



ADNA92

Association de Défense
contre les Nuisances Aériennes
sur les Hauts-de-Seine

LES PRINCIPAUX ACTEURS DU TRANSPORT AERIEN

QUI FAIT QUOI ?

La REGLEMENTATION ...	Commission Européenne	DGAC
La SANCTION ...	DGAC	ACNUSA
La GESTION ...	ADP (gestion des aéroports)	DGAC (gestion des trajectoires)
La CONCERTATION	ACNUSA	C.C.E.



Placée sous l'autorité du ministre chargé des Transports, la Direction Générale de l'Aviation Civile est avant tout garante de la sécurité et de la sûreté du trafic aérien évoluant dans le ciel et sur les aérodromes français.

Depuis le 2 mars 2005, la DGAC est organisée autour de 3 Pôles :

ACTIVITÉS RÉGALIENNES	PRESTATAIRES DE SERVICE NAVIGATION AÉRIENNE/ FORMATION	SURVEILLANCE ET CERTIFICATION
Ce pôle définit les normes techniques et les règles économiques qui sont appliquées.	Ce pôle surveille et habilite les prestataires qui rendent les services de navigation aérienne et de formation.	Ce pôle contrôle, certifie et audite l'ensemble des acteurs de l'aviation civile, y compris le prestataire de services de navigation aérienne.

11 614 agents travaillent à la DGAC, dont 4 328 ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne répartis sur 5 centres en route de la navigation aérienne.



Etablissement public créé en 1945, Aéroports de Paris gère l'ensemble des aéroports et aérodromes ouverts à la navigation aérienne civile, situés dans un rayon de 50 km autour de Paris.

ADP aménage et exploite en outre 12 plates-formes d'aviation légère en Ile-de-France, en particulier Le Bourget et l'héliport parisien d'Issy-les-Moulineaux.

Trafic passagers 2004 : 75,3 Millions de passagers (+ 6,6 %)

Chiffre d'Affaire 2004 : 1,8 Milliard d'€uros (+ 6,4 %)

Bénéfice Net 2004 : 126 Millions d'€uros

8.200 agents

Autorité Administrative Indépendante créée par la Loi du 12 Juillet 1999.

L'ACNUSA peut être saisie soit par les ministres chargés de l'aviation civile, de l'urbanisme et du logement, de l'écologie ; soit par un membre d'une commission consultative de l'environnement, soit par une association concernée par l'environnement sonores aéroportuaire, soit à son initiative.

Compétences générales pour tous les aéroports civils :

- Un pouvoir de recommandation sur la mesure du bruit, l'évaluation de la gêne sonore, la maîtrise des nuisances sonores, les limitations de l'impact du transport aérien et de l'activité aéroportuaire sur l'environnement.
- Un pouvoir d'alerte sur les manquements aux règles édictées en matière de protection de l'environnement sonore.
- Un pouvoir d'investigation sur le bruit lié aux aérodromes et aux trajectoires de départ, d'attente et d'approche.

Compétences spécifiques sur les 10 principaux aéroports :

- Définir les prescriptions applicables aux stations de mesure de bruit ;
- Etablir le programme de diffusion auprès du public des informations sur le bruit ;
- Rendre un avis sur les projets de plan d'exposition au bruit ou de plan de gêne sonore ;
- Rendre un avis sur les projets de textes réglementaires concernant notamment les modification des procédures de départ, d'attente et d'approche ;
- Assurer des missions de médiation.

Pouvoir de sanction :

L'ACNUSA peut prononcer des amendes administratives pouvant aller jusqu'à 12 000 € pour une personne morale, en cas de non-respect :

- des restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains aéronefs, en fonction notamment de la classification acoustique (chapitre 3 bruyants et plus bruyants) ;
- des restrictions permanentes ou temporaires de certaines activités en raison des nuisances sonores qu'elles occasionnent ;
- des procédures particulières de décollage ou d'atterrissage en vue de limiter leurs nuisances sonores
- des règles relatives aux essais moteurs ;
- des valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser.

Les Commissions consultatives de l'environnement (C.C.E.)

La création d'une commission consultative de l'environnement est laissée à l'initiative de « l'autorité administrative », sauf dans quelques cas particuliers pour lesquels sa création est obligatoire (les plus gros aéroports).

Une CCE, sous la présidence d'un représentant de l'Etat, comprend :

- Pour 1/3 de ses membres, des représentants des professions aéronautiques ;
- Pour 1/3, des représentants des collectivités locales intéressées ;
- Pour 1/3, des représentants des associations de riverains de l'aérodrome et des associations de protection de l'environnement aéroportuaire.

La commission est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. Elle peut également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions.

La commission consultative de l'environnement coordonne la rédaction des documents écrits qui formalisent les engagements pris par les différentes parties intéressées à l'exploitation de l'aérodrome en vue d'assurer la maîtrise des nuisances liées à cette exploitation. Notamment, pour les chartes de qualité de l'environnement, elle assure le suivi de leur mise en oeuvre.

En matière de bruit dû au transport aérien, elle peut saisir l'ACNUSA de toute question relative au respect de ces chartes et de toute demande d'étude ou d'expertise.

LES AUTRES ACTEURS INSTITUTIONNELS

La **Commission Européenne** mène des enquêtes et formule des propositions sur le trafic aérien. Lorsque ces propositions sont adoptées, elles deviennent des directives, que les Etats doivent transposer dans leur système juridique national. Après avoir cherché à instaurer une concurrence entre opérateurs, la Commission s'est intéressée à la sécurité. Elle commence à se pencher sur les aspects environnementaux.

L'**Agence européenne de la sécurité aérienne** a été créée par un règlement européen du 15 juillet 2002. Elle est entrée en fonction en septembre 2003. Elle a pour mission d'aider la Communauté à établir et maintenir un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile et de protection de l'environnement aérien.

L'**OACI** (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) a été créée en 1944 pour répondre aux questions posées (droit de trafic, sécurité, etc.) par l'émergence du transport aérien international.

La Conférence Européenne de l'Aviation Civile (**CEAC**) est une instance de concertation entre les autorités de 41 pays européens. Les orientations pour la certification, les opérations, l'entretien et les licences sont fixées au niveau européen par les **JAA** (Joint Aviation Authorities) rattachées à la CEAC.

L'organisation **Eurocontrol** quant à elle harmonise et coordonne les systèmes de navigation aérienne de 34 États européens.