



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER  
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Direction générale de l'aviation civile

Direction des Transports Aériens

## Convention du 28 janvier 2008

### Engageant l'ensemble des acteurs du secteur aérien

## Rapport de suivi - Année 2008

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

50, rue Henry Farman  
75720 Paris cedex 15  
Tél : 01 58 09 43 21



## SOMMAIRE

<a href="#"><u>Réduire les émissions des nouveaux avions.....</u></a>	<a href="#"><u>4</u></a>
<a href="#"><u>Créer un conseil pour la recherche aéronautique civile française.....</u></a>	<a href="#"><u>4</u></a>
<a href="#"><u>Poursuivre la modernisation des flottes.....</u></a>	<a href="#"><u>6</u></a>
<a href="#"><u>Améliorer la performance environnementale des entreprises de l'aviation marchande. ....</u></a>	<a href="#"><u>8</u></a>
<a href="#"><u>Informé le passager sur l'impact environnemental du transport aérien.....</u></a>	<a href="#"><u>10</u></a>
<a href="#"><u>Soutenir le projet européen d'inclure le transport aérien dans le système d'échange des permis d'émission (ETS).....</u></a>	<a href="#"><u>11</u></a>
<a href="#"><u>Améliorer la performance environnementale de la navigation aérienne.....</u></a>	<a href="#"><u>12</u></a>
<a href="#"><u>Améliorer la performance environnementale des aéroports.....</u></a>	<a href="#"><u>15</u></a>
<a href="#"><u>Améliorer l'insonorisation des logements des riverains des aéroports.....</u></a>	<a href="#"><u>20</u></a>
<a href="#"><u>Annexe I : Répartition, par groupe acoustique, des mouvements effectués durant la saison aéronautique d'hiver 2007/2008 (du 28 octobre 2007 au 29 mars 2008) sur les 10 plus gros aéroports français.....</u></a>	<a href="#"><u>21</u></a>
<a href="#"><u>Annexe II : Répartition, par groupe acoustique, des mouvements effectués durant la saison aéronautique d'été 2008 (du 30 mars 2008 au 25 octobre 2008) sur les 10 plus gros aéroports français.....</u></a>	<a href="#"><u>24</u></a>

## Avant propos

Le 28 janvier 2008, tous les acteurs du secteur aérien français se sont engagés, auprès de Jean-Louis BORLOO, ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables, Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des Transports et Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'Etat chargée de l'Ecologie à poursuivre et intensifier leurs efforts pour aller vers un transport aérien toujours plus respectueux de l'environnement.

Cette démarche sans précédent montre que l'ensemble de la filière aéronautique partage le constat qui a émergé du Grenelle selon lequel le développement du transport aérien ne peut s'envisager qu'en maîtrisant ses impacts environnementaux.

Dans cette convention, chaque acteur s'est engagé à réaliser des actions concrètes en matière de lutte contre les nuisances sonores, de préservation de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique, qui sont les trois problématiques majeures pour le transport aérien.

La DGAC étant chargée d'assurer le suivi des engagements et le secrétariat de la Convention, j'ai le plaisir, un an après signature, de présenter un premier bilan complet pour l'année 2008 dont l'objet est de faire le point sur l'avancement des travaux entrepris par les signataires.

Je constate avec satisfaction que tous les partenaires se sont fortement mobilisés durant cette première année et ont fait preuve, comme toujours, de beaucoup de réactivité et de professionnalisme.

Tous les engagements pris ont fait l'objet d'actions et de réflexions qui ont permis de définir des indicateurs de suivi. Les indications contenues dans ce rapport montrent que l'atteinte des objectifs est en bonne voie. Si les efforts de tous se poursuivent, ce à quoi la DGAC veillera attentivement, on peut être confiant quant au respect des engagements pris.

Patrick GANDIL

*Directeur général de l'Aviation Civile*

## *Réduire les émissions des nouveaux avions*

1.1 *La réalisation des objectifs ACARE<sup>1</sup> (réduction de 50% des émissions de CO<sub>2</sub>, de 80% des émissions de NO<sub>x</sub> et de 50% du bruit perçu) est au cœur de la stratégie des principaux industriels de la construction aéronautique qui ne ménageront pas leurs efforts pour y parvenir.*

*La France a doublé en 2008 ses aides à la recherche aéronautique, et envisage de poursuivre cet effort dans les années à venir.*

Afin d'atteindre les objectifs de la convention et de faire face aux enjeux à la fois de compétitivité de l'industrie et de développement durable du transport aérien, la France a doublé, en 2008, ses aides à la recherche technologique aéronautique. Il est prévu de poursuivre cet effort dans les années à venir. Le montant des aides à la recherche aéronautique pour 2008 est ainsi de 100 M€. La dotation pour 2009 a été portée à 120 M€, niveau qu'il est prévu de maintenir les années suivantes dans le cadre du budget pluriannuel de l'Etat (2009-2011).

Les engagements de la convention associés au développement durable concernent le soutien au progrès technologique et à l'effort de recherche dans l'aviation, conformément aux objectifs définis par l'ACARE.

La réalisation de ces objectifs est au cœur de la stratégie de l'industrie aéronautique et des centres de recherche, qui ne ménageront pas leurs efforts pour y parvenir.

Le secteur aéronautique français a également activement accompagné la mise en place de l'initiative technologique conjointe 'Clean Sky', programme de recherche européen qui vise à accélérer la maturation, la démonstration et la validation des technologies de rupture indispensables à la préparation des nouvelles générations d'aéronefs, dans la perspective des objectifs environnementaux fixés par le conseil consultatif ACARE.

Le 20 décembre 2007, le règlement de l'initiative 'Clean Sky' a été adopté par le Conseil des ministres de l'Union. La réunion de lancement s'est tenue le 5 février 2008 avec la Commission européenne et l'ensemble des partenaires concernés. Le premier comité directeur (Governing Board) a eu lieu le 28 mai lors du salon aéronautique ILA à Berlin, suivi par plusieurs autres au cours du 2<sup>ème</sup> semestre 2008.

Lors du sommet européen de l'aviation organisé à Bordeaux le 18 novembre 2008 a été signé entre la Commission et les chefs de file de 'Clean Sky' un document d'approbation sur les accords d'aide (Grant Agreements) en cours de signature pour chacun des démonstrateurs technologiques intégrés qui structurent cette initiative.

**Résultat : La recherche aéronautique civile française bénéficie d'un budget (soutien MEEDDAT) de 120M€ au titre de l'exercice 2009 et le même montant est prévu pour 2010 et 2011.**

## *Créer un conseil pour la recherche aéronautique civile française*

1.2 *Un conseil pour la recherche aéronautique civile, regroupant l'ensemble des acteurs français du secteur sur le modèle de l'ACARE européen, sera installé par le Ministre d'Etat d'ici le mois de mai 2008. Ce conseil devra définir et mettre en œuvre les actions de recherche et d'innovations technologiques à entreprendre pour atteindre les objectifs de la présente convention*

De février à juin 2008, un travail préparatoire a été conduit sous la présidence de M. François Quentin, Directeur général adjoint du groupe Thalès et co-président du conseil consultatif ACARE, rassemblant des représentants de l'industrie, des compagnies aériennes, des aéroports, des organismes de recherche et des pouvoirs publics, sous

<sup>1</sup> Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe,

l'égide du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT), afin de définir et préciser les missions du futur conseil stratégique pour la recherche aéronautique civile française (CORAC), son organisation et ses modalités d'intervention. Ses travaux ont été finalisés le 1<sup>er</sup> juin 2008 avec un rapport comportant :

- Une analyse d'ensemble du système de transport aérien, incluant la mise en perspective de son rôle sociétal et économique, les prévisions d'évolution et de croissance du secteur.
- Un bilan détaillé des grands enjeux associés au développement durable du secteur : limitations des capacités des infrastructures, impact environnemental du transport aérien et perspectives de raréfaction du kérosène.
- Une analyse qualitative et quantitative des politiques de R&T menées par les grandes nations aéronautiques.
- Une réflexion approfondie et pluridisciplinaire mettant en évidence les grands axes de recherche à développer dans les domaines de la motorisation, de l'aérodynamique, des structures, des systèmes d'avionique et des équipements. L'ensemble constitue les premiers éléments d'une feuille de route pour les futurs efforts de recherche technologique aéronautique en France.
- Enfin une réflexion sur les différents modes de soutien institutionnel à la R&D aéronautique a mis en évidence la nécessité d'un « programme stratégique de recherche et technologie », doté de 140 M€ par an et permettant de maintenir l'effort global de R&T à 500 M€ annuels.

Le rapport de ce groupe de travail préparatoire a été remis au ministre d'Etat , ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, au secrétaire d'Etat chargé des transports et à la secrétaire d'Etat chargée de l'écologie le 2 juin 2008.

Le conseil stratégique pour la recherche aéronautique civile française, regroupant l'ensemble des acteurs français du secteur du transport aérien sur le modèle du conseil ACARE européen, a été installé formellement par le Ministre le 23 juillet 2008. Cette réunion d'installation du CORAC a été organisée au MEEDDAT en présence des Ministères de l'Industrie, de la Recherche et de la Défense, des Présidents des principales sociétés du secteur et du Gifas.

La création officielle du CORAC s'accompagne de la mise en place des budgets de soutien dans le cadre du budget pluriannuel de l'Etat. L'objectif de ce Conseil est de définir et mettre en œuvre les actions de recherche et d'innovations technologiques à entreprendre pour atteindre les objectifs de la présente convention.

Pour ce faire, un comité de pilotage chargé de préparer les travaux du conseil CORAC, présidé par M. Fabrice Brégier directeur général d'Airbus, a été créé en septembre 2008. Ce comité de pilotage, qui se réunit à un rythme mensuel, a constitué cinq groupes de travail couvrant les thèmes suivants :

- Souveraineté ;
- Environnement ;
- Feuille de route technologique ;
- Mise en œuvre ;
- International.

Le comité de pilotage s'est fixé comme objectif de préparer pour fin janvier 2009 un rapport intermédiaire de ses travaux, et de finaliser à la fin du mois d'avril son rapport final.

**Résultat : Le CORAC a été créé le 23 juillet 2008 et le comité de pilotage en septembre 2008. Ce dernier prépare une feuille de route technologique pour mi-2009.**

*Poursuivre la modernisation des flottes*

*1.3 Le Groupe Air France-KLM s'engage, à travers la mise en œuvre de son plan climat, à poursuivre son ambitieux programme de modernisation de flotte. Cet engagement, fixé dans les conditions économiques et de concurrence actuelles, correspond à un investissement annuel de 2 milliards d'euros.*

Depuis la signature de la convention du 28 janvier 2008, Air France compte 8 nouveaux avions dans sa flotte (2 B777-300ER, 4 A321, 2 A320), et s'est séparé de 7 appareils (6 A320, 1 A319).

La livraison du nouvel appareil entièrement cargo, le B777-200F, dont Air France est compagnie de lancement, a été reportée du fait de difficultés techniques et des mouvements sociaux chez Boeing. Les trois 777-200F dont les livraisons étaient initialement prévues respectivement en octobre, novembre et décembre 2008 sont reportés à 2009.

Sur la desserte entre la métropole et les départements d'Outre-mer, Air France a achevé la totalité de sa campagne de renouvellement.

Toutefois, les conditions économiques, conséquence de la crise mondiale, conduisent la compagnie à envisager un ralentissement du renouvellement de sa flotte, se traduisant par un report de sortie de la flotte d'avions actuellement en exploitation, notamment les B747-400.

**Résultat : Le renouvellement de la flotte d'Air France s'est poursuivi cette année.**

#### 1.3.1 Air France s'engage sur un objectif de consommation spécifique de 3,70 litres au 100km par passager à l'horizon 2012

La consommation spécifique de la flotte du groupe Air France a été, entre juillet 2007 et Juin 2008, de 3.96 litres aux 100km par passager.

Ce résultat reste en ligne avec l'objectif fixé, mais l'évolution de ce résultat intermédiaire devra s'apprécier en fonction des dégradations que la crise pourrait entraîner en termes de renouvellement de la flotte et sur le coefficient de remplissage (passager et fret), dont toute baisse entraîne un effet négatif sur la consommation spécifique

**Résultat : Actuellement, la consommation spécifique est de 3,96 litres, en bonne voie pour atteindre l'objectif en 2012.**

#### 1.3.2 Air France s'engage à réduire de 20% les émissions de CO2 sur la desserte entre la métropole et les départements d'Outre-mer entre 2005 et 2012

La réduction, entre juillet 2007 et juin 2008, des émissions absolues de CO2 sur ce réseau et par rapport à 2005 (qui étaient de 1 256 ktonnes émises en 2005) est supérieure à l'objectif. Ceci est dû au remplacement des B747 par des B777-300.

Toutefois, l'évolution de ce résultat intermédiaire devra s'apprécier au regard de la croissance du trafic entre 2007 et 2012.

**Résultat : Le renouvellement de la flotte a pu être effectué dès 2008 permettant ainsi d'atteindre l'objectif. L'enjeu est aujourd'hui de préserver cet objectif.**

### 1.3.3 Air France s'engage sur une baisse de 5% entre 2005 et 2012 des émissions de CO2 pour ses vols domestiques

Sur son réseau domestique, les émissions absolues de CO2 du groupe Air France ont été réduites de 3,6% entre juillet 2007 et juin 2008 par rapport à 2005 (1 833 kT émises en 2005).

En réponse notamment au développement du TGV, Air France a ajusté son programme en réduisant les fréquences au départ d'Orly vers Marseille, Strasbourg et Lyon, ainsi qu'en fermant comme prévu les lignes Orly-Metz/Nancy en juin 2007, Orly-Rennes en avril et Orly-Avignon fin juillet 2008.

Au global Air France a réduit son programme de 9 fréquences quotidiennes sur son réseau domestique. L'objectif de 5% de baisse devrait donc être atteint en 2012.

**Résultat : Réduction de 3,6% des émissions absolues de CO2 par rapport à 2005.**

### 1.3.4 En matière d'impact sonore, la compagnie Air France s'engage à ce que son activité à moyen terme se fasse à niveau de bruit (énergie sonore globale) inférieur à celui atteint en 2005

L'énergie sonore certifiée développée par l'activité aérienne du groupe Air France sur les dix principaux aéroports français, entre juillet 2007 et juin 2008 inclus, a été inférieure de 17% à celle développée en 2005 (Rappel 2005 : Energie totale décollage :  $2,05 \times 10^{14}$  joules, atterrissage :  $1,34 \times 10^{15}$  joules).

Les prévisions d'Air France confirment la tendance en cours de diminution de l'énergie sonore développée. A ce stade, les résultats obtenus confirment que l'engagement du groupe Air France pour 2012 devrait être atteint.

**Résultat : Réduction de 17% de l'énergie sonore globale par rapport à 2005.**

## *1.4 L'Etat s'engage à amplifier la politique incitative en faveur du renouvellement des flottes introduite par la très forte modulation de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA).*

### 1.4.1 L'Etat mettra en place avant fin 2008 la réglementation permettant d'avoir des modulations de la redevance d'atterrissage sur la base de la classification acoustique utilisée pour la TNSA de manière à y introduire un principe de « bonus malus » en fonction des performances environnementales des aéronefs, à produit constant

L'application de la modulation acoustique de la TNSA aux redevances d'atterrissage a pour effet d'introduire un levier environnemental

supplémentaire dans la mesure où cette classification distingue mieux les aéronefs selon leurs performances acoustiques.

La forme juridique envisagée pour la mise en place de cette réglementation est un décret. Il a été transmis au Conseil d'Etat et est en cours d'évaluation par celui-ci.

**Résultat : Décret transmis au Conseil d'Etat en vue d'une application courant 2009.**

1.4.2 L'Etat mettra à la disposition des exploitants d'aérodromes les moyens leur permettant de mettre en œuvre ce dispositif

Les informations relatives aux caractéristiques acoustiques des aéronefs seront communiquées aux exploitants d'aéroport dès que la réglementation aura été prise.

**Résultat : Le mode opératoire a été précisé et sera mis en œuvre dès la parution du décret.**

*1.5 Pour rendre compte des progrès en matière de renouvellement des flottes, la DGAC publiera après chaque saison aéronautique, avec l'aide d'Aéroports de Paris et de l'UAF, la composition des flottes qui ont effectué des mouvements sur chacun des principaux aéroports français, en les regroupant par catégorie acoustique d'aéronef et par compagnie ou catégorie de compagnie*

A partir de 2009, la DGAC mettra à disposition ces informations, en juillet et en février de chaque année, dans la rubrique Environnement de son site internet. Les résultats pour les saisons aéronautiques d'hiver 2007/2008 et d'été 2008 sont disponibles respectivement en annexes I et II.

**Résultat : Présentation des saisons aéronautiques hiver 2007/2008 et été 2008.**

*Améliorer la performance environnementale des entreprises de l'aviation marchande.*

*1.6 Les entreprises s'engagent à minimiser l'impact environnemental de leurs activités par la définition en commun et la mise en œuvre de pratiques commerciales, opérationnelles et industrielles. Ces pratiques seront formalisées dans une charte signée par les adhérents de la FNAM en 2008.*

**Au premier semestre 2008, le socle fondateur et le préalable nécessaire à la démarche d'élaboration de la Charte d'engagements ont été établis :**

La FNAM a confié à un cabinet de conseil spécialisé en développement durable, la réalisation d'un état des lieux des démarches existantes au sein des entreprises à partir d'un questionnaire environnemental en ligne, adressé aux adhérents de la FNAM et d'entretiens



qualitatifs auprès d'un panel représentatif des adhérents et des métiers, pour préciser les informations recueillies.

A partir de ces données, la FNAM a lancé le 26 juin 2008 le projet « Observatair ».

La FNAM a ainsi souhaité élaborer une Charte d'amélioration de la performance environnementale des entreprises de l'aviation marchande qui ait pour principal objet la formalisation d'un baromètre, le baromètre « Observatair », des indicateurs associés, de ses modalités d'élaboration, de pilotage, de suivi et de publication ainsi que les engagements respectifs des signataires (groupements et/ou entreprises) et de la FNAM.

#### **Au second semestre 2008, les engagements ont été formalisés et déclinés :**

Pour retranscrire les engagements pris et fédérer les parties prenantes, la FNAM a mis en place un groupe de travail, nommé groupe « Observatair », constitué d'une vingtaine de représentants d'entreprises, tous métiers confondus : « Compagnies aériennes », « assistance aéroportuaire », « aéroports », « maintenance et autres ».

Ce groupe « Observatair » a élaboré la Charte d'amélioration, le baromètre Observatair et les 12 indicateurs associés. Ce baromètre, qui sera révisé chaque année :

- A pour objectif de suivre et mesurer les progrès effectués par les entreprises de l'Aviation marchande ;
- est l'outil de mesure et de pilotage de la mise en œuvre des bonnes pratiques environnementales par l'Aviation marchande ; il suit dans le temps l'évolution de la performance environnementale de la profession au travers de 12 indicateurs :

1	Pourcentage d'entreprises ayant mis en place un système de management environnemental
2	Pourcentage d'entreprises collectant les informations environnementales
3	Pourcentage d'entreprises ayant réalisé un bilan carbone
4	Pourcentage de compagnies aériennes françaises ayant mis un calculateur de CO <sub>2</sub> à la disposition de leurs passagers
5	Pourcentage de compagnies aériennes françaises proposant la compensation carbone volontaire à leurs passagers
6	Consommation moyenne en litres par pax pour 100 km
7	Taux d'introduction de nouveaux avions sur l'ensemble de la flotte
8	Pourcentage d'avions par groupe acoustique
9	Parc et pourcentage de véhicules "propres"
10	Energies dépensées dans les bâtiments
11	Energies renouvelables produites
12	Pourcentage d'entreprises pratiquant ou proposant le tri des déchets

Lors du Comité Directeur de la FNAM du 17 décembre 2008, les 8 groupements de la FNAM ont accueilli favorablement les travaux présentés par le groupe « Observatair » :

- Membres : CSAE, CSTA, EBAA France, GIPAG, GPMA, SNEH ;
- Membres associés : SAMERA, UAF.

La signature formelle de la Charte est prévue le 28 janvier 2009. Elle sera accessible sur le site Internet [www.observatair.fr](http://www.observatair.fr) qui verra le jour à la même date et qui comportera également le Baromètre et ses indicateurs.

**Résultat : Signature et publication de la Charte à partir du 28 janvier 2009.**

*Informier le passager sur l'impact environnemental du transport aérien*

*1.7 Les compagnies aériennes membres de la FNAM et du SCARA s'engagent, avec les autres compagnies adhérentes, à mettre en place des dispositifs équivalents aux calculateurs CO<sub>2</sub> d'Air France et de la DGAC ou à défaut, à favoriser l'information du passager par des liens sur le calculateur de la DGAC.*

Près de 90% des passagers des compagnies aériennes de transport de passagers de la FNAM, disposant d'un Certificat de Transporteur Aérien émis par la France et vendant directement des billets aux clients particuliers à partir d'un site Internet, ont accès à un calculateur d'émission de CO<sub>2</sub>.

Il peut s'agir d'un calculateur qui leur est propre comme l'a fait Air France pour elle-même et ses filiales, ou bien d'un lien vers celui de la DGAC.

L'indicateur n°4 du baromètre « Observatair » présente et suit l'évolution dans le temps du pourcentage de compagnies ayant mis un calculateur de CO<sub>2</sub> à la disposition de leurs passagers.

**Résultat : Près de 90% des passagers des compagnies réunies au sein de la FNAM ont doré et déjà accès à un calculateur de CO<sub>2</sub>. L'effort se poursuit en 2009.**

*1.8 En complément de l'information des passagers sur les émissions de CO<sub>2</sub> par trajet, la FNAM rédigera, en 2008, un guide de bonnes pratiques à l'attention des compagnies aériennes en matière de programmes de compensation de CO<sub>2</sub> et en assurera la promotion auprès des compagnies et de leurs clients*

Le groupe « Observatair » a élaboré un « Guide de Bonnes Pratiques en matière de compensation CO<sub>2</sub> » qui s'adresse :

- Aux compagnies aériennes françaises de transport de passagers et aux professionnels du secteur du Transport aérien ;
- Aux clients du transport aérien, professionnels et particuliers, qui souhaitent compenser de manière volontaire les émissions de CO<sub>2</sub> générées par les trajets aériens qu'ils effectuent.

Ce guide présente ce qu'est la compensation volontaire de CO<sub>2</sub> ainsi que les principales possibilités offertes aux passagers et compagnies aériennes pour y recourir.

Afin de s'appuyer sur les meilleures pratiques en la matière, ce Guide fait largement référence à la « Charte de la compensation volontaire des émissions de gaz à effet de

serre » de l'ADEME<sup>2</sup> ainsi qu'au dispositif et aux outils de pilotage et de suivi associés. Il reprend certains passages structurants.

Il promeut le recours à des projets certifiés dans le cadre de la Convention Cadre des Nations Unies sur le Changement climatique, projets qui présentent les meilleures garanties en termes de réalité et de suivi, ainsi que d'unicité des unités carbone.

Ce Guide met ainsi en avant des bonnes pratiques compatibles et adaptées aux spécificités du transport aérien, consistant notamment à considérer avec un intérêt particulier les projets de compensation directement liés aux zones desservies par le mode aérien.

### **Résultat : La publication du Guide de bonnes pratiques de la FNAM est prévue le 28 janvier 2009.**

*Soutenir le projet européen d'inclure le transport aérien dans le système d'échange des permis d'émission (ETS)*

*1.9 Les signataires de la présente convention s'engagent à contribuer à la promotion de ce système. La France jouera un rôle actif dans le Groupe « Aviation internationale et changement climatique » (GIACC) que l'OACI a mis en place et qui doit proposer des solutions au plan international avant la fin 2009*

#### ➤ **Elaboration et mise en œuvre de la directive européenne**

Suite à un accord intervenu fin juin 2008 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission européenne, le texte de la directive incluant l'aviation dans l'ETS a été voté en deuxième lecture par le Parlement le 8 juillet 2008 et a été adopté par le Conseil le 24 octobre 2008. Le texte définitif a été signé le 19 novembre 2008 et est paru au journal officiel de l'Union Européenne le 13 janvier 2009.

Lors de la révision de la directive générale ETS, certains paramètres relatifs au secteur aérien étaient susceptibles d'être modifiés pour la période débutant en 2013, c'est-à-dire un an après la mise en œuvre du système pour l'aviation en 2012. Un accord a pu être obtenu en fin d'année sur cette révision entre le Parlement européen et le Conseil. Pour le secteur aérien, le plafond sera maintenu à 95% des émissions de 2005, et le taux d'enchères restera à 15%. Par contre l'accès aux crédits MDP, correspondant à des projets de réduction de CO2 mis en œuvre dans des pays en développement, sera réduit à 1,5% alors que ce taux sera de 15% en 2012.

En 2009, la Commission européenne doit établir en février la liste des exploitants dont chaque Etat sera responsable, puis six mois après l'entrée en vigueur de la directive, le montant des émissions dites historiques du secteur aérien, ceci en concertation avec les Etats membres.

La Commission doit aussi adopter vers la mi-2009 des règlements relatifs aux opérations de suivi, de vérification et de compte rendu des informations d'activité et de consommation de carburant des exploitants aériens. Ceux-ci devront notamment déposer des plans de suivi qui seront approuvés par l'autorité avant le début de 2010, première année où ces suivis d'activité et de consommation doivent être effectués.

La DGAC entreprendra en 2009 les actions nécessaires à la mise en œuvre de cette directive, notamment des actions d'information des exploitants aériens, la transposition des textes européens en droit français et l'accréditation des vérificateurs indépendants.

---

<sup>2</sup> ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

### ➤ Actions de chaque signataire pour promouvoir le dispositif

Tout au long de l'année 2008, les compagnies aériennes ont suivi attentivement les travaux d'élaboration de la directive européenne, et ont réagi aux différentes versions successives proposées tant par le Parlement européen que par le Conseil. Elles ont contribué par leurs prises de position à l'équilibre final du texte de la directive, qui représente un compromis raisonnable entre les besoins de croissance du secteur et la participation aux efforts communs de réduction des gaz à effet de serre.

En 2009, les exploitants aériens devront se mettre en état de suivre leur activité et leur consommation de carburant selon les procédures prévues par le règlement européen correspondant. Celui-ci ne devant être finalisé qu'en milieu d'année, les exploitants ne devront pas tarder pour être prêts au début de 2010.

### ➤ Travaux du GIACC

Le groupe de l'aviation internationale et du changement climatique (GIACC) a été créé à la suite d'une Résolution de l'assemblée de l'OACI de septembre 2007. Il a pour mandat d'élaborer un plan d'action global ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale. Il s'est réuni deux fois en 2008, en février et en juillet, et doit se réunir deux fois en 2009, en février et en juin. Ses travaux doivent permettre à l'OACI d'adopter le plan, comme la contribution du secteur aérien à un régime mondial de lutte contre le réchauffement climatique pour l'après 2012, qui est l'objet de la réunion COP/15 des Nations Unies prévue en décembre 2009 à Copenhague.

Au sein du GIACC, la France défend une position visant à fixer des buts à atteindre plus contraignants que ceux qui résulteraient des améliorations au fil de l'eau, en s'assurant que la liste des moyens identifiés pour les atteindre comprenne bien, au-delà des progrès technologiques et opérationnels, des mesures de nature économique comme l'échange de permis d'émission. Cependant, les questions relatives aux responsabilités communes mais différenciées des Etats vis-à-vis du réchauffement climatique, en fonction de leur niveau de développement, sont difficiles à résoudre dans un régime pour l'aviation internationale, devant respecter par ailleurs le principe de non discrimination.

**Résultat : Sous présidence française de l'Union Européenne, la directive ETS a été adoptée par le Parlement Européen le 08 juillet 2008 et par le Conseil Européen des ministres le 24 octobre 2008. Elle a été signée le 19 novembre 2008 et publiée au journal officiel de l'Union Européenne le 13 janvier 2009.**

### *Améliorer la performance environnementale de la navigation aérienne*

1.10 *Un comité de pilotage sera mis en place avant l'été 2008 par le préfet de région Ile de France pour suivre la mise en œuvre du relèvement des trajectoires en région parisienne*

Le comité de pilotage chargé de suivre la mise en œuvre du relèvement des trajectoires en région parisienne, ayant pris un peu de retard, est en cours de constitution sous l'égide de la préfecture de région. Il comprendra des élus et des associations. Il devra en particulier étudier le relèvement des trajectoires arrivant du sud-est (point MOLEK) qui fera l'objet d'une enquête publique en 2009 et le relèvement plus général prévu notamment à Roissy en 2011.

**Résultat : Le comité de pilotage est en cours de constitution et les projets de relèvement des trajectoires sont en cours de mise au point sur le plan technique.**

1.11 *Une première mesure consistait à étudier les modalités de relèvements des altitudes de survol des avions à destination de Paris-Le Bourget par configuration de vents d'Est la nuit, principalement pour ceux en provenance du Sud-est*

Cette mesure est opérationnelle, et figure dans les publications de l'information aéronautique depuis le 8 mai 2008.

**Résultat : Cette mesure est opérationnelle depuis le 8 mai 2008.**

1.12 *La DSNA et Air France s'engagent à expérimenter, dès le 1<sup>er</sup> semestre 2008, les procédures de descentes continues pour les arrivées en provenance du Sud-Ouest à Orly par vent d'Est*

En application d'un protocole d'accord de partenariat signé entre la DSNA et Air France, les procédures d'approches en descentes continues sont en cours d'évaluation à Orly dans les conditions de vents d'Est pour les avions provenant du Sud-Ouest. D'autres compagnies participent également à cette évaluation qui a débuté le 4 août 2008.

Plusieurs centaines de vols ont été réalisés dans ces conditions. Les réductions de niveaux sonores enregistrés par les sonomètres placés sous les trajectoires des avions révèlent des gains pouvant aller jusqu'à 6 dB dans certaines conditions.

Des descentes continues vont également être mises en place à CDG en 2009.

**Résultat : Les évaluations ont débuté le 4 août 2008 à Orly. Elles seront étendues à CDG en 2009.**

1.13 *La DGAC s'engage à participer au projet AIRE*

Le projet AIRE, pour Atlantic Initiative to Reduce Emissions, a été initié par la Commission Européenne et la FAA en juin 2007. Il vise, à travers un programme de vols de démonstration, à mettre en œuvre des procédures novatrices et des technologies modernes développées par les programmes de recherches et de développement lancés des deux côtés de l'Atlantique, avec le double objectif de réduire les émissions de CO2 et le bruit.

Dès juin 2007, à l'occasion du Salon du Bourget, la DGAC est partenaire du projet AIRE, associée à la compagnie Air France et la société Aéroports de Paris. En décembre 2008, deux contrats ont été signés par la DSNA avec l'entreprise conjointe SESAR, en vue de l'organisation de vols de démonstration devant se dérouler en 2009. Ces vols, réalisés en temps réel, permettront d'évaluer les bénéfices environnementaux de nouvelles procédures suivant un concept d'opérations en porte à porte.

**Résultat : La DGAC s'est engagée en juin 2007 et la DSNA organisera en 2009 en partenariat avec Air France et ADP des vols de démonstration dans le cadre de ce projet.**

1.14 *Le volume de protection environnementale d'Orly pour les décollages face à l'Ouest sera prolongé*

Le projet d'arrêté ministériel concernant le prolongement du volume de protection environnementale de Paris-Orly pour les décollages par vents d'Ouest est finalisé. Il sera soumis à l'avis de la prochaine commission consultative de l'environnement d'Orly.

**Résultat : L'arrêté est à l'ordre du jour de la prochaine commission consultative de l'environnement d'Orly.**

*1.15 Un sommet européen de l'aviation sera organisé par la DGAC et les acteurs de la construction aéronautique et du transport aérien à Bordeaux en novembre 2008. Il sera consacré au développement durable du transport aérien, et permettra de faire le point des progrès attendus avec SESAR*

➤ Conclusions du sommet européen de l'aviation

Ce sommet européen a eu lieu à Bordeaux les 17,18 et 19 novembre 2008. Il a été organisé dans le cadre de la présidence française de l'Union Européenne.

Autour de Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des transports et d'Antonio Tajani, vice président de la commission européenne en charge des transports, les directeurs généraux de l'aviation civile, les responsables européens des services de la navigation aérienne, les représentants des compagnies aériennes, des aéroports et des associations environnementales, ont échangés sur les moyens de réduire l'impact du transport aérien sur l'environnement et le climat.

Trois thèmes étaient inscrits au programme de ces deux journées conclues par Dominique Bussereau secrétaire d'Etat aux transports :

- La recherche en faveur de la modernisation des flottes,
- L'amélioration des routes aériennes et la réforme de la gestion du trafic aérien,
- Les politiques de régulation.

Il a été l'occasion de signer trois accords européens majeurs :

- La déclaration d'intention du Bloc d'Espace Aérien Fonctionnel « Europe Centrale » (FABEC),
- L'accord de coopération parallèle entre les 7 prestataires de service de la navigation aérienne associés,
- Les accords relatifs à l'initiative technologique commune « Clean Sky », programme européen de recherche d'ampleur qui vise à accélérer la maturation et la validation des technologies de rupture nécessaires au développement durable du transport aérien et à renforcer la compétitivité de l'industrie aéronautique européenne..

➤ Point sur les progrès attendus avec SESAR

SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research) est un vaste programme de modernisation de l'infrastructure de contrôle aérien en Europe reposant sur un partenariat public - privé. Ce programme a pour objectif de donner une nouvelle dimension au Ciel Unique Européen en le dotant de technologies modernes et de nouvelles méthodes de travail.

Le Conseil des Ministres des transports du 09 octobre 2008 a validé la phase de définition et lancé la phase de développement. Cette phase, qui s'étendra de 2008 à 2013 sera financée à parts égales par la Communauté Européenne, Eurocontrol, et les industriels qui apporteront chacun une contribution de 700 millions d'euros. Elle a pour objectif de développer tous les outils nécessaires pour mettre en place en Europe une gestion du trafic aérien harmonisée, moderne et informatisée, conformément aux dispositions du plan directeur ATM (plan directeur de modernisation de la gestion du trafic aérien).

La France a l'intention de participer pleinement à ce programme. Les services français de la navigation aérienne sont candidats à l'entreprise commune et souhaitent apporter leur

savoir-faire au projet SESAR en lui dédiant l'essentiel de leurs moyens de recherche et de développement.

**Résultat : Le sommet européen de l'aviation de Bordeaux a été un succès et a permis les signatures du FABEC et de Clean Sky.**

*1.16 L'étude de faisabilité du bloc d'espace fonctionnel Europe centrale sera rendue en 2008 et débouchera sur un accord intergouvernemental pour engager le processus*

L'étude de faisabilité du bloc d'espace fonctionnel Europe centrale a été rendue à l'été 2008. Elle souligne qu'une forte coopération entre les organismes de navigation aérienne permettra d'atteindre des objectifs ambitieux.

Les autorités civiles et militaires de 6 pays (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse) ont signé le 18 novembre 2008 au sommet européen de l'aviation à Bordeaux une Déclaration d'Intention visant à créer ce bloc d'espace aérien fonctionnel.

Cette Déclaration d'Intention marque le début du processus visant à la rédaction d'un traité international, principale base institutionnelle pour la construction et la mise en place du FABEC. Cet accord international devrait être signé au plus tard en 2010 et entrera en vigueur après sa ratification prévue en 2011.

Les 7 partenaires de navigation aérienne associés ont également signé un accord de coopération en indiquant qu'ils voulaient agir comme une seule entité.

**Résultat : Signature d'une déclaration d'intention entre les six états membres et d'un accord de coopération entre les 7 prestataires de services du FABEC le 18 novembre 2008.**

*Améliorer la performance environnementale des aéroports*

*1.17 Aéroports de Paris s'engage à mettre en œuvre notamment les actions suivantes :*

1.17.1 Baisser de 10% le temps de roulage moyen des avions de CDG avant 2015 en lien avec les acteurs concernés.

Le temps de roulage est une donnée technique contrainte par des éléments relatifs à la sécurité, à l'exploitation et aux infrastructures aéroportuaires.

ADP a défini un indicateur « temps de roulage moyen au départ de Paris-Charles de Gaulle » ; il sera généré automatiquement dès 2009. Pour atteindre l'objectif de l'engagement, deux actions ont été entreprises par ADP :

- Le bouclage Est des voies de circulations avion a été achevé en avril 2008 ;
- Mi 2009, sera mise en service la Gestion Locale des Départs (GLD) dans le cadre du projet Collaborative Decision Making (CDM) pour qu'elle soit effective lors de la saison hivernale 2009.



**Résultat : L'indicateur de suivi du temps de roulage moyen au départ de Paris – Charles de Gaulle a été mis en place.**

1.17.2 Appliquer une démarche HQE, notamment au futur quartier d'affaires Cœur d'Orly ainsi qu'aux terminaux T2G et S4 de CDG.

En matière de Haute Qualité Environnementale (HQE), Aéroport de Paris mène trois projets pour répondre à ses engagements :

- Terminal 2G : un audit de conception a été réalisé en avril 2008 et est prévu pour février 2009 un audit de réalisation,
- Futur Satellite 4 : un audit programme (en raison de son caractère d'opération pilote) a été réalisé en juin 2007 et un audit de conception est prévu pour avril 2009,
- « Cœur d'Orly » : l'usage de la géothermie pour les bâtiments « BBC » devrait permettre une part importante d'énergies renouvelables dans l'alimentation énergétique et viendra conforter ses qualités d'éco-quartier d'affaires.

**Résultat : Trois projets sont lancés avec la démarche HQE.**

1.17.3 Réduire les consommations énergétiques internes de l'entreprise de 20 % par passerage d'ici 2020 par rapport à 2004 et de 40 % avant 2040.

Aéroports de Paris a mis en œuvre d'importants moyens en matière de maîtrise de l'énergie et de remplacement régulier des moyens de production (optimisation sur les installations thermiques en aérogares, consommations frigorifiques et électriques). Ces actions lui ont permis d'obtenir une réduction de 17% de son ratio énergétique par passager (kWh/pax) à la fin 2007 par rapport à 2004.

Aéroports de Paris est resté mobilisé en 2008 en raison de la mise en service de nouveaux postes de consommations à Paris-Charles de Gaulle (Galerie Parisienne, Tri Bagage Est).

**Résultat : La réduction de 17% obtenue sur une année approche l'objectif intermédiaire de 2020. Mais la tenue de l'objectif dépend de l'évolution du nombre des passagers.**

1.17.4 Lancer un programme d'installation d'énergies renouvelables (biomasse, géothermie...), avec finalisation des études avant fin 2008.



Aéroports de Paris a choisi d'alimenter une partie de l'aéroport de Paris – Orly au moyen de la géothermie. Les premières phases de travaux ont été lancées (excavation du sous-sol, aménagement des réseaux existants) et les premières demandes administratives ont été effectuées (permis de recherche minier, autorisation DRIRE). L'installation sera mise en service en 2011, elle montera à 8% la proportion d'énergie renouvelable consommée par Aéroports de Paris, part qui s'élève aujourd'hui à 1,5%.

**Résultat : Les travaux ont été lancés à Paris – Orly, ce qui place ADP dans une dynamique favorable pour atteindre l'objectif national de 23% d'énergie renouvelable grâce à la géothermie.**

#### 1.17.5 Réduire de 30% les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers de sa flotte automobile d'ici 2012.

Pour atteindre cet objectif, Aéroports de Paris, qui possède déjà un parc de 30% de véhicules légers propres (électricité, GPL, GNV) mène des actions en collaboration avec Air France et notamment :

- La réalisation de tests de véhicules électriques de seconde génération sur la période printemps – été 2008,
- Le lancement d'un appel d'offres pour la « fourniture (et éventuellement la maintenance) de véhicules légers immatriculables (VP et VU) électriques et/ou hybrides rechargeables » en achat ou en location longue durée

Pendant la phase transitoire, Aéroports de Paris a inscrit dans le cahier des charges d'acquisition ou de location longue durée de ses véhicules classiques le critère bas-CO<sub>2</sub>.

**Résultat : ADP est actuellement en attente des offres des grands constructeurs automobiles, prévues pour 2010.**

#### 1.17.6 Contribuer en partenariat avec les compagnies aériennes à la limitation du recours aux APU (Groupe Auxiliaire de Puissance).

Actuellement les points de stationnement au contact des aérogares (à l'exception du Terminal 1 de Paris – Charles de Gaulle) sont pourvus quasi systématiquement de moyens permettant de limiter le recours aux APU (Alimentation électrique) pendant le stationnement des aéronefs.

Tout en sensibilisant ses partenaires et en réalisant un diagnostic des équipements existants, ADP a décidé de lancer en 2009 une campagne d'expérimentation d'utilisation de conditionnement d'air au sol (PCA).

**Résultat : Prochain lancement d'une campagne d'expérimentation d'utilisation de conditionnement d'air au sol.**

### 1.17.7 Promouvoir par un site Internet le co-voiturage pour les 120 000 personnes qui travaillent sur les plates-formes

Dans le cadre de son Plan de Déplacement d'Entreprise, le site de covoiturage d'Aéroports de Paris a été rénové (nouveau design, fonctionnalités renforcées).

Depuis septembre 2008, Air France fait partie des entreprises participantes, générant ainsi plus d'équipiers : le nombre total d'inscrits a depuis été multiplié par 2,5.

En parallèle, Air France et Aéroports de Paris s'associent autour d'autres actions communes de sensibilisation des salariés à propos des autres services disponibles pour optimiser les déplacements (bureau en libre service, visioconférence).

**Résultat : Le site est en fonctionnement et le nombre d'inscrits augmente.**

*1.18 L'UAF s'engage au-delà d'actions similaires programmées par plusieurs de ses membres, à rédiger en 2008 un guide de bonnes pratiques qui permettra aux principaux aéroports régionaux de :*

- Réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de leurs flottes automobiles et inciter les opérateurs de la plate-forme à en faire autant, notamment en s'équipant de véhicules propres*
- Réaliser des plans de déplacement d'entreprises pour inciter les personnels au co-voiturage ou à l'utilisation des transports en commun*
- Contribuer en partenariat avec les compagnies aériennes à la limitation du recours aux APU (Groupe Auxiliaire de Puissance)*
- Adopter et déployer un système de management des questions environnementales pour ce qui concerne leurs activités et à réaliser des bilans carbone*
- Faire des mesures de la qualité de l'air avec l'aide d'un organisme indépendant*

L'UAF a lancé, au cours du premier semestre 2008 la rédaction d'un guide de bonnes pratiques environnementales à l'usage des exploitants d'aérodrome.

Les grandes lignes de ce guide ont été présentées et adoptées à l'assemblée générale de l'UAF au mois de novembre 2008. Depuis, l'UAF a finalisé le rapport qui sera publié lors d'une conférence de presse le 28 janvier 2009.

Ce guide sera présenté sous forme de livret et sera téléchargeable sur le site de l'UAF. Il comprend une fiche pour chacun des thèmes énumérés plus haut ainsi qu'une fiche relative à la protection de la faune et de la flore sur les aéroports.

**Résultat : La publication du guide de bonnes pratiques de l'UAF est prévue le 28 janvier 2009.**

*1.19 Dans le cadre du futur schéma national des infrastructures l'Etat s'engage à favoriser les interconnexions TGV/aéroports et les dessertes villes/aéroport en transports collectifs ferrés et le projet CAREX de transfert intermodal du fret express aérien sur le Réseau Grande Vitesse*

D'importants projets de **liaison villes-aéroport** par les transports collectifs sont à l'étude ou en cours de réalisation ou viennent d'entrer en service:

- la desserte de l'aéroport de Marseille Provence via une navette-bus depuis la gare ferroviaire de Vitrolles est en service depuis le mois de décembre 2008
- la desserte de l'aéroport de Strasbourg Entzheim est améliorée depuis le mois de décembre 2008 avec le déplacement de la gare et la création d'une passerelle piétonnière rejoignant l'aérogare
- le projet CDG Express reliant en 20 minutes la gare de l'Est à l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle : les discussions avec le groupement pressenti pour la réalisation du projet sont en cours, avec un objectif de mise en service à l'horizon 2015
- le projet de tramway Villejuif Athis-Mons dont la mise en service est prévue en 2012 et qui doit desservir l'aérogare d'Orly Sud contribuant avec Orly Val à la desserte de l'aéroport
- le projet de tramway LESLYS reliant en 25 minutes le centre de Lyon à l'aéroport de Saint Exupéry est lancé: le contrat de concession a été signé. La mise en service doit intervenir en août 2010.
- le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL – raccordement voyageurs avec la gare ferroviaire de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry), qui permettra une meilleure accessibilité à la plate-forme depuis les villes rhônalpines
- la liaison ferroviaire Nantes-Rennes et Sud Bretagne (création d'une gare ferroviaire sur l'aéroport de Nantes – Notre-Dame-des-Landes) qui doit confirmer la vocation du futur aéroport au profit du grand ouest,
- la création d'une gare ferroviaire sur l'EuroAirport combinée à la déviation partielle de la voie ferrée Mulhouse-Bâle à un horizon 2014
- l'étude d'une gare multimodale (TGV, tramway, bus, TER) à proximité de l'aéroport à Nice

D'autres projets d'interconnexion sont envisagés comme le projet de création d'une gare TGV à Orly en accompagnement du projet de création d'un barreau sud TGV en Ile de France permettant de relier les réseaux à grande vitesse du sud, de l'est et de l'ouest.

En ce qui concerne le fret, le projet **CAREX** de réseau grande vitesse fret interconnectant les aéroports est en phase d'étude et de définition. La DGAC et la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) participent financièrement au projet européen ERANET de faisabilité d'un réseau ferré grande vitesse de fret. Le bureau d'études ELCIMAI qui est choisi pour cette étude travaille également pour Carex, ce qui renforce la cohérence avec l'ensemble des projets.

La question de la desserte ferroviaire de Châlons-Vatry donne lieu à un projet d'étude dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région (CPER) Champagne.

**Résultat : La DGAC participe à de nombreux projets d'interconnexion TGV/aéroport en transport collectif (CDG express, le tramway Villejuif – Athis Mons) et au projet de fret CAREX.**

*1.20 Parallèlement, l'Etat encouragera les efforts d'interconnexion au niveau des services : information, billetterie... La DGAC publiera en 2008 les résultats d'une enquête sur ce sujet. Elle entreprendra de façon générale toutes études sur le développement de l'intermodalité sur les lignes domestiques*

L'amélioration de la desserte TGV des aéroports participera à l'objectif de report modal fixé par le Grenelle de l'environnement, notamment en permettant de meilleures correspondances TGV/avion. L'enquête réalisée en 2008 sur les sites de Paris - Charles-de-Gaulle et Lyon - Saint Exupéry indiquent une importante progression des passagers effectuant des correspondances TGV/avion, notamment sur Paris-CDG : 2,5 millions de passagers contre 1,5 million en 2005 et 900 000 en 1999. Ces résultats confirment l'intérêt que portent les voyageurs à cette combinaison modale TGV/avion (93% se déclarent satisfaits). Le potentiel de développement, déjà important, pourrait être renforcé à la faveur d'améliorations concernant le traitement des bagages, l'instauration d'un billet unique et d'efforts de communication destinés à élargir la notoriété des trajets en correspondance TGV/Avion. Les résultats de cette enquête seront publiés fin janvier 2009

La préparation du débat public sur la LGV d'interconnexion Sud, prévu pour 2010, comportera des options de desserte TGV de Paris – Orly ; les études coordonnées par le Conseil Général des Ponts et Chaussées sont menées par Réseau Ferré de France, en liaison sur ce sujet avec la DGAC et Aéroports de Paris.

**Résultat : L'enquête a été réalisée en 2008 et la publication des résultats est prévue pour fin janvier 2009.**

*Améliorer l'insonorisation des logements des riverains des aéroports*

*1.21 Les signataires de la convention s'engagent à résorber en 2 ans la liste des demandes d'insonorisation en attente, et conviennent notamment de se concerter avant la fin 2008 pour vérifier si sa réalisation est en bonne voie*

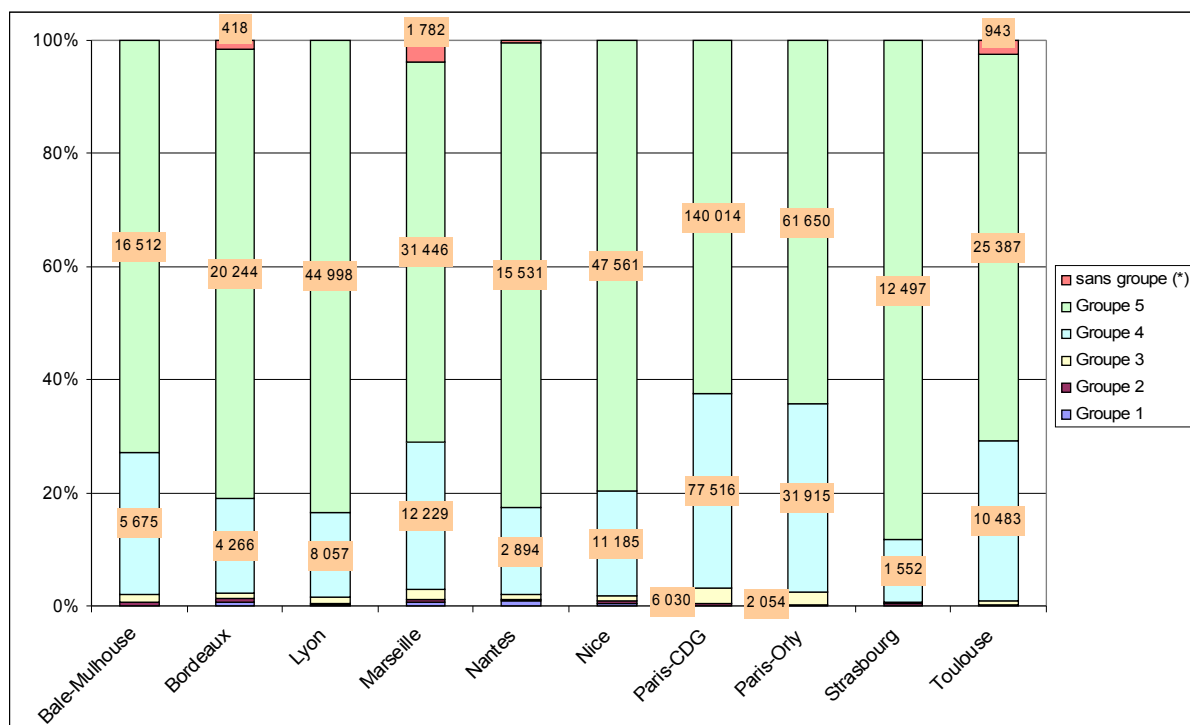
*1.22 A cet effet, la DGAC mettra en place, avec les exploitants d'aéroports, un suivi trimestriel du nombre de demandes en instance sur chacun des aéroports soumis à la TNSA*

Les textes relatifs à la TNSA permettant de mettre en œuvre l'augmentation des recettes annoncée la 4 décembre 2007 à Paris – Orly et Nantes – Atlantique afin de résorber en deux ans les listes d'attente sont sortis avant la fin de l'année 2007 (un article dans la loi de finances rectificative 2007, un décret, un arrêté) avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2008.

Le suivi du nombre de demandes en instance mis en place permet de faire un point à l'issue de chaque Commission consultative d'aide aux riverains. A Nantes, la diminution du nombre de dossiers en attente (300) s'étalera sur les deux années prévues par l'engagement. Elle a d'ores et déjà diminué d'un tiers. Sur les autres aéroports, il n'y a pas actuellement de liste d'attente et les demandes sont traitées au fil de l'eau.

**Résultat : Objectif atteint à Orly et mise en place d'un plan de résorption de la file d'attente à Nantes.**

*Annexe I : Répartition, par groupe acoustique, des mouvements effectués durant la saison aéronautique d'hiver 2007/2008 (du 28 octobre 2007 au 29 mars 2008) sur les 10 plus gros aéroports français.*



Le groupe acoustique classe les avions en fonction de leur performance acoustique. Plus le groupe est élevé plus l'avion est récent et moins il est bruyant.

La proportion importante du groupe acoustique 5 montre que la modernisation des flottes par les compagnies a été largement engagée.

## Détail sur chaque aéroport par catégorie d'activité (saison hiver 2007/2008)

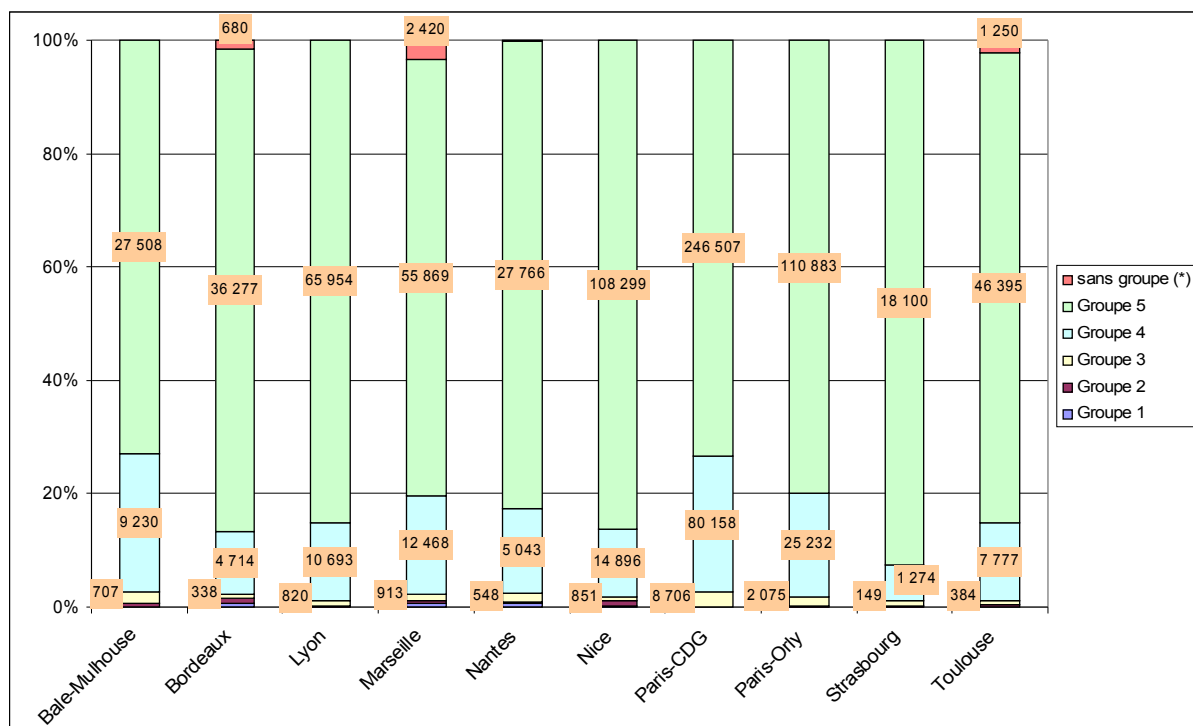
	Groupe 1					Groupe 2					Groupe 3				
	chapitre 2					chapters 3, 5					chapters 3, 5				
	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres
Bale-Mulhouse	4	3		0	1	139	107		26	6	308	262		40	6
Bordeaux	180	169		6	5	163			36	127	262	80		137	45
Lyon	80	41			39	150	23		87	40	651	202		413	36
Marseille	348	262		3	83	231	41		112	78	784	170	148	428	38
Nantes	178	163			15	31	3		16	12	176			176	0
Nice	244	88		156	0	337	3		305	29	465			451	14
Paris-CDG	8			8	0	851	419	287	145	0	6 030	2 176	76	3 778	0
Paris-Orly	22	2		20	0	263	18		245	0	2 054	4		2 050	0
Strasbourg	6			6	0	48	1		47	0	49			49	0
Toulouse	12	3		9	0	79	7		72	0	265	4		261	0
<b>Total</b>	<b>1 082</b>	<b>731</b>	<b>0</b>	<b>208</b>	<b>143</b>	<b>2 292</b>	<b>622</b>	<b>287</b>	<b>1 091</b>	<b>292</b>	<b>11 044</b>	<b>2 898</b>	<b>224</b>	<b>7 783</b>	<b>139</b>

	Groupe 4					Groupe 5					sans groupe (*)				
	chapters 3, 5					chapters 3, 4, 5 et 6, 8, 10, 11									
	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres
Bale-Mulhouse	5 675	603		5 041	31	16 512	483	0	15 870	159	13	0	0	12	1
Bordeaux	4 266	204	205	3 769	88	20 244	161	0	14 900	5 183	418	0	0	0	418
Lyon	8 057	570	83	7 096	308	44 998	590	0	42 874	1 534	48	2	0	9	37
Marseille	12 229	700	1 113	9 948	468	31 446	1 371	0	26 681	3 394	1 782	0	0	314	1 468
Nantes	2 894	253		2 555	86	15 531	61	0	10 059	5 411	71	0	0	2	69
Nice	11 185			11 172	13	47 561	10	0	47 182	369	52	0	0	52	0
Paris-CDG	77 516	5 473	2 592	69 451	0	140 014	4 487	1	135 526	0	22	4	0	18	0
Paris-Orly	31 915	7		31 908	0	61 650	5	0	61 645	0	6	1	0	5	0
Strasbourg	1 552		197	1 355	0	12 497	0	0	12 488	9	5	0	0	5	0
Toulouse	10 483		513	9 970	0	25 387	737	0	24 649	1	943	0	0	942	1
<b>Total</b>	<b>165 772</b>	<b>7 810</b>	<b>4 703</b>	<b>152 265</b>	<b>994</b>	<b>415 840</b>	<b>7 905</b>	<b>1</b>	<b>391 874</b>	<b>16 060</b>	<b>3 360</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>1 359</b>	<b>1 994</b>

Total 28/10/2007 à 29/3/2008					
	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres
Bale-Mulhouse	22 651	1 458		20 989	204
Bordeaux	25 533	614	205	18 848	5 866
Lyon	53 984	1 428	83	50 479	1 994
Marseille	46 820	2 544	1 261	37 486	5 529
Nantes	18 881	480		12 808	5 593
Nice	59 844	101		59 318	425
Paris-CDG	224 441	12 559	2 956	208 926	0
Paris-Orly	95 910	37		95 873	0
Strasbourg	14 157	1	197	13 950	9
Toulouse	37 169	751	513	35 903	2
<b>Total</b>	<b>599 390</b>	<b>19 973</b>	<b>5 215</b>	<b>554 580</b>	<b>19 622</b>

(\*) principalement aviation militaire, sécurité civile, Airbus  
 (1) marge corrigée = marge cumulée - 5 (pour les quadrimoteurs)

*Annexe II : Répartition, par groupe acoustique, des mouvements effectués durant la saison aéronautique d'été 2008 (du 30 mars 2008 au 25 octobre 2008) sur les 10 plus gros aéroports français.*



## Détail sur chaque aéroport par catégorie d'activité (saison été 2008)

	Groupe 1					Groupe 2					Groupe 3				
	chapitre 2					chapitres 3, 5					chapitres 3, 5				
	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres	Marge corrigée <sup>(1)</sup> < 5					5 = Marge corrigée < 8				
	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres
Bale-Mulhouse	10	7	0	3	0	272	132	0	140	0	707	516	0	191	0
Bordeaux	320	264	0	31	25	323	49	0	92	182	338	0	0	290	48
Lyon	19	12	0	0	7	80	28	1	49	2	820	0	0	795	25
Marseille	458	374	0	4	80	310	32	0	167	111	913	0	0	871	42
Nantes	240	222	0	0	18	65	0	0	35	30	548	0	0	517	31
Nice	380	0	0	380	0	1 037	0	0	1 037	0	851	0	0	851	0
Paris-CDG	15	2	0	13	0	277	98	0	179	0	8 706	3 787	0	4 919	0
Paris-Orly	28	0	0	28	0	393	8	0	385	0	2 075	103	0	1 967	5
Strasbourg	11	1	0	10	0	43	1	0	42	0	149	0	0	149	0
Toulouse	8	2	0	6	0	189	21	0	168	0	384	4	0	380	0
<b>Total</b>	<b>1 489</b>	<b>884</b>	<b>0</b>	<b>475</b>	<b>130</b>	<b>2 989</b>	<b>369</b>	<b>1</b>	<b>2 294</b>	<b>325</b>	<b>15 491</b>	<b>4 410</b>	<b>0</b>	<b>10 930</b>	<b>151</b>

	Groupe 4					Groupe 5					sans groupe (*)				
	chapitres 3, 5					chapitres 3, 4, 5, 6, 8, 10 et 11									
	8 = Marge corrigée < 13					Marge corrigée ≥ 13									
	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres
Bale-Mulhouse	9 230	957	0	8 272	1	27 508	823	0	26 683	2	9	0	0	9	0
Bordeaux	4 714	391	0	4 281	42	36 277	234	284	27 036	8 723	680	0	0	0	680
Lyon	10 693	971	0	9 325	397	65 954	1 118	0	62 848	1 988	0	0	0	0	0
Marseille	12 468	1 111	16	10 943	398	55 869	1 888	1 801	45 294	6 886	2 420	0	0	1 230	1 190
Nantes	5 043	361	0	4 467	215	27 766	86	0	18 700	8 980	108	0	0	8	100
Nice	14 896	0	0	14 896	0	108 299	10	0	108 289	0	116	0	0	116	0
Paris-CDG	80 158	6 928	911	72 318	1	246 507	6 635	3 475	236 397	0	21	9	0	12	0
Paris-Orly	25 232	10	0	25 208	14	110 883	9	0	110 869	5	9	0	0	9	0
Strasbourg	1 274	0	0	1 274	0	18 100	2	274	17 769	55	3	0	0	1	2
Toulouse	7 777	1	4	7 772	0	46 395	966	698	44 731	0	1 250	0	0	1 250	0
<b>Total</b>	<b>171 485</b>	<b>10 730</b>	<b>931</b>	<b>158 756</b>	<b>1 068</b>	<b>743 558</b>	<b>11 771</b>	<b>6 532</b>	<b>698 616</b>	<b>26 639</b>	<b>4 616</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>2 635</b>	<b>1 972</b>

S08 : 30 mars 2008 au 25 octobre 2008					
Total					
	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres
Bale-Mulhouse	37 736	2 435	0	35 298	3
Bordeaux	42 652	938	284	31 730	9 700
Lyon	77 566	2 129	1	73 017	2 419
Marseille	72 438	3 405	1 817	58 509	8 707
Nantes	33 770	669	0	23 727	9 374
Nice	125 579	10	0	125 569	0
Paris-CDG	335 684	17 459	4 386	313 838	1
Paris-Orly	138 620	130	0	138 466	24
Strasbourg	19 580	4	274	19 245	57
Toulouse	56 003	994	702	54 307	0
<b>Total</b>	<b>939 628</b>	<b>28 173</b>	<b>7 464</b>	<b>873 706</b>	<b>30 285</b>

<sup>(1)</sup> marge corrigée = marge cumulée - 5 (pour les quadrimoteurs)  
- 3 (pour les trimoteurs)