



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES**

Liberté  
Égalité  
Fraternité

ACNUSA
Le 01 JUIL. 2022
N° 57
Pour.
Copie :



direction  
générale  
de l'Aviation  
civile

Le directeur du transport aérien

Réf: 220108 /DTA

Paris, le 29 JUIN 2022

Monsieur Gilles Leblanc  
Président de l'Autorité de contrôle des nuisances  
aéroportuaires  
244 boulevard Saint-Germain  
75007 Paris

Monsieur le Président,

Lors de sa séance du 7 mars 2022, le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) a émis un avis favorable sur le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 10 septembre 2003 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Lyon-Saint-Exupéry, assorti de quatre réserves.

Dans sa première réserve, le collège préconise de préciser les aéronefs qui pourront continuer à être exploités durant le délai accordé aux compagnies aériennes pour se conformer à la nouvelle restriction relative au niveau de performance acoustique des aéronefs. La rédaction de l'arrêté a été adaptée pour cibler plus précisément la catégorie d'aéronefs concernés par le dispositif dérogatoire dit du « droit du grand-père ».

Dans sa deuxième réserve, l'ACNUSA recommande de faire débuter ce délai à la date de publication de l'arrêté au Journal officiel. Il a été retenu de ne pas faire bénéficier du droit du grand-père les aéronefs concernés qui n'auraient pas fréquenté de nuit l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry avant le 1<sup>er</sup> janvier 2022, il n'existera donc aucune incitation pour les compagnies à augmenter le nombre de vols avec les aéronefs visés. La rédaction de l'arrêté répond ainsi à cette réserve.

En troisième lieu, le collège propose d'étendre la restriction envisagée aux aéronefs de chapitre 4 dont les bruits certifiés en approche ou en décollage sont supérieurs ou égaux à ceux du chapitre 3 dont la marge acoustique est inférieure à 13 EPNdB. Une telle mesure serait désormais envisageable, sur le fondement de l'évolution récente de l'interprétation par la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) des règles relatives aux restrictions d'exploitation, reconnaissant la possibilité d'introduire des restrictions sur des aéronefs certifiés chapitres 4 et 14. Cette évolution, actée lors de la 6<sup>ème</sup> réunion de l'assemblée générale de la CEAC du 16 juillet 2021, est cependant intervenue postérieurement à la fixation des scénarios de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée et même à la finalisation de celle-ci. Cette restriction ne peut donc pas être retenue dans l'immédiat, ses impacts n'ayant pas été étudiés.

Toutefois, mes services suivront attentivement l'évolution des flottes respectivement des chapitres 3 et 4 fréquentant l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry la nuit. Si cette évolution démentait les hypothèses prises pour l'évaluation de la mesure dans l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, une nouvelle étude préalable à une révision des restrictions d'exploitation pourrait être envisagée.

Enfin, l'ACNUSA recommande de réviser les exemptions énumérées à l'article 4 de l'arrêté du 10 septembre 2003, qui ne seraient pas justifiées pour ce type de restriction, afin de prévenir les risques

d'affectation à des missions de service public des aéronefs les moins performants sur le plan environnemental. Il n'est pas prévu de revenir sur les catégories faisant l'objet d'exemptions, qui sont communes à tous les arrêtés de restriction d'exploitation en vigueur. Dans un objectif de transparence, un bilan annuel des vols réalisés au titre de ces exemptions est présenté en Commission consultative de l'environnement (CCE) en application de l'article 5 de l'arrêté de 2003.

Je vous remercie d'avance de bien vouloir publier cette réponse de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) aux côtés de l'avis de l'ACNUSA, pour la bonne information du public.

Je vous prie d'agrérer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Marc BOREL