

Approche Equilibrée : Une démarche engagée en France... déjà des crispations

UFCNA

CEM #7 | 11 juin 2020



Un ensemble d'acteurs

L'étude d'approche équilibrée est censée être faite au bénéfice des populations survolées... Ces populations doivent être un acteur du processus sur le même plan que les autres acteurs :

- Participation au choix du bureau d'étude
- Participation à la rédaction du cahier des charges
- Transparence totale du déroulement de la mission dont le bureau d'étude est responsable
- Possibilité de relire et de commenter le projet de rapport

Objectif : Réduction du bruit

- Définition des objectifs : quantum de réduction des niveaux de bruit et/ou de population survolée | une réduction significative
- Liste des actions possibles pour y parvenir
- Evaluation des actions :
 - Evaluation / Mesure de la réduction effective du bruit perçu par les populations survolées
 - Bénéfice en termes de santé, de cadre de vie
 - Evaluation économique du bénéfice pour les populations survolées, les territoires survolés et les compagnies aériennes et l'aéroport
 - Coût pour les compagnies aériennes et l'aéroport
 - Le coût d'une action ne doit pas être un frein
- La réduction de bruit doit bénéficier aux riverains, pas au développement de l'aéroport (réduction pérenne)
- **Changement de paradigme : la santé et l'environnement sont devenues les priorités – le développement du trafic aérien ne doit plus se faire au détriment de la santé des citoyens**

Indépendance du bureau d'étude

- Y a-t-il en France un autre bureau d'étude que le BIPE pour ce qui a trait au transport aérien ? Le BIPE est-il indépendant ?
 - Consulté régulièrement par les aéroports, les collectivités territoriales ou l'état pour les évaluations économiques des impacts des aéroports , les contrats de régulation économique, etc.
 - L'industrie est, pour le BIPE, un client récurrent
 - Dans le cadre de l'approche équilibrée aussi, sa rémunération est versée par l'aéroport
 - Il applique une méthode d'évaluation économique développée pour ACI Europe, très favorable aux aéroports et destinée à magnifier l'impact de ceux-ci sur les territoires
 - Une méthode qui ne tient pas compte des externalités négatives
 - Pendant la phase d'élaboration du rapport, le BIPE ne rend compte qu'au donneur d'ordre, l'aéroport
 - Les acteurs ne sont pas, de nouveau, sur un pied d'égalité

Une autorité compétente et indépendante

CE Règlement 598/2014

« L'autorité compétente chargée d'adopter des restrictions d'exploitation liées au bruit devrait être indépendante de toute organisation qui intervient dans l'exploitation de l'aéroport, le transport aérien ou la fourniture de services de navigation aérienne, ou qui représente les intérêts de ces branches d'activités ainsi que ceux des riverains de l'aéroport »

La DGAC est-elle indépendante de l'industrie du transport aérien?

- La DGAC ne coche pas toutes les cases du règlement européen
- Pour les populations survolées la perception est :
 - que la DGAC veut/doit faciliter le développement du transport aérien, la pression de l'industrie est très forte, et
 - que l'impact sur les riverains est un dommage collatéral
- Perméabilité : les personnels vont et viennent entre l'administration et les entreprises notamment publiques ou ayant une forte relation avec l'Etat (ADP, Air France notamment)
- Il existe déjà une autorité indépendante dont le but est de contrôler les nuisances sonores et la qualité de l'air en relation avec le transport aérien - ACNUSA