennent : Atmo Rhône-Alpes à Lyon, Atmo PACA à Nice et ORAMIP à Toulouse.

Les études ponctuelles recensées dans le tableau ci-contre reposent sur une ou plusieurs campagnes de mesures menées localement par les AASQA. Les rapports relatifs à ces études sont accessibles sur Internet. Le laboratoire d'Aéroports de Paris a également réalisé des campagnes de mesure en interne. Une thèse a également été soutenue sur la qualité de l'air en milieu aéroportuaire à Paris – Charles-de-Gaulle, en collaboration avec le Laboratoire interuniversitaire des systèmes atmosphériques (LISA)<sup>6</sup>.

## AIR INTÉRIEUR

Certaines campagnes ont également mesuré les concentrations en polluants à l'intérieur des bâtiments des aéroports. Les résultats révèlent une pollution intérieure souvent supérieure à celle relevée à l'extérieur. Bien que des facteurs d'explication soient avancés (tabagisme avant la loi d'interdiction dans les lieux publics ou apports extérieurs...), il semble que plus d'investigations soient nécessaires dans ce domaine. D'autant plus que la loi « Grenelle II » (article L. 180) prévoit que la surveillance de l'air intérieur dans les grands établissements recevant du public soit prochainement obligatoire.

## MESURES POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS

L'état des lieux réalisé a également permis de recenser les mesures de réduction de la pollution déjà existantes sur les différentes plateformes. Ainsi, les actions suivantes sont déjà mises en œuvre, de façon plus ou moins avancée suivant les sites :

- intégration de véhicules « propres » (GPL, électriques, biocarburants, GNV...) dans les parcs de véhicules de piste, de navettes, etc. ;
- optimisation de l'approche et du roulage au sol, dans le but de réduire la consommation de carburant et donc les émissions gazeuses ;
- diversification des moyens d'accès à l'aéroport notamment par les transports en commun ;
- incitation au covoiturage et mise en place d'un plan de déplacement d'entreprise ;
- limitation de l'usage des APU par la mise à disposition de branchements électriques au sol et/ou d'air préconditionné.

L'ACNUSA a pu constater que d'autres types d'actions existent, notamment sur certains aéroports européens (Zurich, Londres, Manchester...). Il s'agit par exemple de la modulation des taxes d'aéroport en fonction des émissions de NOx des avions ou encore du contrôle périodique des émissions des véhicules de piste en référence aux normes européennes en vigueur. Ce type d'initiative devrait être envisagé à moyen terme, en s'appuyant notamment sur les données de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en matière d'émissions gazeuses des aéronefs<sup>7</sup>.

Par ailleurs, la convention du 28 janvier 2008<sup>8</sup> officialise les engagements pris par le secteur du transport aérien français dans le cadre du Grenelle de l'environnement. En ce qui concerne les émissions atmosphériques, cette démarche porte avant tout sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Néanmoins, elle reprend également l'objectif européen — initialement défini par le conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe, ACARE — d'une réduction des émissions de NOx de 80 % à l'horizon 2020. L'Autorité s'interroge sur la faisabilité de cet objectif ambitieux ainsi que sur le degré actuel de réalisation des projets qui doivent permettre de l'atteindre, notamment au sein du programme Clean Sky.

L'Union des aéroports français (UAF) a également rédigé un guide des bonnes pratiques incitant ses adhérents à engager des actions afin, entre autres, de réduire les émissions de polluants et de mieux connaître la qualité de l'air.

**4** Guide disponible sur [http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/guide\\_air/index.php](http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/guide_air/index.php)

**5** Au cours d'une ou de plusieurs campagnes.

**6** « La qualité de l'air en milieu aéroportuaire : étude sur l'aéroport Paris – Charles-de-Gaulle »  
C. Puente-Lelievre, université Paris-XII-Val-de-Marne, mai 2009.

**7** Annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale – « Protection de l'environnement, volume II Émissions des moteurs d'aviation ».

**8** Convention sur les engagements pris par le secteur du transport aérien dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

### Axes de travail

Dans le cadre de ses nouvelles compétences, l'ACNUSA se fixe des objectifs généraux, à l'instar du travail réalisé sur les nuisances sonores :

- favoriser les études et recherches dans le but d'améliorer les connaissances ;
- garantir la fiabilité des données et l'homogénéité des indicateurs ;
- améliorer la disponibilité des données et l'accès à l'information ;
- encourager les équipements, les procédures opérationnelles et les pratiques les moins polluantes.

En premier lieu, l'Autorité poursuivra son travail d'état des lieux afin d'affiner sa connaissance des acteurs et des dispositifs en place, en vue d'un premier bilan à la fin 2011.

#### AMÉLIORER L'INFORMATION SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

Constatant que des disparités importantes existent sur les informations délivrées au public, l'Autorité appelle à une homogénéisation des démarches et indicateurs. Il conviendrait en outre d'améliorer l'accès aux informations existantes afin que les riverains et les usagers puissent disposer en toute transparence d'indicateurs clairs. Pour ce faire, l'Autorité travaillera en concertation avec les différents acteurs qui possèdent déjà une expertise en la matière. Il est bien évident qu'il ne s'agit pas d'ignorer ce qui a été déjà fait et les initiatives en cours, mais plutôt d'accompagner et de favoriser les bonnes pratiques dans ce domaine. L'Autorité propose que soient ainsi définis, d'une part, les exigences de surveillance minimales (fréquence des mesures, polluants à surveiller, recommandations sur la stratégie de mesures) et, d'autre part, les indicateurs pertinents et leurs modalités de mise à disposition du public.

L'Autorité portera une attention toute particulière aux plateformes de Paris — Orly et Paris — Charles-de-Gaulle, qui connaissent le trafic le plus important. Ceci d'autant plus qu'à l'occasion d'une campagne de mesures des divergences d'interprétation sont apparues entre ADP et AIRPARIF quant à la qualité de l'air sur la plateforme de Paris — Charles-de-Gaulle et à proximité. L'ACNUSA ne peut que s'étonner de ces désaccords. Elle souhaite que tout soit fait pour clarifier cette situation et elle veillera à ce que toute ambiguïté soit levée à l'avenir. La nécessaire coordination entre ADP et AIRPARIF pour la diffusion d'informations indépendantes sur la qualité de l'air faisait du reste partie des propositions du rapport de M. Dermagne « Pour un développement durable de l'aéroport Paris — Charles-de-Gaulle », publié fin 2008.

#### INVENTORIER LES ÉMISSIONS DE POLLUANTS

Il semble indispensable de pouvoir bénéficier d'indicateurs fiables, objectifs et comparables sur les émissions de polluants sur toutes les plateformes. L'Autorité souhaite généraliser et mettre en cohérence les démarches d'inventaire des émissions à la source sur chaque aéroport. Ces travaux pourraient s'appuyer sur l'expertise locale des AASQA et sur le guide du CITEPA<sup>9</sup>, avec le soutien de la DGAC, notamment pour les émissions des aéronefs. Une démarche d'inventaire national spatialisé est également en cours.

En fonction des spécificités de chaque plateforme, une cartographie des émissions pourra être envisagée, ainsi que des travaux de modélisation à plus long terme. L'ACNUSA apportera son concours à ces démarches et pourra participer à la mise en place d'un cadre cohérent au niveau national. Un premier état des lieux sera fait à la fin 2011.

## INTÉGRER LA QUALITÉ DE L'AIR DANS LES POLITIQUES ENVIRONNEMENTALES ET LEUR SUIVI

Il convient de mettre en place des politiques de réduction des émissions atmosphériques des polluants locaux de l'air, sans se focaliser uniquement sur les émissions de gaz à effet de serre. Il importe que ces politiques soient régulièrement évaluées, d'où la nécessité d'indicateurs dédiés permettant d'apprécier les actions et leurs résultats. La quantification des objectifs environnementaux requiert également ce type de suivi. À titre d'exemples, on peut citer de façon non exhaustive :

- l'évolution d'une année sur l'autre (ou sur plusieurs années) des émissions de polluants par secteur ;
- l'évolution des concentrations dans l'air ambiant et le respect des différents seuils et valeurs réglementaires ;
- le nombre et le pourcentage de points de stationnement avions desservis par les réseaux centralisés d'alimentation électrique à 400 Hz et/ou d'air préconditionné, permettant d'éviter le recours aux APU (cf. page 46) ;
- le taux d'utilisation de ces points d'alimentation ;
- la composition précise des parcs roulants de véhicules (véhicules pistes, navettes, véhicules de service...) et en particulier la part de véhicules « propres » par type de motorisation (électrique, GPL, GNV, biocarburants...) ;
- le temps de roulage moyen des avions par saison, mois, jour, tranches horaires ;
- la répartition des mouvements d'aéronefs en référence aux normes d'émissions de l'OACI (*Committee on Aviation Environmental Protection CAEP/4, CAEP/6...*).

### AUTRES SUJETS

L'extension des compétences de l'Autorité lui ouvre un champ d'action nouveau à l'intérieur duquel elle doit se situer de façon cohérente par rapport aux acteurs et dispositifs déjà en place. L'année 2011 sera donc consacrée en grande partie à la concertation et aux échanges afin que l'ACNUSA puisse endosser ce nouveau rôle et agir de façon efficace. Dans cette optique, l'Autorité souhaite que ses services soient associés aux réflexions menées sur divers dossiers, parmi lesquels :

- la mise en œuvre de l'article L. 181 de la loi Grenelle II concernant les mesures de restrictions en cas de pic de pollution prolongé ;
- le suivi de la mise en œuvre de l'article L. 180 de la loi Grenelle II concernant la mesure de la qualité de l'air intérieur dans les aéroports ;
- l'élaboration des PPA et des SRCAE relatifs à une plateforme aéroportuaire ;
- la limitation des émissions dues aux APU et GPU.

Par ailleurs, conformément à la loi, l'Autorité pourra participer à l'amélioration des connaissances par des études spécifiques. Par exemple, la qualité de l'air dans les zones aéroportuaires durant la période de fermeture due au volcan islandais constitue un sujet d'intérêt.

L'Autorité encouragera la diffusion d'informations générales et pédagogiques, notamment via son propre site Internet.

Plus généralement, l'ACNUSA veillera à suivre les initiatives concourant à une réduction de la pollution atmosphérique sur et autour des zones aéroportuaires et à une meilleure information à ce sujet.

**9** « Guide méthodologique pour la détermination des émissions dans l'atmosphère d'une zone aéroportuaire à l'exception des aéronefs », CITEPA, v. 2008.

# Urbanisation autour des aéroports



« Disposer de règles adaptées aux objectifs poursuivis », tel était le titre donné à la thématique de l'urbanisation par l'Autorité dans son rapport 2009. Cet objectif reste toujours à atteindre. À la fin 2010, aucune avancée n'a été constatée dans ce domaine et la mission générale que l'ACNUSA souhaitait voir confier au Conseil général de l'environnement et du développement durable n'a pas été programmée. Aussi, lors des 6<sup>e</sup> Assises sur la qualité de l'environnement sonore organisées par le Centre de documentation et d'information sur le bruit (CIDB) en décembre 2010, l'Autorité a-t-elle choisi d'animer une table ronde sur l'Urbanisme autour des aéroports. Celle-ci a confirmé les constats établis dans ses rapports précédents.

Au cours des réunions annuelles organisées par l'ACNUSA, l'Autorité a pu noter que l'urbanisation reste toujours un des thèmes majeurs de préoccupation sur les plateformes. Cependant, elle perçoit bien que, dans certaines villes, l'extension urbaine est un objectif non avoué. L'ACNUSA rappelle avec vigueur qu'une telle intention n'est pas acceptable. De ce fait, la détermination précise des zones avec interdiction de construire reste impérative ; leur inscription dans les plans d'urbanisme l'est tout autant, ainsi que le contrôle du respect de la réglementation. La mise en place de systèmes d'exception sur le modèle de ce qui a été fait à Paris – Orly (suppression de la zone C du PEB sur cet aéroport) ne peut être considérée comme une bonne solution. D'ailleurs, en 2009, l'Autorité s'était opposée à cette nouvelle disposition dans le code de l'urbanisme. En effet, la maîtrise de l'urbanisation

est un des éléments clés de l'approche équilibrée préconisée par l'OACI et par la directive européenne n° 2002/30 pour résoudre les problèmes de bruit. Une meilleure gestion de l'utilisation du sol doit être garantie avant d'envisager toute mesure de restriction d'exploitation. Il est donc essentiel que les outils mis en œuvre pour assurer cette maîtrise soit efficaces et contrôlés.

Par ailleurs, la rédaction de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme participe à la confusion générale. Il est devenu, au fil de ses modifications, illisible et difficile d'application. Ceci explique, entre autres, la difficulté des maires à gérer l'urbanisme en

## RECOMMANDATION 2010

**L'ACNUSA recommande un renforcement du contrôle de légalité sur les opérations d'urbanisme en zone C des PEB. Elle demande au gouvernement de faire de ce contrôle une priorité auprès des préfets. Un bilan des contrôles effectués devra lui être présenté par la direction de l'Habitat, de l'Urbanisme et des Paysages avant la fin de l'année 2011.**

zone C des PEB. De même, l'instruction des dossiers de permis de construire dans cette zone par les services, de l'État ou des communes, est complexe.

Pourtant, l'analyse que le simple maintien de la population d'une commune suppose la construction de logements pour assurer le renouvellement du parc le plus ancien, la décohabitation et le desserrement de la population semble partagée par tous les acteurs, y compris l'État. Tous s'accordent sur le fait que la réglementation actuelle ne permet pas ce desserrement généralisé.

Les deux pistes d'amélioration les plus souvent citées sont, d'une part, une meilleure définition de la notion « d'augmentation significative de la population » qui ne saurait se résumer à des mètres carrés de SHON<sup>10</sup> et, d'autre part, l'introduction de dérogations rendues possibles au cas par cas.

De plus, des maires ont souligné la réussite d'opérations récentes de démolition-

reconstruction menées par l'Agence nationale de la rénovation urbaine (ANRU) en zone C des PEB.

**L'Autorité a pris contact avec l'ANRU afin de disposer, au cours de l'année 2011, d'un bilan des opérations menées autour des aéroports dans le cadre du programme national de rénovation urbaine et du programme national de requalification des quartiers anciens dégradés.**

Lors des rencontres du Grand Roissy du 25 janvier 2011, des maires ont de nouveau insisté sur les effets négatifs du PEB en zone C en termes de développement économique et également de mixité sociale (ex. : aucune création de logements pour l'accueil d'étudiants et de retraités ne peut être envisagée). Ces maires soulignent avec force que l'aéroport ne bénéficie nullement aux habitants de leur commune en termes d'emplois mais qu'en revanche il empêche les communes de se développer et de créer leurs propres emplois en interdisant la construction de logements.

L'Autorité a donc noté avec intérêt le lancement, annoncé par le directeur général de l'Aviation civile lors de ces rencontres, de travaux visant à assouplir les contraintes à l'urbanisation dans ces zones en matière de construction des équipements publics et de modernisation des logements et permettant une augmentation modérée de la population.



**10** Surface hors œuvre nette.

**Dans ce contexte, l'Autorité s'étonne que la mise au point d'un nouveau texte permettant de façon simple mais ferme d'encadrer le renouvellement urbain ne soit toujours pas lancée.**

En matière d'urbanisation, l'évolution la plus marquante concerne la région parisienne et le projet du Grand Paris.

Ce projet urbain global en cours d'élaboration place les aéroports parmi les acteurs essentiels du développement durable de la région parisienne. En effet, les deux aéroports que sont Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Orly sont des atouts majeurs du Grand Paris. Toutefois, les projets économiques et urbains sont portés par une multitude d'autres acteurs. C'est donc tout un ensemble de projets qui doit s'inscrire dans le respect de l'environnement et de la qualité de vie des habitants.

**L'ACNUSA se félicite qu'au travers du projet du Grand Paris soit mieux prise en compte la problématique du cumul des nuisances et la nécessité de leur traitement conjoint.**

Les réflexions en cours montrent que les projets économiques qui se dessinent aujourd'hui et le développement des liaisons de transport public en cours de discussion vont **renforcer l'attractivité des aéroports et de leurs alentours.**

Au vu de ces futures évolutions, la problématique du logement devrait être également au cœur des réflexions. Or, il faut rappeler qu'augmenter la population soumise au bruit des avions va à l'encontre des recommandations de santé publique qui visent à une diminution constante et permanente de l'exposition au bruit.

Architectes et urbanistes se préoccupent aujourd'hui de l'implantation des bâtiments par rapport aux sources de nuisances. Des solutions techniques existent. Néanmoins, l'Autorité regrette que les nuisances sonores ne soient pas suffisamment prises en compte dans la conception de la ville elle-même.

**L'Autorité suggère la mise en place, dans le cadre du Grand Paris, d'une expérimentation qui pourrait porter sur l'accompagnement de la transformation d'une zone bâtie proche d'une plateforme.**

Une équation particulièrement complexe est à résoudre permettant le maintien de l'activité aéroportuaire, l'urbanisation autour des aéroports et le traitement des logements existants. Les efforts réalisés en termes de capacité « passagers » des avions et d'augmentation de l'empont moyen vont dans le bon sens, sous réserve que le nombre de mouvements soit stabilisé. L'amélioration des conditions acoustiques des logements existants doit être poursuivie et la maîtrise de l'urbanisation encadrée par des textes répondant aux objectifs poursuivis.

**Recréer des zones où il fait mieux vivre, telle doit être l'ambition générale.**



# Bruit et santé : progresser dans la connaissance

1

## SURVOL - Surveillance sanitaire et environnementale des plateformes aéroportuaires de Roissy, Orly, Le Bourget

Un dispositif d'information et de surveillance renforcée du bruit et de la pollution atmosphérique autour des plateformes aéroportuaires de Paris — Charles-de-Gaulle, Paris — Le Bourget et Paris — Orly a été initié sous l'égide de la préfecture de région d'Île-de-France<sup>11</sup>. Il s'agissait de mettre en place un système de surveillance sanitaire et environnementale autour des plateformes aéroportuaires. À la demande du comité scientifique de l'Institut de veille sanitaire (InVS), le volet sanitaire a été mis en suspens.

Les objectifs poursuivis à travers la mise en place de ce dispositif sont triples.

- 1- améliorer la connaissance et l'information des riverains ;
- 2- suivre l'impact sur l'environnement sonore des politiques publiques autour des aéroports ;
- 3- participer à un système global de surveillance air-bruit-population autour des aéroports.

Deux zones d'étude relativement vastes ont été définies pour tenir compte des zones survolées à moins de 1 000 m (dans une des deux configurations météorologiques) ou à moins de 2 000 m (quelle que soit la configuration météorologique).

À l'issue d'une vaste campagne de mesures acoustiques menée sur un an qui a permis de recueillir les données sur 110 situations d'exposition au bruit au sein de ces zones, l'association Bruitparif a proposé de retenir une quinzaine de secteurs situés en dehors des plans de gêne sonore qui pourront faire l'objet d'une surveillance continue à l'aide de stations de mesure de bruit permanentes.

Un couplage opérationnel entre les données délivrées par ces nouvelles stations de mesure, les informations fournies par le réseau de monitoring d'Aéroports de Paris et les données de trajectoires mises à disposition par la DGAC permettra de fournir à terme une description extensive et quotidienne du bruit au sein des zones d'étude retenues. Les informations délivrées par ce dispositif renforcé seront diffusées au sein d'une plateforme de consultation accessible à tous sur Internet.

Ce dispositif de suivi de bruit sera combiné à celui développé par AIRPARIF pour la surveillance de la qualité de l'air. L'évaluation journalière des niveaux de pollution atmosphérique autour des plateformes franciliennes répond en effet à une attente des riverains. Afin de disposer d'indicateurs pour plusieurs années sur une large zone d'étude, un système de modélisation numérique de la qualité de l'air sera mis en œuvre. Celui-ci doit permettre d'assurer une surveillance régulière et permanente de la qualité de l'air autour des aéroports et d'apporter des éléments sur la contribution respective de chaque source d'émission. Les polluants suivis dans le cadre de cet observatoire seront le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), les particules fines (PM10 et PM2.5), ainsi que le benzène.

Les outils de surveillance environnementale ainsi mis en place devraient être couplés à un recueil périodique d'indicateurs socio-économiques permettant de suivre sur le long terme l'évolution combinée de la situation environnementale et les caractéristiques des populations au sein des zones aéroportuaires.

**Membre du comité de pilotage et du comité scientifique, l'Autorité regrette qu'aucune réunion de ces instances ne se soit tenue en 2010.**

<sup>11</sup> Mise en œuvre réalisée dans le cadre du premier plan régional santé-environnement.

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

En novembre 2009, une convention pluriannuelle entre la délégation générale à la Santé (DGS) et l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)<sup>12</sup> a été signée. L'année 2010 a vu la mise en place du protocole précis de l'étude DEBATS, grâce notamment à la tenue d'un conseil scientifique et d'un comité de pilotage présidé par Joëlle Adrien, membre de l'ACNUSA. Pour cette étude menée par l'INRETS, les premières données seront recueillies au début de l'année 2011 et concerneront la phase pilote. Celle-ci déterminera, à l'issue de l'année, les conditions effectives de la réalisation pratique de l'étude elle-même, qui devra durer cinq autres années.

L'étude DEBATS évaluera les effets du bruit des aéronefs sur la santé de populations riveraines d'aéroports exposées à divers niveaux de bruit. Elle a l'originalité de caractériser en parallèle l'exposition réelle au bruit et l'état de santé des populations et des individus exposés, et ce sur plusieurs années consécutives. Les niveaux de bruit comme les données de santé seront recueillis tant au niveau des populations (étude écologique et épidémiologique) que des individus (niveau clinique).

L'étude portera sur 3 aéroports : Paris — Charles-de-Gaulle, Toulouse — Blagnac et Lyon — Saint-Exupéry. Les populations choisies sont celles des communes intégrées dans les PGS, limitrophes des PGS et des communes survolées à moins de 1 000 m (dans 1 configuration) ou 2 000 m (dans 2 configurations) d'altitude. Les mesures in situ permettront de choisir des populations exposées à divers niveaux de bruit, de même que des populations non exposées.

Au sein de ces populations, seront recueillies les données de santé, notamment les consultations et prescriptions médicales, le nombre d'hospitalisations, le taux de mortalité. Ces données seront mises en relation avec les niveaux de bruit et réévaluées chaque année pour en suivre l'évolution.

Au niveau individuel, sera recruté par sondage classique un échantillon représentatif de 1 200 sujets dans ces communes (600 à Paris — Charles-de-Gaulle, 400 à Toulouse — Blagnac et 200 à Lyon — Saint-Exupéry). Un enquêteur se rendra au domicile de ces sujets afin de recueillir pour chacun le niveau de bruit auquel il est exposé au cours de deux nuits consécutives (à l'aide d'un sonomètre placé dans la chambre à coucher) et, parallèlement, des données concernant la qualité du sommeil (par la tenue d'un « agenda de sommeil »). Parmi ceux-ci, 120 porteront un actimètre de poignet permettant d'obtenir des données plus précises concernant les caractéristiques du sommeil. Un certain nombre de paramètres physiologiques seront également recueillis tels la pression artérielle, la fréquence cardiaque et le taux de cortisol (à l'aide d'un kit de prélèvement salivaire), un indicateur du niveau du stress. Enfin, les sujets répondront à des questionnaires concernant la gêne, la santé mentale (anxiété et dépression) et la qualité de vie. Ces données seront évaluées sur les mêmes individus tous les ans pendant quatre années consécutives.

La phase pilote qui débute en 2011 sera réalisée sur un total de 100 sujets pour l'étude écologique et de 10 pour l'étude clinique. Elle prévoit la formation des enquêteurs ainsi que la validation du matériel de mesure et la faisabilité du protocole pour chaque étape du recueil des données (bruit et santé).

**Rappelons l'originalité de l'étude DEBATS, qui apportera des informations précises concernant à la fois les niveaux d'exposition au bruit et les données de santé, tant pour des populations que chez des individus, ainsi que l'évolution de ces paramètres dans le temps.**

# Groupes de travail

1

## Survol d'hélicoptères

Lors de la création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, l'article 3 de la loi n° 99-588 du 1<sup>er</sup> juillet 1999 a complété la loi sur le bruit n° 92-144 du 31 décembre 1992 en ajoutant un premier alinéa à son article 7 :

*« En vue de limiter les nuisances résultant du trafic d'hélicoptères dans les zones à forte densité de population, il est interdit d'effectuer des vols d'entraînement au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones ainsi que, au-dessus des mêmes zones, des vols touristiques circulaires sans escale ou avec escale de moins d'une heure. Un décret en conseil d'État détermine les limitations que peut fixer le ministre chargé de l'Aviation civile au trafic d'hélicoptères au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones ou au-dessus de ces zones, en termes notamment de nombre de mouvements, de plages horaires, de répartition des survols dans le temps, de niveau sonore, de type d'appareils ou de procédures de décollage ou d'atterrissage. »* Le décret en Conseil d'État déjà prévu en 1992 aurait donc dû intervenir rapidement.

Le décret cadre portant limitation du trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population en vue d'en limiter les nuisances est enfin paru en 2010.

Ce décret n° 2010-1226 du 20 octobre 2010 définit, près de dix-huit ans après le vote de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992, les zones à forte densité de population, les limitations que le ministre chargé de l'Aviation civile peut fixer au trafic d'hélicoptères, et prévoit à la fois des sanctions administratives prononcées par l'ACNUSA et des sanctions pénales en cas de non-respect des dispositions prévues.

S'agissant de la définition des zones à forte densité de population, le décret retient la notion d'agglomérations de largeur moyenne de plus de 1 200 mètres qui figurent sur la carte aéronautique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) au 1/500 000 publiée par l'Institut géographique national ainsi que l'ensemble des points du territoire situés à moins d'un demi-mille nautique (926 mètres) de ces agglomérations ou 463 mètres côté mer pour les agglomérations littorales.

À l'intérieur des zones de forte densité de population, le décret distingue deux catégories avec des dispositions réglementaires différentes. Dans les agglomérations les plus importantes de largeur moyenne de plus de 3 600 mètres ainsi que dans l'ensemble des points du territoire situés à moins d'un demi-mille nautique (zones orange) sont interdits les vols d'entraînement et les vols touristiques circulaires sans ou avec escale de moins d'une heure. En vue de réduire les nuisances sonores, des limitations à l'exploitation des hélicoptères peuvent être prises par arrêté du ministre chargé des Transports. Les autres agglomérations de largeur moyenne de plus de 1 200 mètres et de moins de 3 600 mètres (zones jaunes) ne font pas l'objet d'interdiction automatique. Cependant, tout comme pour les zones orange, la possibilité de limitations par arrêté ministériel est prévue.

Ces limitations peuvent porter sur le nombre de mouvements maximal sur une période déterminée, l'interdiction du trafic des hélicoptères dont le niveau de performance acoustique est inférieur à un seuil fixé par le ministre sur certaines plages horaires, l'interdiction des essais moteurs selon des plages horaires à définir.

Les commissions consultatives de l'environnement et l'ACNUSA doivent être consultées sur les projets d'arrêtés.

**12** À présent l'IFSTTAR — Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux — après fusion avec le laboratoire central des Ponts et chaussées.

### GROUPE DE TRAVAIL suite

Ce décret a fait l'objet le 15 décembre 2010 d'un recours devant le Conseil d'État pour excès de pouvoir de l'association France nature environnement (FNE) ainsi que d'une requête sommaire en vue de l'annulation partielle du décret par l'Union française contre les nuisances des aéronefs (UFCNA). L'Union française des hélicoptères (UFH) a également déposé un recours.

Il est à souhaiter que le Conseil d'État se prononce rapidement sur ces recours qui, toutefois, n'étant pas suspensifs, n'empêchent nullement l'édition d'arrêtés locaux.

**Si l'Autorité peut comprendre que la définition retenue des zones à forte densité de population ne donne pas pleinement satisfaction aux associations ni d'ailleurs aux hélicoptéristes, elle considère que ce texte représente un compromis acceptable pour permettre des avancées locales. Il va permettre, en effet, de lancer là où cela est jugé nécessaire, aussi bien sur les zones orange que jaunes, des discussions sur des projets d'arrêtés permettant de définir des limitations spécifiques à chaque situation locale.**

L'Autorité rappelle que, lors des réunions annuelles organisées sur les plateformes, le sujet des hélicoptères est toujours évoqué. Certains arrêtés sont attendus avec impatience par les riverains. Ainsi, le lancement du groupe de travail chargé de la déclinaison spécifique du décret à l'aéroport de Cannes — Mandelieu a été annoncé lors de la CCE du 29 novembre 2010.

## Groupe de suivi de la région parisienne

Au vu des multiples réactions négatives aussi bien des élus que des associations sur les conditions de la concertation sur le projet de relèvement des altitudes d'arrivées des avions en provenance du sud-est à destination de l'aéroport de Paris — Orly en configuration de vent d'est (cf. page 75), l'ACNUSA a décidé de scinder ses réunions annuelles de groupe de suivi de la région parisienne en deux réunions d'information sur les relèvements le 19 mai 2010 pour Paris — Orly et le 30 juin 2010 pour Paris — Charles-de-Gaulle.

En effet, le lancement de l'enquête publique autour de l'aéroport de Paris — Orly a fait l'objet de nombreuses contestations, principalement sur le manque de concertation en amont. Les élus et les associations concernées ont pu, lors de ces réunions, développer leurs positions et exposer leurs propres solutions alternatives.

L'Autorité a fait état de son regret qu'il n'ait pas été mentionné suffisamment clairement que le relèvement de l'altitude d'interception de l'ILS engendrerait inévitablement, par la modification des trajectoires, le déplacement des nuisances.

À la suite à la réunion du 19 mai, l'ACNUSA a adressé, le 21 juin 2010, un courrier au



préfet de la région d'Île-de-France rappelant la demande de la commission d'enquête publique de définir le faisceau d'arrivée le plus approprié à l'objectif recherché et le souhait des habitants concernés d'un véritable gain environnemental se traduisant par une réduction sans transfert des nuisances.

L'Autorité a, entre autres, appuyé les demandes d'études de scénarios alternatifs faites par les élus et les associations.

## Groupe de concertation interrégional

Le préfet de la région d'Île-de-France a mis en place un comité de concertation interrégional réunissant des représentants des collectivités territoriales, des élus, des associations de riverains et de défense de l'environnement et les services de l'État. Ce comité avait pour objet de suivre le lancement et la concrétisation des engagements pris par le ministre de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durable, le 28 janvier 2008, lors de la signature de la convention avec le secteur aérien dans le cadre des engagements issus du Grenelle de l'environnement, portant notamment sur la modification des procédures de vol à l'approche ou au départ des aéroports franciliens. Le président de l'ACNUSA a participé ou s'est fait représenter aux différents travaux de ce comité. Le comité interrégional s'est réuni à la préfecture de région les 12 avril, 4 juin, 21 septembre et 22 novembre 2010. Sa mission principale était de définir des compléments d'information au projet. De plus, dans le cadre de ce comité, le préfet de l'Essonne a été chargé d'organiser une réunion supplémentaire le 29 juin 2010 pour répondre aux questions générales complémentaires. Une réunion technique a eu lieu le 8 juillet 2010 dans les locaux de la DGAC avec des experts externes à l'administration et en présence de la préfecture de la région d'Île-de-France et de l'ACNUSA pour débattre de questions plus techniques.

## Groupe de travail du pôle d'Orly

### GRUPE DE TRAVAIL SUR LA CHARTE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU PÔLE D'ORLY

Un des objectifs principaux de la conférence de développement durable du pôle d'Orly pour 2010 a été de rédiger la charte de développement durable du pôle.

Un groupe de travail dédié à la réalisation de la charte de développement durable avait été créé en 2009, animé par les conseils généraux du Val-de-Marne et de l'Essonne. Ce groupe s'était réuni deux fois en 2009 pour définir la méthode d'élaboration de la charte et échanger sur les attentes, en matière de contenus, des parties prenantes du pôle.

En 2010, ce groupe de travail s'est réuni quatre fois pour procéder à la rédaction de la charte. La dernière réunion du groupe, organisée le 3 décembre 2010, a permis de recueillir les ultimes observations des membres du groupe de travail. La validation définitive de la charte a été actée le 7 janvier 2011. La charte de développement durable doit maintenant être soumise aux différentes instances qui devront l'approuver et la ratifier début 2011.

L'ACNUSA a participé aux travaux de ce groupe et fait valoir ses recommandations notamment dans le domaine de la prévention et de la réduction des nuisances sonores autour de la plateforme aéroportuaire. Dans l'objectif de développer, diversifier et améliorer la qualité de l'offre de logements, elle a insisté sur la nécessité de ne pas soumettre de nouvelles populations au bruit des avions. Une réunion spécifique avec les animateurs du groupe de travail a été organisée le 15 octobre 2010 dans les locaux de l'ACNUSA en présence du président de l'Autorité.

### GROUPE DE TRAVAIL *suite*

L'ACNUSA se félicite de la réalisation de cette charte qui est une étape clé dans la gouvernance du pôle d'Orly et qui rassemble les acteurs du pôle autour de la double ambition du développement économique et de l'amélioration de la qualité de vie, de l'environnement et du bien-être pour ses habitants.

### GROUPE DE TRAVAIL « INDICATEURS BRUIT-TRAFIC » DU PÔLE D'ORLY

Le groupe de travail sur les indicateurs de bruit et de trafic a été mis en place début 2008, à la suite des 3<sup>e</sup> Assises du pôle d'Orly.

Il est piloté par les conseils généraux de l'Essonne et du Val-de-Marne. Il regroupe des représentants d'associations de riverains (Alerte nuisances aériennes, Forum contre les nuisances aériennes, ONA, OYE 349 et UFC-Que Choisir 94), d'ADP, d'Air France, de la DGAC, de Bruitparif et de l'ACNUSA. Il se réunit trimestriellement et associe l'ensemble des parties autour d'une double exigence : la transparence des informations et la connaissance des impacts sonores sur et autour de la plateforme.

La mise en place du groupe de travail indicateurs bruit – trafic traduit la volonté de répondre à une exigence de transparence, mais aussi de pallier les carences des indicateurs existants, qui doivent être complétés pour mieux représenter la gêne ressentie.

Selon les termes mêmes du projet de développement durable du pôle d'Orly : « *Considérés comme des objets de débat et des outils au service de la concertation, ces indicateurs thématiques ont été choisis pour leur capacité à répondre à des attentes en termes d'information et combler des manques sur la connaissance du territoire, mais pour aussi anticiper certains phénomènes ou certaines tendances afin d'orienter les choix en matière de politiques publiques.* »

Cinq indicateurs ont, à ce jour, été retenus et font l'objet de fiches détaillées, qui seront consultables sur le lien <http://pole-orly.evous.biz> :

- thématique bruit : Lden
- Number Above (NA)
- thématique trafic : nombre de mouvements/ fréquence des survols/ respect du couvre feu

Plusieurs institutions ont emboîté le pas à l'ACNUSA dans la recherche de nouveaux indicateurs et ont créé leurs propres groupes de travail ou de réflexion. Le responsable du pôle technique de l'Autorité participe activement à deux d'entre eux :

- « indicateurs physiques de bruit et vibrations adaptés au ressenti des riverains » de l'AFNOR ;
- « indicateurs bruit et santé » de l'ANSES.

## Autorité et Union européenne

L'Autorité avait annoncé dans son précédent rapport qu'elle s'emploierait en 2010 à porter auprès de la Commission européenne ses analyses, notamment sur les vols de nuit.

L'ACNUSA a transmis en mai 2010 une contribution à la Commission européenne dans le cadre de la révision de la directive n° 2002/30/CE relative à « l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la communauté » et à propos de l'élaboration du livre blanc sur l'avenir des transports<sup>13</sup>.

Dans un premier temps, l'Autorité a organisé une réunion de travail avec le chef du secteur transports et politique régionale du secrétariat général des Affaires européennes

(SGAE) à Paris. Puis, lors d'un déplacement à Bruxelles le 1<sup>er</sup> juin 2010, elle a présenté ses réflexions au conseiller transports de la représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne et à la direction générale Transports et Énergie de la Commission européenne. L'Autorité a également rencontré des représentants de l'ACI (*Airports Council International*) et de l'AEA (*Association of European Airlines*) et a assisté à l'audition, par le Parlement européen, du commissaire aux Transports, M. Siim Kallas. L'Autorité, forte de ses dix années d'expérience, a insisté sur l'importance d'une meilleure prise en compte dans les indicateurs de la gêne réellement ressentie par les riverains. Elle a rappelé les mesures qu'elle recommande pour améliorer les performances environnementales de la navigation : le relèvement de l'altitude de transition, la généralisation des descentes continues et la limitation de l'utilisation des APU et des GPU. L'Autorité a souligné la nécessité de mesures européennes emblématiques telles que la diminution des vols de nuit et l'interdiction des avions du chapitre 3 de l'annexe 16 de l'OACI. Elle a regretté que la Commission n'intègre pas davantage, dans ses programmes de recherche, la problématique des effets des nuisances aéroportuaires sur la santé. Elle a insisté sur la place déterminante que doit occuper la pollution sonore dans l'ensemble des réflexions en cours sur le transport aérien.

L'Autorité a pu noter par ailleurs l'intérêt de la Commission européenne pour son positionnement quasiment unique en Europe (hormis l'ACNAW, Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Wallonie<sup>14</sup>).

Ces rencontres ont confirmé que l'Union européenne se donnait pour priorités la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et l'utilisation optimale de l'espace aérien afin de faire face à l'accroissement prévu du trafic conduisant ainsi à la mise au point de systèmes de transport aérien plus respectueux de l'environnement et plus efficaces. La question du bruit n'est pas, au niveau européen, un sujet de préoccupation majeure.

Les interlocuteurs rencontrés ont souligné que la révision de la directive n° 2002/30 s'inscrit dans un contexte de discussions internationales particulièrement importantes. La Commission européenne et l'administration fédérale de l'Aviation civile (FAA) des États-Unis ont paraphé en juin 2010 un premier accord visant à faciliter l'interopérabilité entre leurs programmes respectifs de modernisation de la gestion du trafic aérien SESAR et *NextGen*. Le 24 juin 2010, les États-Unis et l'Union européenne ont signé l'accord « ciel ouvert II » dont les conséquences réglementaires concernent notamment le renforcement de la coopération en matière environnementale, et plus particulièrement la transparence des mesures de lutte contre le bruit.

**L'Autorité retient de cette journée d'échanges que deux sujets majeurs devraient être abordés dans le cadre de la révision de cette directive :**

- un meilleur encadrement de la mise en œuvre de l'approche équilibrée dans les aéroports européens et un plus grand contrôle par la Commission de son application par les États membres ;
- une définition plus restrictive des avions bruyants.

**Les réflexions devraient également conduire à mieux articuler ce texte avec la directive n° 2002/49.**

Au moment de la visite de l'Autorité, l'étude d'impact, obligatoire avant la révision de la directive, était en cours. Elle devrait être disponible au cours de l'année 2011. L'ACNUSA suivra attentivement ce dossier.

Enfin, l'Autorité a participé au colloque relatif au développement durable du secteur aéroportuaire en Wallonie organisé par la présidence belge du Conseil de l'UE les 25 et 26 octobre 2010. Les présidents de l'ACNUSA et de l'ACNAW ont réaffirmé leur volonté d'œuvrer conjointement pour une action commune auprès de la Commission européenne.

<sup>13</sup> Cette contribution est disponible sur le site Internet de l'ACNUSA.

<sup>14</sup> [www.acnaw.be](http://www.acnaw.be)