



2000 > 2020

20 ans de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires

Dossier de presse

Colloque à l'Assemblée nationale sous le haut patronage de la
ministre de la Transition écologique et solidaire

Mardi 7 janvier 2020

COMMUNIQUE DE PRESSE

L'ANNÉE 2020 SERA MARQUÉE PAR L'URGENCE CLIMATIQUE ET LA NÉCESSAIRE RÉDUCTION DES NUISANCES IMPACTANT L'ENVIRONNEMENT, LA SANTÉ ET LE CLIMAT

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a été créée il y a 20 ans pour garantir le respect des engagements gouvernementaux en matière de réduction des nuisances sonores sur et autour des aéroports. Ses compétences ont été élargies il y a 10 ans aux pollutions atmosphériques (qualité de l'air et climat).

Depuis 20 ans, les commissions consultatives de l'environnement (CCE) des aéroports et l'Autorité de contrôle œuvrent à améliorer la connaissance des nuisances, réduire les nuisances et émissions à la source. L'Autorité sanctionne les manquements éventuels. Elle s'attache à la modernisation du cadre réglementaire propre à chacun des aéroports et à la prévention des infractions qui portent atteinte à l'environnement, à la santé et au climat.

L'année 2020 sera celle d'un plus grand engagement tant au niveau national qu'au niveau communautaire. Cela sera également le cas pour les nouvelles équipes municipales qui auront à cœur d'assurer localement la nécessaire transition écologique.

L'industrie aéronautique (Airbus, Safran, etc.) ainsi que les principales compagnies aériennes, notamment celles du groupe Air France, ont pris conscience que pour être durable, **le transport aérien se doit de devenir soutenable**. La plupart des compagnies ont enclenché des projets pour améliorer leurs performances environnementales.

Les principaux groupes aéroportuaires français (Aéroports de Paris, Vinci, Eiffage et Edeis) ainsi que l'Union des Aéroports Français & Francophones Associés sont également mobilisés. Tous les grands aéroports conduisent actuellement des dossiers dits d'approche équilibrée, comme le préconise le règlement UE 2014/598. Ces études devraient permettre d'optimiser les différents leviers mobilisables pour réduire les nuisances et satisfaire aux objectifs locaux.

Berceau de l'aviation, première destination touristique et deuxième puissance industrielle en matière aéronautique, la France est très active aux plans communautaire et international. Plus encore, elle dispose d'atouts certains permettant que ses engagements se traduisent de façon concrète par des résultats qui redonnent confiance aux populations dans notre capacité collective à agir pour l'environnement, la santé et le climat.

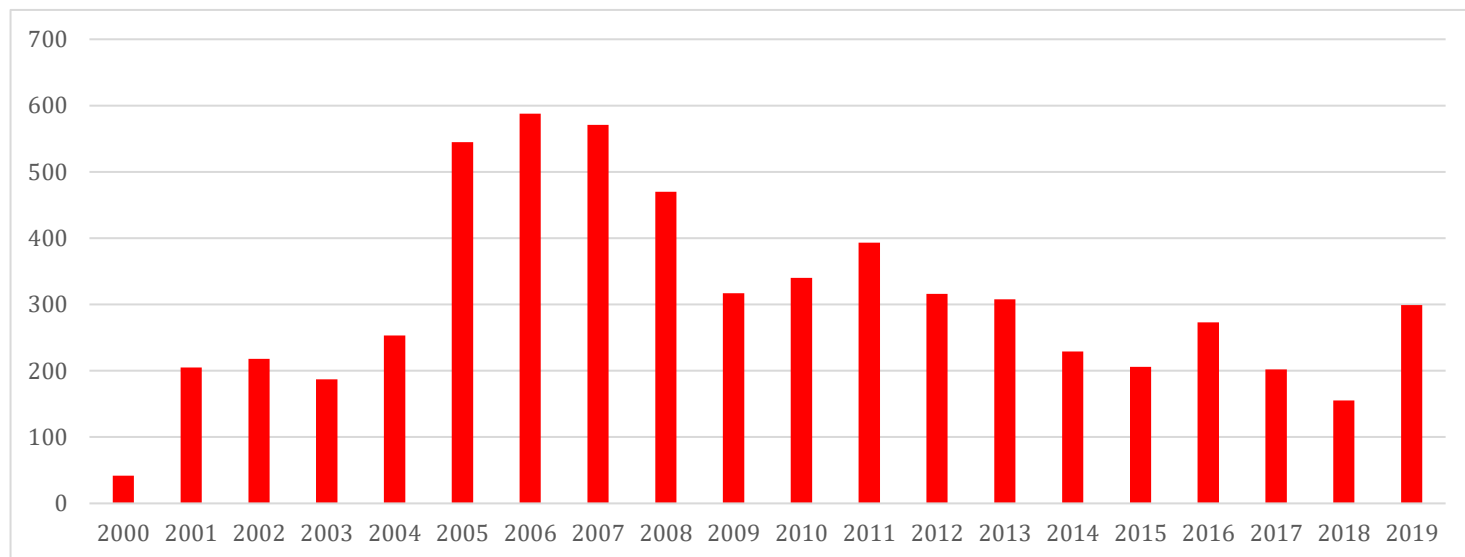
Pour en savoir plus :

Amel Issa : amel.issa@acnusa.fr

Téléphone : 01 53 63 31 80

LE POUVOIR DE SANCTION

NOMBRE DE MANQUEMENTS SANCTIONNÉS AU COURS DES 20 ANS (2000/2019)



L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires s'attache au respect des règles environnementales et à leur actualisation afin de réduire l'impact des nuisances sur l'environnement, la santé et le climat.

Au cours des vingt dernières années, **6117 manquements ont été sanctionnés par l'ACNUSA, dont 4122 manquements commis à Paris – Charles-de-Gaulle.**

Dans les 5 ans qui ont suivi la mise en place des arrêtés ministériels régulant le trafic de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle, le nombre de manquements sanctionnés par l'ACNUSA a atteint un niveau élevé (588 en 2006).

Il a ensuite diminué assez régulièrement avec deux ressaut en 2010/2011 (399 en 2011), puis en 2016 (273 en 2016).

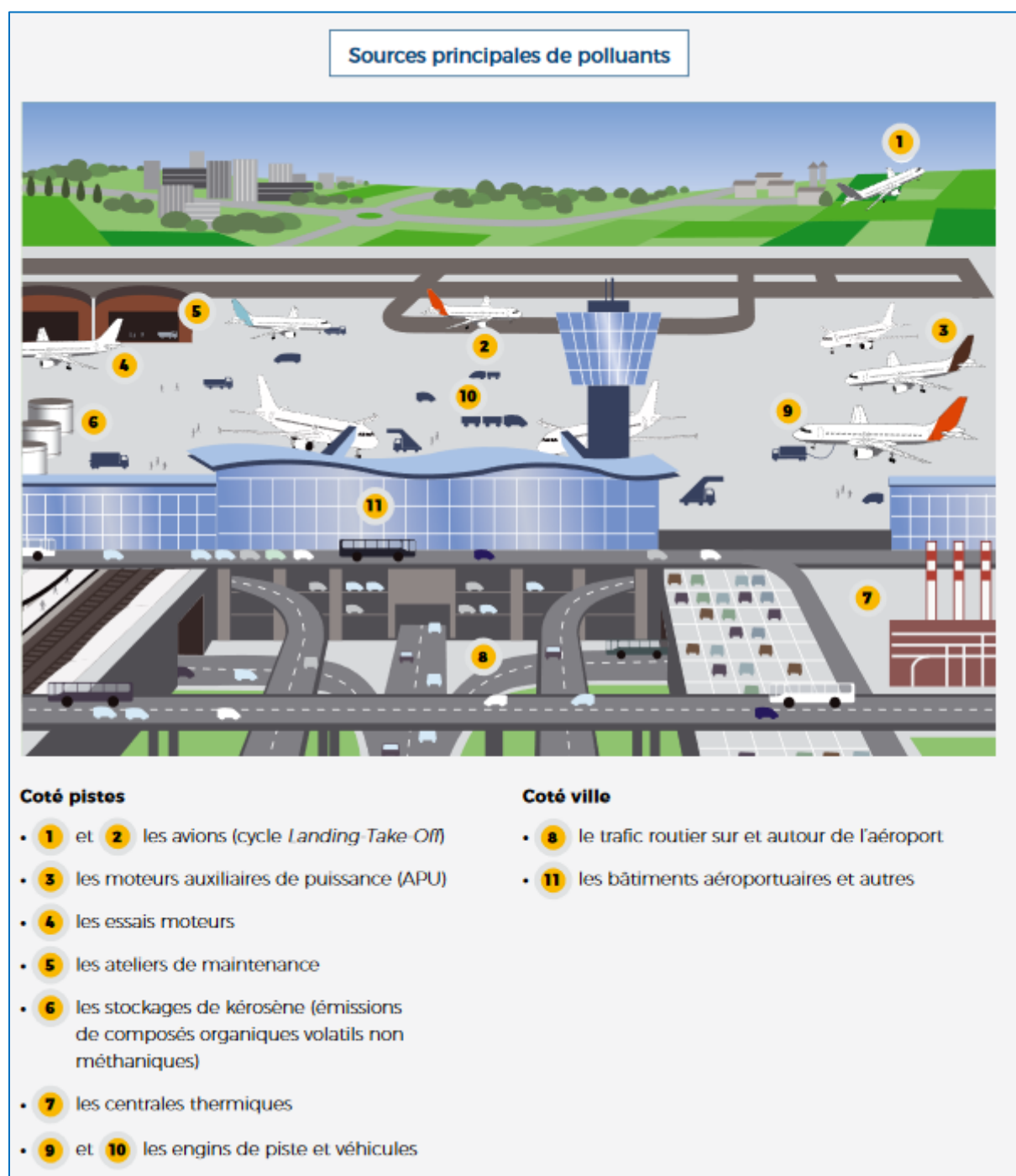
L'année 2018 a été singulière pour cause de retards pris et répercutés sur 2019/2020 (227 en moyenne 2018/2019).

Cette baisse tendancielle du nombre de manquements sanctionnés, alors que le trafic a connu une forte hausse sur la même période, met en évidence que le dispositif de contrôle sanction, et les actions de prévention qui l'accompagnent, portent leurs fruits. Le nombre de manquements sanctionnés rapporté au nombre de vols devient de plus en plus faible sur les aéroports français. La plupart des compagnies sanctionnées sont attentives à mettre en place des plans de mesures correctrices internes visant à leur éviter la récidive.

LA QUALITE DE L'AIR & LE CLIMAT

AMELIORER LES CONNAISSANCES POUR AGIR DE MANIERE EFFICIENTE

Le contrôle de polluants atmosphériques impactant la qualité de l'air et le climat est entré dans le champs de compétences de l'ACNUSA en 2010



Le 7 janvier 2020

Quels sont les polluants dont l'ACNUSA demande le suivi ?

De façon systématique :

- ✓ Les particules fines PM10 et PM2,5
- ✓ Les oxydes d'azote

Selon les besoins (la configuration du site, l'activité, etc) :

- ✓ Le benzène
- ✓ Les composés organiques volatils (COV)

Ces polluants ont des effets négatifs sur la santé.

C'est dans ce cadre qu'en 2013 les services se sont attachés à produire un premier guide méthodologique avec l'appui d'un groupe de travail qui avait pour feuille de route trois grands axes de travail :

1. la définition d'indicateurs adaptés à l'échelle de la pollution atmosphérique et à l'amélioration de l'information spécifique à la qualité de l'air sur les sites internet des aéroports ;
2. les préconisations de surveillance de la qualité de l'air sur et autour des plateformes aéroportuaires ;
3. la mise en place d'une méthodologie commune des calculs d'émissions à la source.

Ce groupe de travail s'est réuni à onze reprises, a défini 19 indicateurs de suivi et a fait des nombreuses recommandations concernant la surveillance (polluants, moyens de surveillance, etc.) et les inventaires d'émission (polluants, sources à prendre en compte, etc).

Le guide méthodologique publié en 2016 est actuellement en cours d'actualisation et une deuxième édition est attendue au printemps 2020.



L'Autorité de contrôle a mis l'accent sur la réduction de l'usage des moteurs auxiliaires de puissance lorsque les avions sont en escales

Un premier arrêté ministériel relatif à l'utilisation des moyens de substitutions a été publié le 27 juillet 2012. Les contrôles sont de plus en plus fréquents sur les aéroports d'Ile-de-France. Les procès-verbaux révèlent un temps d'utilisation encore très élevé à l'arrivée comme au départ, environ quatre fois supérieur aux temps maximum autorisés.

Année	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nombre de PV	16	39	124	209	261	606

Le 7 janvier 2020

L'Autorité de contrôle recommande de moderniser l'arrêté ministériel existant et d'étendre son domaine d'application à tous les grands aéroports français. Elle invite les sociétés d'exploitation aéroportuaire et les sociétés d'assistance en escale à investir dans les installations fixes ou mobiles, permettant de réduire au strict minimum cette source d'émissions impactant le climat et la santé des salariés, des usagers et des riverains.

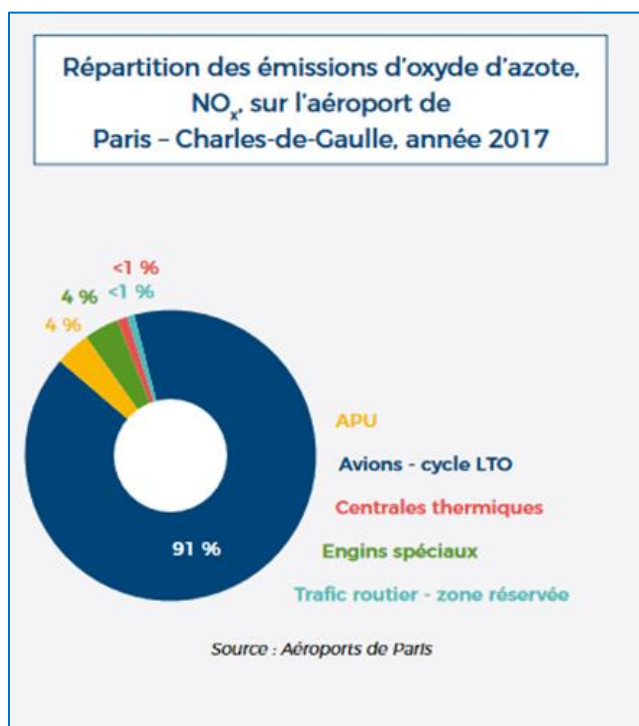
L'Autorité de contrôle met parallèlement l'accent sur la réduction des émissions dues aux engins de piste

Des marges de progrès sur ces engins sont possibles. L'existence de technologies de remplacement adaptées à la puissance de certains engins, la disponibilité de recharge en énergie suffisante (nombre de bornes, puissance disponible...) et la capacité de financement sont nécessaires à ce déploiement.

Un certain nombre de modèles d'engins de piste électriques de même que des engins de piste répondant aux dernières normes, limitant leurs émissions ont été développés et sont disponibles.

La plupart des sociétés d'exploitation aéroportuaires et des sociétés d'assistance en escale sont aujourd'hui engagées dans le renouvellement du parc des engins de piste.

L'amélioration de la qualité de l'air et la lutte contre le changement climatique sont devenues des urgences



Au-delà des actions engagées pour réduire les émissions les opérations au sol, il importe aujourd'hui de s'attaquer à réduire les émissions atmosphériques lors des phases de décollages et d'atterrissages comme lors des phases de route.

Ces phases correspondant au cycle LTO¹ des aéronefs représentent en effet une part essentielle des émissions comme le montre la représentation graphique. La réduction des émissions du cycle LTO passe par le renouvellement de la flotte des aéronefs, la modernisation des procédures opérationnelles de navigation aérienne et des pratiques économes en énergie.

¹ Le cycle LTO (*Landing and Take-off*) recouvre les phases d'approche, de roulage, de décollage et de montée, en dessous de 3 000 pieds, soit 915m, et participe à la pollution locale.

LES NUISANCES SONORES

BRUIT DES AVIONS : 20 ANS D'AMÉLIORATION DES OUTILS DE SUIVI

Progrès impulsés dans le domaine du suivi des nuisances sonores

Mesure du bruit : comment et pourquoi ?

Les systèmes de mesure du bruit des aéroports sont composés de plusieurs sonomètres qui mesurent le niveau sonore en un point, de manière continue.

Les niveaux sonores mesurés sont corrélés aux trajectoires des avions et permettent d'associer chaque survol d'aéronef à un niveau sonore.

Ces données sont indispensables pour établir des statistiques sur l'évolution des nuisances sonores, identifier des situations anormales, et informer la riveraineté.

Avant 1999, peu d'aéroports disposaient de systèmes de mesures de bruit. Ils n'étaient pas soumis à des prescriptions et contrôles spécifiques permettant de vérifier la fiabilité des données. **C'est la loi portant création de l'ACNUSA de 1999 qui impose que soient définies les prescriptions techniques et d'exploitation des réseaux de mesures du bruit des grands aéroports français.**

Début 2000, l'Autorité a émis, avant même que des normes françaises et internationales ne soient définies, ses premières recommandations sur les systèmes de mesure du bruit et de suivi des trajectoires. Les premiers systèmes de mesures du bruit sont mis en place.

En 2006, les dix plus grands aéroports français disposent d'un système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires homologués par l'ACNUSA. **Cela représente 67 stations de mesure de bruit à l'échelle du territoire français.**

Vers une amélioration de la fiabilité des données mesurées

Au-delà des prescriptions initialement formulées, d'importants travaux ont été menés entre 2006 et 2012 pour permettre une surveillance de la qualité des données mesurées.

Un système initialement homologué, doit être quotidiennement surveillé et régulièrement vérifié pour s'assurer qu'aucune dérive n'apparaît. L'ensemble des grands aéroports français ont donc, à la demande de l'ACNUSA, établi un système de gestion de la qualité de leurs mesures et ont lancé des audits de contrôle de leurs méthodologies de suivi.



Le 7 janvier 2020

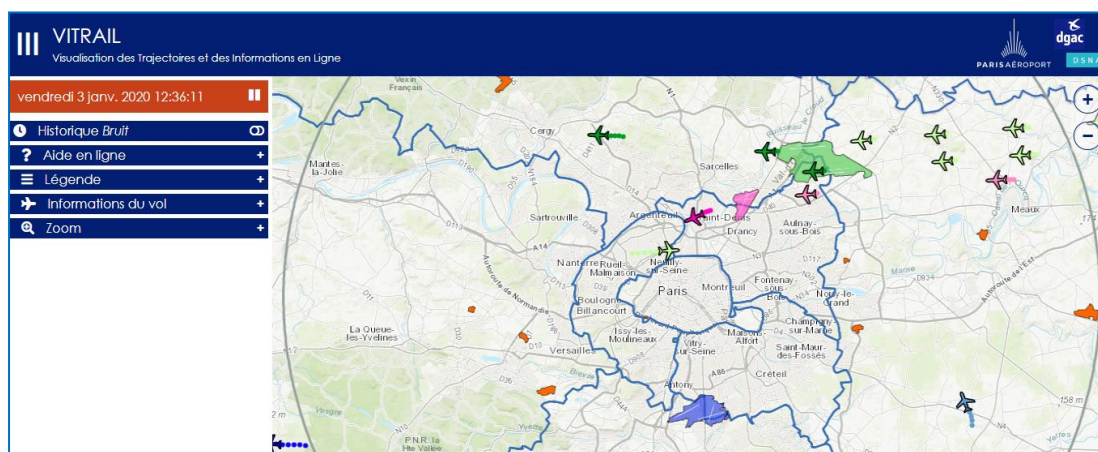
« Grâce aux travaux menés par l'ACNUSA et les Services Techniques de la Navigation Aérienne (STAC), les homologations réalisées depuis 2015 sur les nouveaux systèmes de mesures sont plus exigeantes. »

En 2015, des travaux sont menés par l'Autorité et les STAC de manière à intégrer les vérifications périodiques des systèmes de mesure répondant au processus d'homologation les évolutions normatives. Il s'agit d'une norme internationale relative à la surveillance automatique du bruit des aéronefs au voisinage des aéroports ayant été publiée en réponse aux prescriptions de l'ACNUSA.

Une volonté de transparence constante

Dès sa création, l'Autorité n'a cessé de porter des recommandations sur la nécessité d'informer toutes les parties prenantes.

En effet, depuis 2012 elle recommande la mise en ligne des systèmes de mesures de bruit et de suivi des trajectoires de manière à améliorer la transparence de l'information des riverains d'aéroports. C'est dans ce cadre qu'en 2018, les mesures du [système VITRAIL](#) de Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Orly et Paris – Le Bourget, sont rendues publiques en temps réel, conformément aux recommandations de l'ACNUSA.



En 2019, plusieurs aéroports, dont Nantes – Atlantique, Lyon – Saint-Exupéry, Toulouse – Blagnac et Bordeaux – Mérignac, renouvellent leurs systèmes de mesures de bruit, et engagent les travaux permettant la visualisation en ligne des mesures de bruit et trajectoires avions.

De l'importance de la bonne articulation des observatoires des aéroports et des métropoles

Plusieurs grandes métropoles françaises disposent d'observatoires techniques du bruit. C'est par exemple le cas de l'Île-de-France et de la Métropole du Grand Lyon, où les associations Bruitparif et Acoucity accompagnent le territoire dans leur diagnostic et les mesures de bruit.

Le 7 janvier 2020

Il est primordial que l'ensemble des observatoires implantés sur des territoires disposant d'un grand aéroport français, intègrent cette variable et que les mesures de bruit soient réalisées en bonne cohérence avec celles des aéroports.

L'objectif de cette articulation est, d'une part, de renforcer le maillage d'observation du territoire concerné, et d'autre part, de permettre l'utilisation conjointe de ces données. Ce dernier point n'est rendu possible que si les systèmes de mesure de bruit répondent aux mêmes exigences techniques, et que les données qui en sont issues sont analysées de manière cohérentes.

L'ACNUSA encourage donc les territoires disposant de stations de mesures dédiées au bruit aérien, à les soumettre à l'homologation de l'ACNUSA de manière à pouvoir garantir que les données mesurées le sont sur les mêmes bases que les mesures des gestionnaires d'aéroport.

Pour en savoir plus :

Amel Issa : amel.issa@acnusa.fr

Téléphone : 01 53 63 31 80