



**ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE POUR LA REALISATION D'ETUDES D'IMPACT
POUR L'INTRODUCTION DE NOUVELLES RESTRICTIONS SELON L'APPROCHE EQUILIBREE
SUR PLUSIEURS AERODROMES D'ETAT**

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIERES

Numéro de consultation : 2021DTA03

Procédure de passation : Appel d'offres ouvert en application de l'article R2124-2, 1° du code de la commande publique.

N° de marché	
Date de notification	

TABLE DES MATIERES

1	Contexte et objet de l'accord-cadre.....	3
1.1	Détails de la prestation.....	3
1.2	Cadre juridique.....	3
1.3	Autorité compétente.....	5
1.4	Contexte français.....	6
2	Prescriptions relatives à l'exécution de la mission.....	7
2.1	Méthodologie générale.....	7
2.2	Organisation de la mission	10
2.3	Détail des prestations.....	11
3	Validation et finalisation d'une étude.....	15

1 CONTEXTE ET OBJET DE L'ACCORD-CADRE

Le règlement (UE) n° 598/2014 fixe, lorsqu'un problème de bruit a été identifié, des règles concernant la procédure à suivre pour introduire, de la façon la plus avantageuse du point de vue coût-efficacité, des restrictions d'exploitation liées au bruit, aéroport par aéroport, de façon à contribuer à l'amélioration de l'environnement sonore et à limiter ou réduire le nombre des personnes souffrant des effets potentiellement nocifs des nuisances sonores liées au trafic aérien, conformément au concept d'approche équilibrée défini par l'OACI.

En particulier, la réalisation d'une étude d'impact, dite « étude d'impact selon l'approche équilibrée » (EIAE) en France est une obligation réglementaire avant de prendre des restrictions pour les aéroports dont le trafic dépasse les 50 000 mouvements de plus de 34 tonnes par an (règlement (UE) n° 598/2014) et pour les aéroports relevant de l'ACNUSA (R.227-8 du code de l'aviation civile). Mais cet outil peut également être utilisé si on le souhaite sur d'autres aéroports.

Le recours à cette EIAE se justifie par un des principes centraux de l'approche équilibrée : les restrictions doivent être activées en dernier recours pour résoudre les problèmes de bruit dans l'objectif de réduire autant que possible l'impact sur l'économie du transport aérien des mesures de lutte contre le bruit. Ainsi, la condition préalable à une EIAE est qu'un problème de bruit ait été identifié (dans les dispositifs d'évaluation existants, par exemple le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement ou PPBE), que les mesures relevant des autres piliers d'action ne suffisent pas pour le résoudre (sur la base de l'analyse faite au préalable dans le PPBE notamment) et donc que des restrictions d'exploitation liées au bruit soient envisagées.

1.1 Détails de la prestation

Pour chacune des études, la prestation consiste en une assistance à maîtrise d'ouvrage dans la réalisation d'une étude d'impact (EIAE), incluant notamment, conformément aux règles et aux procédures introduites par le règlement européen (UE) n° 598/2014, la réalisation des consultations avec les différentes parties prenantes, la réalisation d'une évaluation des impacts (acoustiques, sanitaires, socio-économiques), la rédaction d'un rapport d'étude, ainsi que la préparation des supports de présentation et de communication associés à l'étude.

1.2 Cadre juridique

L'approche équilibrée est un concept OACI visant à traiter un (ou des) problème(s) de bruit identifié(s) pour un aéroport donné en prenant conscience de l'environnement et des aspects socioéconomiques.

Elle est **fondée sur 4 piliers** :

1. **Réduction du bruit à la source** : principalement le renouvellement des flottes ;
2. **Planification et gestion de l'utilisation des terrains** : plan d'exposition au bruit (PEB), plan de gêne sonore (PGS), cartes stratégiques de bruit (CSB), plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)... ;
3. **Procédures d'exploitation à moindre bruit** : trajectoires préférentielles, descentes « douces », volume de protection environnementale (VPE) et limites géographiques objectives (LGO)... ;
4. **Restrictions d'exploitation des aéronefs** : Interdiction totale ou partielle des aéronefs les plus bruyants, sur des périodes de la journée ou de la nuit, couvre-feu...

Le règlement européen (UE) n° 598/2014 en fait mention au considérant (3) :

« La résolution A33/7 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) introduit le concept d'une « approche équilibrée » de la gestion du bruit (ci-après dénommée « approche équilibrée ») et définit une méthode cohérente pour traiter la question des nuisances sonores liées au trafic aérien. L'approche équilibrée devrait demeurer le fondement de la réglementation du bruit généré par l'aviation en tant qu'industrie d'envergure mondiale. »

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement dispose que **chaque État membre élabore** :

- **Des Cartes Stratégiques de Bruit (CSB)** : Les CSB visent à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution en l'absence de mesures de lutte contre le bruit.
- **Des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)** : Les objectifs des PPBE sont de prévenir les effets du bruit et de réduire si possible les niveaux de bruit généré par les activités aériennes, d'évaluer le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit défini et de recenser les différentes mesures prévues pour lutter contre ces nuisances, dans la logique de l'approche équilibrée (c'est-à-dire pilier par pilier).

Le règlement (UE) n° 598/2014 fixe quant à lui, lorsqu'un problème de bruit a été identifié (par exemple dans le PPBE), **des règles concernant la procédure à suivre pour introduire, de façon cohérente, des restrictions d'exploitation liées au bruit**, aéroport par aéroport, pour contribuer à l'amélioration de l'environnement sonore et limiter ou réduire le nombre des personnes les plus exposées aux nuisances sonores liées au trafic aérien, conformément à l'approche équilibrée (c'est-à-dire en application du concept d'approche équilibrée de l'OACI).

En particulier, la réglementation européenne (le règlement n° 598/2014) et nationale impose, comme préalable à l'introduction de nouvelles restrictions pour résoudre un problème de bruit, la **réalisation d'une étude d'impact pour la mise en place de toute nouvelle restriction d'exploitation pour les aéroports dont le nombre de mouvements dépasse 50 000 mouvements d'aéronefs de plus de 34t**. Cette obligation est confirmée par les articles R.227-8 et R.227-9 du code de l'aviation civile qui prévoit une étude d'impact pour l'ensemble des aéroports « acrusés » (les 12 aéroports qui bénéficient du dispositif d'aide à l'insonorisation définis par l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts).

Ces études d'impact pour la mise en œuvre de restrictions d'exploitation liées au bruit selon l'approche équilibrée (EIAE) ont pour objectif de traiter des problèmes de bruit des aéronefs en prenant en compte à la fois l'environnement, les aspects sanitaires et socio-économiques.

Les **annexes I et II du règlement (UE) n° 598/2014** et l'**arrêté du 10 novembre 2004** précisent les informations devant figurer dans ces études.

L'ensemble des acteurs en charge de la réalisation de l'étude doit veiller :

- **au respect des dispositions en vigueur prévues par les textes cités précédemment ;**
- **à ce que cette étude s'articule avec les CSB et le PPBE de l'aéroport concerné.**

1.3 Autorité compétente

Définition :

L'article 3 du règlement (UE) n° 598/2014 introduit la notion d'autorité compétente pour ces études :

« Un État membre dans lequel est situé un aéroport visé à l'article 2, point 2), désigne une ou plusieurs autorités compétentes chargées de la procédure à suivre lors de l'adoption des restrictions d'exploitation. »

La DGAC et plus précisément la Sous-direction du développement durable (SDD) au sein de la Direction du transport aérien (DTA), a été désignée autorité compétente au sens du règlement (UE) n° 598/2014. Les autorités françaises ont communiqué ces informations à la Commission en mars 2017¹.

Indépendance :

Tout au long de la réalisation de l'EIAE, y compris dans la réalisation de la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage prévue par ce marché, l'autorité compétente s'assure que le principe d'indépendance fixé par le règlement (UE) n° 598/2014 de la Commission européenne est strictement respecté :

« 2. Les autorités compétentes sont indépendantes de toute organisation qui pourrait être concernée par des mesures liées au bruit. Cette indépendance peut être assurée par une séparation fonctionnelle. »

NB : Au sein de la DGAC, la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA), qui pourrait être concernée par des mesures liées au bruit est séparée fonctionnellement de la DTA, ce qui respecte l'indépendance attendue par la réglementation.

Rôle de l'autorité compétente :

Tout au long de la réalisation de l'EIAE, la DTA veille au **respect de la procédure prévue réglementairement, et notamment conformément au règlement n° 598/2014** :

« (...) les autorités compétentes veillent à ce que :

a) la méthode, les indicateurs et les informations prévus à l'annexe I soient appliqués de façon à tenir dûment compte de la contribution de chaque type de mesure dans le cadre de l'approche équilibrée, avant que des restrictions d'exploitation ne soient introduites ;

b) au niveau requis, une coopération technique soit mise en place entre les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs et les prestataires de services de navigation aérienne, afin d'examiner les mesures destinées à atténuer le bruit. Les autorités compétentes veillent également à ce que les riverains, ou leurs représentants, ainsi que les autorités locales concernées, soient consultés, et que des informations techniques sur les mesures d'atténuation du bruit leur soient fournies ; » (article 6, alinéa 2 du règlement n° 598/2014).

À ce titre, l'autorité compétente veille notamment à la **cohérence avec les CSB et PPBE** permettant d'évaluer les nuisances sonores.

Concernant le contenu de l'étude, l'autorité compétente doit en particulier valider les points structurants de l'EIAE, principalement :

- La période de référence ;

¹ La liste des autorités compétentes approuvées par la Commission est publiée par l'AESA : <https://www.easa.europa.eu/domains/environment/policy-support-and-research/balanced-approach-regulation>.

- L'objectif de réduction de bruit ;
- Les indicateurs de bruit utilisés ;
- Les scénarios de l'étude.

À l'issue de la procédure, la DTA veille à la conformité du contenu des livrables vis-à-vis de la réglementation européenne et nationale.

Ainsi, la DGAC/DTA est maître d'ouvrage pour la réalisation des études prévues par ce marché. Elle souhaite, au travers de cette consultation, se faire accompagner dans la réalisation des différentes études d'impact selon l'approche équilibrée susceptibles d'être lancées dans les quatre prochaines années. Pour certains aéroports, la maîtrise d'ouvrage sera pour tout ou partie déléguée à une direction interrégionale de la sécurité civile (DSAC/IR), représentante locale de la DTA.

1.4 Contexte français

En France, une dizaine d'EIAE sont soit finalisées depuis peu, soient en cours ou soient prévues à court terme. Le tableau ci-dessous reprend la situation française pour les principaux aéroports en ce qui concerne la réalisation d'EIAE.

Aéroport	Études d'impact d'approche équilibrée	
	État d'avancement	MOA ²
Bâle-Mulhouse	Finalisée (Avril 2020)	Aéroport
Beauvais-Tillé*	En cours	Aéroport
Bordeaux-Mérignac	Prévue (2021-22)	DGAC
Lille-Lesquin*	N/A	N/A
Lyon-Saint-Exupéry	Finalisée (2021)	Aéroport
Marseille-Provence	Prévue (2021-22)	DGAC
Nantes-Atlantique	Finalisée (Déc 2020)	DGAC
Nice-Côte d'Azur	N/A	N/A
Paris-Charles de Gaulle	Prévue (2021)	DGAC
Paris-Orly	En cours	Aéroport
Toulouse-Blagnac	Prévue (2021-22)	DGAC

* Non éligibles au sens du règlement 598/2014 mais concernés par le R.227-8 du code de l'aviation civile.

Plusieurs études sont prévues pour 2021-2022. En particulier, le lancement des études pour les aéroports de Bordeaux-Mérignac, Marseille-Provence, Paris-Charles de Gaulle et Toulouse-Blagnac est prévu entre le 2nd semestre 2021 et fin 2022. NB : Ces aéroports sont mentionnés à titre informatif. Cela ne constitue pas un engagement contractuel.

D'autres plateformes pourront faire l'objet d'une EIAE selon la situation locale des nuisances sonores.

² MOA : maîtrise d'ouvrage, entité pilotant le marché de prestation de l'entité réalisant l'EIAE (pour les aéroports, il s'agissait plus précisément d'une délégation de MOA avec cadrage par la DGAC/DTA/SDD en tant qu'autorité compétente).

2 PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'EXECUTION DE LA MISSION

2.1 Méthodologie générale

Le prestataire devra suivre la méthodologie prescrite réglementairement, notamment telle que décrite dans les annexes 1 et 2 du règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 16 avril 2014, relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE. *De plus, le prestataire devra suivre les prescriptions et documents de méthodologie fournis par le pouvoir adjudicateur qui viendraient compléter celle préconisée par la réglementation.*

Le prestataire sera chargé d'identifier, proposer, et valider auprès de la DGAC l'ensemble des hypothèses et choix méthodologiques retenus, et notamment ceux portant sur l'horizon temporel de l'étude (généralement comprise entre 5 et 10 ans), la définition de l'objectif de réduction du bruit, les hypothèses prises en compte pour établir la situation prévisionnelle en l'absence de mesures, les scénarios de restrictions d'exploitation envisagées et les modalités de consultation des parties prenantes. Pour identifier les scénarios possibles de restriction d'exploitation, le prestataire pourra se fonder sur les meilleures pratiques existant sur les autres plateformes françaises, européennes et dans le monde pour des aéroports ayant des situations comparables pertinentes. Des échanges avec ces aéroports pourront être organisés, sous réserve de validation préalable par la DGAC.

Tout d'abord, l'EIAE devra dresser un état des lieux de la situation préalable en termes de nuisances sonores, aussi appelée « situation de référence ». La situation de référence correspond à la situation acoustique actuelle et à la situation projetée sur l'horizon temporel choisie sans mesure supplémentaire. Pour cela, l'EIAE s'appuiera sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport, à savoir celui en vigueur et/ou celui en cours de finalisation. En particulier, les mesures des trois premiers piliers de l'approche équilibrée présentées dans l'EIAE seront issues de ce PPBE. La situation de référence servira de base pour l'analyse comparative lors de l'examen des mesures complémentaires envisagées.

Une modélisation des impacts (sur le trafic, acoustiques, sanitaires et socio-économiques) des mesures du PPBE non encore mises en œuvre pourra être demandée au prestataire. À ce titre, le prestataire effectuera, au besoin, des recherches sur les perspectives relevant des quatre piliers de l'approche équilibrée auprès de l'ensemble des acteurs du secteur de l'aéroportuaire ou de l'aéronautique, sous forme d'études bibliographiques, de sollicitations d'information écrites ou d'entretiens. Néanmoins, tout contact des acteurs devra être préalablement validé par la DGAC. La description et la modélisation de l'impact des mesures relevant des procédures de navigation aérienne seront fournies par la Direction des Services de Navigation Aérienne, et intégrées au rapport par le prestataire. Pour les autres leviers, le prestataire sera chargé de la description et de la modélisation des impacts.

Sur la base de l'état des lieux après prise en compte des mesures déjà actées, le prestataire définit et caractérise **le(s) problème(s) de bruit** identifié(s) et **l'objectif (ou les objectifs) de réduction des nuisances sonores**, sur la base des éléments existants (PPBE) ou nouveaux, notamment à l'issue des premières consultations avec certaines parties prenantes.

La définition finale du/des problème(s) de bruit et de l'objectif (ou des objectifs) de réduction du bruit est validée par l'autorité compétente (DTA/SDD).

Ensuite, à partir du diagnostic de la situation existante et du problème de bruit à résoudre, l'étude évalue les restrictions d'exploitation à envisager sur la plateforme pour identifier celle(s) permettant

d'atteindre l'objectif (ou les objectifs) de réduction des nuisances sonores défini(s), tout étant proportionnées aux conséquences économiques et sociales qui en découleront.

Des scénarios de restriction seront pré-identifiés par la DGAC lors du lancement de l'étude. D'autres scénarios pourront être proposés par le prestataire et soumis à la validation de l'autorité compétente, notamment suite aux consultations et aux premières analyses et évaluations d'impact.

Une évaluation et une analyse, y compris comparative, de l'impact de chacun des scénarios envisagés par rapport à la situation actuelle est notamment attendue. L'évaluation des impacts réalisée au sein de l'étude concerne différents impacts : tout d'abord, les impacts sur le **trafic** accueilli sur la plateforme, traduits en termes de variation de nombre de vols, et, si possible, en termes de variation de passagers et de tonnes de fret. L'étude évalue également les impacts **acoustiques** des scénarios en utilisant les indicateurs de bruit réglementaires (fixés par le règlement n° 598/2014) : le L_{den} et le L_{night} , définis et calculés conformément à l'annexe I de la directive 2002/49/CE³. L'impact sur les surfaces isophoniques, la population exposée, et, le cas échéant, le nombre d'établissements scolaires et sanitaires seront également évalués. De même, les indicateurs **sanitaires** à utiliser sont *a minima* ceux prévus par la directive 2020/367⁴ (forte gêne et fortes perturbations du sommeil).

Pour compléter ces indicateurs, « des indicateurs de bruit supplémentaires ayant une base objective peuvent être utilisés » (Annexe I du règlement n° 598/2014). Ils peuvent être notamment évènementiels (par exemple les NAX correspondant aux nombres d'évènements dont le L_{Amax} dépasse un certain seuil de bruit donné X). Les indicateurs additionnels (acoustiques, sanitaires ou autres) doivent être validés au préalable par l'autorité compétente.

L'évaluation **socio-économique** doit mesurer l'impact sur le bassin d'emploi et s'appuie sur plusieurs indicateurs :

- Les **impacts directs** sont les retombées en termes d'emploi ou économiques directement en lien avec l'exploitation de la plateforme aéroportuaire et situées à sa proximité immédiate.
- Les **impacts indirects** sont les retombées en termes d'emploi ou économiques générées dans l'économie par les fournisseurs de biens et services aux activités directes, i.e. par les activités des prestataires situées en amont de la chaîne des activités situées à l'aéroport, et les sous-traitants situés à l'extérieur du site.
- Les **impacts induits** sont les retombées en termes d'emploi ou économiques générées par les dépenses effectuées par les personnes employées des activités directes (c'est-à-dire sur la plateforme elle-même) et indirectes, et la réutilisation des bénéfices.
- Les **impacts catalytiques** sont les retombées en termes d'emploi ou économiques générées par les dépenses des passagers aériens non-résidents sur le territoire (touristes d'affaires ou d'agrément).

Ces impacts peuvent être mesurés en fonction de l'impact financier (en €) ou sur les emplois impactés (nombre d'ETP) en fonction des différents secteurs d'activités (par exemple : compagnies classiques/low-cost, fret, etc.). Aucune méthodologie n'est imposée réglementairement sur

³ Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement - Déclaration de la Commission au sein du comité de conciliation concernant la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant, Journal officiel n° L 189 du 18/07/2002 p. 0012 – 0026

⁴ Directive (UE) 2020/367 de la Commission du 4 mars 2020 modifiant l'annexe III de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'établissement de méthodes d'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), C/2020/1212, JO L 67 du 5.3.2020, p. 132–136

l'évaluation socio-économique mais il est néanmoins recommandé de s'appuyer sur celles existantes, comme par exemple celle d'Airport Council International Europe (ACI Europe).

Les méthodologies et les indicateurs envisagés pour l'évaluation de chaque type d'impact devront être présentés par le prestataire dans l'offre déposée. Ils doivent permettre la comparaison des scénarios. Les méthodologies et indicateurs proposés dans l'étude lors de la réalisation de la prestation devront être présentées et validés par la DGAC. Une description détaillée des méthodologies retenues sera introduite dans le rapport de l'EIAE.

Même si cela ne constitue pas l'objet central de l'étude, le maître d'ouvrage pourra également demander au prestataire de vérifier que les mesures préconisées n'entraînent pas de conséquence dommageable en matière d'émissions de polluants ou de gaz à effet de serre, conformément aux dispositions de l'annexe 2 du règlement européen n° 598/2014.

En tout état de cause, l'ensemble des acteurs impactés par les restrictions envisagées, et en particulier les compagnies aériennes opérant sur les plateformes, seront sollicités dans le cadre de ces analyses ; les stratégies d'adaptation envisagées pour chacun des scénarios de restrictions d'exploitation étudiées devront notamment être identifiées avec ces acteurs, en particulier pour identifier les hypothèses nécessaires à l'évaluation des impacts socioéconomiques.

Aucune analyse coût-efficacité des scénarios ne devra être engagée sans validation préalable des scénarios par la DGAC.

Une analyse comparative par scénario retenu et selon chaque axe (trafic, acoustique, sanitaire et socio-économique) doit être réalisée pour déterminer le ou les scénarios avec le meilleur ratio coûts-efficacité. Pour permettre l'identification de la mesure ou de la combinaison de mesures répondant le mieux à l'objectif fixé par l'étude, il convient de bien évaluer également l'impact cumulé de certaines combinaisons de mesures.

Les parties prenantes

Conformément à l'article 6 du règlement européen précité, le prestataire devra prévoir, dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, une consultation de différentes parties prenantes. Le prestataire pourra proposer, en se fondant sur son expérience, des recommandations concernant la consultation des parties prenantes.

Pour chaque plateforme concernée, la DGAC fournira une liste détaillée des parties prenantes devant être interrogées par le prestataire. Conformément à la réglementation, ce dernier devra a minima recueillir l'avis des parties prenantes suivantes :

- Les riverains via les associations les représentant en CCE ;
- Les élus locaux ;
- Les représentants des entreprises locales implantées à proximité de l'aéroport ;
- Les exploitants d'aéroport concernés ;
- Les compagnies aériennes susceptibles d'être affectées par les mesures liées au bruit ;
- Les prestataires de services de navigation aérienne concernés (la DSNA) ;
- Le gestionnaire de réseau EuroControl ;
- Le cas échéant, le coordonnateur désigné pour les créneaux horaires COHOR.

La consultation des parties prenantes lors de la réalisation de l'étude permet de collecter la position de celles-ci sur :

- La situation actuelle et projetée, afin notamment d'identifier leurs attentes,
- Selon l'état d'avancement de l'étude, les mesures envisagées et leurs impacts sur leurs activités (en particulier, pour les acteurs économiques, afin d'alimenter l'évaluation des impacts socio-économiques). À cette occasion, seront évoqués les scénarios de restrictions retenus et validés au préalable avec la DGAC.

Cette phase de la réalisation de l'étude peut notamment permettre d'identifier ou d'affiner la définition du problème de bruit ou de proposer de nouveaux scénarios.

D'autres acteurs pourront éventuellement faire l'objet d'une consultation, sur demande de la DGAC ou sur proposition du prestataire et validation de la DGAC.

La méthodologie envisagée pour ces consultations (questionnaires, ateliers, entretiens, etc.), afin de recueillir l'avis des parties prenantes, devra être présentée par le prestataire dans l'offre déposée et la méthodologie retenue sera ensuite à valider avec la DGAC avant le lancement de l'étude.

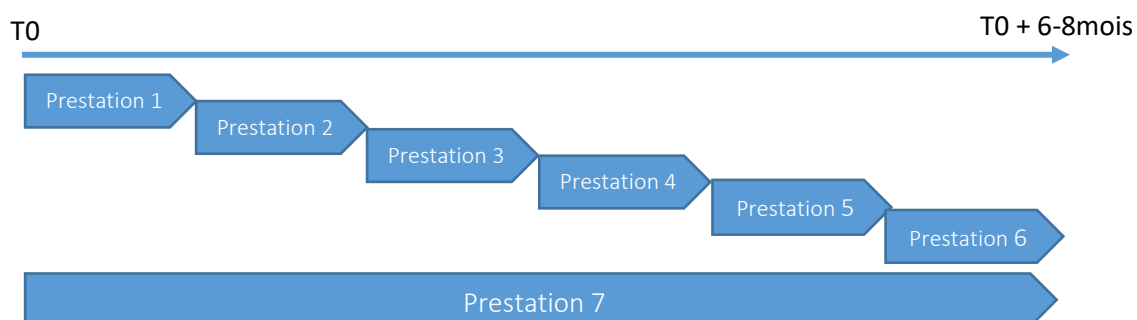
La DGAC souhaite en tout état de cause que le prestataire prévoie la réalisation d'au moins une quinzaine d'entretiens (certaines parties prenantes nécessitant au moins deux moments d'échanges).

Enfin, tout au long de la réalisation de l'étude, la CCE ou son comité permanent peut être informée de son avancement. Le cas échéant, le prestataire devra ainsi préparer les supports de présentation adéquats (Cf. partie « 2.3 Détail des prestations »).

2.2 Organisation de la mission

Pour chaque étude demandée à l'initiative de l'autorité compétente (DTA/SDD), le marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage comprend schématiquement sept prestations :

- 1) Lancement de l'étude ;
- 2) Diagnostic de la situation de référence ;
- 3) Identification des enjeux soulevés par les parties prenantes ;
- 4) Définition d'un objectif acoustique de réduction du bruit exprimé en termes clairs et quantifiables et construction des scénarios à étudier ;
- 5) Analyse d'impact des scénarios ;
- 6) Restitution finale des travaux ;
- 7) Actions de pilotage.



Comme indiqué au 1.4 du présent document, ces études pourront être effectuées sur tous les aéroports d'État nécessitant une EIAE.

Les temps de réalisation de prestations (paragraphe « Planning prévisionnel » de la partie 2.3 Détail des prestations) sont indicatifs.

2.3 Détail des prestations

2.3.1 Prestation 1 : Lancement de l'étude

Objectifs :

- Cadrage du projet, de ses acteurs, ses risques et son planning ;
- Présentation de l'EIAE aux parties prenantes.

Prestations :

- P1.1 : Préparer et participer aux réunions deancements, internes à la DGAC et avec les acteurs extérieurs (CCE, CP...) ;
- P1.2 : Produire les supports et les comptes-rendus de réunions.

Livrables :

- Support de présentation et de communication ;
- Comptes-rendus de réunions.

Planning prévisionnel : T1 = T0 + 2 semaines à 1 mois

2.3.2 Prestation 2 : Diagnostic de la situation de référence

Objectifs :

- Présentation de l'état des lieux des nuisances sonores autour de la plateforme (situation actuelle et situation projetée avant nouvelles restrictions), à partir des CSB et PPBE notamment.
- Identification et évaluation des impacts des diverses mesures déjà mises en œuvre, annoncées ou en cours de mise en œuvre sur la plate-forme aéroportuaire (identifiées à partir du PPBE de l'aéroport) selon les 4 piliers du concept d'approche équilibrée :
 - La réduction du bruit à la source ;
 - La planification et la gestion de l'utilisation des terrains ;
 - Les procédures d'exploitation à moindre bruit ;
 - Les restrictions d'exploitation.
- Projection de la situation actuelle sur la période de référence pour obtenir la situation à terme sans nouvelles mesures. Cette situation servira de base de comparaison pour les analyses d'impact des scénarios.

Prestations :

- P2.1 : Rassembler les informations nécessaires à la présentation de l'état des lieux des nuisances sonores autour de la plateforme, à partir notamment des CSB et du PPBE ;

- P2.2 : Rédiger le diagnostic de la situation actuelle pour le rapport d'étude ;
- P2.3 : Décrire le scénario de référence (situation à terme sans nouvelles mesures), le problème de bruit identifié, en tenant compte également des consultations avec les parties prenantes (prestation 3) ;
- P2.4 : Produire les supports de présentation et les comptes-rendus de réunions de suivi.

Livrables :

- Diagnostic de la situation de référence et du problème de bruit identifié et caractérisé (format Word), pouvant intégrer à terme le rapport d'étude, sur la base des éléments du PPBE (s'il existe) ;
- Support de présentation du diagnostic de la situation de référence et du problème de bruit.
- Comptes-rendus de réunions.

Planning prévisionnel : T2 = T1 + 1 à 2 mois

2.3.3 Prestation 3 : Consultations et identification des enjeux soulevés par les parties prenantes

Objectifs :

- Identification auprès des parties prenantes des enjeux soulevés par les nuisances sonores (pour contribuer à la définition et caractérisation du problème de bruit) ;
- Recueil des propositions d'amélioration (objectifs de réduction de bruit et mesures) ;
- Recueil des contributions pour l'évaluation des impacts des scénarios étudiés (en particulier auprès des opérateurs d'aéronefs et de l'exploitant d'aérodrome).

Prestations :

- P3.1 : Préparer et animer les réunions de consultation (entretiens, ateliers ou autres modalités de consultations orales) avec les parties prenantes (et éventuellement d'autres acteurs) ;
- P3.2 : Préparer et animer les consultations avec les parties prenantes qui ne rentrent pas dans le cadre de la prestation P3.1 (questionnaires ou autres modalités de consultations écrites) ;
- P3.3 : Produire les comptes-rendus des consultations ;
- P3.4 : Synthétiser, analyser et exploiter les informations recueillies lors des consultations ;
- P3.5 : Produire des supports de présentation des résultats de l'analyse des consultations et rendre compte des informations majeures recueillies pour validation des étapes suivantes de la prestation.

Livrables :

- Comptes-rendus exhaustifs des consultations réalisées (format Word), pouvant intégrer à terme les annexes (confidentielles si besoin) du rapport d'étude ;
- Synthèse des positions des parties prenantes (format Word), pouvant intégrer à terme le rapport d'étude ;

- Supports de présentation des résultats de l'analyse des consultations (identification des informations majeures recueillies, comprenant notamment les positions des parties prenantes, les enjeux soulevés et les avis et propositions concernant les mesures complémentaires envisagées), à destination de la DSAC-IR concernée et de la DTA ;
- Réunions de présentation des résultats et comptes-rendus de ces réunions.

Planning prévisionnel : T3 = T2 + 2 mois

2.3.4 Prestation 4 : Définition d'un (ou plusieurs) objectif(s) de réduction du bruit exprimé(s) en termes clairs et quantifiables et construction des scénarios à étudier

Objectifs :

- Définition du ou des objectif(s) de réduction du bruit ;
- Identification des scénarios qui seront retenus et serviront d'entrants pour l'évaluation des impacts (Prestation 5).

Prestations :

- P4.1 : Proposer des objectifs de réduction du bruit (objectif acoustique, sanitaire, en populations exposées, etc.) à partir des informations collectées. Une partie des objectifs au moins devra être quantifiable ;
- P4.2 : Synthétiser les scénarios envisagés, à partir des informations collectées et proposer des scénarios complémentaires le cas échéant, visant à répondre aux objectifs de réduction du bruit fixé ;
- P4.3 : Produire le support de présentation avec la synthèse de ces éléments et les comptes-rendus de réunion.

Livrables :

- Support de présentation des objectifs de réduction du bruit et des scénarios
- Comptes-rendus de réunions.

Planning prévisionnel : T4 = T3 + 15 jours à 1 mois

2.3.5 Prestation 5 : Évaluation d'impacts des scénarios

Objectifs :

- Description de la méthodologie d'évaluation des impacts (trafic, acoustique, sanitaire et socioéconomique) retenue en vue d'une validation par la DTA/SDD ;
- Évaluation d'impacts scénario par scénario selon les axes suivants : trafic, acoustique, sanitaire et socio-économique, sur la base d'une méthodologie d'évaluation précisément définie pour chaque type d'impact et validée par la DGAC ;

- Synthèse et analyse des évaluations d'impacts pour chaque scénario et comparaison des impacts de tous les scénarios.

Prestations :

- P5.1 : Réaliser une présentation détaillée de la méthodologie d'évaluation des impacts retenue pour validation par la DTA/SDD ;
- P5.2 : Réaliser l'évaluation d'impacts pour chacun des scénarios ;
- P5.3 : Réaliser la synthèse et l'analyse comparative des évaluations d'impact de tous les scénarios ;
- P5.4 : Produire le support de présentation des résultats des prestations P5.1 et P5.2 et les comptes-rendus de réunions.

Livrables :

- Présentation de la méthodologie d'évaluation des impacts retenue après validation par la DTA/SDD (format Word), pouvant intégrer à terme le rapport d'étude, et support de présentation de cette méthodologie ;
- Évaluation d'impacts par scénario (format Word), pouvant intégrer à terme le rapport d'étude ;
- Synthèse et analyse comparative entre tous les scénarios (format Word), pouvant intégrer à terme le rapport d'étude ;
- Support de présentation des évaluations d'impacts par scénario et de l'analyse comparative et comptes-rendus de réunions.

Planning prévisionnel : T5 = T4 + 2 mois

2.3.6 Prestation 6 : Restitution finale des travaux

Objectifs :

- Finaliser le rapport d'étude au format Word avec notamment le glossaire, un résumé non technique en français et en anglais, les propositions de préconisations et les annexes ;
- Préparer la restitution des travaux.

Prestations :

- P6.1 : Finaliser la rédaction du rapport en ajoutant tous les éléments attendus par la réglementation et en échangeant avec la DSAC-IR concernée le cas échéant puis la DTA/SDD jusqu'à validation définitive ;
- P6.2 : Préparer une synthèse de l'étude (résumé non technique en français et en anglais) ;
- P6.3 : Préparer et participer aux réunions de restitution des travaux, interne DGAC et avec les acteurs extérieurs (CCE, CP...).
- P6.4 : Produire le support de présentation de restitution des travaux et les comptes-rendus de réunions.

Livrables :

- Le rapport écrit final comprenant *a minima* une synthèse de l'étude en français et en anglais et le rapport complet de l'étude élaboré conformément à la réglementation en vigueur et aux conditions du présent marché ;
- Une synthèse du rapport (expurgée notamment de toute donnée confidentielle) ;
- Le détail des données utilisées et de la méthodologie de recueil ou d'élaboration des données ;
- L'ensemble des documents (Excel, Word, Powerpoint, etc.) ayant servi à la réalisation l'étude.

Planning prévisionnel : T6 = T5 + 1 à 2 mois

2.3.7 Prestation 7 : Actions de pilotage

Objectifs :

- Des comités de suivi opérationnel, regroupant le titulaire et les représentants locaux de la DGAC (DSAC-IR) permettront le suivi opérationnel des prestations.

Prestations :

- P7.1 : Préparer les comités de suivi opérationnel et y participer ;
- P7.2 : Produire les supports et les comptes-rendus de réunions.

Livrables :

- Supports de réunion ;
- Comptes-rendus de réunion.

Planning prévisionnel : Sur toute la durée de la prestation.

2.3.8 Prestation 8 : Autres prestations

Autres prestations non prévues (y compris les réunions de consultation additionnelles à celles prévues à la prestation 3.1).

3 VALIDATION ET FINALISATION D'UNE ETUDE

L'étude ne sera considérée comme finalisée qu'après validation par l'autorité compétente (DTA/SDD) qui confirmera que la procédure a été respectée et que l'étude est terminée.

À l'issue des travaux, l'étude est envoyée officiellement par le prestataire à la DTA/SDD avec les préconisations qui en ressortent et l'ensemble des livrables.

La décision relative aux restrictions qui seront finalement mises en place à la suite de l'EIAE relève de la compétence du ministre chargé de l'aviation civile (représenté par la DGAC). Ainsi, à l'issue de la réalisation de l'EIAE, est prévue une phase d'analyse de l'étude et de décision au sein du ministère chargé de l'aviation civile, pilotée par la DGAC. En cas de restrictions à mettre en œuvre, un projet d'arrêté est élaboré et fait l'objet d'une présentation en CCE puis d'une consultation du public.

L'ACNUSA, autorité administrative indépendante, intervient alors pour rendre un avis sur le projet d'arrêté, comme sur tout projet de textes réglementaires qui fixent les mesures visant à assurer la protection de l'environnement sonore des aéroports définis à l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, conformément à la réglementation (cf. art. L.6361-7 du code des transports).

Ensuite, la Commission européenne est saisie et peut rendre avis dans un délai de 3 mois :

« À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission peut, dans un délai de trois mois suivant la date de réception du préavis visé au paragraphe 1, examiner le processus d'introduction d'une restriction d'exploitation. Lorsque la Commission est d'avis que l'introduction d'une restriction d'exploitation liée au bruit ne suit pas le processus défini dans le présent règlement, elle peut en informer l'autorité compétente concernée. L'autorité compétente concernée examine la notification de la Commission et informe celle-ci de ses intentions avant d'introduire la restriction d'exploitation. »

Enfin, le règlement européen prévoit qu'« avant d'introduire une restriction d'exploitation, les autorités compétentes accordent aux États membres, à la Commission et aux parties intéressées concernées un préavis de six mois ». Ainsi, pour respecter ce délai de prévenance, le projet d'arrêté issu de cette procédure fait l'objet d'une entrée en vigueur différée de 6 mois par rapport à sa date de publication.