

**SEMINAIRE DE TRAVAIL AVEC LES MEMBRES ASSOCIES  
DU LUNDI 10 DECEMBRE 2018**

**NOTE DE SYNTHESE**

Au regard des enjeux majeurs du secteur aérien en matière d'environnement et de santé, le président de l'ACNUSA a souhaité réunir les membres du collège ainsi que les membres associés afin de réfléchir ensemble - à partir des suites données aux recommandations déjà rendues publiques - aux fondements des nouvelles propositions susceptibles d'être formulées.

Les thématiques étudiées étaient les suivantes :

- ***Comment éviter les ruptures d'égalité sur le territoire national dans le traitement des émissions aéroportuaires ?***
- ***Comment améliorer la prise en compte des externalités (environnement/santé) dans les études d'impact – dites d'approche équilibrée – nécessaires avant toute prise de décision ?***
- ***En matière de lutte contre les nuisances des émissions atmosphériques, comment forger un corpus de règles à l'instar de celui relatif à la lutte contre les nuisances sonores ?***
- ***La protection de la nuit reste une préoccupation centrale et les exigences sociétales se renforcent. Comment progresser collectivement pour mieux encadrer les vols de nuit ?***

Les participants aux trois ateliers ont traité les quatre thématiques et à l'issue de chacune des sessions, les rapporteurs désignés ont présenté leurs travaux.

- **Comment éviter les ruptures d'égalité sur le territoire national dans le traitement des émissions aéroportuaires ?**

Aujourd'hui des inégalités structurelles existent entre l'Île-de-France et les autres régions. Des inégalités existent également entre les territoires d'une même métropole.

Afin d'obtenir des situations homogènes, susceptibles de contribuer à réduire les inégalités, les différents ateliers se sont tous accordés à dire qu'il serait intéressant de mener une approche équilibrée (qui repose sur la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion foncière, les procédures et les restrictions opérationnelles, les données géographiques et économiques) en fixant des exigences minimales notamment s'agissant des vols de nuit.

Si une égalité de traitement est essentielle sur le territoire et nécessaire, passant par la mise en œuvre de règles communes et lisibles pour tous, y compris pour les compagnies et les contrôleurs aériens, la diversité des problématiques locales doit tout autant être prise en compte, conformément aux principes de l'approche équilibrée.

Un axe de réflexion serait la mise en œuvre de sanctions graduées avec possibilité par exemple d'accorder un sursis pour un premier manquement si la compagnie en cause présente à l'Autorité de contrôle un plan réaliste et crédible de mesures correctives visant à prévenir les risques de récidive.

Sur la question du corpus de règles existant, plusieurs participants ont fait savoir qu'il le considérait mal actualisé et beaucoup trop dense. A cet égard, les ateliers se sont accordés sur l'idée d'un corpus simplifié et harmonisé. Cela garantirait que les règles prévues soient mieux connues, suivies et respectées.

Sur la possibilité d'une harmonisation des restrictions nocturnes, une idée serait que soient recensés les avions concernés (notamment ceux dont la marge cumulée certifiée serait encore inférieure à 13 EPNdB) afin d'établir des conditions d'une convergence vers une mise en œuvre de règle commune.

En outre, une différence plus significative de taxes et/ou de redevances pourrait être déployée sur les plateformes pour la nuit par rapport au niveau en journée ou en soirée. Cela se justifie par les surcoûts d'exploitation et les mesures de compensation des nuisances à renforcer.

Enfin, il serait intéressant que l'Autorité crée les conditions de retours d'expériences locales et de partage, à l'échelle nationale, des bonnes pratiques entre les plateformes et les compagnies.

Sur la question des servitudes d'urbanisme, il est nécessaire de mettre en œuvre une information claire et transparente, permettant au plus grand nombre d'en avoir connaissance (notamment dans le cas de location et vente de logement). Une proposition serait d'afficher sur l'annonce du bien un indice de bruit à l'image de ce qui existe pour l'énergie.

En complément, il serait également intéressant de reprendre l'attache de la chambre nationale des notaires et de la fédération nationale des agents immobiliers, de manière que leurs membres soient sensibilisés et formés à ce sujet. Les notaires pourraient utilement, en tant qu'officiers publics, s'assurer que la servitude de nuisances sonores est bien indiquée dans les actes qu'ils rédigent afin de garantir une gestion foncière pertinente sur les territoires subissant les nuisances.

D'un point de vue urbanistique, il serait intéressant de proposer une information plus courte mais claire sur les plans d'exposition aux bruits (PEB), les plans de gêne sonore (PGS) ainsi que l'utilisation

des pistes et de considérer le bruit comme les autres risques (inondations, industriels, etc.). Une proposition serait de créer une seule et unique carte par territoire impacté par les nuisances aéroportuaires : les PGS et PEB doivent voir leurs contours présentés de manière homogène, avec les explications sur les cartes de bruit qui les fondent, afin de faciliter les travaux de ceux qui les produisent et de ceux qui les utilisent.

Cela pourrait être fait au plan local, au niveau des préfetures / DREAL et DDT, en indiquant directement les mentions « exposition au bruit » et « gêne sonore ».

Enfin, la mise en œuvre d'une étude de faisabilité sur l'élaboration d'un indice de bruit serait également une idée : il est à rappeler que l'ensemble des sources de nuisances sonores sont concernées et que les effets cumulés devraient être pris en compte.

Concernant l'aide à l'insonorisation, la zone 3 du PGS pourrait, selon certains, prévoir, dans les limites extérieures, une dégressivité des aides aux riverains, prenant en compte le bruit et la gêne. Les collectivités et les sociétés aéroportuaires devraient enfin pouvoir "avancer" les fonds afin d'accélérer les travaux en les jumelant, autant que possible aux travaux de rénovation énergétique.

Sur la question des transferts de nuisances, l'intérêt général doit prévaloir sur l'intérêt particulier. Les propositions seraient de limiter l'augmentation du trafic nocturne dès que possible, améliorer les restrictions relatives à la performance des avions, harmoniser les restrictions, appliquer des volumes de protection environnementale (VPE) sur l'ensemble des plateformes.

- **Comment améliorer la prise en compte des externalités (environnement/santé) dans les études d'impact – dites d'approche équilibrée – nécessaires avant toute prise de décision ?**

Aujourd'hui il apparaît important de pouvoir proposer des données chiffrées, par personne, par nuisance, ou en combinant les deux.

L'Organisation Mondiale de la Santé a tout récemment présenté à la Commission européenne des recommandations relatives au bruit : elle propose, avec beaucoup de précautions, que le seuil limite du bruit soit de 45 dB le jour et de 40 la nuit. L'OMS a également abordé le nombre d'années en bonne santé pouvant être impactées en raison du bruit. C'est sur cette base qu'un organisme comme Bruitparif a traduit graphiquement ces recommandations et mené une communication pédagogique à ce sujet en direction des collectivités territoriales. Il apparaît donc important de travailler au niveau national pour essayer de s'accorder sur l'impact socio-économique que les problèmes d'environnement et de santé liés aux émissions sonores et atmosphériques peuvent avoir sur la société.

Aujourd'hui, il n'existe aucun consensus quant à la méthodologie et aux indicateurs à adopter pour réaliser les aspects socio-économiques des études d'impact, dites d'approche équilibrée, dans le secteur aéroportuaire. Les facteurs devant être pris en compte apparaissent devoir être la santé, l'environnement mais aussi, plus largement pour certains, la qualité de vie et l'impact immobilier.

S'agissant de l'IGMP<sup>1</sup>, utilisé sur l'aéroport de Paris - CDG conformément aux dispositions prises en 2003, il ne fait pas l'unanimité. Il existe une réelle différence de perception par les populations riveraines. Plusieurs des participants aux trois ateliers ont d'ailleurs exprimé leurs doutes quant à l'intérêt de déployer des indices globaux sur tous les aéroports. Un indice global étant considéré comme ne pouvant être représentatif du ressenti de la population, il importe de s'accorder sur une batterie simple d'indices.

Les indices mentionnés pour la mesure du bruit ont été rappelés:

- le Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit)), recommandé pour tous les modes de transport au niveau européen, en application de la directive n° 2002/49/CE du 25 juin 2002,
- l'indicateur Townsend (un indicateur de mesure de la précarité et de la "santé sociale") il a été présenté dans le cadre de l'étude survol réalisée en Île-de-France sous l'égide du préfet de région,
- le DALY (*Disability Adjusted Life Years*, ou nombre d'années en bonne santé perdues) est une valeur utilisée mondialement, mais il serait intéressant d'avoir des méthodologies communes au niveau européen et de mener un benchmark.

Le secteur routier a une approche intéressante à ce sujet dans la mesure où une circulaire interministérielle, actualisée tous les quinze ans environ par un groupe multidisciplinaire d'experts, fixe les valeurs à prendre en compte dans le volet socioéconomique des études d'impact des projets de toute nature. Il faudrait privilégier une approche globale et extrapoler aux autres secteurs en tenant bien compte du coût du bruit et des polluants émis par les transports, du nombre de personnes exposées etc.

---

<sup>1</sup> Instauré par l'arrêté du 28 janvier 2003, l'indicateur Global Mesuré Pondéré (IGMP) est un indicateur représentatif de l'énergie sonore de la plateforme de Paris-CDG ; sa valeur pour chaque année civile ne doit pas dépasser son niveau moyen des années 1999, 2000 et 2001.

- ***En matière de lutte contre les nuisances des émissions atmosphériques comment forger un corpus de règles à l'instar de celui relatif à la lutte contre les nuisances sonores ?***

En premier lieu, il apparaît utile de se réapproprier le texte du Grenelle 2009<sup>2</sup>, d'analyser le fond du texte afin de voir comment faire évoluer la prise en compte respective du bruit et de l'air en fonction de l'altitude, car il existe aujourd'hui des actions contradictoires.

Aujourd'hui, l'ACNUSA a pour mission de contrôler les nuisances aéroportuaires sur et autour des plateformes. De fait, elle contrôle l'application des règles fixées par arrêtés ministériels et celles-ci sont hétérogènes et peu actualisées. Pour aller plus loin, il serait intéressant de mener avec le commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) une démarche permettant de donner des valeurs aux externalités (impact sur l'environnement et la santé) de la pollution atmosphérique et de la pollution sonore. En outre, l'ACNUSA pourrait proposer d'élargir son périmètre d'attributions pour y inclure les émissions de gaz à effet de serre.

Le suivi et le contrôle des nuisances sonores se sont construits sur une longue période. L'exigence en matière de qualité de l'air est devenue urgente, mais l'on manque encore d'un corps de connaissances permettant de forger des règles solides.

C'est à partir des bonnes pratiques, basées sur des engagements volontaires comme ceux pris dans le cadre de la démarche « accréditation carbone » de l'ACI Europe, que l'on doit pouvoir généraliser des choses intéressantes pour les émissions de polluants atmosphériques. Des règles doivent être posées pour inciter les moins volontaires à agir. Il importe que l'inaction ne donne pas un avantage concurrentiel à certaines plateformes.

Plus particulièrement s'agissant de l'article 45 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte<sup>3</sup>, une idée serait de revoir les responsabilités respectives de l'Agence pour la maîtrise de l'énergie (ADEME) et de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires pour renforcer le dispositif incitations / contrôle et assurer un suivi effectif. Cela permettrait de proposer au Gouvernement et au Parlement un plan de réévaluation périodique.

Travailler en partenariat avec les sociétés aéroportuaires et les collectivités territoriales est nécessaire pour permettre d'accompagner l'effort de réduction des émissions coté pistes (remplacement des engins de piste par des véhicules électriques, mise en place de moyens d'assistance au sol autre que thermiques, remplacer les APU par des moyens de substitution etc.) par des mesures permettant de réduire les émissions coté ville. Les mesures à prendre par les sociétés aéroportuaires pourraient être précisées dans le cahier des charges de chacune des concessions. Les mesures à prendre par les collectivités territoriales, notamment en matière de transports terrestres et d'urbanisme devraient également pouvoir être contractualisées.

Enfin, concernant la démarche volontaire de l'*Airport Carbon Accreditation*<sup>4</sup>, l'ACNUSA devrait accompagner les aéroports français engagés dans la réduction de leur impact sur le climat. L'Autorité

---

<sup>2</sup> LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000020949548>

<sup>3</sup> LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (1) : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031044385>

<sup>4</sup> Pour en savoir plus sur l'*Airport Carbon Accreditation* : <https://www.airportcarbonaccreditation.org>

pourrait participer à l'élaboration des indicateurs et aider les aéroports à vérifier que leurs engagements sont bien atteints.

Une étude comparative au niveau européen pourrait être menée sur cette question afin de pouvoir valoriser les résultats obtenus par les sociétés aéroportuaires. La reconnaissance des efforts est importante dans un champ aujourd'hui devenu très concurrentiel à l'échelle mondiale.

- ***La protection de la nuit reste une préoccupation centrale et les exigences sociétales se renforcent. Comment progresser collectivement pour mieux encadrer les vols de nuit ?***

Selon l'Organisation mondiale de la santé, la nuit correspond à une plage horaire de huit heures. D'un point de vue physiologique, plusieurs études indiquent qu'en-deçà de 6 heures de sommeil, des effets négatifs sur la santé sont démontrés et indiscutables. Il apparaît donc nécessaire de revisiter le concept de « cœur de nuit ».

Si l'on considère que la moyenne de temps de sommeil est comprise entre 7 et 8 heures, il serait intéressant d'avoir une fenêtre de 8 heures. Dans ce cadre, une idée serait de revoir la programmation de façon à éviter les vols au cœur de nuit et à en réduire la nuisance la nuit. Un comptage analytique des avions évoluant sur les grands aéroports français la nuit et en cœur de nuit est systématiquement effectué par la DGAC depuis 201 selon les marges acoustiques et les niveaux de bruit. Cela devrait permettre de bien calibrer les efforts à réaliser en tenant compte du renouvellement des flottes.

En outre, il serait intéressant de définir, pour chacun des grands aéroports, une trajectoire temporelle pour retirer les aéronefs dont la marge acoustique cumulée est inférieure à 13 EPNdB. Pour certains, la décision si elle est générale doit être prise au niveau européen. Pour d'autres, une approche nationale équilibrée, plateforme par plateforme doit permettre de progresser de manière pragmatique en indiquant aux compagnies des échéances claires.

Sur le renouvellement des flottes des compagnies aériennes, les participants des trois ateliers (en particulier ceux représentant les riverains des aéroports) ont exprimé leur souhait de prendre part aux concertations locales et nationales, dont le calendrier sera établi par la ministre au fil de l'eau (information DGAC). Dans ce cadre, les plateformes aéroportuaires et leurs parties prenantes pourraient certainement être rapidement informées quant à la composition des flottes des compagnies travaillant chez elles (au-delà des aéronefs basés).

Sur la problématique relative à la « descente continue » des aéronefs, la ministre des Transports a indiqué clairement souhaiter que cette procédure soit appliquée par tous les vols opérés sur l'Aéroport de Paris CDG d'ici 2023 et 2025. Le challenge est important car il s'agit de la plateforme connaissant le plus fort trafic. Les services de la navigation aérienne et les compagnies opérant à Paris CDG y travaillent.

La méthode de séquençage des avions « *Point Merge*<sup>5</sup> », développée par le Centre expérimental d'Eurocontrol, classe les types d'aéronefs pour permettre de mieux les séquencer selon leur allure. Elle pourrait utilement être déployée sur tous les aéroports qui communiquent sur l'impossibilité de mettre en œuvre les descentes continues.

Sur la question du retour des avions basés après l'heure de restriction, l'idée d'une dérogation en cas de retard exceptionnel apparaît devoir être expertisée, à la condition que ce soit un mode opératoire publié et que la dérogation soit motivée au cas par cas. Une autre idée, moins consensuelle, serait de définir des heures limites différentes selon que les avions sont basés ou non et de n'avoir aucune dérogation, tout retard étant automatiquement sanctionnable.

S'agissant de la question des compensations, des dispositifs existent déjà mais la question est de savoir comment les mettre correctement en œuvre. Un objectif de 100% de réalisation à 5 ans pour accélérer l'insonorisation serait une perspective mobilisatrice. Il faut pour cela que les compagnies, les

---

<sup>5</sup> Pour en savoir plus : <https://www.eurocontrol.int/services/point-merge-concept>

plateformes aéroportuaires, voire les collectivités partenaires, participent activement. Il faut aussi pouvoir engager localement des programmes partenariaux avec les agences financières de l'Etat qui s'occupent de rénovation urbaine et de rénovation énergétique (ANAH, ANRU).

Une autre question se pose, celle de la possibilité, pour ceux ayant bénéficié d'aides par le passé, de pouvoir également en obtenir pour mener de nouvelles rénovations car la qualité des matériaux aujourd'hui est différente et la performance acoustique pourrait être bien meilleure aujourd'hui qu'elle ne l'était hier.

Enfin, il est à noter qu'un fonds de compensation des nuisances aériennes est prévu à l'Aéroport de Nantes – Atlantique, à l'image de ce qui est fait à Paris Orly et Paris CDG.

## **Conclusion**

Les actes du séminaire ne sont pas engageants pour l'Autorité.

A l'issue de ce séminaire, et au regard des idées qui ont émergé, les services de l'Autorité s'attacheront à :

- Accompagner les parties prenantes dans l'information en amont des préparations des CCE pour permettre plus de transparence, que des règlements soient mis en œuvre afin de permettre une bonne information et une compréhension des enjeux quelle que soit la position des parties prenantes ;
- Reprendre le travail engagé sur les indices de bruit (émission et impact au sol) ;
- Travailler sur l'impact économique que les problèmes de santé liés au bruit peuvent avoir sur la société ;
- Commander une étude chiffrée ainsi qu'une analyse multicritère permettant d'évaluer la pollution atmosphérique ;
- Commander une étude comparative sur l'impact carbone des aéroports au niveau européen.



## **Annexe**

### Liste des participants

Nadine Allemand  
Agnès Brion Ducoux  
Sylvie Escande-Vilbois  
Valérie Rozec  
Julie Vallet  
Jean-Marie Durand  
Philippe Guivarc'h  
Francis Truchetet

Françoise Brochot  
Geneviève Laferrère  
Charles Aguetant  
Frédéric Fouchet  
Bruno Laubard  
Fabien Lemoine  
Luc Offenstein

Céline Callegari  
Anne-Laure Verneil  
Eric Girard-Reydet