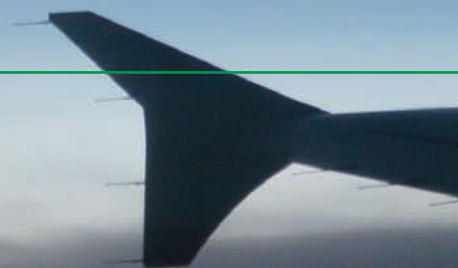


# RAPPORT SUR LES VOLS DE NUIT

---



## LES MESURES

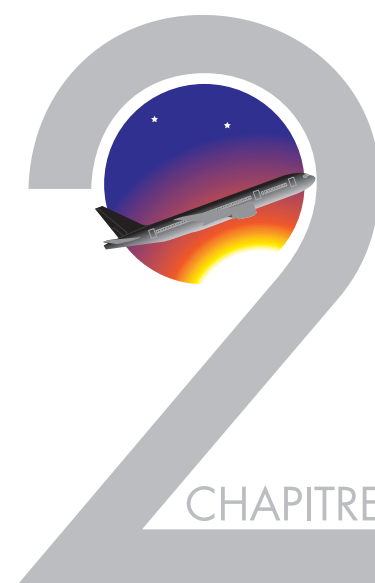
- Les mesures écartées
- Les mesures à l'étude
- Les mesures proposées

23

23

25

26



CHAPITRE

## Le groupe de travail sur les vols de nuit

Lors des rencontres du Grand Roissy, en janvier 2011, a été émise l'idée d'un groupe de travail sur les vols de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle. Cette idée fit son chemin et un groupe de travail fut constitué en septembre 2011. Composé d'élus, de professionnels et d'associations, et placé sous la présidence de M. Jean Rebuffel, le groupe devait déposer un rapport d'étape à la fin février 2012. Ensuite, sur la base des constats réalisés, un rapport définitif sur les mesures envisageables devait (ou aurait dû) être déposé à la fin octobre 2012 <sup>1</sup>. Néanmoins, le rapport d'étape est devenu une synthèse des travaux du groupe et a été rendu en mai 2012 <sup>2</sup>.

## Les résultats obtenus

Les conclusions de la synthèse des travaux mettent en évidence les trois leviers sur lesquels il a paru au groupe de travail qu'il serait possible d'agir, à savoir les procédures opérationnelles, les types d'avions autorisés à opérer la nuit et la limitation en nombre de mouvements ou en quotas de bruit sur une période de nuit de sept à huit heures. Mais les participants n'ont pu parvenir à un accord ni sur une méthode de travail pour mesurer l'impact d'hypothèses de travail sur les deux derniers leviers, ni même sur un calendrier.

M. Rebuffel, constatant que la situation était bloquée, a – raisonnablement – décidé d'« interrompre des travaux dont la poursuite en l'état revêtait peu de sens <sup>3</sup> ».

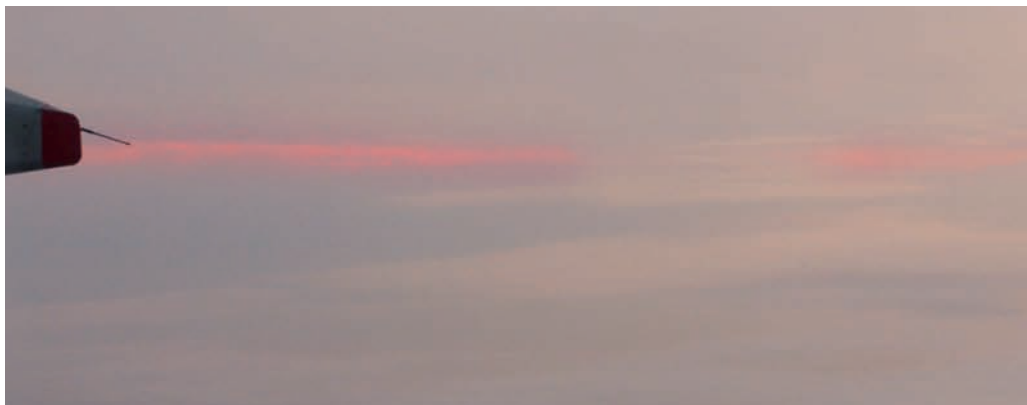
Ainsi, faute de consensus parmi les membres du groupe, la synthèse des travaux n'épuise pas le sujet des vols de nuit.

## Le devoir de l'ACNUSA de définir des propositions

Ni la lettre de mission du 27 septembre 2011 ni le rapport ne citent le texte sur le fondement duquel la mission d'explorer les voies d'une maîtrise des vols de nuit et de la réduction de leur nuisance a pu être confiée à un groupe de travail. Mais la lettre de mission précise que :

« Dans le cadre de ses missions, et afin d'éclairer la décision publique, l'Autorité souhaite qu'un bilan général et incontestable des données disponibles soit réalisé, que les marges de manœuvre soient approfondies et que des perspectives réalistes d'évolution soient étudiées. »

Nul doute, donc, que ce fondement est à chercher dans l'article L. 6361-5 du code des transports qui donne à l'Autorité compétence pour émettre, à son initiative, des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour des aéroports. Par suite, et dès lors que le président du groupe de travail a décidé d'interrompre ses travaux sur le constat de l'échec des parties prenantes à proposer des mesures, il revient à l'Autorité d'achever ce qu'elle a commencé et de faire, dans le cadre de son rapport annuel, des propositions réalistes susceptibles d'éclairer la décision publique.



# LES MESURES

Certaines mesures, pourtant souvent proposées, ont été écartées par le collège de l'Autorité. Quelques-unes sont à l'étude car elles nécessitent un examen plus approfondi. Enfin, d'autres mesures ont paru suffisamment raisonnables et de nature à satisfaire l'objectif poursuivi <sup>4</sup> pour être proposées.

## Les mesures écartées

Le groupe de travail a examiné la situation principalement sur les aéroports des pays voisins les plus proches par la taille ou par le trafic de Paris – Charles-de-Gaulle.

Cette approche est assez regrettable mais justifiée par la brièveté des délais impartis au groupe pour rendre ses conclusions.

Alors que les associations membres du groupe de travail avaient abandonné la demande d'un couvre-feu généralisé de huit heures, prenant ainsi en compte les contraintes des opérateurs du transport aérien la nuit, cette approche limitée a conforté chez certains (hors du groupe d'étude) l'idée qu'il était possible d'interdire les vols de nuit. Or, sur les 651 aéroports internationaux répertoriés comme tels sur le site de la société Boeing, seuls 241 ont introduit un couvre-feu, d'ailleurs presque toujours ponctuel et ciblé <sup>5</sup>. Interdire les vols la nuit de 23 heures à 5 heures, comme c'est le cas à Francfort alors qu'il existe à moins de 300 km un aéroport spécialisé dans le fret express (Leipzig), n'est pas véritablement limiter le trafic de nuit. L'ignorer, lorsqu'il s'agit de faire des propositions, peut conduire à de grossières erreurs d'appréciation.

Par ailleurs, certaines des mesures qui ont été étudiées ne relèvent ni exclusivement, ni même à titre principal, de la lutte contre les nuisances nocturnes <sup>6</sup>. Pour ce motif, elles n'ont pas été retenues au titre des propositions envisageables pour réduire la gêne imputable aux vols de nuit. En outre, trois types de mesures spécifiques aux vols de nuit, dont certains n'ont pas été proposés par le groupe, ont été écartés <sup>7</sup> ici : leur interdiction totale sur toutes les plateformes acnuesées, l'application à Paris – Charles-de-Gaulle du ratio vols de nuit / total des vols constaté sur les autres aéroports, et l'effet immédiat de restrictions d'usage de certains appareils.

## Interdiction générale et sur tout le territoire des vols de nuit

Bien que la proposition de généraliser l'interdiction des vols de nuit à l'ensemble du territoire n'ait pas été retenue par le groupe de travail, l'Autorité a cependant souhaité l'étudier. Interdire totalement les vols de nuit serait une façon assez radicale de mettre fin aux nuisances imputables aux avions la nuit. Mais après examen, l'Autorité est arrivée à la conclusion qu'il fallait écarter cette éventualité, pour des raisons à la fois juridiques et économiques.

### Motif tiré de considérations juridiques

Les règles les mieux établies tant du droit national que du droit communautaire feraient obstacle à la mise en œuvre d'une telle mesure.

En effet, sauf si elle correspond à une nécessité d'ordre public, une interdiction ne peut jamais être générale et absolue (CE, 7 déc. 2005, Ryanair, req. n° 207.424). Une interdiction totale des vols de nuit, y compris pour les vols qui ne peuvent être opérés que la nuit, méconnaîtrait le principe de la liberté du commerce et de l'industrie. Elle méconnaîtrait aussi et surtout les règles de droit communautaire. D'une part, aux termes de l'article 70 (ex-article 74) du traité instituant

<sup>1</sup> Voir la lettre de mission adressée le 27 septembre 2011 par Mme Patricia Lemoine de Forges, président et de l'ACNUSA, à M. Jean Rebuffel.

<sup>2</sup> Consultable sur le site de l'ACNUSA.

<sup>3</sup> Synthèse des travaux du groupe vol de nuit, p. 48.

<sup>4</sup> « Le souhait de l'Autorité est qu'il soit possible de fixer un objectif à 5 ans de réduction des nuisances dues aux vols de nuit », lettre de mission de Mme Patricia Lemoine de Forges.

<sup>5</sup> Il s'agit le plus souvent de l'interdiction de certains avions particulièrement bruyants, ou d'interdiction de décollage le week-end.

<sup>6</sup> Tel est notamment le cas des mesures prises en matière d'urbanisme.

<sup>7</sup> L'aménagement des règles urbanistiques et de construction ne concerne pas spécifiquement la période nocturne. Pour ce motif, il ne fait pas l'objet de propositions ici.



la Communauté européenne : « *Les objectifs du traité<sup>8</sup> sont poursuivis par les États membres, (...) dans le cadre d'une politique commune des transports.* » D'autre part, on ne voit pas comment l'équilibre entre des intérêts contradictoires pourrait trouver son compte dans une interdiction absolue qui ne ferait peser des contraintes très lourdes, voire insupportables, que sur l'une des parties.

Déjà, en 2011, l'ACNUSA avait souhaité que la question soit portée au niveau communautaire dans le but d'une harmonisation des pratiques sur l'ensemble des pays européens. Cette position reste d'actualité.

#### Motif tiré de considérations économiques

Il n'est peut-être pas inutile de le rappeler que, « *comme tous les secteurs de notre économie, le transport aérien n'échappe pas à la crise économique mondiale* »<sup>9</sup>. La Commission européenne et le FMI prévoient, pour la France, une croissance du PIB de 0,4 %, mais selon l'Insee cette croissance sera de 0,1 % seulement pour l'ensemble de l'année 2013. À cette « croissance en berne » correspondront malheureusement, toujours selon l'Insee, des « destructions d'emplois ». Dans ces conditions, l'institut considère que, après avoir baissé en 2011 et en 2012, le pouvoir d'achat individuel – et, donc, pour ce qui nous concerne, la demande de transport – restera stagnant.

Or, même si certains le contestent, certains vols ne peuvent être opérés que la nuit (fret express, aéropostal, certains vols long-courriers).

Dans le contexte actuel, il ne serait certainement pas raisonnable d'ajouter aux difficultés du secteur des contraintes supplémentaires décidées unilatéralement par la France.

Le refus d'une interdiction générale et globale des vols de nuit sur toutes les plateformes accusées ne signifie pas qu'il faille pour autant s'interdire d'examiner au cas par cas la situation de chaque aéroport pour y envisager localement une telle mesure.

### Plafonnement des vols de nuits à Paris – Charles-de-Gaulle au niveau moyen annuel des aéroports de Londres – Heathrow, Amsterdam – Schiphol et Francfort

Les représentants des associations qui ont participé au groupe de travail sur les vols de nuit des aéroports ont proposé de plafonner les vols de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle au niveau moyen annuel des aéroports de Heathrow, Amsterdam et Francfort.

Cette proposition a été écartée pour plusieurs raisons.

D'une part, dans cet alignement, les dés sont pipés : Heathrow n'est pas le seul aéroport londonien<sup>10</sup> et, en Allemagne, Leipzig (situé à moins de 300 km de Francfort) a accueilli le principal expressiste qui ne pouvait plus opérer à Francfort. Sauf à rouvrir le trafic nocturne à Paris – Orly, il n'existe pas en France, et tout particulièrement à distance raisonnable de Paris, d'aéroport présentant les caractéristiques adéquates (capacité d'accueil, desserte...) pour accueillir les vols nocturnes qui, par l'effet de l'application du plafonnement, pourraient être regardés comme excédentaires.

D'autre part, imposer à Paris – Charles-de-Gaulle d'être au niveau moyen de plateformes étrangères, c'est le condamner à renoncer au leadership et à des parts de marché. Alors que, à l'instar de nombreux autres pays de la zone euro, la situation économique de la France n'est pas des plus florissantes, il ne paraît pas raisonnable de faire une proposition relativement difficile à mettre en œuvre et qui ne pourrait qu'aggraver la situation.

### Interdiction de certains appareils commerciaux avec effet immédiat

L'**interdiction avec effet immédiat** d'avions, qui satisfont par ailleurs à toutes les conditions requises pour voler, au seul motif qu'ils gênent plus que les autres les populations survolées, paraît juridiquement fragile – notamment au regard des principes d'égalité et de la liberté du commerce et de l'industrie.

Pour autant, comme on le verra plus loin, **leur interdiction progressive et programmée est non seulement possible, mais même recommandée par l'Autorité.**

# Les mesures à l'étude

## Instauration d'un quota de bruit par plateforme et par compagnie

Les enquêtes sur la gêne montrent que, au-dessous d'un certain niveau de bruit produit par chaque évènement individuellement la somme des énergies sonores sur une période donnée est un bon descripteur de l'exposition des populations au bruit.

C'est pourquoi, en plus de restrictions sur le chapitre des avions, il est possible de fixer une limite à l'énergie sonore totale émise par un ensemble d'avions opérant sur une période donnée. La mise en place de deux quotas de bruit pourrait être instituée : l'un calculé pour l'ensemble des aéronefs d'une plateforme et l'autre pour les aéronefs de chaque compagnie qui la fréquente. Ce système nécessite d'étudier la définition du quota et la manière de contrôler son application.

Le système du quota de bruit est d'ores et déjà mis en œuvre à Londres – Heathrow et à Amsterdam – Schiphol.

En l'état actuel, cette piste est intéressante et fera donc l'objet d'un examen plus approfondi et de consultations, avec l'ambition de présenter des propositions concrètes dans le rapport 2013.

**8** Dont font partie la libre circulation (des personnes, des services, etc.) et la protection de l'environnement.

**9** « Celle-ci pèse sur les compagnies aériennes et tous les emplois indirects du transport aérien comme sur les plateformes aéroportuaires et toute la filière aéronautique », Sénat, avis sur le projet de loi de finances pour 2013 présenté par M. V. Capo-Canellas au nom de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire (n° 13 – T. III).



### RECOMMANDATION

**L'Autorité demande que la DGAC étudie avant la fin 2013 les conditions de la mise en place de deux quotas de bruit spécifiques à la période nocturne : l'un concernant l'ensemble des aéronefs de chaque plateforme acusée et l'autre relatif à la flotte de chaque compagnie opérant sur cette plateforme.**

**L'ACNUSA encourage vivement les initiatives, qui pourraient être prises au niveau local relatives à la mise en œuvre d'un système de quota de bruit. Elle examinera très favorablement toute proposition qui lui sera faite concernant un tel système.**

## Décollage et atterrissage vent arrière

L'évolution de l'urbanisation et la densité démographique ne sont jamais les mêmes à l'un et à l'autre bout des pistes et le principe selon lequel il convient de procéder aux atterrissages face au vent peut avoir pour conséquence directe et immédiate de soumettre une population importante aux nuisances, alors qu'une procédure vent arrière permettrait de transférer cette charge sur des populations plus clairsemées.

Sachant que les arrivées impactent plus longtemps les populations survolées, l'Autorité avait envisagé de préconiser l'atterrissage vent arrière lorsque cela permet l'exploitation du QFU le moins pénalisant pour les riverains et que la vitesse du vent n'excède pas 5 nœuds (rafales comprises). Le plafond proposé serait ainsi moitié moins élevé que celui retenu par l'OACI (10 nœuds).

Cependant, il est apparu que, pour que la sécurité soit assurée comme elle doit l'être tout au long de la manœuvre, de nombreuses conditions doivent être cumulativement satisfaites, qui tiennent à la météorologie, à la longueur de la piste, au poids de l'avion, etc.

L'Autorité souhaite donc obtenir davantage d'informations avant de prendre position sur ce point.



### RECOMMANDATION

**L'Autorité demande à la DGAC d'étudier, pour chacune des plateformes acusées qui se caractérisent par une concentration plus importante des populations à l'une des extrémités des pistes, l'opportunité et les conditions d'une mise en place d'une procédure vent arrière.**

**10** Si on additionne le nombre de vols nocturnes des trois principaux aéroports londoniens (Heathrow, Gatwick et Stansted) le total atteint 150 vols par nuit – soit presque le même nombre de vols nocturnes que pour Paris – Charles-de-Gaulle (170 en moyenne).



## Les mesures proposées

Comme le montre le tableau suivant, le nombre de mouvements pour une nuit est très différent suivant les plateformes.

Mouvements moyens pour une nuit en 2010

	Bâle – Mulhouse	Bordeaux – Méribaud	Lyon – Saint-Exupéry	Marseille – Provence	Nantes – Atlantique	Nice – Côte d'Azur	Paris – Charles-de-Gaulle	Paris – Orly	Strasbourg – Entzheim	Toulouse – Blagnac
22 h - 24 h	17	7	16	18	8	20	78	30	1	12
0 h - 5 h	–	2	6	11	2	5	61	–	–	6
5 h - 6 h	3	1	3	3	1	1	29	–	1	2
22 h - 6 h	20	10	25	32	11	26	168	30	2	20

D'APRÈS DONNÉES DGAC

### Alternance des doublets

Le système, qui assure par alternance un répit à une partie de la population survolée, est déjà mis en œuvre sur certains aéroports tels que Londres – Heathrow et Amsterdam – Schiphol. Sans doute est-il mis en œuvre *de facto* sur Paris – Charles-de-Gaulle par le simple fait que la réalisation de travaux sur l'une des pistes contraint de façon relativement régulière et quasi routinière à l'utilisation d'une autre. Mais cette pratique, au lieu d'améliorer la situation des riverains, ajoute à la gêne en se traduisant par l'émergence aléatoire de nuisances liées à des mouvements, au départ ou à l'arrivée, d'une piste dont rien ne laissait présager qu'elle serait utilisée. Or, la plupart des interventions peuvent être programmées. Il convient donc, dès lors qu'il existe deux pistes, de procéder à cette programmation en assurant un équilibre sur l'utilisation des doublets par une alternance hebdomadaire ou par quinzaine et que cette dernière soit portée en temps utile à la connaissance des riverains.

Ceci ne fera évidemment pas obstacle à des interventions ponctuelles et urgentes quelle que soit la piste en service.

### Choix des trajectoires

Si, le jour, la densité de trafic est trop importante pour modifier aisément les trajectoires, il en va différemment la nuit, et ce, même à Paris – Charles-de-Gaulle.

L'ACNUSA demande donc :

- l'utilisation des trajectoires permettant le survol des territoires les moins densément peuplés ;
- le recours systématique à la descente continue optimisée (CDO) pendant la nuit.

Cette dernière mesure ne peut toutefois, comme le notait la synthèse des travaux du groupe vols de nuit, être proposée de manière générale mais doit être étudiée sur chaque aéroport en fonction des contraintes techniques et des situations locales.

### Poursuivre l'interdiction progressive et programmée des avions les plus bruyants

Comme indiqué auparavant, les associations participant au groupe de travail vols de nuit ont renoncé à demander un couvre-feu généralisé de huit heures sur l'ensemble de la France, mais ont proposé en contrepartie un plan d'élimination volontariste des avions les plus bruyants.

Il s'agit d'une mesure délicate à mettre en œuvre. Néanmoins, si on peut douter de la possibilité, en droit, d'interdire *de plano* des avions dont l'utilisation ne fait l'objet d'aucune restriction au niveau international, en revanche, il paraît possible d'inciter les compagnies à ne pas les laisser voler la nuit par la mise en place d'un système de bonus-malus sur la période de nuit.

En outre, ce système devrait être mis en œuvre de façon progressive pour permettre aux compagnies d'adapter leur flotte et/ou de programmer les vols.



## RECOMMANDATION

**L'Autorité recommande l'utilisation systématique de la modulation de la redevance aéroportuaire selon le niveau de bruit de l'aéronef (bonus-malus) afin d'inciter au renouvellement de la flotte.**

La modulation de la redevance aéroportuaire selon le chapitre des avions, pratiquée sur l'aéroport de Nice – Côte d'Azur pour inciter les compagnies à moderniser leur flotte, a d'ailleurs montré son efficacité.

## Interdiction du décollage d'avions non autorisés (absence de créneau)

Cette mesure ne peut concerner que les seuls aéroports coordonnés. Il existe certes déjà une réglementation interdisant les départs hors créneau, mais l'expérience montre que les appareils décollent malgré tout, quitte à payer une amende. L'objectif est d'éviter ces départs qui aggravent la situation des riverains. L'ACNUSA propose donc d'interdire, par le simple fait de ne pas leur donner de clairance de départ, le décollage des avions qui ne bénéficient pas d'un créneau de nuit.

## Interdiction du décollage des avions dont le départ de nuit n'est pas manifestement nécessaire

L'égalité s'apprécie *in concreto* et, contrairement à ce qui est parfois soutenu, il n'y a pas méconnaissance du principe d'égalité du seul fait que les mesures prises concernent seulement certains types d'avions dès lors qu'ils se distinguent suffisamment des autres. Ainsi, par exemple, des maires ayant pris des arrêtés interdisant la circulation sur la route nationale traversant leurs villes aux seuls transports routiers de marchandises d'un poids total en charge supérieur à 6 tonnes, mais ayant prévu des exceptions permettant la desserte locale à ceux de ces véhicules dont les origines ou destinations sont limitées à ces agglomérations, et ayant institué des itinéraires autorisés pour traverser les villes pour ceux qui devraient emprunter certains axes de circulation transversaux, le Conseil d'État a jugé que ces mesures, qui étaient justifiées par le souci d'assurer, à l'intérieur des agglomérations, la tranquillité publique et la sécurité de passage sur les voies publiques, ne pouvaient s'analyser comme des interdictions générales et absolues <sup>11</sup>.

*Mutatis mutandis*, seraient tout aussi légitimes et légales des mesures d'interdiction décidées dans le souci d'assurer, à proximité immédiate des plateformes, la tranquillité publique dès lors qu'elles ne présentent aucun caractère d'interdictions générales et absolues. Ainsi, parce qu'ils ne se trouvent pas dans la même situation que l'aviation commerciale (fret ou passagers), au moins pour cette raison qu'ils ne sont jamais contraints par le rythme des rotations, il serait possible d'interdire le décollage et/ou l'atterrissage des avions légers ou même d'affaires surtout lorsqu'ils sont utilisés à des fins privées.

<sup>11</sup> CE, 5 novembre 1980, *Fédération nationale des transports routiers et autres*, req. n° 10148 – La décision souligne, en outre, que ces décisions ne présentaient pas un caractère excessif pour les transporteurs concernés, dès lors que ceux-ci pouvaient aisément contourner ces agglomérations par une déviation autoroutière, malgré l'obligation d'y acquitter un péage, et qu'elles ne portaient donc atteinte ni à la liberté du commerce et de l'industrie, ni à la liberté de circulation.



## RECOMMANDATION

**L'ACNUSA recommande que les mesures nécessaires soient prises, soit par la DGAC pour l'ensemble des aéroports acnusés, soit localement, pour que soi(en)t interdit(s) l'atterrissage et/ou le décollage des avions légers et d'affaires de 23 heures à 6 heures.**



### Périodes de repos

De longue date et, notamment, dans ses rapports de 2010 et de 2011, l'ACNUSA rappelle que les médecins spécialistes du sommeil considèrent que « *les heures d'endormissement et de réveil sont des heures importantes en termes de qualité et de durée de sommeil, éléments déterminants de l'état de santé* » (rapport 2011, p. 25) et fait des recommandations ayant précisément pour objet de minimiser l'impact des mouvements d'avions sur ces phases essentielles du sommeil.



#### RECOMMANDATION

**L'Autorité recommande que, sauf contraintes locales ou circonstances particulières dûment justifiées, sur les plateformes pour lesquelles un couvre-feu n'a pas été institué, seuls les avions présentant une marge cumulée égale ou supérieure à 13 EPNdB soient autorisés à atterrir ou à décoller entre minuit et 5 h 30.**

Cette préoccupation n'est pas propre à l'ACNUSA. Ainsi qu'il a été dit, relativement peu d'aéroports pratiquent le couvre-feu. Cependant, lorsqu'un couvre-feu a été mis en place, cela n'a généralement pas été pour interdire les vols pendant la totalité de la nuit au sens de l'OMS, soit huit heures ininterrompues, mais pour les encadrer, au moins en protégeant l'une des deux phases de l'endormissement et du réveil, soit en interdisant tous mouvements, soit, à tout le moins, en interdisant, entre 23 heures ou 23 h 30 et 5 h 30 ou 6 heures, l'atterrissage et/ou le décollage d'avions considérés comme particulièrement bruyants.

Sans doute les conditions d'exploitation des plateformes varient-elles selon le pays, la situation de l'aéroport, son importance économique, etc. Cependant, il apparaît qu'en France la majorité des vols de nuit sont opérés entre 22 heures et minuit. Ainsi, en 2010, 57 % d'entre eux ont eu lieu avant minuit à Marseille – Provence, 65 % à Lyon – Saint-Exupéry, 70 % à Nantes – Atlantique, 80 % à Bordeaux – Mérignac et à Nice – Côte d'Azur... L'ACNUSA considère donc, au vu de ces chiffres, que, sur les aéroports où des restrictions n'existent pas d'ores et déjà, il est possible d'agir sur la période 5 heures - 6 heures en interdisant les atterrissages et en n'autorisant les décollages qu'à partir de 5 h 30 et pour les seuls avions répondant à certaines conditions de niveau sonore.



#### RECOMMANDATION

**L'Autorité recommande l'instauration d'une plage de repos la nuit de samedi à dimanche de 23 heures à 6 heures sur l'ensemble des plateformes.**

Enfin, une mesure qui pourrait sans trop de difficulté être mise en place concerne l'instauration d'une plage de repos la nuit de samedi à dimanche de 23 heures à 6 heures. *A priori*, un « repos dominical » de ce type devrait pouvoir être imposé sur toutes les plateformes.

### Conclusion

Sans doute d'autres mesures peuvent-elles être envisagées.

Ainsi par exemple, à Toulouse – Blagnac, un observatoire « cœur de nuit » a été mis en place qui permet une coopération des autorités aéroportuaires, des riverains et des autres parties concernées. Un observatoire de ce type pourrait être décliné sur toutes les plateformes acnusées afin d'explorer des solutions adaptées à la situation locale. L'ACNUSA se ferait un devoir d'étudier celles qui seraient soumises à son examen et, le cas échéant, soumettre leurs extensions à l'ensemble des autres plateformes.

On peut prédire sans crainte d'être démenti que les mesures proposées paraîtront insupportables à certains et insuffisantes à d'autres. Mais il s'agit de mesures raisonnables – les seules qu'une autorité administrative peut s'autoriser à proposer.

En outre, dès lors que l'article R. 221-3 du code de l'aviation civile permet d'imposer, par arrêté ministériel, des restrictions d'exploitation sur les aérodromes visés au I de l'article 1609 *quatervies* A du code général des impôts, leur mise en œuvre dans un délai raisonnable ne devrait donc soulever aucune difficulté technique ou juridique.



## RECOMMANDATION

**L'Autorité demande à la DGAC de déposer avant la fin du premier semestre 2013 un rapport précisant, pour les actions qui relèvent de la compétence propre des services de l'État, le calendrier de mise en application des recommandations formulées et, pour celles qui relèvent des autorités aéroportuaires locales, les mesures autoritaires ou incitatives qu'elle entend mettre en œuvre pour assurer la réalisation des préconisations de l'Autorité.**

