

# RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS



RAPPORT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE	84
RAPPORT SUR LES VOLS DE NUIT	85
AUTRES AXES DE TRAVAIL	86
LES PLATEFORMES	87
AMENDES ADMINISTRATIVES	88





# Rapport sur la pollution atmosphérique

## Contribution des zones aéroportuaires à la pollution atmosphérique

### Problématique du roulage au sol et indicateurs associés

Afin d'anticiper les conséquences de l'évolution du secteur aérien, l'Autorité recommande que, à partir des prévisions pour 2020 sur les types d'avions et les mouvements associés, une étude sur l'évolution des émissions des aéronefs soit menée par la DGAC.

## Gestion de la qualité de l'air

### Limitation de l'usage des groupes auxiliaires de puissance - APU

L'Autorité demande à la DGAC d'entreprendre une étude de faisabilité technico-économique afin de déterminer la pertinence de la mise en place d'une redevance aéroportuaire pour le financement des moyens de substitution aux APU.

## Système incitatif à l'utilisation des moteurs les moins émissifs

L'Autorité demande que l'étude d'un système incitatif à l'utilisation des moteurs les moins émissifs en NOx, sans pour autant dégrader les performances acoustiques, soit engagée par la DGAC sur l'ensemble des plateformes acnusées et lui soit présentée avant la fin de l'année 2013.

## Autres contributions et partenariats

### Plan de protection de l'atmosphère (PPA) et schémas régionaux climat-air-énergie (SRCAE)

L'Autorité demande instamment que les dispositions réglementaires soient prises avant la fin de l'année 2013, intégrant dans l'article R. 222-21 du code de l'environnement l'intervention de l'ACNUSA dans la procédure consultative préalable à l'adoption d'un PPA.

L'ACNUSA demande qu'à l'avenir soient développées dans les schémas régionaux climat-air-énergie des orientations propres au transport aérien.

# Rapport sur les vols de nuit

## Les mesures

### Les mesures à l'étude

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 acnusée et l'autre relatif à la flotte de chaque compagnie opérant sur cette plateforme.

L'Autorité demande à la DGAC d'étudier, pour chacune des plateformes acnusées 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 d'atterrissage vent arrière.

### Les mesures proposées

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.

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.

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.

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.

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.



# Autres axes de travail

## Survoler sans gêner

Bilan de l'expérimentation de la descente continue optimisée (CDO) et des procédures sous FL 060 (1 800 mètres)

L'Autorité demande que, chaque fois que possible, soit pratiquée une descente continue, plus protectrice pour l'environnement, au moins à partir du point d'approche initial (IAF).

## Réparer et prévenir

### Aide à l'insonorisation

L'Autorité demande aux gestionnaires des plateformes qu'ils fassent réaliser un contrôle acoustique sur au moins 5 % des opérations effectuées.

L'Autorité demande à la DGAC d'exposer devant le collège comment la réduction de la TNSA décidée en mars 2013 restera sans incidence sur l'obligation de financer les travaux d'insonorisation restant à réaliser.

L'Autorité demande que, partout où des locaux restent à insonoriser, des démarches soient entreprises auprès des propriétaires afin de savoir s'ils souhaitent bénéficier de l'aide à l'insonorisation et que le mécanisme d'aide à 100 % soit prolongé afin de permettre le traitement de ces logements dans un délai qui peut être raisonnablement estimé à cinq ans.

L'Autorité demande que la DGAC poursuive l'étude sur la possibilité de racheter les logements dans les zones les plus impactées par le bruit et la lui présente avant la fin de l'année 2013.

L'Autorité réitère la recommandation émise dans son rapport de l'année 2010, selon laquelle, afin d'atténuer le traitement brutal de part et d'autre de la limite extérieure de la zone III du PGS, une zone de transition pourrait être envisagée, correspondant à cette limite moins 3 dB, où l'aide accordée serait réduite de moitié.

Afin d'assurer une égalité de traitement entre les bâtiments éligibles à l'aide à l'insonorisation situés à l'intérieur du PGS et les bâtiments situés dans des territoires pouvant être éloignés du plan mais soumis à un niveau d'exposition au bruit au moins comparable, l'Autorité demande que ces derniers ouvrent droit à la même aide.

L'Autorité demande à nouveau que le projet de texte réglementaire sur les conditions nécessaires à la prise en compte des mesures de bruit dans les PGS lui soit présenté par la DGAC suffisamment en amont pour lui permettre de transmettre ses observations à l'administration.

## Connaître, communiquer et partager

### Accès à l'information

L'Autorité demande que la DGAC lui fournisse, avant la fin du mois de novembre 2013, pour toutes les plateformes acnuesées, les éléments relatifs aux trajectoires et aux niveaux de bruit traités par son logiciel ELVIRA ou tout autre outil qui viendrait à le remplacer. Avant l'été, la DGAC exposera devant le collège, l'état d'avancement de la mise en place du système.

L'Autorité recommande, d'une part, que la DGAC renforce la sensibilisation à la question environnementale des agents en charge du contrôle afin qu'ils soient davantage acteurs du respect de l'environnement et, d'autre part, qu'elle mette en place, à l'attention de ces derniers, un système les informant de l'application pour chaque aéronef des restrictions en vigueur sur la plateforme.

L'Autorité demande que, l'élaboration du site Internet de visualisation des trajectoires sur toutes les plateformes acnuesées soit achevée, son bon fonctionnement testé et les conditions de sa mise à disposition du public définies avant le 31 octobre 2013 en vue d'une mise en ligne avant la fin de l'année.

## Les plateformes

### Bâle – Mulhouse

#### CIEMAS, système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires

L'Autorité demande à Euroairport de prendre immédiatement toutes les mesures nécessaires pour que son système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires soit mis en conformité au regard de l'arrêté du 27 octobre 1989 relatif à la construction et au contrôle des sonomètres dans sa version issue de l'arrêté du 30 mai 2008, afin que le STAC puisse donner un avis positif.

#### Envol direct vers le sud

L'Autorité réitère sa demande de 2011. Elle demande qu'une étude soit menée conjointement par la DGAC et Euroairport pour étudier quelles destinations en partance de la plateforme pourraient faire l'objet de décollages directs vers le sud. Elle souhaite que cette étude lui soit présentée à la fin du premier semestre 2013.

#### Procédures de navigation aérienne

Afin de lever toute ambiguïté au sujet des manquements à la réglementation environnementale, l'Autorité recommande que, s'agissant des décollages, le terme « aire de stationnement » soit systématiquement remplacé par le terme « point de stationnement » et que l'heure de toucher des roues soit uniformément utilisée pour relever l'heure d'atterrissage.

#### Vols de nuit

L'ACNUSA demande que lui soit présenté, pour la mi-2013 au plus tard, un bilan des dérogations aux restrictions de nuit en 2012 à Bâle – Mulhouse, en indiquant le nombre total de demandes et, pour celles qui ont été satisfaites, les motifs justifiant la dérogation.

### Beauvais – Tillé

En l'état actuel du PEB de Beauvais – Tillé, l'ACNUSA demande que l'étude d'une mise en révision de ce plan soit lancée dès que le nombre de 30 000 mouvements commerciaux sur la plateforme sera atteint.

### Bordeaux – Mérignac

#### Expérimentation de la descente continue optimisée (CDO) et cartes d'approches à vue piste 05 et 11

Le collège de l'Autorité souhaite que, conformément aux engagements pris, le SNA S/O fasse un bilan, avant et après, des mesures de bruit afin d'évaluer les bénéfices acoustiques de la descente continue optimisée sur la plateforme de Bordeaux – Mérignac. Il demande que ce bilan lui soit présenté avant la fin octobre 2013.



## Marseille – Provence

### Arrêté du 3 mai 2012 portant restriction d'exploitation la nuit

L'Autorité demande qu'un bilan des effets des restrictions d'exploitation nocturne sur l'aéroport de Marseille – Provence lui soit présenté d'ici la fin du mois de juin 2013.

## Paris – Charles de Gaulle

### Analyse des mesures de bruit avant et après la mise en place du relèvement de l'altitude d'interception

L'Autorité demande à la DGAC de lui présenter pour le troisième trimestre 2013 une étude comparative des populations réellement survolées avant et après la mise en place du relèvement des altitudes d'interception des ILS sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle. Cette étude devra être réalisée de façon similaire à celle retenue pour l'enquête publique.

## Paris – Orly

### Analyse des mesures de bruit avant et après la mise en place du relèvement de l'altitude d'interception

L'Autorité demande à la DGAC de lui présenter pour le troisième trimestre 2013 une étude comparative des populations réellement survolées avant et après la mise en place du relèvement des altitudes d'interception des ILS sur la plateforme de Paris – Orly. Cette étude devra être réalisée de façon similaire à celle retenue pour l'enquête publique.

# Amendes administratives

## Renforcement du pouvoir de sanction

### Montant des amendes

L'ACNUSA demande à la DSNA de faire en sorte que les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne en fonction disposent de toute information utile sur l'attribution des créneaux de nuit et la diffusent aux pilotes afin d'éviter que des manquements soient commis. Un compte rendu des actions menées en ce sens devra lui être présenté avant la fin de l'année 2013.

L'ACNUSA demande instamment, d'une part que l'élaboration de la partie réglementaire du code des transports soit conduite le plus rapidement possible à son terme, d'autre part que l'ensemble des dispositions qui lui sont applicables ou qui la mentionnent soient toilettées, afin de disposer d'un corpus juridique incontestable pour asseoir la procédure en matière de sanctions.

## Systématisation du relevé des manquements

### Permanence des dysfonctionnements

L'ACNUSA demande à DGAC que les manquements soient systématiquement relevés et que la DSNA et la DSAC, chacune pour ce qui la concerne, lui présentent avant la fin du premier semestre 2013 les actions mises en œuvre en ce sens, notamment au niveau des moyens humains et techniques déployés.

### Faciliter le respect des procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores

L'ACNUSA demande à la direction des transports aériens que lui soient présentées non seulement les conclusions du groupe de travail « déviation de trajectoire », mais aussi, si ce groupe n'a pas examiné cette question, les contraintes et les conséquences du choix de procédures, notamment en matière de protection des riverains.

## Instruction des dossiers de manquement des hélicoptères sur Paris – Issy-les-Moulineaux

### Limitation du nombre de mouvements

L'ACNUSA demande à ADP, en sa qualité d'exploitant de l'aérodrome de Paris – Issy-les-Moulineaux, d'exécuter l'intégralité de ses obligations environnementales : gérer les mouvements d'hélicoptères sur la plateforme (art. 2 de l'arrêté du 29 décembre 1994), tenir le registre de ces mouvements (art. 1 du décret du 20 octobre 2010, art. R. 571-31-5) et en assurer la consultation. La répartition des différentes catégories d'usagers de la plateforme, le registre ainsi que les modalités de son utilisation seront présentés par ADP à l'Autorité avant la fin du premier semestre 2013.

