



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 2009

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

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



SOMMAIRE

<u>Réduire les émissions des nouveaux avions.....</u>	<u>4</u>
<u>Créer un conseil pour la recherche aéronautique civile française.....</u>	<u>4</u>
<u>Poursuivre la modernisation des flottes.....</u>	<u>5</u>
<u>Améliorer la performance environnementale des entreprises de l'aviation marchande.</u>	<u>8</u>
<u>Informé le passager sur l'impact environnemental du transport aérien.....</u>	<u>10</u>
<u>Soutenir le projet européen d'inclure le transport aérien dans le système d'échange des permis d'émission (ETS).....</u>	<u>11</u>
<u>Améliorer la performance environnementale de la navigation aérienne.....</u>	<u>12</u>
<u>Améliorer la performance environnementale des aéroports.....</u>	<u>14</u>
<u>Améliorer l'insonorisation des logements des riverains des aéroports.....</u>	<u>20</u>
<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>	<u>21</u>
<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>	<u>23</u>

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, deux ans après signature, de présenter un deuxième bilan complet pour l'année 2009 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 deuxième année et ont fait preuve, comme toujours, de beaucoup de réactivité et de professionnalisme. Ces efforts ont été de surcroît entrepris dans un contexte de crise qui affecte tout particulièrement le secteur aérien.

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 ACARE¹ (réduction de 50% des émissions de CO₂, de 80% des émissions de NO_x 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 poursuivi en 2009 l'intensification de l'effort de soutien à la recherche en portant à 120 M€ le budget alloué à la recherche aéronautique. La dotation pour 2010 et 2011 doit se maintenir à ce niveau dans le cadre du budget pluriannuel de l'Etat (2009-2011), alors que l'effort global devrait même s'accroître de manière considérable grâce au concours du grand emprunt national.

Les actions de la DGAC ont ainsi pour but de fédérer les acteurs français du secteur aéronautique autour des enjeux du transport aérien en déclinant à l'échelon national les thèmes de recherche qui ont été définis au niveau européen.

L'entreprise commune (*joint undertaking*) Cleansky est maintenant autonome depuis novembre 2009. Le secteur aéronautique français avait activement accompagné la mise en place de ce partenariat public-privé, à l'échelle européenne, qui vise à accélérer la maturation, la démonstration et la validation des technologies de rupture indispensables à la préparation des nouvelles générations d'aéronefs à même de répondre aux objectifs environnementaux fixés par le conseil consultatif ACARE et repris dans la convention d'engagement du secteur aérien français.

Le chef de l'État a présenté le 14 décembre 2009 les grandes lignes du grand emprunt national qui s'élève à environ 35 milliards d'Euros.

Le développement durable et l'innovation ont guidé la définition des thèmes qui constituent les priorités du grand emprunt. La thématique *Inventer la mobilité du futur* y fait ainsi figurer le développement des aéronefs du futur parmi les priorités nationales.

Sous l'égide du CORAC, la DGAC a travaillé avec l'industrie aéronautique et ses partenaires de manière à élaborer des propositions partagées, concernant un programme concerté de neuf démonstrateurs technologiques par l'ensemble des acteurs de l'aéronautique civile. Ces propositions ont été reçues favorablement et le grand emprunt aidera au financement de la recherche et développement des aéronefs ultra-verts qui ont vocation à être mis sur le marché à l'horizon 2020.

Résultat : La recherche aéronautique civile française a bénéficié d'un budget (soutien MEEDDM) de 120M€ au titre de l'exercice 2009 ; le même montant est prévu pour 2010 et pour 2011. Le grand emprunt national consacrerait 1,5 milliard d'Euros pour renforcer significativement cet effort de soutien à compter de 2010.

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

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

¹ Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe,

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 s'est réuni à un rythme mensuel, a constitué cinq groupes de travail couvrant les thèmes suivants :

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

Une partie des travaux menés a été consacrée à l'élaboration du programme prévisionnel de la R&T aéronautique nationale avec l'élaboration de la feuille de route technologique reprenant les axes de R&D à développer aux différentes échéances pertinentes. Ils se sont appuyés sur des analyses de contexte : aspects de souveraineté du secteur, contexte international de la R&T aéronautique, problématiques environnementales de l'aéronautique (incluant la mise en place d'une base de référence des indicateurs d'impact). L'ensemble a donné lieu à un rapport de synthèse remis au Ministre D. Bussereau en mai 2009.

Un séminaire d'une demi-journée a été organisé le 18 mars 2009 à la DGAC afin d'exposer les grandes lignes de la feuille de route technologique en préparation et d'échanger avec l'ensemble des partenaires du secteur.

Les travaux 2008-2009 du Comité de pilotage du CORAC ont été présentés au Conseil lors de sa séance annuelle tenue le 18 juin 2009 sous la présidence du secrétaire d'Etat chargé des transports. La feuille de route technologique présentée traduit la volonté de l'ensemble du secteur de poursuivre de façon coordonnée une recherche ciblée sur les objectifs du Grenelle de l'Environnement, tout en étant structurée par les grands rendez vous programmatiques à venir : remplacement de la famille A320, moteurs à hélices contrarotatives non carénées, etc. Cette feuille de route identifie les jalons technologiques ainsi que les plateformes intégrées de démonstration dont la réalisation est indispensable pour atteindre ces objectifs. Le secrétaire d'Etat a conclu en indiquant que cette feuille de route permet effectivement de passer d'objectifs généraux à de véritables programmes de recherche. La mise en place à l'horizon 2011-2014 de démonstrateurs fédérant les efforts de recherche sur certains thèmes-clés a également été approuvée.

L'exercice 2009-2010 voit le CORAC entrer dans une phase opérationnelle au cours de laquelle la feuille de route devra être traduite en termes de projets de recherche et/ou démonstrateurs qui pourront être soutenus par les différentes agences ou instances compétentes : DGAC, ANR, pôles de compétitivité, etc. Par ailleurs, le Comité de pilotage consacre depuis l'été 2009 un effort marqué à la définition d'un programme détaillé de démonstrateurs technologiques qui a été présenté et retenu dans le cadre du Grand Emprunt.

Résultat : Le CORAC a été créé le 23 juillet 2008. Le comité de pilotage a présenté une feuille de route technologique au Conseil le 18 juin 2009 sous la présidence de M. Bussereau. L'année 2010 permettra la traduction de la feuille de route en projets de recherche.

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.

Sur l'année 2009, Air France a poursuivi sa démarche de renouvellement de flotte dont les principales étapes sont les suivantes :

- Flotte moyen-courrier : au 31 décembre 2009, 12 nouveaux appareils (9 A320 et 3 A321) ont rejoint la flotte en remplacement de 13 A320 de première génération qui en sont sortis.
- Flotte passager long-courrier : quatre B777-300ER ont été introduits dans la flotte en remplacement de deux 747-400 retirés d'exploitation, conformément à la décision de renouvellement de cette flotte prise en juin 2007.
- Suite à des retards du programme A380-800, un glissement d'avril 2009 à octobre 2009 de la première livraison a été entériné avec la réduction de 3 à 1 unité du nombre d'appareils livrables en 2009.
- Deux sorties ont également eu lieu : la destruction d'un A330-200 lors de l'accident de juin 2009 et la sortie anticipée d'un A340-300 au titre des mesures d'ajustement à la crise.
- La conjonction des difficultés du programme B777 Freighter et les mesures d'ajustement de la flotte cargo ont conduit à un glissement de trois livraisons de cet appareil, initialement prévues fin 2008, sur l'année 2009. En contrepartie, Air France a arrêté l'exploitation de quatre B747-400BCF qui étaient les appareils les plus anciens de la flotte cargo.

Résultat : Le renouvellement de la flotte d'Air France s'est poursuivi cette année en dépit d'un contexte économique dégradé.

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 2008 et Juin 2009, de 3,9 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 3,9 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 2008 et juin 2009, 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 2009 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 ce résultat.

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 10% entre juillet 2008 et juin 2009 par rapport à 2005 (1 833 kT émises en 2005).

Ce résultat intermédiaire est à rapporter aux réductions d'offre rendues nécessaires par le contexte économique très dégradé : suspensions des fréquences entre Orly et 7 villes de province, ainsi qu'entre Roissy, Lyon et Nice. Air France a également poursuivi la restructuration du hub de Clermont-Ferrand aboutissant à la suspension de 9 lignes transversales.

Le gel des règles d'attribution des créneaux aéroportuaires décidé par la Commission Européenne pour l'été 2009 a permis à Air France d'opérer des délestages sélectifs (suppressions à froid de fréquences) ciblés sur les vols les moins remplis, et ce sans risque de perdre les droits d'utilisation du créneau concerné.

Résultat : Réduction conjoncturelle de 10% des émissions absolues de CO2 par rapport à 2005 du fait de la réduction de l'offre rendue nécessaire par le contexte économique dégradé.

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 2008 et juin 2009 inclus, a été inférieure de 21,9% 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 21,9% 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.

Le décret et l'arrêté relatifs aux redevances sur les aérodromes ont été publiés le 27 février 2009 au Journal Officiel.

Résultat : Le décret et l'arrêté ont été publiés au Journal Officiel le 27 février 2009.

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

La DGAC transmet aux exploitants d'aérodromes qui en font la demande les caractéristiques acoustiques des aéronefs permettant de mettre en place ce dispositif.

Résultat : La DGAC transmet aux aéroports les caractéristiques acoustiques des aéronefs.

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 2010, la DGAC mettra à disposition ces informations, en février de chaque année, dans la rubrique Environnement de son site internet. Les résultats pour les saisons aéronautiques d'hiver 2007/2008, d'été 2008 et d'hiver 2008/2009 sont disponibles respectivement en annexes I, II et III.

Résultat : Présentation des saisons aéronautiques hiver 2007/2008, 2008/2009 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, la FNAM a réalisé un état des lieux des démarches existantes au sein de plus de 350 de ses adhérents.

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.

Le baromètre, révisé chaque année, ambitionne ainsi une amélioration constante des performances environnementales des entreprises du secteur. Son champ s'étend au-delà des engagements pris le 28 janvier 2008, pour couvrir les cinq thèmes majeurs suivants :

- Management environnemental,
- Emissions de CO₂,
- Bruit,
- Energies au sol,
- Gestion 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.

Le 28 janvier 2009, la première édition du baromètre a été mise en ligne sur le site www.observatair.fr. Cette édition portait sur les données 2007.

Le 24 juin 2009, à l'occasion de son Assemblée Générale, la FNAM a publié la nouvelle édition du baromètre, portant sur les données 2008. Cette édition a montré concrètement les résultats.

Charte Observatair	Compagnies aériennes				Rapport 2007 : état des lieux initial 2008	Variation	Objectifs 3 ans				
	Compagnies aériennes	Asiaticana	Aéroportuaire	Maintenance et autre							
	Nombre d'entreprises ayant signé individuellement leur engagement				34	49	😊				
Management environnemental	% d'entreprises ayant mis en place un système de management environnemental				26%	29%	😊				
	% d'entreprises collectant les informations environnementales				41%	27%	😞				
Émissions de CO ₂	% d'entreprises ayant réalisé un bilan carbone				12%	13%	😞				
	% de compagnies* ayant mis un calculateur CO ₂ à disposition de leurs passagers				50%	56%	😊				
	% de compagnies* proposant la compensation carbone volontaire à leurs passagers				30%	33%	😊				
	Consommation moyenne en litres par passager pour 100 km*				4,02 l	4,00 l	😊				
Bruit	Taux d'introduction de nouveaux avions sur l'ensemble de la flotte				9%	8%	😞				
	% d'avions par groupes acoustiques				0% Gr.1	0% Gr.2	2% Gr.3	4,7% Gr.4	89% Gr.5	91% Gr.5	😊
Énergies au sol	% de véhicules « propres »				59%	67%	😊	65%			
	Énergies* dépensées dans les bâtiments (kWh/m ²)				559	467	😊	↘			
	Énergies renouvelables produites (MWh)				-	12 482	😊	↗			
Déchets	% d'entreprises pratiquant ou proposant* le tri des déchets				59%	69%	😊	90%			

*Pour les compagnies aériennes de transport de passagers disposant d'un Certificat de Transporteur Aérien émis par la France, vendant directement des billets aux clients particuliers à partir d'un site Internet. *Calcul sur la consommation au PKT pour les compagnies aériennes de transport de passagers de la FNAM disposant d'un Certificat de Transporteur Aérien émis par la France. *Energies finales. *Pour les aéroports. *Compte-tenu de l'accroissement du nombre de signataires, le périmètre de 1 million de m² en 2007 est passé à 3,2 millions de m² en 2008.

Le baromètre regroupe depuis 49 signataires (+40% par rapport à son lancement), qui se sont engagés de façon responsable en faveur de l'environnement. Ces entreprises signataires représentent près de 80% des effectifs du secteur.

La stagnation en pourcentage de deux indicateurs masque par ailleurs la progression en valeur absolue du nombre d'entreprises satisfaisant aux critères, compte tenu de la forte croissance du périmètre.

En juin 2010, la prochaine édition du baromètre sera publiée, portant sur les données 2010.

La FNAM a développé une dynamique positive autour de l'engagement volontaire de la Profession sur le sujet du développement durable. Cette communication se traduit par la mise à disposition des signataires d'un logo attestant de l'adhésion à la Charte et le site Internet www.observatair.fr qui comporte, outre cette Charte, le baromètre et ses indicateurs, le guide de bonnes pratiques cité ci-après.

Résultat : Signature de la Charte le 28 janvier 2009. Le baromètre regroupe 49 signataires, près de 80% des effectifs du secteur aérien. La prochaine édition du baromètre sera publiée en juin 2010.

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 CO₂ 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.

Tous les 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 CO₂.

L'indicateur n°4 du baromètre « Observatair » présente et suit l'évolution dans le temps du pourcentage de compagnies ayant mis un calculateur de CO₂ à la disposition de leurs passagers. 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.

Cet effort a été mené de manière conjointe avec la DGAC : le 28 janvier 2010, le site www.observatair.fr proposera aux passagers un lien vers le calculateur de la DGAC.

Un programme d'action commun pour 2010 permettra d'affiner la précision des informations fournies, en développant le partage des données pertinentes entre Profession et DGAC.

Résultat : 100% des passagers des compagnies réunies au sein de la FNAM ont accès à un calculateur de CO₂.

1.8 En complément de l'information des passagers sur les émissions de CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ » 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 CO₂ générées par les trajets aériens qu'ils effectuent.

Ce guide présente ce qu'est la compensation volontaire de CO₂ 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'ADEME² ainsi qu'au dispositif et aux outils de pilotage et de suivi associés. Il en 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 intérêt particulier les projets de compensation directement liés aux zones desservies par le mode aérien.

Résultat : Le guide de bonnes pratiques de la FNAM a été publié le 28 janvier 2009. Il met à disposition des passagers une information complète sur la compensation volontaire de CO₂.

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 2008 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 a établi en février la liste des exploitants dont chaque Etat est responsable, la France se voit attribué environ 1000 exploitants. La publication du montant des émissions dites historiques du secteur aérien doit être publiée pour l'été 2010.

La Commission a aussi adopté le 16 avril 2009 un règlement relatif aux opérations de suivi, de vérification et de compte rendu des informations d'activité et de consommation de carburant des

² ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

exploitants aériens. Ceux-ci ont ainsi pu déposer des plans de suivi des émissions et de l'activité à partir du mois de juillet 2009. Suite à une campagne d'information menée par la DGAC, celle-ci a reçu et approuvé environ 430 dossiers (incluant tous ceux soumis par les signataires de la Convention du 28 janvier 2008).

Les exploitants ayant déposé un plan ont débuté le suivi le 1^{er} janvier 2010.

La DGAC a entrepris en 2009 les actions nécessaires à la transposition des textes européens en droit français. Un amendement a été ajouté à la loi de simplification et d'amélioration de la qualité du droit qui a été adoptée par l'assemblée nationale le 02 décembre 2009 permettant de légiférer par ordonnance.

Le COFRAC (Comité français d'accréditation) rédige actuellement les guides permettant d'accréditer les vérificateurs sur les bases communes définies au niveau européen. Les premières accréditations sont attendues pour le début de l'année 2011 mais des accréditations temporaires seront délivrées en septembre 2010 pour permettre l'évaluation des vérificateurs.

En 2010, tous les exploitants d'aéronefs de la liste seront amenés à déposer un plan de suivi avant le 31 août 2010 de manière à réaliser le suivi de leurs émissions en 2011, dernière année de test.

➤ Travaux de l'OACI de lutte contre le changement climatique

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 avait 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 deux fois en 2009, en février et en juin. Ses travaux ont permis 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 était l'objet de la réunion COP/15 des Nations Unies qui s'est déroulée en décembre 2009 à Copenhague.

Les travaux concernant la lutte contre le changement climatique au niveau international vont se dérouler au sein d'un groupe restreint de Directeurs Généraux de l'aviation civile en vue d'adopter une nouvelle politique en la matière lors de la prochaine assemblée de l'OACI prévue fin septembre 2010.

Résultat : La Directive 2008/101/CE a été publiée au journal officiel de l'Union Européenne le 13 janvier 2009. Au 1^{er} janvier 2010, les compagnies françaises concernées (26) ont déposé un plan de surveillance de leur activité.

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 est toujours en cours de constitution sous l'égide de la préfecture de région. Il comprendra des élus et des associations.

Résultat : Le comité de pilotage est toujours en cours de constitution.

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 Les mesures en 2009 consistaient à relever à 1200 m les altitudes d'arrivées de tous les avions à Orly

Annoncée lors de la CCE d'Orly en février 2009, l'enquête publique concernant les arrivées en face à l'est a été menée du 16 novembre au 17 décembre 2009. La commission d'enquête doit maintenant rendre son rapport au Préfet de l'Essonne. A l'issue d'un cycle de concertation complémentaire qui sera conduit dès la parution du rapport, la décision finale sera prise par le maître d'ouvrage une fois connus les conclusions de l'enquête publique et les avis formels respectifs de la CCE et de l'ACNUSA.

Le relèvement des altitudes de survols des arrivées en face à l'ouest doit être réalisé séparément car cette opération est liée au relèvement de l'altitude de transition en région parisienne, qui implique également les opérations de relèvements des altitudes de survols vers Paris-Charles de Gaulle programmés en 2011.

Résultat : L'enquête publique a été menée à son terme. Le processus suit maintenant les étapes de la concertation.

1.13 La DSNA et Air France s'engagent à expérimenter, dès le 1^{er} semestre 2008, les procédures de descentes continues pour les arrivées en provenance du Sud-Ouest à Orly par vent d'Est

L'évaluation débutée le 4 août 2008 a été concluante. La CCE d'Orly de décembre 2009 a donné un avis positif à sa mise en service dans le courant du printemps 2010. Une procédure identique dans son principe (CDA) est en cours d'évaluation de nuit sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle depuis le 1^{er} décembre 2009.

Résultat : L'évaluation réalisée sur l'aéroport d'Orly est positive et la procédure sera mise en service opérationnel au printemps 2010. L'évaluation à Roissy la nuit se poursuit.

1.14 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 DGAC avec l'entreprise conjointe SESAR, en vue de l'organisation de vols de démonstration. Ces vols permettront d'évaluer les bénéfices environnementaux de nouvelles procédures suivant un concept d'opérations en porte à porte.

Des démonstrations ont été planifiées et réalisées tout au long de l'année 2009. Elles représentent environ 80 vols de démonstrations réalisées dans l'espace aérien national.

Résultat : L'ensemble des démonstrations planifiées a été réalisé. Devant les résultats encourageants en terme de perspectives d'amélioration de l'efficacité dans la gestion des vols, une deuxième phase au projet AIRE est programmée pour l'année 2010.

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

L'avis de la CCE d'Orly de février 2009 a été positif. L'élargissement est mis en œuvre depuis novembre 2009.

Résultat : Le VPE a été étendu vers l'ouest par arrêté du 29 juillet 2009

1.16 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

Résultat : Le sommet européen de l'aviation de Bordeaux s'est déroulé du 17 au 19 novembre 2008 et a été un succès. Il a permis les signatures du FABEC et de Clean Sky. Le premier appel à candidature de Clean Sky est clos et le deuxième a été lancé en décembre 2009.

1.17 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. La signature de cet accord international est prévue pour l'automne 2010 et entrera en vigueur après sa ratification prévue en 2012. Cet accord instaurera une action conjointe dans presque tous les domaines, visant notamment à l'utilisation optimale de l'espace aérien pour les besoins tant civils que militaires, et à favoriser l'intégration progressive de diverses fonctions entre partenaires de services.

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

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

1.18.1 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 définit un indicateur « temps de roulage moyen au départ de Paris-Charles de Gaulle ». 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 ;
- La Gestion Locale des Départs (GLD) sera mise en service en avril 2010 dans le cadre du projet Collaborative Decision Making (CDM) à Paris-Charles de Gaulle.

Résultat : L'indicateur de suivi du temps de roulage moyen au départ de Paris – Charles de Gaulle a été défini et son suivi sera effectif dès avril 2010.

1.18.2 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 quatre projets pour répondre à ses engagements, dont trois projets d'aérogares :

- Terminal 2G : un audit de conception a été réalisé en avril 2008 et un audit de réalisation a été mené en mars 2009,
- 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 mars 2010,
- « Cœur d'Orly » : Les bâtiments de la première phase de ce quartier d'affaires seront certifiés HQE et labellisés BBC (bâtiment basse consommation).
- La réhabilitation du Terminal 2B à Paris-Charles de Gaulle, en phase de programmation, est menée suivant une démarche HQE.

Résultat : Quatre projets sont lancés avec la démarche HQE, dont un sous le label BBC.

1.18.3 Réduire les consommations énergétiques internes de l'entreprise de 20 % par passager 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 15% de son ratio énergétique par passager (kWh/pax) à la fin 2009 par rapport à 2004.

Le déploiement de plans d'actions de maîtrise de l'énergie lancés depuis 2004 sur l'ensemble du patrimoine bâti des trois principales plates-formes aéroportuaires ont permis des gains significatifs (40% de réduction sur les consommations de chauffages des aéroports de Paris-Orly entre 2004 et 2009).

Résultat : La réduction de 15% obtenue en 2009 approche l'objectif intermédiaire de 2020. Mais la tenue de l'objectif dépend de l'évolution du nombre des passagers.

1.18.4 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 centralisée sur nappe profonde. Les travaux d'excavation du terrain sont terminés et la première phase du forage a été lancée en novembre 2009. La deuxième phase démarrera au printemps 2010 pour une mise en service de l'ouvrage en 2011. En parallèle, les travaux d'adaptation des installations de chauffage des différents bâtiments de la plate forme afin de bénéficier de la chaleur géothermale démarrent.

Ce projet montera à environ 8% la proportion d'énergies renouvelables dans la production de chaleur d'Aéroports de Paris, part qui s'élève aujourd'hui à 1,5%.

Résultat : Les travaux de géothermie centralisés ont été lancés à Paris – Orly, ce qui place ADP dans une dynamique favorable pour atteindre l'objectif national de 23% d'énergies renouvelables en 2030 grâce à la géothermie.

1.18.5 Réduire de 30% les émissions de CO₂ 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 en faveur d'une flotte plus propre. Aéroport de Paris a notamment inscrit dans le cahier des charges d'acquisition ou de location longue durée de ses véhicules classiques un critère bas-CO₂.

Aéroport de Paris a rejoint en 2009 le groupe de travail impulsé par le gouvernement et piloté par La Poste pour lancer un marché global d'acquisition de véhicules électriques pour lequel l'appel d'offre sera lancé en 2010.

Résultat : ADP participe à un groupe dont l'objectif est l'acquisition en grand nombre de véhicules électriques.

1.18.6 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 lancé en 2009 une campagne d'expérimentation d'utilisation de conditionnement d'air au sol (PCA).

Résultat : Une campagne d'essai des matériels de conditionnement d'air au sol se poursuit en 2010.

1.18.7 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 2009, ADP a réalisé des actions d'animation et de sensibilisation de ses salariés et des salariés de ses entreprises partenaires et notamment Air France lors de la semaine européenne de la mobilité.

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

1.19 *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 CO₂ 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*

Le guide de bonnes pratiques que l'UAF s'était engagé à réaliser et qui a été élaboré par les experts en environnement des exploitants d'aérodrome durant l'année 2008, a été officiellement présenté lors d'une conférence de presse commune FNAM-UAF le 28 janvier 2009, date anniversaire de la convention. Il a la forme d'un livret de 64 pages qui a été diffusé à l'ensemble des aéroports français par circulaire de l'Union en date du 6 février 2009. Il a par ailleurs fait l'objet d'une présentation et d'une nouvelle diffusion à l'occasion d'un rassemblement des aéroports francophones les 12 et 13 mars 2009 à Biarritz.

Par ailleurs l'année 2009 a également permis de déterminer les indicateurs qui permettront à l'UAF de mesurer l'impact des sept recommandations constituant le guide de bonnes pratiques sur les politiques mises en œuvre en la matière par les exploitants d'aérodrome. Ce travail a été effectué avec un double souci : celui de la simplicité, d'où le choix d'indicateurs à réponse binaire (oui/non) dans la plupart des cas, et celui de la cohérence avec le dispositif préexistant dans le cadre du système « Observatair » de la FNAM.

Si des actions relevant des sept recommandations précitées ont déjà été engagées par des exploitants d'aérodrome, notamment les plus importants d'entre eux, en 2009, le bilan de l'exercice au moyen des indicateurs évoqués précédemment s'effectuera au printemps 2010 parallèlement à l'enquête « Observatair » déjà citée.

Résultat : L'UAF a publié son guide de bonnes pratiques le 28 janvier 2009. Un premier bilan des politiques recommandées sera réalisé au printemps 2010.

1.20 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 grâce à une ligne directe entre aéroport et centre ville par tramway.

- 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.
- un tramway Villejuif Athis-Mons desservira l'aérogare d'Orly Sud contribuant avec Orly Val à la desserte de l'aéroport ; les travaux ont démarré en 2009, pour une mise en service prévue en 2013.
- le tramway LESLYS, dénommé « Rhônexpress » devrait relier dès août 2010 le centre de Lyon à l'aéroport de Saint Exupéry en moins de 30 minutes. Plus d'un million de passagers sont attendus à l'horizon 2012.
- le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL – raccordement voyageurs avec la gare ferroviaire de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry), permettra grâce à la mise en place de TER à l'horizon 2020 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) fait l'objet d'une étude, actuellement en cours, inscrite au Contrat de projet Etat-Pays de la Loire ; les résultats attendus pour 2011 devraient 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 est à l'étude.

Par ailleurs, la 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, devrait être mise en débat public fin 2010.

- Enfin, l'Assemblée nationale a adopté, le 1er décembre 2009, le projet de loi sur le Grand Paris, qui prévoit notamment la création d'une Société du Grand Paris (SGP) chargée de construire un métro automatique autour de la capitale. Celui-ci renforcera la desserte des aéroports parisiens puisqu'il doit relier sept grands pôles économiques franciliens parmi lesquels figurent avec Saint-Denis-Pleyel, La Défense, Saclay, Villejuif-Evry, Descartes-Noisy, les aéroports de Paris-CDG, de Paris-Orly.
- Le projet CAREX de réseau grande vitesse fret interconnectant les aéroports, pour ce qui concerne le fret, est toujours en phase d'étude et de définition. La DGAC et la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) participent en outre au ERANET de faisabilité d'un réseau ferré grande vitesse de fret ; ce projet avance et en est au stade de l'étude détaillée des matériels et de leurs performances.
- La desserte ferroviaire de Châlons-Vatry a donné lieu à un projet d'étude dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région (CPER) Champagne ; il est actuellement suspendu à une décision des collectivités locales de l'Aube.

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.

1.21 *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'enquête réalisée en 2008 sur la complémentarité TGV-Avion sur les sites de Paris - Charles-de-Gaulle et Lyon - Saint Exupéry a été présentée début 2009 aux différents acteurs (compagnies, aéroports, exploitant ferroviaire et organismes professionnels concernés). Les résultats ont été publiés sur le site Internet de la Direction générale de l'aviation Civile.

Ils indiquent que 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 la communication destinée à élargir la notoriété des trajets en correspondance TGV/Avion.

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, réalisée en 2008, a été présentée en 2009 et largement diffusée tant auprès des acteurs concernés que du grand public.

Améliorer l'insonorisation des logements des riverains des aéroports

1.22 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

1.23 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

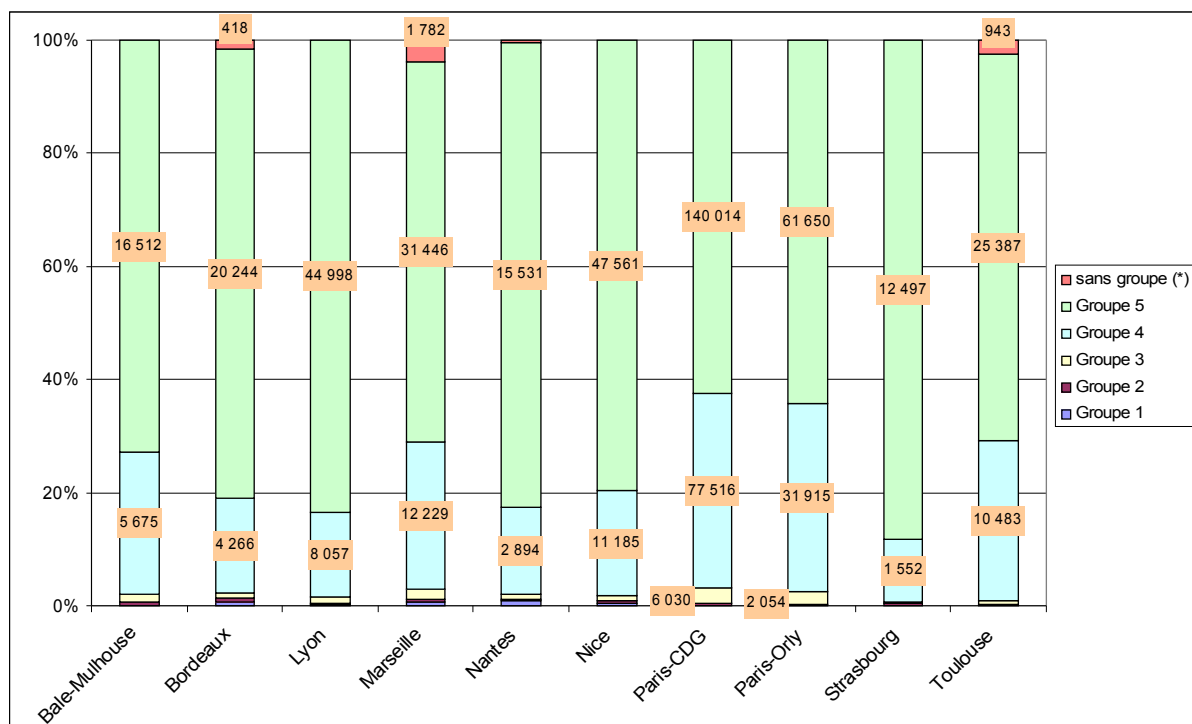
Les textes relatifs à la TNSA permettant de mettre en œuvre l'augmentation des recettes annoncée la 4 décembre 2007 à Paris – Orly et Nantes – Atlantique afin de résorber en deux ans les listes d'attente sont sortis avant la fin de l'année 2007 (un article dans la loi de finances rectificative 2007, un décret, un arrêté) avec effet au 1^{er} 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, le nombre initial de dossiers en attente (300) a été absorbé à la fin de l'année 2009. Sur les autres aéroports, il n'y a pas actuellement de liste d'attente et les demandes sont traitées au fil de l'eau.

Une campagne de sensibilisation a été menée en 2009 auprès des prescripteurs.

Résultat : Objectif atteint à Orly et 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)

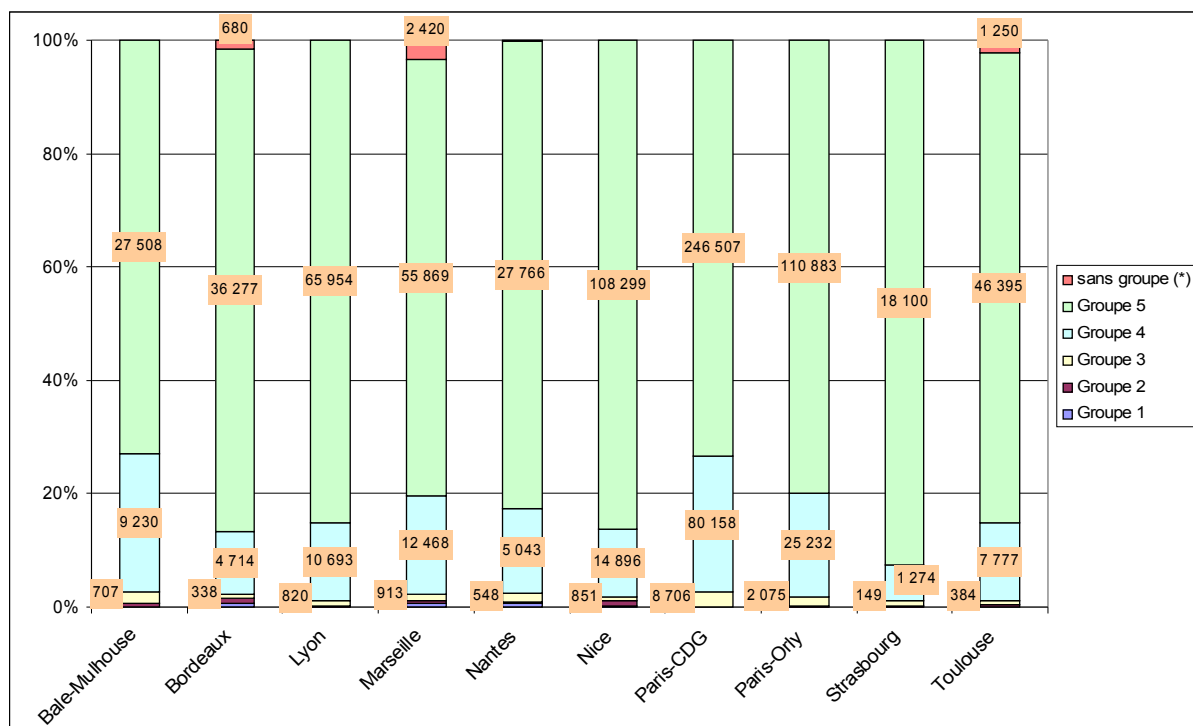
	Groupe 1					Groupe 2					Groupe 3				
	chapitre 2					chapters 3, 5					chapters 3, 5				
	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres
Bale-Mulhouse	4	3		0	1	139	107		26	6	308	262		40	6
Bordeaux	180	169		6	5	163			36	127	262	80		137	45
Lyon	80	41			39	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
Total	1 082	731	0	208	143	2 292	622	287	1 091	292	11 044	2 898	224	7 783	139

	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
Total	165 772	7 810	4 703	152 265	994	415 840	7 905	1	391 874	16 060	3 360	7	0	1 359	1 994

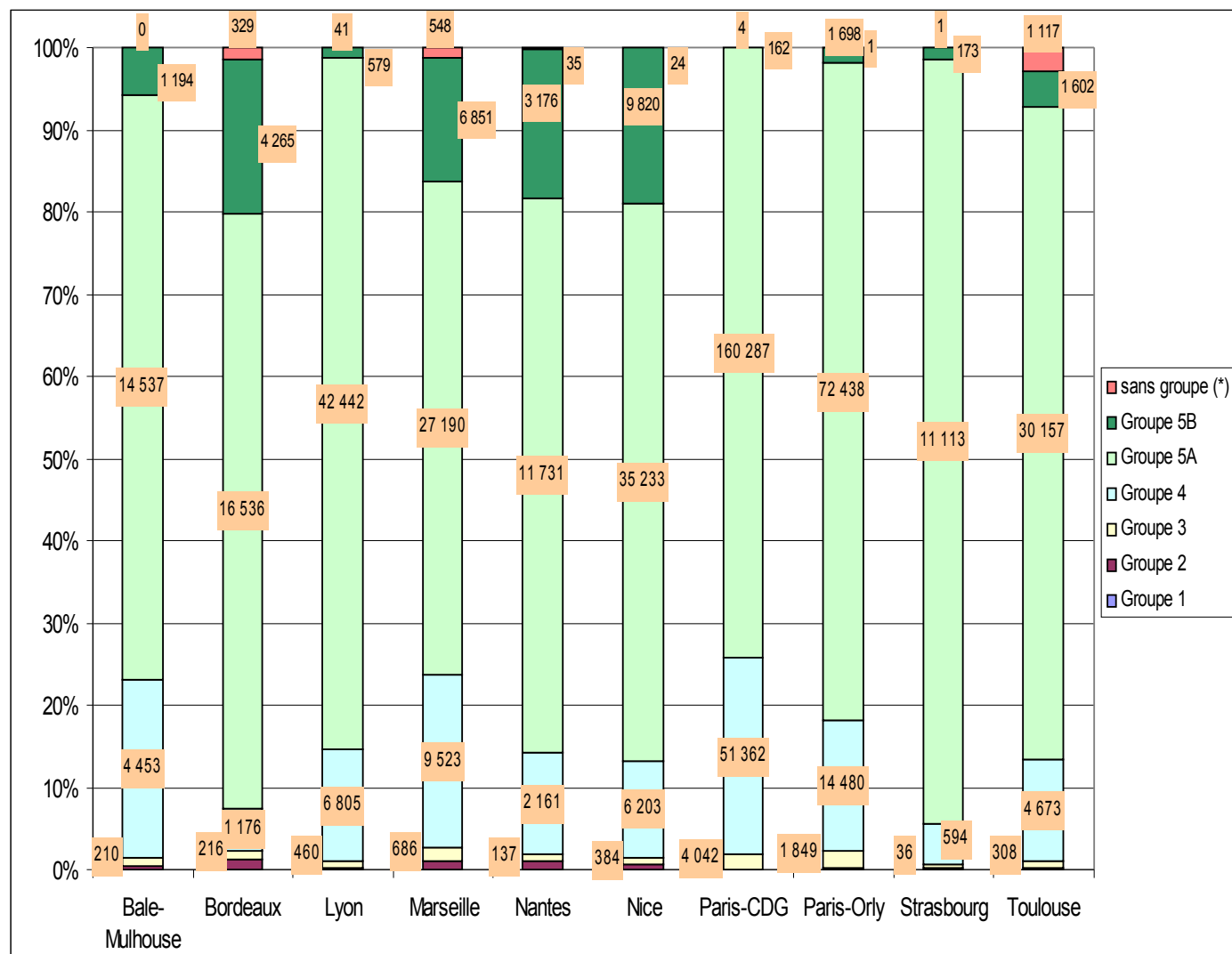
Total 28/10/2007 à 29/3/2008					
	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres
Bale-Mulhouse	22 651	1 458		20 989	204
Bordeaux	25 533	614	205	18 848	5 866
Lyon	53 984	1 428	83	50 479	1 994
Marseille	46 820	2 544	1 261	37 486	5 529
Nantes	18 881	480		12 808	5 593
Nice	59 844	101		59 318	425
Paris-CDG	224 441	12 559	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
Total	599 390	19 973	5 215	554 580	19 622

(*) 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.



Annexe III : Répartition, par groupe acoustique, des mouvements effectués durant la saison aéronautique d'hiver 2008/2009 (du 26 octobre 2008 au 28 mars 2009) sur les 10 plus gros aéroports français.



Détail sur chaque aéroport par catégorie d'activité (saison Hiver 2008/2009)

	1					2					3				
	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres
Bale-Mulhouse	2	1	0	0	1	64	55	0	7	2	210	170	0	33	7
Bordeaux	4	2	0	0	2	288	150	0	2	136	216	3	0	185	28
Lyon	0	0	0	0	0	97	57	0	18	22	460	4	0	432	24
Marseille	36	24	0	2	10	470	274	0	112	84	686	0	0	658	28
Nantes	1	1	0	0	0	196	164	0	0	32	137	0	0	123	14
Nice	10	0	0	10	0	316	82	0	231	3	384	0	0	374	10
Paris-CDG	2	0	0	2	0	86	29	0	57	0	4 042	2 087	0	1 955	0
Paris-Orly	0	0	0	0	0	138	1	0	137	0	1 849	78	0	1 771	0
Strasbourg	4	0	0	4	0	31	0	0	31	0	36	0	0	36	0
Toulouse	17	0	0	17	0	71	4	0	67	0	308	0	0	308	0
Total	76	28	0	35	13	1 757	816	0	662	279	8 328	2 342	0	5 875	111

	4					5a (aviation commerciale)					5b (aviation et hélicoptères) générale				
	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres
Bale-Mulhouse	4 453	650	0	3 710	93	14 537	626	0	13 710	201	1 194	0	0	1 155	39
Bordeaux	1 176	186	0	960	30	16 536	279	202	15 345	710	4 265	0	0	759	3 506
Lyon	6 805	461	0	6 112	232	42 442	791	76	40 511	1 064	579	2	0	380	197
Marseille	9 523	979	153	7 445	946	27 190	1 156	1 313	23 914	807	6 851	24	0	3 218	3 609
Nantes	2 161	264	0	1 822	75	11 731	60	0	11 271	400	3 176	1	0	58	3 117
Nice	6 203	4	0	6 192	7	35 233	62	78	34 676	417	9 820	0	0	9 801	19
Paris-CDG	51 362	5 479	792	45 091	0	160 287	4 022	2 309	153 956	0	162	150	0	12	0
Paris-Orly	14 480	1	0	14 478	1	72 438	3	0	72 435	0	1 698	0	0	1 698	0
Strasbourg	594	0	0	594	0	11 113	0	192	10 921	0	173	0	0	159	14
Toulouse	4 673	173	0	4 500	0	30 157	962	493	28 698	4	1 602	0	0	1 599	3
Total	101 430	8 197	945	90 904	1 384	421 664	7 961	4 663	405 437	3 603	29 520	177	0	18 839	10 504



	sans groupe (*)					W07				
	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres	total	Cargo	Poste	Mixte	Autres
Bale-Mulhouse	0	0	0	0	0	20 460	1 502	0	18 615	343
Bordeaux	329	0	0	2	327	22 814	620	202	17 253	4 739
Lyon	41	0	0	0	41	50 424	1 315	76	47 453	1 580
Marseille	548	1	0	135	412	45 304	2 458	1 466	35 484	5 896
Nantes	35	0	0	0	35	17 437	490	0	13 274	3 673
Nice	24	0	0	24	0	51 990	148	78	51 308	456
Paris-CDG	4	0	0	4	0	215 945	11 767	3 101	201 077	0
Paris-Orly	1	0	0	1	0	90 604	83	0	90 520	1
Strasbourg	1	0	0	1	0	11 952	0	192	11 746	14
Toulouse	1 117	0	0	1 117	0	37 945	1 139	493	36 306	7
Total	2 100	1	0	1 284	815	564 875	19 522	5 608	523 036	16 709

