



édito

Depuis maintenant 12 ans, l'ACNUSA, première autorité administrative indépendante en matière d'environnement, émet des recommandations en vue de lutter contre les nuisances sonores autour des aéroports.

Outre ses compétences sur les principales plateformes aéroportuaires, l'Autorité dispose d'un pouvoir de sanction à l'encontre des compagnies aériennes en infraction avec la réglementation environnementale. Son rôle primordial de médiateur a permis d'instaurer un dialogue constructif entre aéroports et riverains en mettant à leur disposition des informations fiables et transparentes.

Ces dernières années ont vu se concrétiser plusieurs recommandations de l'Autorité comme la mise en place d'une meilleure prise en charge de l'aide à l'insonorisation des logements et la possibilité de saisie conservatoire d'un aéronef en cas de non-paiement des amendes.

Les efforts de l'ACNUSA ont porté leurs fruits. Son rôle a même été renforcé, par les pouvoirs publics, avec l'extension de ses compétences à la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports.

Si l'Autorité ne peut que se féliciter de ces évolutions positives, elle reste consciente que de nombreuses actions doivent encore être poursuivies. Le rapport annuel 2010, qui vient de paraître, en détaille un certain nombre.

Patricia Lemoyne de Forges

Président de l'ACNUSA

3 questions à MICHELE PAPPALARDO



Commissaire générale au développement durable et Déléguée interministérielle au développement durable

Pouvez-vous nous expliquer le rôle du Commissariat au développement durable, ainsi que vos actions, dans la lutte contre les nuisances aéroportuaires ?

Le CGDD est une entité transversale du ministère de l'Écologie qui promeut le développement durable dans les politiques publiques et dans les actions de tous les acteurs socio-économiques. Le CGDD pilote par ailleurs la stratégie nationale de développement durable 2010-2013 qui encourage notamment :

- l'intermodalité, ce qui peut conduire à limiter la croissance du trafic aérien - en le réservant à son domaine de pertinence - et de l'exposition des populations,
- la lutte contre les nuisances (missions de suivi de la qualité de l'air ou du bruit, résorption les points noirs bruits, etc.).

Le CGDD apporte son expertise aux directions du ministère sur les dossiers structurels comme le suivi du secteur aérien ou le développement des infrastructures.

Que pensez-vous de l'extension des compétences de l'ACNUSA à la pollution atmosphérique ?

Cette extension de compétences me paraît logique. L'ACNUSA a relevé dans ses travaux les liens étroits entre bruit et pollution atmosphérique. Elle connaît les impacts environnementaux des appareils et les contraintes de leur mode d'exploitation. Elle a déjà une expérience approfondie des échanges entre gestionnaires, utilisateurs et riverains des installations aéroportuaires. Au-delà de l'expertise technique, le Grenelle a montré l'importance de cette capacité de l'État à réunir et écouter pour mieux recommander, administrer et sanctionner quand il le faut.

Par expérience, je peux témoigner que la prise en compte de l'environnement est améliorée par l'existence de structures transversales.

Quelles pourraient être les pistes pour améliorer la prise en compte du développement durable dans le secteur aérien ?

Au-delà des problématiques « globales », comme l'entrée prochaine du secteur aérien dans le système ETS (quotas d'émission de gaz à effet de serre), plusieurs dossiers d'actualité appellent une prise en compte de toutes les dimensions du développement durable du transport aérien à l'échelle des territoires : l'urbanisme et l'aménagement autour des aéroports, la taxe sur les nuisances aériennes et la mise en œuvre de l'aide à l'insonorisation, l'évolution des normes dans la gestion des plateformes aéroportuaires... Le rôle du ministère et de l'ACNUSA est d'aider à trouver la synthèse entre les droits des populations et un mode de développement durable du secteur aérien. Le CGDD et plus largement les services du ministère contribuent à la mise en œuvre d'outils utiles pour ces questions : évaluation environnementale, évaluation socio-économique, études sur l'efficacité des dispositifs...

Le domaine aérien regroupe des partenaires bien identifiés et réactifs. Ceci est un atout pour répondre au mieux aux attentes de la société en matière d'environnement, mais aussi d'emploi et de mobilité.

éclairage

Vols de nuit

Les vols de nuit, l'un des thèmes majeurs de réflexion de l'ACNUSA, est une des préoccupations principales des riverains. La loi du 12 juillet 2010, dite Grenelle II, prévoit que le rapport d'activité de l'Autorité comporte une partie consacrée aux vols de nuit. Cette obligation illustre l'importance prise par la problématique des nuisances aéropor­tua­ires sonores qui ont des effets tant sociaux que sanitaires.



Plusieurs études ont, dès 2004, tiré la sonnette d'alarme. C'est ainsi que l'Agence Française de Sécurité Sanitaire Environnementale et le Conseil Supérieur d'Hygiène Publique ont souligné que le bruit autour des zones aéropor­tua­ires avait de réels impacts sur la santé des riverains. L'étude scientifique DEBATS, dont l'ACNUSA assure actuellement la présidence du comité de pilotage, apportera des éléments complémentaires concernant les effets néfastes du bruit des avions sur la santé.

Face à ces constats préoccupants, quelles dispositions adopter pour protéger les riverains des aéroports ? L'ACNUSA encourage, depuis plusieurs années, la mise en place de diverses mesures :

- l'utilisation d'indicateurs plus pertinents de mesure de l'exposition au bruit ;
- la nécessité de n'autoriser, en 2014, que les avions les plus silencieux (chapitre 4) à voler la nuit ;
- l'importance de retenir, sur toutes les plateformes, la durée de 8 heures - recommandée par l'OMS - comme définition de la nuit ;
- le lancement d'une concertation nationale puis européenne sur les vols de nuit afin d'homogénéiser les décisions dans tous les pays.

Soulignons, néanmoins, que des progrès ont récemment été effectués. La majorité des compagnies aériennes ont ainsi fait l'effort de moderniser leurs flottes, comme l'indique le rapport 2010 de l'ACNUSA.

Un équilibre entre développement économique et qualité de vie autour des plateformes aéropor­tua­ires est possible. Tous les acteurs doivent se mobiliser pour qu'une politique ambitieuse et volontariste de lutte contre les nuisances autour des aéroports soit mise en place.

focus

Les amendes

En 2010, l'ACNUSA a pris **433 décisions** pour un montant total de **2,74 millions d'euros**.

Le délai moyen de traitement des dossiers est, pour la première fois, inférieur à **10 mois**.

La plateforme de Beauvais – Tillé nouvellement "acnusée"

1956 : création de l'aéroport
2010 : 47 destinations européennes, 2,9 millions de passagers et 20 500 mouvements

Mesures environnementales

- Couvre-feu de minuit à 5 h
- Interdiction des avions les plus bruyants du chapitre 3 de 22 h à minuit et de 5 h à 7 heures.

agenda

Réunions plénières du collège

- 12-14 janvier ; 9-11 février ; 9-11 mars

Audition parlementaire

- 15 février : audition de Mme Patricia L. de Forges par M. Christophe Bouillon, député de Seine-Maritime et M. Philippe Meunier, député du Rhône sur « La prévention de l'émission et le contrôle du bruit ».

Colloques

- 28 janvier : participation de Mme Patricia L. de Forges au séminaire « Le transport aérien face à la nouvelle donne énergétique », FNAM.
- 28 février au 2 mars : participation de l'ACNUSA au colloque : « The UC Davis Aviation Noise and Air Quality Symposium », Tucson, Arizona, Etats-Unis.

Table ronde

- 25 janvier : intervention de Mme Patricia L. de Forges aux Rencontres du Grand Roissy, « Développement économique et environnement ».

Groupe de travail

- 27 janvier : comité de pilotage de DEBATS.

Rendez-vous

- 22 mars : rendez-vous avec M. Yves Vandewalle, député des Yvelines.

COMPOSITION DU COLLÈGE DE L'ACNUSA

- **Patricia Lemoyne de Forges**,
Président, Docteur d'État en droit public, président de tribunal administratif et de cour administrative d'appel
- **Joëlle Adrien**,
Docteur d'État en sciences naturelles et directrice de recherches à l'INSERM
- **Jean-Pierre Camoin**,
Médecin, ancien sénateur
- **Jean-Claude Coulardot**,
Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts chargé de mission auprès du directeur du contrôle de la sécurité dans le domaine de la navigation aérienne
- **Dominique Dalmas**,
Inspectrice générale de l'administration au ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer, des Collectivités territoriales et de l'Immigration
- **Aline Gaulupeau**,
Ingénieur spécialiste en acoustique, membre de la commission technique du Conseil national du bruit
- **Jacques Roland**,
Ancien directeur de l'établissement de Grenoble du Centre scientifique et technique du bâtiment en charge du département acoustique et éclairage
- **Guy Puech**,
Ancien pilote, inspecteur à l'Organisme de contrôle en vol, ancien directeur des personnels navigants de compagnie aérienne Air Littoral
- **Laurence Rouil**,
Responsable du pôle "modélisation environnementale et décision" de l'INERIS
- **Gérard Thibaut**,
Ingénieur retraité spécialiste de la qualité de l'air et du bruit en milieu urbain.