

Capacité environnementale des aéroports

Proposition de réflexion : Jérôme FAVREL, ingénieur Sup'Aéro

Aujourd'hui, capacité technique = nombre max de slots

nombre de pistes, nombre et taille des aérogares
moyens de communication terrestres
saturation locale du ciel, densité du trafic aérien
procédures, moyens ATC et PAF
météo, etc.

Et les riverains dans tout cela ?

Le ciel appartient aussi à ceux qui demeurent dessous ®



Capacité environnementale des aéroports

Aéroports urbains, enclavés : TLS, ORY, GVA, EAP, NTE, etc.

**Déséquilibre flagrant entre les intérêts des "stakeholders"
et les enjeux sanitaires de millions de riverains**

**Qu'est-ce que la planète peut supporter à long terme ?
Qu'est ce que les riverains peuvent raisonnablement tolérer ?
Qu'est-ce que l'Environnement peut encaisser de plus ?**



Capacité environnementale marine et maritime





Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs
Membre de  uecna

Capacité environnementale des aéroports

Rapport annuel 2021 ACNUSA

« LA CRISE SANITAIRE MONDIALE DE LA COVID-19 A PROVOQUÉ UN EFFONDREMENT DU TRAFIC AÉRIEN, AFFECTANT PROFONDÉMENT NOTRE GROUPE, TOUT EN DÉMONSTRANT LA NÉCESSITÉ DE FAIRE DE LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE UNE BOUSSOLE DE NOTRE ACTION. »

Augustin DE ROMANET

président-directeur général du groupe ADP

« L'AVIATION DOIT CHANGER DE PARADIGME ET SON MODÈLE ÉCONOMIQUE D'AVANT-CRISE NE FONCTIONNERA PLUS, MÊME AVEC LA REPRISE DU TRAFIC. DANS LE CONTEXTE DE LA CRISE, LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET CLIMATIQUES SONT UNE PRIORITÉ DANS LES TRAVAUX DE LA DSNA. »

Maurice GEORGES

directeur des services de la navigation aérienne

OUVERTURE DU SEMINAIRE

« Quelles capacités disponibles pour un développement durable du transport aérien » : les enjeux économiques, environnementaux et politiques

Patrick GANDIL, Directeur Général de l'Aviation Civile, DGAC/MEEDAAT

- Au-delà de la capacité technique, il y a la **capacité « environnementale »**. Cette nouvelle notion est légitime puisque il existe des seuils d'acceptabilité environnementale dans le développement de tout moyen de transport. Le dispositif mis en place depuis 2002 sur l'aéroport de Roissy en est un exemple,

Les limites environnementales ne concernent pas que le bruit et le développement urbain mais aussi **la pollution atmosphérique**. Toutes ces nuisances sont au centre du débat sur le projet de la troisième piste de l'aéroport de Londres Heathrow. Les problèmes environnementaux interviennent d'une façon encore plus générale lorsqu'il s'agit du réchauffement climatique et de la problématique du « peak oil »

Priorités pour D. Colin de Verdière : 1. Sécurité ; 2. Environnement ; 3. Capacité

C'était le 13 décembre ... 2007 : que s'est-il passé depuis ??

Partout dans le monde, le bien-être environnemental et la qualité de vie de la population semblent être une question centrale dans les débats sur le trafic aérien et les aéroports. La capacité environnementale des aéroports est une contrainte sur leur développement (**EUROCONTROL, 2001**)

Capacité environnementale des aéroports

Comment la définir ? Quels indicateurs ?

Un volume (surface x hauteur) concerné

Les plafonds de pollutions "admissibles" dans ce volume

exemple bruit : bruit de fond + 5 dBA ?

toxiques : max instantané, moyen, admissibles pour la santé

Classes environnementales des avions

conso carburant, EPNdB, % carburant vert embarqué, etc.

Révisable tous les 5 ans à l'occasion des PPBE / PGS

→ Redéfinir les CHA COHOR : max par heure, par jour, par an, du moment de la journée, etc.

Capacité environnementale des aéroports

Recommandation

**Trouver enfin un juste équilibre entre
d'une part, nécessités sociale, économique et financière
ET d'autre part, acceptabilité et tolérance environnementale
(faune, flore, ... humains et leur santé)**



RRROOOOOGGAMM

CHÉRI,
TU RONFLES
..