



édito

Depuis l'entrée en vigueur de la loi Grenelle 2, les compétences de l'ACNUSA ont été élargies à la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports. L'Autorité proposera des études et des recommandations pour améliorer les connaissances sur la pollution en matière d'environnement aéroportuaire. L'ACNUSA veillera à suivre les initiatives concourant à une réduction de la pollution atmosphérique et à une meilleure information des riverains.

L'ACNUSA concilie désormais gestion des problématiques de nuisances sonores et de pollution atmosphérique dans les zones aéroportuaires. Des questions de compromis ne manqueront pas de se poser. Les politiques et mesures envisagées devront s'appuyer sur une approche globale des nuisances prenant en compte leur impact éventuel sur les nuisances autres que sonores, sans remettre en cause les priorités existantes.

Les objectifs de recherche européens repris par le Grenelle dans ces deux domaines sont ambitieux : à l'horizon 2020 et pour les nouveaux aéronefs, la réduction des émissions d'oxydes d'azote a été fixée à 80%, celles des CO₂ à 50 % et la réduction du bruit perçu à 50%.

Des ruptures technologiques sont indispensables pour obtenir les résultats attendus. Dans ce contexte, l'ACNUSA considère les programmes de recherche menés au niveau français et européen comme un enjeu majeur et attend des pouvoirs publics la poursuite des efforts engagés.

Patricia L. de Forges

Président de l'ACNUSA

Questions à MARTIAL SADDIER



Président du Conseil National de l'air
Député de Haute-Savoie.

Vous venez d'être nommé Président du Conseil National de l'Air (CNA). Pouvez-vous nous expliquer son rôle et vos priorités d'action ?

Le CNA est l'instance nationale de gouvernance à 5 collèges des politiques de la qualité de l'air. Sa composition vient d'être revue pour l'élargir à de nouveaux représentants sectoriels et renforcer certains collèges. Le CNA peut être consulté sur tous sujets relatifs à la qualité de l'air (textes législatifs et réglementaires, politiques publiques, auto-saisine...).

La France étant en situation de contentieux vis à vis du respect des directives en vigueur, la priorité est au respect des normes de qualité de l'air extérieur sur les particules et les oxydes d'azote. Avec les nouvelles mesures initiées par le Grenelle de l'environnement (plan particules, schémas régionaux climat air énergie, zones d'actions prioritaires pour l'air), nous en sommes maintenant au stade d'élaboration et de mise en œuvre des plans d'actions locaux. Le CNA abordera tous ces outils et modalités de mise en œuvre afin de favoriser la mise en œuvre d'actions en faveur de la qualité de l'air.

La loi Grenelle 2 a élargi les compétences de l'ACNUSA à la pollution atmosphérique. Quelles sont vos propositions concernant les nuisances environnementales dans le secteur du transport aérien ?

Les pistes en cours de réflexion concernent :

- les émissions des avions : la réduction du temps de roulage au sol, la réduction des émissions des moteurs par la modernisation de la flotte aérienne et la recherche sur de nouveaux moteurs moins polluants, la modulation éventuelle de la taxe à l'atterrissage en fonction des émissions polluantes ;
- l'utilisation au sol des moteurs auxiliaires de puissance pour alimenter les aéronefs en énergie et climatisation-chauffage lors des escales : réduction du temps d'utilisation, utilisation de moyens de substitution (branchement électrique dans les aéroports lorsqu'il est possible) ;
- les engins mobiles des plateformes: la réduction des émissions en s'équipant de véhicules électriques, pour les flottes automobiles (dont véhicules utilitaires légers) mais aussi les engins de piste, et plus généralement la mise en œuvre du guide de bonnes pratiques élaboré par l'UAF (Union des Aéroports Français) ;
- l'amélioration de l'accessibilité des aéroports en transports en commun.

L'ACNUSA a lancé un état des lieux sur la pollution atmosphérique dans les aéroports, qui montre que la surveillance de la qualité de l'air et l'information au public pourraient être améliorées. Que proposez-vous ?

Plusieurs études sont en cours ou sont en projets pour améliorer les dispositifs de surveillance de la qualité de l'air dans et autour des plate-formes aéroportuaires. De nouvelles campagnes de mesures pourraient être prévues à cet effet, et être complétées par des travaux de modélisation. La question des indicateurs relatifs à la pollution atmosphérique pourrait également être abordée.

En période de pic de pollution prolongé, conformément à la loi Grenelle 2, des mesures seront prises pour tenir compte de la pollution générée par les aéronefs. Un plan d'actions est en cours de concertation pour définir ces mesures. Des travaux sont également en cours sur l'information des passagers des modes de transport en commun par les compagnies aériennes et agences de voyage dans le cadre de la révision des Plans de protection de l'atmosphère (PPA).

Dans le cadre du PPA et afin de répondre à la directive 2008/50/CE relative à la qualité de l'air, il est important de systématiquement viser une évaluation des actions menées pour la réduction des émissions de particules et d'oxydes d'azote et la projection des résultats attendus durant la période de mise en place des actions. L'ACNUSA peut apporter des appuis techniques pour mener à bien ces évaluations.

éclairage

Nouvelle procédure des amendes administratives

Depuis juillet 2010, la nouvelle procédure en matière d'amendes administratives est effective. Cette procédure doit garantir un meilleur respect des droits de la défense tout en tendant à raccourcir les délais entre le manquement constaté et le prononcé de la sanction.

Désormais l'ensemble de la procédure est entre les mains de l'Autorité. Lors des séances plénières relatives au pouvoir de sanction, les membres de l'ACNUSA bénéficient du concours de sept membres associés bénévoles : représentants des professions aéronautiques, des associations de riverains d'aérodromes, des associations de protection de l'environnement agréées au niveau national, du ministère chargé de l'aviation civile et des activités riveraines des aérodromes.

Le caractère contradictoire de la procédure a également été considérablement renforcé, en prévoyant plusieurs étapes de communication des documents aux compagnies aériennes avant leur convocation devant l'Autorité réunie en séance plénière.

L'ACNUSA relève aujourd'hui une grande hétérogénéité dans le relevé des manquements selon qu'il s'agisse des plateformes parisiennes ou des aéroports régionaux, notamment en matière de déviations de trajectoires. Aussi l'ACNUSA recommande que la DGAC étudie la possibilité de définir des volumes de protection environnementale (VPE), comme il en existe en région parisienne, sur l'ensemble des plateformes.

Le montant des amendes varie selon les circonstances à l'origine du manquement constaté. Ce montant est, au maximum, de 1 500 € pour une personne physique, et de 20 000 € pour une personne morale. Les manquements tels que définis dans les arrêtés de restriction sont de plusieurs types : les décollages non programmés la nuit, le dépassement du seuil du bruit autorisé, les déviations de trajectoires...

Evolution des manquements dans les aéroports de la région parisienne

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Absence créneau	Paris — Charles-de-Gaulle				601	534	304	247	236	177	269
Arrivée	Paris — Charles-de-Gaulle	13	112	18							
	Paris — Le Bourget	13	2	2							
Arrivée Ch. 2	Paris — Charles-de-Gaulle				2						
	Paris — Le Bourget				3						
Arrivée Ch. 3	Paris — Charles-de-Gaulle	1	9	12	9	19	10	18	18	10	10
Arrivée Ch. 3 +	Paris — Charles-de-Gaulle				8	56	7		2		7
Départ	Paris — Charles-de-Gaulle	16	2	1				1			
	Paris — Orly	1									
Départ Ch. 2	Paris — Charles-de-Gaulle				10	4	3	26	5	6	18
	Paris — Le Bourget				3	2					
Départ Ch. 3	Paris — Charles-de-Gaulle	3	14	26	15	28	19	28	25	13	7
Départ Ch. 3 +	Paris — Charles-de-Gaulle	2	36	43	8	71	10	1	1		9
Déviation	Paris — Charles-de-Gaulle	95	33	22							
	Paris — Orly	38	32	20							
Omako	Paris — Charles-de-Gaulle			1	1						
	Paris — Charles-de-Gaulle			2							
VPE arrivée	Paris — Orly			1							
	Paris — Charles-de-Gaulle			60	58	27	20	22	31	28	19
VPE départ	Paris — Charles-de-Gaulle			44	38	50	25	34	20	22	23
	Paris — Orly										
Dépassement seuil bruit à l'arrivée	Paris — Charles-de-Gaulle				7	20	1	2	1		
	Paris — Charles-de-Gaulle				31	26	22	12	5	1	
Quota de bruit jour Ch.3 +	Paris — Charles-de-Gaulle				1	15	56	45	13		
	Paris — Charles-de-Gaulle								1	4	

Source : ACNUSA, 2011

agenda

Réunions du collège

- Plénières : 6 au 8 avril ; 11 au 13 mai ; 15 au 17 juin.
- Réunion technique des membres spécialistes de la qualité de l'air : 19 mai.

Colloques

- 6-7 avril : participation de l'ACNUSA aux 1^{ères} assises de la qualité de l'air, ADEME.

Rencontres

- 7 avril : entretien avec Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.
- 18 mai : entretien avec Jean-Paul Emorine, sénateur de Saône-et-Loire, président de la commission de l'économie du Sénat.
- 31 mai : rencontre avec M. Eric Diard, député des Bouches-du-Rhône, président du Centre national du bruit (CNB).
- 14 juin : rencontre avec M. Arnaud Richard, député des Yvelines.
- 5 juillet : rencontre avec M. Martial Saddier, député de Haute-Savoie, président du Conseil National de l'Air.

Délégation

- 17 mai : réunion à Paris avec l'ACNAW.

CCE

- 9 juin : participation du président de l'Autorité à la CCE de l'aéroport du Bourget.

COMPOSITION DU COLLÈGE DE L'ACNUSA

- **Patricia Lemoine 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 Couillardot**,
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.

focus

L'aide à l'insonorisation

Elle est financée par la **Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes** (TNSA) payée par les compagnies aériennes en fonction de leur trafic et flotte sur une plateforme. Depuis 1995, sur les 10 aéroports acrusés, **52 146 logements** ont fait l'objet de travaux aidés financièrement par cette taxe ; les fonds récoltés ont été de l'ordre de **416 millions €**.

La plateforme de Bordeaux-Mérignac

2010 : 3,6 millions de passagers, 46 558 mouvements, signature de la charte du développement durable 2010-2013.

Mesures environnementales

Procédures moindre bruit définies par l'arrêté du 6 mars 2009 ; procédures de navigation aérienne en 2011 par satellite pour une réduction de la dispersion des flux et du nombre de personnes survolées.