



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

**PREFIGURATION D'UNE APPROCHE
EQUILIBREE DES PRINCIPAUX
AEROPORTS ULTRAMARINS
REALISABLE DANS UNE DEMARCHE
LOCALE TRANSVERSE A LA CHAINE
DE VALEUR REGIONALE**

**Rapport de mission en Martinique
Les 3, 4 et 5 septembre 2020**

LE MOT DU PRESIDENT



Dans son rapport public 2020, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires recommande d'engager sur les territoires ultramarins des études d'approche équilibrée des principaux aéroports.

Une telle approche n'a pas été rendue obligatoire pour ces aéroports qui connaissent un trafic de moins de 50 000 mouvements d'aéronefs de plus de 34 tonnes, mais l'extrême sensibilité environnementale de ces territoires appelle à engager sans attendre une démarche pragmatique pour mobiliser les différents leviers pouvant permettre de réduire les nuisances qui

impactent la santé, l'environnement et le climat.

Les rencontres avec les acteurs économiques et sociaux, les responsables administratifs et politiques locaux nous ont permis de penser que les conditions étaient aujourd'hui réunies pour que chacun d'eux puisse œuvrer concrètement, dans le cadre d'une feuille de route partagée, à réduire les externalités des activités aéroportuaires en Martinique comme cela a été engagé pour les activités portuaires.

Le présent rapport rend compte de ces rencontres et propose aux responsables locaux l'esquisse de ce que pourrait être une feuille de route partagée entre les opérateurs telles que les sociétés d'exploitation aéroportuaires, compagnies aériennes, service de la navigation aérienne, etc. et les pouvoirs publics de l'Etat tels que les préfets, directions de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) et directions de la sécurité de l'aviation civile (DSAC), Collectivité territoriale et Communauté d'agglomération, en partenariat avec les organismes techniques et scientifiques et le tissu associatif.

Gilles Leblanc

Président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires

Le 12 octobre 2020

SOMMAIRE

Le mot du président	0
Sommaire	2
Les conditions semblent réunies pour agir localement de manière efficiente.....	3
Les principales actions identifiées, à étudier et/ou à déployer permettent d'esquisser un plan d'actions pour réduire les nuisances aéroportuaires en Martinique.....	5
Annexe 1 : principaux enseignements des rencontres en Martinique.....	7
Annexe 2: Liste des personnes rencontrées.....	11
Annexe 3: note de cadrage préparatoire à la mission.....	13
Annexe 4: Carte d'approche navigation par satellite - atterrissage face à l'est.....	19
Annexe 5: Projet de Plan d'exposition au bruit pour l'Aérodrome de Martinique Aimé Césaire	20

LES CONDITIONS SEMBLENT REUNIES POUR AGIR LOCALEMENT DE MANIERE EFFICIENTE

La desserte aérienne et maritime des régions ultrapériphériques revêt une importance stratégique pour les habitants et l'économie de ces territoires. En cette période de crise sanitaire, les impératifs de développement durable et de développement socio-économique et touristique peuvent s'articuler efficacement, pour assurer l'acceptabilité sociétale de la pérennité de modes de transport indispensables.

Les trois principaux impacts du transport aérien sur l'environnement sont les nuisances sonores, les émissions de polluants locaux (qualité de l'air) et les émissions de gaz à effet de serre (climat). Pour le transport maritime, les mêmes impacts suscitent les mêmes attentes des parties prenantes. Ces enjeux communs des transports aériens et maritimes invitent à penser l'évaluation de leurs externalités négatives, en vue de la réduction de leurs impacts, selon des approches méthodologiques sensiblement analogues. Les ports et les aéroports doivent pouvoir jouer, vis-à-vis de leurs clients, un rôle de coordinateur dans le dialogue avec les pouvoirs publics et les populations impactées.

Les principes de l'*approche équilibrée* sont mis en avant internationalement depuis 20 ans pour traiter du bruit dans le transport aérien. Cette démarche systémique peut utilement être utilisée pour traiter d'autres impacts que le bruit (par exemple, la qualité de l'air) et pour d'autres secteurs que l'aérien (par exemple, le maritime).

Au niveau européen, le règlement (UE) n°598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE reprend les prescriptions de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui dépend de l'Organisation des Nations unies. Les prescriptions sont au nombre de quatre et concernent la réduction des nuisances à la source, la planification et la gestion urbaines, les procédures opérationnelles et les restrictions d'exploitation si nécessaire pour satisfaire aux objectifs locaux. Ce règlement rend l'approche obligatoire pour tous les aéroports de l'Union qui connaissent un trafic annuel de plus de 50 000 mouvements d'aéronefs de plus de 34 tonnes.

La lettre du règlement en fait un outil réactif : l'*approche équilibrée* est la méthode préconisée lorsqu'un problème de bruit a été identifié. L'expérience et l'esprit du règlement invitent cependant à anticiper la prise en compte des nuisances, pour en limiter l'impact envers les parties prenantes dans le meilleur rapport coût-bénéfice : en ce sens, la recherche d'efficacité conduit à faire prévaloir en Outre-mer une démarche proactive afin d'agir avant que le rejet des nuisances ne force à le faire.

C'est pourquoi, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) a émis une demande d'étude (2020 n°2) à la Ministre de la transition écologique et solidaire et à la Ministre des Outre-mer : « **Engager pour les principaux aéroports ultra-marins des démarches d'approche équilibrée inspirées par le règlement (UE) n° 598/2014** ».

Cette recommandation s'inscrit dans une volonté d'anticiper la montée de la prise de conscience des enjeux environnementaux Outre-mer, d'étendre le champ des nuisances considérées aux émissions atmosphériques et d'élargir le périmètre du secteur, pour fonder une démarche locale partagée de l'ensemble des parties prenantes.

La préfiguration d'une *approche équilibrée* des externalités des aéroports ultramarins peut ainsi être mise en cohérence avec les actions engagées pour les ports (« Port vert ») et élargie aux autres impacts que le bruit (notamment la qualité de l'air et le climat). Elle pourrait être rapidement engagée en Martinique, puis en Guadeloupe et à la Réunion dans une démarche partenariale transverse à la chaîne de valeur : pouvoirs publics, ports et aéroports, armateurs et compagnies aériennes, autres clients des ports et aéroports, opérateurs touristiques, etc.

Il y a une opportunité de réunir localement l'ensemble de ces acteurs, dans une démarche partenariale ayant pour finalité de concilier la compétitivité et le respect de l'environnement des transports nécessaires aux territoires ultramarins.

Pour apprécier la faisabilité d'une telle approche, une première mission de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, réalisée les 3, 4 et 5 septembre 2020 en Martinique a visé à identifier les acteurs partenaires et à apprécier leur manifestation d'intérêt à participer à la démarche.

Cette mission a été fructueuse puisque toutes les parties sollicitées ont convenu que le temps était venu d'agir de manière coordonnée afin d'obtenir des résultats tangibles pour les populations.

Les leviers à mobiliser localement doivent être bien identifiés collectivement afin que chacun puisse jouer sa partition. Ports et aéroports pourront utilement fédérer les parties prenantes

Lorsque les actions auront été identifiées et concertées, les moyens financiers éventuellement nécessaires pour accompagner la démarche devront pouvoir être mobilisés dans le cadre des fonds structurels mis en place par l'Union européenne (FCR/FEDER/Interreg Caraïbes) et le plan de relance qui visent à favoriser la transition écologique. En ce sens, l'aéroport aura tout intérêt à présenter une approche globale permettant d'inscrire chaque action individuelle dans une vision collective mobilisatrice.

LES PRINCIPALES ACTIONS IDENTIFIÉES, A ETUDIER ET/OU A DEPLOYER PERMETTENT D'ESQUISSE UN PLAN D'ACTIONS POUR REDUIRE LES NUISANCES AÉROPORTUAIRES EN MARTINIQUE

Les principaux enseignements et attentes recueillies lors des rencontres menées en Martinique les 3, 4 et 5 septembre 2020 permettent d'esquisser un plan d'actions.

Les actions identifiées doivent être considérées par les parties prenantes comme des propositions pour réflexion et action concertée ; elles ne sauraient refléter ni une conclusion de l'ACNUSA ni une opinion formellement attribuée à tel ou tel acteur rencontré. Ces propositions pourront être détaillées ultérieurement si elles retiennent l'attention des parties.

A. ACTIONS COURT-TERME

- A1. Installer une Commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport et conforter son rôle autour du suivi d'une « feuille de route » mise au point par le préfet et partagée avec tous les acteurs économiques,
- A2. Mettre en place un réseau de stations de mesure du bruit sur et autour de l'aéroport avec un système d'exploitation des données permettant de les rendre publiques en temps légèrement différé,
- A3. S'appuyer sur Madininair pour réaliser l'inventaire des émissions atmosphériques sur et autour de l'aéroport et des campagnes de mesures régulières de la qualité de l'air. Il s'agira de renforcer le système d'observation existant en Martinique avec des points sur et autour de l'aéroport à l'image du dispositif en cours de déploiement à l'initiative du Grand Port Maritime,
- A4. Finaliser la révision du Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport à partir des cartes stratégiques de bruit et des projections de trafic actualisées,
- A5. Évaluer, sur la base de la cartographie du bruit 2019 et quantifier le besoin d'insonorisation du bâti existant à proximité de l'aéroport (établissements scolaires, établissements sanitaires et sociaux, logements) :
 - A5.1 évaluer finement le bâti concerné, les réponses techniques et les ressources financières à mobiliser pour réaliser l'insonorisation des bâtiments situés dans le périmètre d'une courbe de bruit à choisir,
 - A5.2 mobiliser les instruments financiers permettant de répondre aux besoins d'insonorisation des bâtiments (en fonction nature + volume : coût à évaluer en fonction de A5.1)
- A6. Étudier l'optimisation des procédures d'approche et de décollage afin de définir des trajectoires nominales (moindre bruit/moindres émissions atmosphériques/moindre consommation de carburant) :
 - A6.1 mener une expérimentation pour le trafic aérien commercial du respect des approches RNAV à l'exclusion de SESPOIT,
 - A6.2 engager une étude d'optimisation du profil de montée lors du décollage face à l'est,
- A7. Arrêter autour des trajectoires nominales les volumes de protection environnementale (VPE) dans lesquels les aéronefs doivent être tenus d'évoluer (ce volume délimite la marge de tolérance par rapport à la trajectoire nominale de moindres émissions),
- A8. Assurer le bon fonctionnement des moyens de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance existants (400Hz aux passerelles) lorsque les aéronefs sont en escale.

B. PILOTAGE ET COHERENCE DES ACTIONS

- B1. Mettre en place auprès du préfet, président de la CCE, un comité de pilotage des actions retenues et prévoir des comptes rendus réguliers à la CCE,
- B2. Envisager une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) pour la mise en œuvre des actions, selon les principes et la méthodologie d'une approche équilibrée.

C. ACTIONS MOYEN/LONG-TERME

- C1. Intégrer plus explicitement la dimension environnementale dans la planification et la programmation aéroportuaires, à l'image de ce qui a été fait pour le port (« Port vert ») pour assurer la cohérence des actions et la cohésion des acteurs.
[Il importe d'y associer les compagnies aériennes et tous les opérateurs de la co-activité sur la plateforme]
- C2. Investir en moyens de fourniture fixe d'électricité et de climatisation afin de limiter strictement l'utilisation des moteurs des aéronefs pour leur fournir de l'énergie en escale,
- C3. Favoriser, par des mécanismes incitatifs le renouvellement des engins, appareils et véhicules circulant sur les emprises aéroportuaires,
- C4. Développer la production d'électricité photovoltaïque sur les emprises de l'aéroport,
- C5. Préserver/améliorer la biodiversité sur les espaces aéroportuaires,
- C6.1. Mettre des modulations tarifaires pour les aéronefs en fonction des horaires et de leurs caractéristiques environnementales.

ET/OU, en dernier lieu si les autres leviers d'action ne permettaient pas d'atteindre les objectifs de réduction des nuisances aux échéances fixées :

- C6.2 Restreindre progressivement l'utilisation des aéronefs les moins performants, notamment aux horaires où leur impact est le plus fort sur la santé et l'environnement,
- C6.3. Limiter l'utilisation des moteurs auxiliaires lorsque les moyens de substitution sont en place,
- C6.4. Imposer le respect des volumes de protection environnementale.

La richesse des échanges avec les parties prenantes et leur contenu toujours constructif, ont permis de formuler ces propositions pour servir de base à la réflexion locale. La démarche et l'approche esquissées ont recueilli un certain consensus lors de ces entretiens, chacune des parties prenantes s'accordant sur la possibilité de progresser individuellement dans un cadre collectif partagé.

Fort de ce premier retour d'expérience, il devrait être possible de :

- 1. Examiner collégialement sous l'autorité du préfet les propositions à mettre en œuvre, de les prioriser et de préciser le QUI FAIT QUOI,
- 2. Élargir la démarche à d'autres territoires, en commençant par la Guadeloupe,
- 3. Rechercher des alliances stratégiques avec les autres États membres de l'Union européenne ayant des ports et aéroports d'importance sensiblement équivalentes dans leurs territoires ultramarins afin de favoriser les échanges d'expériences sur les bonnes pratiques environnementales. L'engagement de groupes aéroportuaires français dans l'exploitation de nombreux aéroports caribéens devrait faciliter ces échanges.

ANNEXE 1 : PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DES RENCONTRES EN MARTINIQUE

Le président de l'ACNUSA a mené les 3, 4 et 5 septembre 2020 un programme de rencontres en Martinique avec les principales parties prenantes : État et ses services (DEAL et DSAC), Collectivités territoriale et locales, associations, opérateurs d'infrastructures (Aéroport et Port) et opérateurs de transport aérien.

Le principal sujet abordé a bien sûr été celui des nuisances aéroportuaires mais la mission a souhaité examiner, par analogie, la façon dont étaient traitées localement les nuisances des activités portuaires. Les territoires impactés sont sensiblement les mêmes et nombre des responsables locaux sont impliqués aussi bien dans les organes de gouvernance du Grand Port Maritime de la Martinique (GPMM) que dans ceux de la Société Aéroport Martinique Aimé Césaire (SAMAC).

A. SUR L'APPREHENSION GLOBALE DES ACTIVITES DE TRANSPORT

De façon générale, l'utilité des services de transport aériens et maritimes au profit des populations, comme vecteurs d'échanges économiques et sociaux, comme sources de développement touristique et comme outil de continuité territoriale, est bien perçue comme une nécessité d'importance vitale. Elle est acceptée et n'est nullement remise en cause.

Singulièrement pour l'aérien, c'est parfois même un attachement affectif qui a été exprimé, par exemple l'émotion des fins de vacances scolaires pour les vols avec l'Hexagone, ou tout simplement l'imaginaire positif que l'aérien revêt Outre-mer. Aucun rejet de principe de l'aérien n'a été exprimé en Martinique lors de ces rencontres.

Ce constat oblige les acteurs du secteur à préserver cette confiance.

B. SUR LA PERCEPTION DES NUISANCES

Cette appréhension globalement positive n'est en effet pas sans expression d'attentes plus ou moins précises sur les nuisances occasionnées par les activités aéroportuaires sur le territoire de la Martinique. La perception est bien sûr exprimée de manière sensiblement différente par la riveraineté, population et élus de territoires situés en dessous ou à proximité des couloirs aériens empruntés par les avions, que par ceux qui subissent moins d'impacts directs.

Selon les parties concernées, les nuisances sonores occupent ainsi la première ou la seconde place des préoccupations. La qualité de l'air est devenue une préoccupation majeure, notamment lors des épisodes de brume de sable. Le climat est, comme dans toutes les îles, devenu une préoccupation concrète avec le recul du trait de côte qui réduit les plages et l'augmentation des phénomènes météorologiques violents.

Dans la mesure où les transports aériens et maritimes sont considérés comme étant d'importance vitale, les associations et certains élus soulignent la nécessité de traiter à la fois de la réduction des impacts des nuisances et de leur compensation, pour les territoires les plus concernés. Le port et l'aéroport ont en effet un hinterland commun qui est le cœur économique de la Martinique et le point de passage obligé pour la plupart des déplacements à l'intérieur de l'île. Il importe donc de pouvoir prendre en considération les effets cumulés des nuisances générées par les différentes sources d'émissions et de veiller à mettre en place les mécanismes de compensation pour traiter des principaux points noirs localisés, notamment les établissements scolaires et les équipements sanitaires et sociaux, ainsi les logements inscrits dans les périmètres les plus impactés. En première analyse, le nombre d'établissements et de logements concernés est, relativement aux grands aéroports de la métropole, assez faible mais cela ne peut justifier de ne pas les traiter.

L'attention de la mission a enfin été appelée sur le découpage administratif qui place les deux communes les plus impactées par les nuisances aéroportuaires dans deux communautés différentes. Si les mécanismes de péréquation permettent certainement à la commune du Lamentin de travailler en bonne entente avec la communauté d'agglomération de Fort-de-France, la commune de Ducos peut trouver moins d'appui de sa communauté pour traiter des problématiques des nuisances aéroportuaires.

C. SUR LES ACTIONS ENVIRONNEMENTALES ENGAGÉES AU NIVEAU DU PORT

Le climat et la qualité de l'eau et de l'air sont, pour le Grand Port Maritime de Martinique, des enjeux prioritaires à celui des nuisances sonores.

Le gestionnaire du port a engagé, avec ses clients (industriels et opérateurs de transports), la réalisation d'un inventaire de ses émissions et des campagnes régulières de mesure de la qualité de l'air. Il a conclu pour cela une convention avec Madininair, AASQA martiniquaise (Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air).

Il a acquis une certaine expérience dans la mise en œuvre de modulations tarifaires (avec un effet incitatif assez faible pour les navires utilisant des carburants à basse teneur en soufre dans la mesure où les moins performants se sont déjà détournés de la destination pour des ports à bas coûts). Pour être efficaces, ces mesures devront être progressivement harmonisées dans toute la zone SECA Caraïbes (zone de contrôle des émissions maritimes *Sulphur Emission Control Area*). Il en est certainement de même pour les aéroports dont les exploitants ont tout intérêt à se cordonner avec ceux des aéroports de destination (dont Paris - Orly et ceux des îles voisines) pour obtenir que les compagnies aériennes desservant la Martinique n'utilisent que des aéronefs ayant de bonnes performances environnementales. La performance environnementale des aéronefs ne s'opposant pas à leur performance économique, une approche collective peut permettre d'obtenir des résultats positifs pour chacun.

L'alimentation électrique à quai des bateaux fait l'objet d'un programme d'investissement de 15 M€ sur 3 ans. Le Grand Port Maritime n'a pas encore trouvé de solution technique pour la climatisation des grands paquebots (les besoins de ceux-ci sont très supérieurs à ceux des aéronefs). Le mix énergétique électrique martiniquais restant très émissif en polluants et en gaz à effet de serre, le Grand Port Maritime œuvre à améliorer cette situation en déployant des installations photovoltaïques et en installant une centrale à biomasse sur ses terrains.

La biodiversité marine est, quant à elle, une dimension majeure prise en compte dans tous les projets de développement d'infrastructures portuaires. Les études et travaux engagés en la matière devraient pouvoir servir pour la gestion des infrastructures aéroportuaires.

Les actions portuaires s'inscrivent dans la « *Stratégie 2019-2023 de développement durable : vers un port vert à l'horizon 2030* » du Grand Port Maritime de la Martinique. Cette stratégie a le soutien de la Communauté d'agglomération de Fort-de-France, de la Collectivité territoriale de Martinique, de l'État et de l'Union européenne qui apportent les soutiens financiers nécessaires aux actions dont la rentabilité financière n'est pas suffisante pour un financement par le modèle économique portuaire.

La situation sanitaire et ses conséquences économiques est conjoncturellement un puissant catalyseur d'adaptation. Les démarches d'anticipation deviennent des démarches de résilience. La stratégie portuaire permet de mobiliser les fonds structurels européens et ceux du plan de relance économique qui se met actuellement en place pour essayer de surmonter les effets de la crise sanitaire de la COVID-19.

D. SUR LES ACTIONS ENVIRONNEMENTALES AU NIVEAU DE L'AÉROPORT

Le bruit est une préoccupation historique prise en compte, avec plus ou moins d'efficacité, par la communauté aéroportuaire.

Le projet d'extension de l'aérogare, d'une part, et de création d'une deuxième piste, d'autre part, font de cette préoccupation un enjeu pour le gestionnaire de l'Aéroport.

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) définissant les servitudes d'urbanisme et les normes de construction applicables est ancien. Il est en cours de révision par les services de l'Etat, en lien avec le gestionnaire aéroportuaire et sur les bases du projet de développement. A cette fin, des stations de mesures mobiles temporaires du Service Technique de l'Aviation Civile (STAC/DGAC) sont actuellement déployées. L'enquête publique sur le projet de nouveau PEB devrait avoir lieu prochainement.

En l'absence d'obligation réglementaire, il n'y a pas aujourd'hui de réseau fixe de stations de mesure de bruit, ni de Plan de gêne sonore (PGS).

La qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre sont devenues des préoccupations de la société d'exploitation aéroportuaire. Les mesures de la qualité de l'air, réalisées globalement pour la Collectivité par Madinair, n'ont pas été adaptées spécifiquement à l'aéroport. Une seule campagne de mesure, non significative, a été réalisée en 2016 pour l'aéroport sur la commune de Ducos.

L'équipement de l'Aéroport pour la fourniture d'électricité aux avions en escale (400 Hz) est en cours de fiabilisation et, de ce fait, les installations sont encore peu utilisées. La société d'exploitation aéroportuaire n'a pas encore identifié de solution pour la climatisation des avions en escale. L'absence d'équipements impose donc bien souvent l'usage des moteurs auxiliaires de puissance lorsque les aéronefs sont en escale. Si le *mix* énergétique électrique martiniquais actuel modère l'intérêt de tels équipements, il importe cependant d'œuvrer à la mise en place de moyens de substitution moins émissifs aux moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs. Pour contribuer, à son niveau, à améliorer le *mix* énergétique martiniquais et à réduire les émissions atmosphériques, la société aéroportuaire envisage de développer le photovoltaïque sur ses installations.

Le gestionnaire de l'Aéroport établit un comptage des émissions carbone, qui fait l'objet d'une mise à jour régulière.

Outre ses projets de développement structurel, le gestionnaire de l'Aéroport a programmé quelques investissements de transition écologique concernant notamment l'éclairage, le traitement de l'eau et des déchets, les mobilités... Il gagnerait à inscrire ses actions et celles de ses clients dans un programme global susceptible de pouvoir obtenir le soutien des collectivités afin de mobiliser les fonds structurels disponibles ainsi que ceux du plan de relance.

E. SUR LES ATTENTES EXPRIMÉES SUR LES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

Les deux questions les plus souvent évoquées ont été celle des populations plus particulièrement survolées et les externalités négatives des projets d'extension de l'aéroport.

L'approche et les échanges ont toujours été constructifs. Une forte attente d'une transparence et d'un dialogue accru ressort. Le dialogue n'est pas conflictuel mais il reste simplement à développer afin d'obtenir des résultats fructueux.

Des propositions concrètes ont été avancées lors des rencontres. Elles concernent essentiellement les procédures opérationnelles de navigation aérienne, les systèmes de mesure de l'impact des nuisances, les méthodes d'évaluation (notamment impact sur la santé), les approches intégrées pour assurer les compensations - notamment en isolation phonique, isolation thermique, mise aux normes sismiques, mise aux normes cycloniques - l'aménagement

du territoire - servitudes d'urbanisme pour prévenir le risque d'augmentation des populations exposées aux nuisances -, le traitement des eaux et la biodiversité marine. Ces propositions renvoient à la nécessité de concertation et d'études avec les parties concernées.

F. EN CONCLUSION DE CES RENCONTRES

Au regard de l'augmentation des prix du transport aérien Outre-mer au cours de l'année 2019 et de la situation de crise sanitaire ainsi que ses conséquences économiques, il n'est pas envisageable de déployer en Martinique, sans un appui communautaire, les dispositions appliquées en Hexagone sur les grands aéroports. Les acteurs locaux et ceux qui opèrent en Martinique ont cependant pleinement conscience de la nécessité de changer de paradigme pour œuvrer à réduire les nuisances qui impactent la santé, l'environnement et le climat sur le territoire. Ils ont également conscience que leurs actions doivent s'inscrire dans la volonté locale d'un développement écoresponsable.

La réduction des nuisances aéroportuaires passe donc plus par une démarche locale volontaire bien ciblée que par un abaissement réglementaire des seuils d'obligations.

Toutes les parties prenantes soulignent que deux impératifs sont à concilier :

- Une desserte aérienne fiable et efficace au profit de la continuité territoriale, des populations et de l'économie, y compris touristique ;
- La préservation du cadre, de la qualité de vie et de la santé des populations impactées par les externalités, aujourd'hui et dans la perspective du projet d'extension de l'aéroport.

Une stratégie se dégage et devrait pouvoir faire consensus. Elle doit permettre de mesurer les nuisances engendrées sur et autour de l'aéroport pour objectiver et éclairer les choix, les réduire et compenser celles qui ne peuvent être supprimées. Une aspiration forte s'est exprimée pour que cette stratégie soit développée sous le pilotage du préfet, au travers d'échanges entre parties prenantes et avec tous les acteurs qui contribuent à la desserte de la destination.

Beaucoup considèrent qu'une telle stratégie renforcerait la crédibilité des actions du gestionnaire de l'Aéroport, aujourd'hui et dans la perspective de la réalisation de tout ou partie de son projet d'extension.

La transparence est à plusieurs reprises citée comme le gage de l'acceptabilité du développement de l'Aéroport, dont l'importance socio-économique pour le territoire est incontestablement reconnue.

Ce sont de ces constats partagés et propositions échangées que proviennent les « *principales actions identifiées, à étudier et/ou à déployer* » en exergue de ce rapport.

Elles s'inscrivent localement dans une dynamique constructive de l'ensemble des acteurs rencontrés, assez loin des positions de principe et postures qui peuvent être parfois rencontrées lorsque les lobbies s'affrontent sur la scène nationale.

Il importe donc, pour les auteurs de ce rapport, d'encourager les acteurs locaux et les opérateurs qui œuvrent en Martinique à s'accorder pour agir localement de manière efficiente afin de réduire et compenser localement les nuisances aéroportuaires générées sur ce territoire extrêmement sensible.

ANNEXE 2: LISTE DES PERSONNES RENCONTREES

[Par ordre alphabétique des entités]

Air Caraïbes (Régional)

Olivier Besnard Directeur Général

Air France

Eric Michel Directeur Délégué Antilles

APNE (Association pour la Protection de la Nature et de l'Environnement)

Charles Virassamy	4 ^{ème} vice-président de l'APNE
Arlette Virassamy	Trésorière adjointe
Max Mounouchy	Secrétaire
Simone Mounouchy	Secrétaire adjointe
Marcelle Renard	Membre
Annie Dubo	Assesseur
Wilfrid Cinna	Riverain du quartier Bac à Ducos
Teddy Clio	Adjoint au Maire du François

ASSAUPAMAR (ASsociation pour la SAUvegarde du PAtrimoine MARTiniquais)

Rosalie Gaschet	Présidente et membre de la commission juridique
Pierre Gallet de Saint-Aurin	Commission juridique
Pascal Tourbillon	Membre de la commission juridique

Assemblée Nationale

Josette Manin Députée de Martinique (1^{ère} circonscription, centre)

CTM (Collectivité Territoriale de Martinique)

Louis Boutrin	Conseiller Exécutif (Développement durable et énergie / Économie bleue et Croissance verte / Transports / Sports)
Miguel Laventure	Conseiller Exécutif (Affaires financières et budgétaires / Octroi de mer / Fiscalité / Fonds européens et Questions européennes / Tourisme)
Jean-Guy Mercan	Directeur Général des Services
Marie-Claude Derné	Chargée de Mission

Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL)

Jean Michel Maurin, directeur.

Direction de l'aviation civile Antilles Guyane (DGAC)

Thierry Buttin	Directeur
Patrick Pezzetta	Adjoint au Directeur

Mairie de Ducos

Aurélié Nella	Maire
Désir De Lépine	1 ^{er} adjoint au Maire
Mathieu Mencé	Conseiller Municipal
Claude Chalons	Directeur Général des Services
Pascal Narcissot	Service urbanisme

Mairie du Lamentin

David Zobda	Maire
Fred Samot	Conseiller Municipal, Président de la Commission "Urbanisme, Aménagement du Territoire et du Développement Durable"

Martinique Hub Caraïbes (Grand Port Maritime de la Martinique)

Jean-Rémy Villageois	Président du Directoire
Bruno Mencé	Directeur de l'Exploitation, membre du Directoire

Madininair (Association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air en Martinique)
Carole Boullanger Adjointe au directeur général, responsable études environnement

Préfecture de la Martinique
Stanislas Cazelles Préfet

Société d'exploitation de l'Aéroport Martinique – Aimé Césaire (SAMAC)
Frantz Thodiard Président du Directoire
Nathalie Sébastien Directeur Général Adjoint, membre du Directoire
Myriam Suivant Chargée de Mission Qualité /Environnement

Pour l'ACNUSA
Gilles Leblanc Président
Frédéric Fouchet Consultant, ancien membre associé de l'ACNUSA au titre des professions aéronautiques

ANNEXE 3: NOTE DE CADRAGE PREPARATOIRE A LA MISSION

1. LE CONTEXTE ET LES ENJEUX GLOBAUX

La politique de la desserte aérienne entre les départements français d'Amérique revêt une importance stratégique pour les habitants et l'économie de la zone Antilles-Guyane en général et de la Martinique en particulier.

Si la continuité territoriale est un principe fort affiché par l'Europe, l'Etat français et les Collectivités ont, de longue date, souhaité en voir une traduction dans l'accessibilité des différentes populations aux emplois et services, quel que soit le territoire où elles habitent.

Plus encore désormais dans la situation de crise sanitaire actuelle, les régions guyanaise, guadeloupéenne et martiniquaise doivent relever des enjeux majeurs au cours des prochaines années dans le domaine du transport aérien :

- L'enjeu sanitaire ;
- L'enjeu économique en découlant ;
- L'enjeu environnemental.

Ces enjeux précis s'intègrent plus globalement dans les axes de développement économique et de continuité territoriale.

Le caractère archipélagique amène à considérer à la fois les liaisons de desserte aérienne et celles de desserte maritime. Elles permettent tant de garantir l'accessibilité à la mobilité aux populations habitant ces îles que d'achalander le tourisme inter-îles ou de croisière.

Afin de répondre au défi de la double insularité des départements français d'Amérique (entre eux et avec l'Hexagone), la pérennisation des dessertes aérienne et maritime s'impose, y compris dans des *scenarii* intermodaux.

Au-delà des objectifs de continuité territoriale, **la conjugaison des impératifs de développement durable et de développement socio-économique et touristique peuvent s'articuler efficacement, pour rechercher l'acceptabilité sociétale de modes de transport indispensables dans les départements français d'Amérique et plus généralement dans les régions ultrapériphériques.**

2. LES OBJECTIFS DE LA MISSION

En ce qui concerne le transport aérien, les trois principaux impacts sur l'environnement sont (i) les nuisances sonores, (ii) les émissions de polluants locaux (qualité de l'air) et (iii) les émissions de gaz à effet de serre (climat), majoritairement en croisière. Les deux premiers sont directement dans le périmètre de compétence de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) ; le réchauffement climatique est quant à lui désormais une préoccupation majeure qui dépasse le secteur aérien.

Ces trois principaux impacts ont été adressés avec une temporalité différente, en fonction de l'amélioration des connaissances de ces impacts. Historiquement, le transport aérien, depuis les années 70, s'est attaché à réduire le bruit des avions *via* notamment des progrès technologiques (nouveaux moteurs et fuselages) et opérationnels (nouvelles procédures de décollage et d'atterrissage).

Ensuite dans les années 90 et 2000, avec notamment l'avènement des lois Grenelle en France (obligation de bilan carbone, information CO₂ des passagers), le secteur s'est attaché à limiter ses émissions de gaz à effet de serre et à réduire ses consommations de carburant : le secteur aérien émet aujourd'hui de l'ordre de 2% des émissions de CO₂ d'origine humaine à l'échelle mondiale. Les efforts se poursuivent : pour s'inscrire de manière résolue dans la lutte contre le changement climatique, le transport aérien est ainsi le premier secteur économique à s'être doté

d'un dispositif mondial de compensation carbone appelé CORSIA, grâce à l'accord entre Etats de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI, organisation internationale qui dépend de l'Organisation des Nations unies). L'objectif est de maintenir les émissions nettes mondiales de carbone de l'aviation internationale au maximum au niveau atteint en 2020 (objectif de « Croissance Neutre en Carbone ») ; 40 aéroports français sont par ailleurs impliqués dans une démarche volontaire de réduction des émissions de CO₂, via le programme *Airport Carbon Accreditation*, dont l'objectif est de parvenir à la neutralité carbone.

Enfin, aujourd'hui, le secteur cherche à mieux connaître sa contribution à la pollution de l'air local. En effet, contrairement aux nuisances sonores et aux émissions de gaz à effet de serre, le secteur était moins mature sur la compréhension de son impact sur la qualité de l'air. La coexistence de plusieurs activités, donc de plusieurs sources d'émissions, sur une même plateforme aéroportuaire, a notamment complexifié l'identification de la contribution propre des avions et des engins de piste à la qualité de l'air ambiante, dans un espace géographique imbriqué avec le trafic routier avoisinant.

En ce qui concerne le transport maritime, force est de constater que les mêmes impacts suscitent les mêmes attentes des parties prenantes. Le secteur des croisières fait l'objet d'interpellations médiatiques quant à ses émissions et leurs impacts sur la qualité de l'air (à bord comme au port). Le transport maritime est dans le même bateau que l'aérien en ce qui concerne les émissions de CO₂, des ordres de grandeur analogues générant des inquiétudes similaires. Considérés dans les régions ultrapériphériques et singulièrement dans le cas de la Martinique, **ces enjeux communs des transports aériens et maritimes amènent ainsi à penser l'évaluation de leurs externalités négatives, en vue de la réduction de leurs impacts, selon des approches méthodologiques si ce n'est communes, au moins analogues.**

3. L'APPROCHE EQUILIBREE : PRINCIPES

En premier lieu et historiquement depuis une vingtaine d'années maintenant, pour les nuisances sonores des activités aériennes, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI, organisation internationale qui dépend de l'Organisation des Nations unies) a imprimé au niveau international sa volonté de promouvoir la notion d'« *approche équilibrée* » dans la gestion de bruit.

Les différentes résolutions (A33/7, A35/5, A36/2...) et le *Doc 9829 - Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* de l'OACI promeuvent et formalisent ce concept d'*approche équilibrée*. L'OACI définit ainsi une méthode globale comme principe d'action pour traiter la question des nuisances sonores liées au trafic aérien. L'*approche équilibrée* consiste à déterminer les problèmes de bruit aux aéroports, puis à analyser les diverses mesures de réduction disponibles, en étudiant quatre piliers :

1. La réduction du bruit à la source ;
2. La planification et la gestion des terrains ;
3. Les procédures opérationnelles ;
4. Les restrictions d'exploitation.

Bien que les quatre piliers ne le mettent pas en exergue explicitement, l'objectif est bien de traiter des problèmes de bruit (i) aéroport par aéroport et (ii) de dégager les mesures liées au bruit qui procureront le maximum d'avantages environnementaux dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité, à l'aide de critères objectifs et mesurables.

D'une part, si l'OACI considère qu'une *approche équilibrée* doit demeurer le fondement de la réglementation du bruit généré par l'aérien, **elle a pour but d'attaquer le problème du bruit aussi économiquement que possible.**

D'autre part, fort de l'expérience acquise au niveau international dans le domaine des nuisances sonores du secteur aérien, **les principes de l'*approche équilibrée* peuvent légitimement s'envisager pour d'autres impacts que le bruit (par exemple, la qualité de l'air) et pour d'autres secteurs que l'aérien (par exemple, le maritime).**

4. L'APPROCHE ÉQUILIBRÉE : MODALITÉS

Au niveau européen, le règlement (UE) n°598/2014¹ impose, application directe aux Etats Membres, l'approche équilibrée comme « fondement de la réglementation du bruit généré par l'aviation ».

Ce règlement fixe :

« Lorsqu'un problème de bruit a été identifié, des règles concernant la procédure à suivre pour introduire, de façon cohérente, des restrictions d'exploitation liées au bruit, aéroport par aéroport, de façon à contribuer à l'amélioration de l'environnement sonore et à limiter ou réduire le nombre des personnes souffrant des effets potentiellement nocifs des nuisances sonores liées au trafic aérien, conformément à l'approche équilibrée. »

Il intègre et décline les règles internationales de l'approche équilibrée de l'OACI, qui peuvent s'illustrer comme suit :

1. La réduction du bruit à la source :

Des règles internationales en matière de certification acoustique des aéronefs civils existent depuis les années 70 : elles sont arrêtées par l'OACI dans l'annexe 16, volume 1 et évoluent régulièrement. Les données de certification acoustique des aéronefs immatriculés dans l'Union européenne sont désormais gérées par l'Agence européenne de la sécurité Aérienne (EASA).

2. La planification et la gestion des terrains :

Les PEB : Ce levier d'action consiste principalement à éviter que de nouvelles populations ne viennent s'installer à l'intérieur des zones de bruit actuelles ou futures.

Le principal outil d'urbanisme consacré depuis la loi n° 85-696 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes est le Plan d'Exposition au bruit (PEB) : il s'agit d'un document opposable de portée supra communale qui permet de limiter le droit à construire dans les zones de bruit autour des aérodromes français.

Les Plans de gêne sonores (PGS) : Sur les plus gros aéroports français, un système d'aide à l'insonorisation existe depuis la loi bruit de 1992. Ce dispositif est alimenté par la Taxe sur les Nuisances Sonores Aéroportuaires (TNSA). Ce système repose sur les Plans de gêne sonore (PGS) qui délimitent des zones de bruit à l'intérieur desquelles les riverains peuvent bénéficier, sous certaines conditions d'antériorité, de cette aide.

3. Les procédures opérationnelles :

La mise en œuvre de procédures d'exploitation à moindre bruit peut réduire les nuisances sonores autour des aérodromes. De telles mesures peuvent se décliner sous différentes formes : optimisation des trajectoires sol afin d'éviter certaines zones sensibles, définition de volumes de protection environnementale (VPE), utilisation de pistes ou de routes préférentielles, optimisation des procédures d'approche (mise en œuvre d'opérations en descente continue – Continuous Descent Operation, CDO...) ou des procédures de décollage (procédures de départ moindre bruit de type NADP), limitation de l'utilisation des inverseurs de poussée, des systèmes auxiliaires du type APU...

4. Les restrictions d'exploitation, en dernier lieu uniquement, seulement après examen des autres mesures de l'approche équilibrée :

Conformément au principe de l'approche équilibrée de l'OACI, les restrictions d'exploitation ne sont à envisager qu'en dernier recours lorsque les trois autres leviers ont déjà été utilisés. Ces mesures doivent être progressives, transparentes, non discriminatoires et mises en œuvre après une analyse coût-bénéfice. Elles nécessitent un arrêté ministériel après consultation de la Commission consultation de l'environnement (CCE) de l'aérodrome et de l'ACNUSA. Quelques exemples de restrictions d'exploitation : plafonnement total ou partiel du nombre de mouvements, quota de bruit, restrictions liées à la nature des vols (vols d'entraînement, vols non réguliers, vols VFR...) aux niveaux de bruit certifiés, à la période de la journée, couvre-feu total ou partiel.

Ces illustrations, bien que spécifiques aux compagnies aériennes et aux aéroports, trouvent aisément leur écho pour les compagnies maritimes et les ports, par analogie.

¹ Règlement (UE) n°598/2014 du Parlement et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE.

La lettre du règlement fait en outre de cette déclinaison un outil réactif : *l'approche équilibrée* n'intervient que lorsqu'un problème de bruit a été identifié. L'expérience et l'esprit d'une *approche équilibrée* montrent au contraire l'importance d'anticiper la prise en compte des nuisances, quelles qu'elles soient, pour en limiter l'impact envers les parties prenantes dans le meilleur rapport coût-bénéfice : en ce sens, l'efficacité gagne à faire prévaloir les démarches proactives.

5. LA RECOMMANDATION 2020 DE L'ACNUSA

C'est dans ce contexte que l'ACNUSA a renouvelé et précisé, dans son rapport annuel 2020, une demande d'étude à la Ministre de la transition écologique et solidaire et la Ministre des Outre-mer :

« Engager pour les principaux aéroports ultra-marins des démarches d'approche équilibrée telles que définies par le règlement (UE) n° 598/2014 » (recommandation 2020 n°2) »

[...] Il s'agit d'anticiper l'obligation de recherche de performance environnementale. Ces études pourraient être utilement engagées pour les aéroports dont le trafic a dépassé ou approché les 40 000 mouvements au cours des dernières années.

L'Autorité de contrôle suggère parallèlement d'envisager, avec deux autres États membres de l'Union européenne (Espagne et Portugal), un programme européen visant à la réduction et à la compensation des nuisances aéroportuaires se répercutant sur les territoires ultrapériphériques. Un tel programme permettrait de soutenir les opérateurs et les collectivités territoriales pour réaliser les investissements vertueux nécessaires. Il pourrait être pertinent que ce programme européen porte à la fois sur la réduction des nuisances portuaires et aéroportuaires afin de permettre une prise en compte globale et cohérente de l'impact des trafics sur l'environnement, la santé et le climat de ces territoires fragiles. [...] »

Fort de ce qui précède et au-delà du strict cadre réglementaire², cette demande s'inscrit ainsi dans une volonté d'anticipation des nuisances, d'extension du champ des impacts considérés et d'élargissement du périmètre des secteurs concernés, pour une démarche partagée de l'ensemble des parties prenantes.

6. UNE VISION ET UNE AMBITION ELARGIES

La préfiguration d'une *approche équilibrée* des externalités des aéroports ultra-marins est ainsi pertinente à être élargie :

1. A d'autres acteurs que ceux du secteur aérien ;
2. A d'autres impacts que le bruit ;
3. Sur un périmètre dépassant les départements français d'Amérique.

Elle est en effet de nature à s'étendre à l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur économique et touristique connexe à l'activité aérienne. Elle gagnera à être envisagée comme **une démarche transverse à la chaîne de valeur et partenariale** :

- Institutionnels ;
- Autorités ;
- Aéroports, compagnies aériennes ;
- Ports, autres opérateurs de transport ;
- Opérateurs touristiques et hôteliers ;
- Etc.

² Au niveau européen, le règlement 598/2014 ne s'applique qu'aux aéroports des Etats-Membres dont le trafic excède 50 000 mouvements d'aéronefs civils par année calendaire, et lorsque l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit est envisagée dans ces aéroports ; étant entendu par aéronef, un aéronef à voilure fixe dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kilogrammes, ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'aéronef comporte 19 sièges passagers ou plus, à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage.

Au niveau national, les compétences spéciales de l'ACNUSA (pouvoir de sanction) s'appliquent aux aérodromes visés par l'article 1609 quater vices A du Code Général des Impôts, à savoir pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des cinq années civiles précédentes ainsi qu'à quelques aéroports sur lesquels des restrictions environnementales ont été prises par arrêtés ministériels. Dans un périmètre élargi, l'ACNUSA peut émettre, à son initiative ou sur saisine d'un ministre, d'une commission consultative de l'environnement, d'une commune ou d'un établissement public de coopération intercommunale inclus pour tout ou partie dans le périmètre du plan d'exposition au bruit ou du plan de gêne sonore d'un aérodrome, ou d'une association concernée par l'environnement aéroportuaire, des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour des aéroports.

Elle devra aussi s'adapter, par construction, aux principaux impacts des secteurs d'activité concernés, au-delà des seules nuisances sonores, principalement les émissions de polluants locaux³ (qualité de l'air) et, subsidiairement, les émissions de gaz à effet de serre.

Elle s'inscrit dans le périmètre des Outre-Mer français, dans le contexte et en lien avec l'ensemble des régions ultrapériphériques⁴ européennes et en coordination avec des démarches communautaires analogues, voire en tant que force de proposition :

- Portugal : Madère, Açores ;
- Espagne : Canaries.

C'est l'occasion d'une démarche innovante lancée en Martinique, le périmètre cible ayant vocation à être étendu à tout ou parties des régions ultrapériphériques nationales et à s'appuyer sur leur réseau communautaire pour s'y étendre.

7. LES FINALITES

La crise du Covid-19 bouleverse les équilibres. Elle touche tout particulièrement les économies touristiques. Elle menace le secteur des transports, et partant, les mobilités qu'il offre au bénéfice des ultramarins et des activités économiques.

Outre un défi sanitaire, c'est un défi économique : tous les acteurs du secteur sont contraints de s'adapter pour survivre. Au-delà des réductions de coût et des aides publiques, c'est de se « réinventer » qu'il s'agit.

Autre défi : la transformation écologique. L'acceptabilité sociétale des transports, principalement aériens, en dépend, ainsi que la capacité de ce secteur à rebondir, pour assurer la continuité territoriale et l'irrigation des autres secteurs économiques dans le respect des enjeux sanitaires, environnementaux et climatiques.

C'est donc là l'opportunité de réunir l'ensemble des acteurs, institutionnels, autorités, opérateurs, dans une démarche partenariale ayant pour finalité « compétitivité et respect de l'environnement » :

- **Accompagner la reprise du transport aérien et maritime et de leurs retombées socio-économiques et touristiques en Outre-mer ;**
- **Contribuer à l'innovation et au développement de l'ensemble des activités de la chaîne de valeur du transport aérien et maritime face au double défi écologique et économique de relance - voire de refondation - de l'activité en accompagnement de la sortie de crise sanitaire.**

8. LES LEVIERS D'ACTION A EXPLORER

L'objectif de la mission exploratoire est de cadrer le déploiement par les acteurs locaux de l'approche globale préconisée, au travers de futures démarches d'approche équilibrée approfondies.

Les leviers d'action à mobiliser pourront à cette fin et à terme être tant nationaux que communautaires (FCR, FEDER, Interreg Caraïbes, etc.). Ils restent à identifier en fonction des actions, des acteurs, des besoins, de l'adéquation des objectifs poursuivis avec les politiques qu'ils promeuvent ainsi que des contingences administratives (délais) et économiques (budget).

9. LES PROCHAINES ETAPES

La prise en compte des réflexions et échanges, sur la base de ce qui précède, lors des rencontres des 3, 4 et 5 septembre 2020 en Martinique a permis de conforter les principes structurants concernant la nature des études et actions à déployer, les modalités et mécanismes de soutien

³ Dans le domaine de la pollution atmosphérique générée par l'aviation, l'ACNUSA est chargée de contribuer au débat en matière d'environnement aéroportuaire. A ce titre, elle peut formuler des propositions d'études pour améliorer les connaissances dans ce domaine et diffuser ces études auprès du public ou de toute personne physique ou morale qui en fait la demande.

⁴ Limité aux Régions Ultrapériphériques (RUP) et non étendu aux Pays et Territoires d'Outre-Mer (PTOM) en raison de la subsidiarité du droit applicable.

possibles à la démarche, adaptés à la finalité d'anticiper l'obligation de recherche de performance environnementale des aéroports et ports ultramarins.

La démarche pourrait être initialisée au travers d'un projet pilote en Martinique visant à être étendu à la Guadeloupe puis à la Réunion.

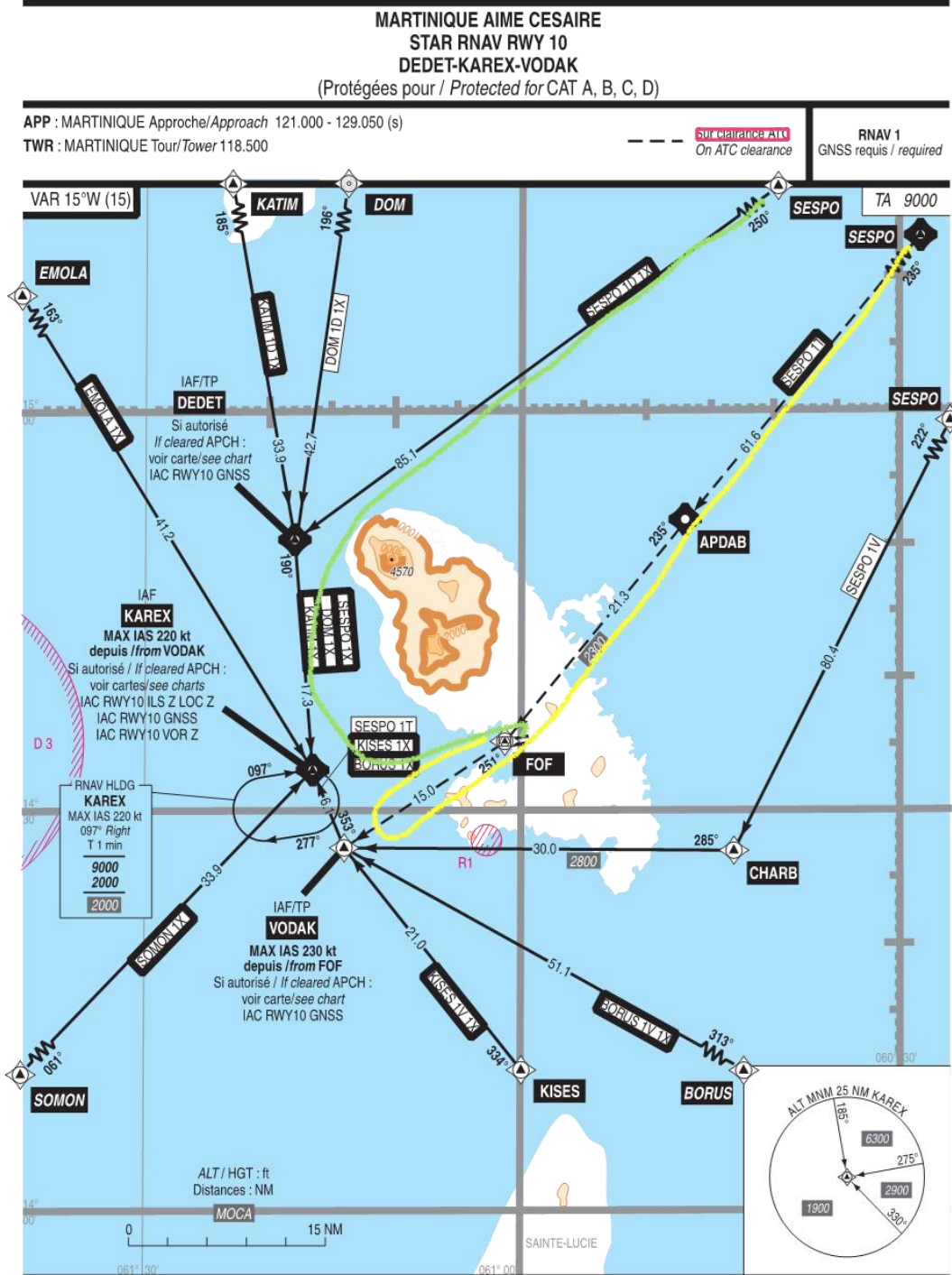
Les rencontres en Martinique ayant permis tant l'identification des acteurs partenaires que d'évaluer leur appétence à adhérer à la démarche, il convient désormais de formaliser leur manifestation d'intérêt à participer à la démarche.

Une telle formalisation d'un consensus en ce sens pourrait ainsi être un prélude, sous forme de micro-projet, à la mise en œuvre d'une assistance à maîtrise d'ouvrage pour déployer les actions qui seraient ainsi retenues.

ANNEXE 4: CARTE D'APPROCHE NAVIGATION PAR SATELLITE - ATERRISSAGE FACE A L'EST

AIP
CAR/SAM/NAM

AD 2 TFFB STAR RWY10 RNAV
28 MAR 19



CONSIGNES PARTICULIERES D'APPROCHE A VUE DE NUIT

Aucune approche à vue de nuit ne peut être débutée ni exécutée tant que l'aéronef est à l'intérieur du secteur compris entre les radials 318° et 006° et une distance de 25 NM de FOF.

SPECIAL INSTRUCTIONS FOR NIGHT VISUAL APPROACHES

At night, visual approaches shall neither be started nor performed within the area bounded by radials 318° and 006° within a 25 NM radius from FOF.

