

## Les dix ans de l'ACNUSA

### I. Introduction

L'année 2009 marque le dixième anniversaire de la création de l'ACNUSA. Cette manifestation est l'occasion de réunir les professionnels du transport aérien, les riverains et les pouvoirs publics afin de dresser le bilan des progrès réalisés depuis 1999 et de faire le point sur les perspectives de développement de l'Autorité.

Au cours des dix dernières années, l'environnement est devenu un moteur de développement de l'aviation civile alors qu'il était auparavant considéré comme une contrainte. Les progrès techniques de l'aviation sont désormais au service de l'humain et de son environnement. La France est le seul pays à s'être doté d'une autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires. Le projet de la loi Grenelle II devrait étendre le domaine de compétences de l'ACNUSA à la pollution atmosphérique. Cette responsabilité supplémentaire témoigne de la confiance accordée par le pouvoir politique à l'ACNUSA et récompense le travail sérieux de ses équipes.

En effet, l'ACNUSA est aujourd'hui un acteur incontournable de l'aviation civile française. La diminution de moitié du nombre de manquements aux obligations entre 1999 et 2008 est un indicateur de sa réussite.

L'indépendance de l'ACNUSA, garantie par le mode de désignation de ses membres, lui assure la légitimité indispensable dans la conduite de ses actions. Les recommandations formulées dans ses rapports annuels sont globalement bien mises en œuvre, en particulier celles concernant l'aide à l'insonorisation bien que les délais d'application puissent paraître longs pour les riverains. Par ailleurs, l'ACNUSA a permis de diffuser les informations relatives aux nuisances aériennes dans un cadre impartial en toute transparence.

Le domaine d'action de l'ACNUSA n'est pas limité aux considérations techniques sur les trajectoires aériennes ou l'isolation acoustique des habitations. Les questions d'urbanisme et la gouvernance territoriale autour des aéroports sont des questions centrales pour l'Autorité et constituent d'importants défis pour l'avenir.

### II. Bilan de dix années d'actions

Les exploitants aéroportuaires, les autorités de l'aviation civile et les riverains rendent tout d'abord hommage au rôle qu'a joué l'ACNUSA dans l'établissement d'un dialogue véritable entre les différents partenaires. Ce dialogue a permis de dépasser la défiance qui prévalait auparavant entre riverains et exploitants aéroportuaires. Toutefois, des riverains regrettent vivement que les instances consultatives de certains aéroports ne se réunissent pas aussi régulièrement que la loi le prévoit.

Le transport aérien d'aujourd'hui n'est plus empreint du technicisme qui a pu le caractériser autrefois. Le développement durable est devenu un enjeu central pour l'aviation civile. Les riverains, dont les préoccupations n'étaient pas réellement prises au sérieux auparavant, sont désormais écoutés. Ils peuvent disposer d'informations concrètes et transparentes sur les trajectoires d'approche et sur le survol des zones habitées.

Par ailleurs à la demande de l'ACNUSA une étude épidémiologique a récemment été entreprise. Elle permettra d'établir scientifiquement l'impact des nuisances sonores aériennes sur la santé des riverains. Cet outil améliorera encore la transparence de l'information et la qualité du dialogue avec les riverains.

Ce rôle d'information et de médiation est complémentaire du pouvoir de recommandation de l'ACNUSA. Celui-ci concerne la mesure du bruit et la limitation de l'impact environnemental du trafic aérien, notamment au travers de meilleures procédures. Cependant, les exploitants regrettent que les procédures de mesure et les cahiers des charges ne soient pas uniformes pour les dix principaux aéroports du périmètre de compétences de l'Autorité.

Les dix dernières années ont été marquées par plusieurs améliorations dans les trajectoires des avions, permettant de mieux gérer les nuisances sonores aéroportuaires, y compris dans un espace aérien aussi complexe que celui de l'agglomération parisienne, qui comporte l'aéroport d'envergure de niveau international de Paris – Charles-de-Gaulle.

Ainsi, les seuils de survol, qui sont un déterminant essentiel des nuisances sonores, vont être relevés d'un niveau en Ile-de-France. A Marseille et à Orly, les services de la navigation aérienne expérimentent la procédure de « descente continue » qui ne comporte plus les paliers de survol des approches classiques. Ces nouvelles procédures d'approche retiennent l'intérêt des compagnies aériennes et des pilotes. Elles permettent de diminuer réellement les nuisances sonores. Cependant, la complexité du trafic aérien rend difficile l'application systématique de ces procédures. En Ile-de-France, où le trafic est extrêmement dense, ces procédures ne sont actuellement pas applicables aux périodes les plus chargées. Toutefois, elles présentent d'ores et déjà un intérêt pour les vols de nuit, qui sont une préoccupation majeure des riverains. Cependant, la question des vols de nuit ne peut être réduite à la problématique des nuisances sonores. De nombreux facteurs de socio-économiques et de santé sont en effet en jeu.

Par ailleurs, au-delà des recommandations visant le trafic aérien, l'ACNUSA a mené des actions en faveur de l'insonorisation. Les compagnies participent au financement de l'insonorisation par le paiement de la taxe sur les nuisances sonores aériennes. Les exploitants assurent la gestion de ce dispositif.

Enfin, la DGAC considère que les sanctions prononcées par l'ACNUSA sont aujourd'hui réellement dissuasives. Le montant des pénalités financières en cas de manquement constaté est suffisamment élevé pour annuler le bénéfice du vol concerné. Ce pouvoir de sanction a permis de responsabiliser les compagnies aériennes.

### III. Perspectives

Le bilan des dix années d'action de l'ACNUSA montre que les efforts entrepris doivent être poursuivis.

Tout d'abord, la définition de standards homogènes de mesure du bruit et d'un cahier des charges identique pour les dix aéroports du périmètre de l'ACNUSA est souhaitée par tous les acteurs.

Par ailleurs, l'extension des compétences de l'Autorité à la pollution atmosphérique, décidée par le Grenelle de l'Environnement, présente plusieurs défis. Les constructeurs et motoristes s'efforcent de diminuer les nuisances sonores des aéronefs. Le niveau de bruit des gros-porteurs les plus modernes, tels l'A380, est peu supérieur à celui d'un moyen-courrier comme l'A320. D'après l'OACI, l'action sur le bruit à la source est le levier principal de réduction des nuisances sonores. Cependant, il n'existe pas de consensus entre les parties prenantes sur les progrès que peuvent apporter de nouveaux moteurs à court ou moyen terme. De plus, l'équilibre entre nuisances sonores des réacteurs et pollution atmosphérique est particulièrement délicat. La nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre empêche le développement de certaines approches moins bruyantes et, s'il est possible de concevoir des réacteurs moins bruyants, ils seront plus polluants dans l'état actuel des techniques. La qualité de l'air local (particule et dioxyde d'azote) sur la santé est également un enjeu majeur. La double compétence confiée à l'ACNUSA sera donc absolument nécessaire pour rendre les arbitrages souhaitables.

D'un point de vue technique, il est également nécessaire de poursuivre les expérimentations des nouvelles procédures d'approche, comme les descentes courbes ou continues. Ces expérimentations seront plus aisées sur les aéroports de province qui ne connaissent pas les niveaux de trafic d'Ile-de-France.

L'évolution du trafic aérien et la forte croissance des compagnies low-cost ont par ailleurs transformé certains aéroports départementaux, tels Beauvais-Tillé, en plates-formes d'envergure nationale. Une extension des compétences spécifiques de l'ACNUSA apparaît souhaitable. L'ACNUSA est aujourd'hui une structure sans équivalent en Europe. A ce titre, il apparaît également souhaitable de travailler étroitement avec les partenaires étrangers et de valoriser l'expérience acquise au cours des dix dernières années, d'autant plus que les régulations de la navigation aérienne dépendront de plus en plus d'autorités européennes.

En ce qui concerne les vols de nuit, majoritairement destinés au transport de marchandises et au courrier, les pouvoirs publics et opérateurs aéroportuaires préconisent le développement à moyen terme de liaisons ferroviaires à grande vitesse telles le projet CAREX.

Enfin, les efforts d'insonorisation doivent être poursuivis et massifiés afin de conduire les travaux aux meilleures conditions financières. L'ACNUSA a émis des recommandations afin d'assurer la pérennité du financement de ces travaux. Par ailleurs, l'urbanisme des zones proches des aéroports doit être contrôlé afin de ne pas accroître les populations touchées par le bruit.

#### **IV. Conclusion**

A l'occasion des dix ans de l'ACNUSA, les progrès apportés par l'Autorité font consensus. L'ACNUSA est un partenaire exigeant pour les acteurs de l'aviation civile et de l'administration. Les pouvoirs publics renouvellent leur confiance en l'ACNUSA en lui conférant, outre la compétence liée à la pollution atmosphérique, le pouvoir de maîtriser l'ensemble du processus de sanction. Cette modification, prévue par le projet de loi sur les transports, devrait intervenir le 1<sup>er</sup> mars 2010. Il est nécessaire de préserver et de développer l'instrument remarquable qu'est l'ACNUSA et de placer le développement durable au cœur de l'activité de l'aéronautique.