

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

# PLAIDOYER DE L'ACNUSA EN FAVEUR DE CONTREPARTIES ENVIRONNEMENTALES A LA REPRISE PROGRESSIVE DES ACTIVITES AEROPORTUAIRES

*Le 27 mai 2020, Gilles Leblanc, président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares (ACNUSA) a remis son rapport public 2020 à Jean-Baptiste Djebbari secrétaire d'État auprès de la ministre de la Transition écologique et solidaire, chargé des Transports.*

La crise sanitaire a profondément impacté les secteurs de l'aéronautique et tourisme. Les compagnies et les aéroports engagent aujourd'hui très activement la reprise de leurs activités.

Le rapport public 2020 de l'ACNUSA représente une mine de propositions pour les responsables européens, nationaux et locaux, attachés à la mise en œuvre d'une approche équilibrée pour relever les défis liés aux enjeux du développement économique et social des territoires et ceux relatifs à la santé, à l'environnement et au climat.

En remettant son rapport au Gouvernement, le président de cette Autorité administrative indépendante (AAI) rappelle que le transport aérien ne peut être durable que s'il devient soutenable. Il plaide pour une meilleure régulation environnementale des activités aéroportuares et que des contreparties aux aides apportées par les pouvoirs publics aux acteurs économiques de la filière soient demandées.

Le président de l'ACNUSA a également appelé à ce que soient déclinées de manière concrète sur les principales plateformes de l'hexagone et des territoires ultramarins les recommandations formulées dans son rapport.

Contact presse : Amel ISSA Courriel : <a href="mailto:amel.issa@acnusa.fr">amel.issa@acnusa.fr</a> Téléphone : +33 1 53 63 31 80
--

## DOSSIER DE PRESSE

# PRESENTATION DU RAPPORT PUBLIC 2020 DE L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES



Pour consulter le rapport public 2020 de l'ACNUSA :

<https://urlz.fr/cMte>

Dans son rapport public 2020, le collège de l'ACNUSA a souhaité, dans un premier temps, faire un retour sur les suites données aux recommandations formulées dans le rapport public 2019.

Le collège a ensuite identifié cinq groupes cibles qui pour la plupart, avant la crise sanitaire du COVID-19, affichait la ferme volonté d'atteindre des objectifs de réduction des nuisances ayant un impact sur l'environnement, la santé et le climat. Trois nouvelles recommandations ont été formulées dans ce cadre.

Enfin la troisième partie du rapport est consacrée à la projection pluriannuelle d'optimisation des ressources humaines et financières de l'Autorité, pour laquelle ont été amorcées les actions à déployer en interne pour consolider son efficacité territoriale. Deux demandes d'études ont été sollicitées.

## RETOUR SUR LES SUITES DONNEES EN 2019 AUX RECOMMANDATIONS DE L'ACNUSA

### 1. La protection de la période nocturne reste la priorité majeure :

A l'issue des études d'approche équilibrée au sens du [règlement \(UE\) 598/2014](#), aujourd'hui engagées par la plupart des grands aéroports français, plusieurs concertations locales seront mises en place afin que de nouvelles réglementations puissent émerger pour notamment :

- Que les grands aéroports français ne laissent plus opérer entre 22 heures et 6 heures locales les avions les plus bruyants,
- Donner une lisibilité aux compagnies aériennes et aux populations impactées sur le calendrier prévisionnel des restrictions envisagées dans les quinze prochaines années.

## LES PRINCIPALES PLATEFORMES FRANÇAISES ET L'APPROCHE ÉQUILIBRÉE

Lyon – Saint-Exupéry	Les études ont été engagées il y a plusieurs années et devraient être présentées courant 2020.
Marseille – Provence	
Bâle – Mulhouse	L'État a mandaté les gestionnaires aéroportuaires. Les études devraient aboutir courant de l'année 2020.
Paris – Charles-de-Gaulle	
Paris – Orly	
Beauvais – Tillé	Un engagement volontaire a été pris pour la réalisation des études, le seuil des 50 000 mouvements annuels d'aéronefs de plus de 3,4 tonnes n'étant pas atteint.
Bordeaux – Mérignac	Le lancement de l'étude d'approche équilibrée envisagé dans le plan pluriannuel 2019-2023 était prévu au premier semestre 2020.
Nantes – Atlantique	L'État a choisi de réaliser l'étude en régie, par la Direction générale de l'aviation civile, avec l'appui des services déconcentrés. Elle devrait être finalisée et présentée en 2020.
Nice – Côte d'Azur	Aucun engagement n'a encore été pris.
Toulouse – Blagnac	Un engagement a été pris fin 2019 pour la réalisation des études

### 2. Les mesures de compensation pour les riverains sont essentielles pour traduire la solidarité territoriale :

Aujourd'hui environ un tiers des établissements scolaires situés dans les périmètres des plans de gêne sonore n'est toujours pas conforme aux normes d'isolation acoustique en vigueur dans les zones de bruit. Les collectivités territoriales concernées ont été alertées et les aides financières dont elles peuvent bénéficier leur ont été rappelées. Plusieurs initiatives ont été amorcées en région parisienne et à Nantes en matière de **recherche de synergies opérationnelles pour conduire de manière coordonnée les travaux d'insonorisation et de rénovation énergétique des bâtiments dans ces périmètres.**

A l'issue de la réalisation de l'évaluation des hypothèses qui sous-tendent **le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Paris – Orly, le périmètre des zones C et D, inexistantes actuellement, devront être rétablies** et fondées sur des bases identiques à celles qui prévalent autour des autres grands aéroports français en prenant en compte les éléments suivants :

- La zone C créée ne devra pas connaître d'augmentation de la population exposée,
- Sur la zone D les opérations de réhabilitation et/ou de construction devront appliquer des normes acoustiques adaptées aux nuisances sonores subies.

S'agissant de l'évolution des ressources consacrées aux mesures de compensation et en réponse à la demande de l'Autorité d'augmenter le niveau des recettes issues de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) à hauteur de 60 millions d'euros par an, **la ministre de la Transition écologique et solidaire s'est engagée sur un relèvement de 10 millions d'euros par an et a promulgué un décret permettant l'augmentation des tarifs de TNSA.** En 2019, les recettes provenant de son produit ont connu une augmentation de près de 5 millions d'euros. (Voir graphique ci-dessous).

## ÉVOLUTION DES RECETTES DE LA TAXE SUR LES NUISANCES SONORES AÉRIENNES



### 3. La transparence des données s'améliore lentement mais la prise en compte des externalités reste insuffisante :

Depuis 2012, l'Autorité recommande aux sociétés d'exploitation aéroportuaire de mettre en œuvre des outils de visualisation des trajectoires des avions :

- Fin 2018, Aéroports de Paris a mis en place un outil de visualisation des trajectoires et des mesures de bruit en ligne (VITRAIL) pour ses trois principales plateformes en Île-de-France ;
- En 2019, quatre aéroports (Nantes – Atlantique, Lyon – Saint-Exupéry, Toulouse – Blagnac et Bordeaux – Mérignac) ont engagé le renouvellement de leurs systèmes de mesures de bruit et les travaux permettant la visualisation en ligne de trajectoires des avions ;
- Bâle – Mulhouse travaille actuellement sur le renouvellement de son système de mesure de bruit ainsi que de visualisation des trajectoires qui devrait voir le jour en 2020 ;
- L'aéroport de Marseille – Provence envisage de renouveler son système de mesure de bruit en 2021 en y intégrant un outil de visualisation des trajectoires.

### 4. La lutte contre les pollutions atmosphériques est encore mal armée :

La définition d'un cadre législatif et réglementaire permettant d'assurer efficacement le suivi et le contrôle des émissions atmosphériques, en veillant au respect des engagements volontaires des opérateurs vis-à-vis des populations est essentiel aux yeux de l'Autorité. C'est pourquoi l'ACNUSA a proposé de se voir confier la mission de produire des rapports en 2020 et 2025 sur les résultats obtenus par les aéroports en regard des objectifs de réduction de l'intensité en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques, de 10 % au moins en 2020 et de 20 % au moins en 2025, selon les dispositions fixées par l'article 45 de la loi de transition écologique pour une croissance verte. Aucune suite à ce jour n'a été donnée à ces demandes.

Des propositions et recommandations ont également été faites pour réduire les autres émissions atmosphériques sur les aéroports par **l'accélération du renouvellement des engins de piste, l'amélioration de l'accessibilité à la plateforme**, etc. Plusieurs sont actuellement à l'étude et les sociétés d'exploitation aéroportuaire les plus engagées commencent à prendre des mesures opérationnelles.

#### 5. L'efficacité des restrictions environnementales reste faible et les manquements nombreux :

Il apparaît essentiel de faire évoluer les bases juridiques de l'exercice des pouvoirs de sanction de l'ACNUSA, notamment en **permettant au collège d'assortir certaines amendes d'un sursis dans le cas d'un premier manquement**. Cette recommandation n'a pu être prise en considération dans la loi de finances pour 2020. L'ACNUSA réitère son appel à ce qu'elle soit prise en loi de finances rectificative ou dans le projet de loi de finances pour 2021.

Aujourd'hui, l'ACNUSA ne peut sanctionner que les personnes poursuivies par l'administration en leur indiquant qu'elles peuvent se retourner, si elles s'y croient fondées, contre les personnes qu'elles mettent en cause. Il est discutable que **la responsabilité des sociétés d'exploitation aéroportuaire ou d'assistants d'escale ne puisse pas être directement recherchée par l'administration**.

Enfin il semble indispensable que soient mis en place par arrêtés ministériels, en application de l'article L. 6362-1 du code des transports, **des volumes de protection environnementale (VPE) autour des trajectoires définies pour les atterrissages et les décollages sur chacun des grands aéroports**. Cette recommandation pour les aéroports hors Île-de-France est en discussion ; l'ACNUSA préconise que la méthodologie de tracé des contours des VPE parisiens de 2003 – qui a fait ses preuves – soit simplement reprise pour les plateformes régionales.

## EN 2020, CINQ GROUPES D'ACTEURS DONT LA MOBILISATION EST ESSENTIELLE ONT ÉTÉ IDENTIFIÉS

### 1. Les sociétés d'exploitation aéroportuaire et les assistants d'escale :

En premier lieu, l'Autorité s'est penchée sur le nécessaire engagement des sociétés d'exploitation aéroportuaire et des assistants d'escale pour réduire leurs impacts environnementaux. Elle les appelle à s'inspirer des meilleures pratiques existantes et à les mettre en œuvre pour améliorer leur performance sur chacune des plateformes que respectivement elles exploitent ou sur lesquelles ils opèrent.

### 2. Les opérateurs aériens :

L'ACNUSA s'est ensuite attachée à analyser les actions relevant des opérateurs aériens correspondant à l'aviation commerciale, d'affaires et légère, notamment pour ce qui est des procédures opérationnelles, du renouvellement des flottes et de la classification acoustique des aéronefs selon leurs caractéristiques. Au cours de l'année 2019, c'est-à-dire avant la crise sanitaire, plusieurs grands industriels des secteurs de l'aéronautique et du tourisme, compagnies aériennes comprises, se sont exprimés et ont pris des engagements sur les enjeux environnementaux, sanitaires et climatiques de leurs activités.

### 3. Les services de l'aviation civile :

L'Autorité a également examiné les progrès attendus de la coopération de l'ensemble des communautés aéroportuaires avec les services locaux de la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA), de la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) et de la gendarmerie du transport aérien (GTA) ; le collège appelle à poursuivre la modernisation des procédures en regard des politiques climatiques, environnementales, sanitaires et sociales. Des procédures opérationnelles de travail décloisonnées ont commencé à être mises en place. Il convient que chacune des communautés professionnelles se forge des objectifs de résultats adaptés à la situation locale.

### 4. Les collectivités territoriales et les associations :

Parties prenantes intégrantes de l'ensemble des communautés aéroportuaires, les collectivités territoriales et les associations ont également fait l'objet d'une attention particulière dans ce rapport. Elles s'attachent, dans des conditions pas toujours faciles, à ce que les concessions aéroportuaires ne soient pas vécues et perçues comme des enclaves extraterritoriales administrées depuis Paris. Les collectivités territoriales sont légitimes pour assurer la cohésion sociale sur les territoires impactés, notamment vis-à-vis des crises sanitaires et climatiques. De leur côté, les associations ont une expertise de terrain reconnue et sur laquelle il est utile de s'appuyer.

### 5. L'Union européenne et les États membres :

Enfin, le collège de l'Autorité a souligné la nécessité d'une bonne cohésion entre l'Union européenne et les États membres pour moderniser le cadre réglementaire applicable aux aéroports. La crise liée au COVID-19 a des incidences importantes pour l'emploi, et notamment sur le transport aérien et les activités aéroportuaires. Cette crise est intervenue alors même que la prise de conscience des enjeux environnementaux, sanitaires et climatiques prenait une nouvelle dimension.

## TROIS NOUVELLES RECOMMANDATIONS ET DEUX NOUVELLES ETUDES ONT ETE FORMULEES CETTE ANNEE

Le collège de l'ACNUSA réitère les recommandations et demandes d'études formulées en 2019 et les complète cette année par trois nouvelles recommandations et deux nouvelles études. Son objectif est d'accompagner tous les acteurs du secteur aéroportuaire dans leur analyse et la mise en œuvre d'actions répondant de manière efficace et concrète aux enjeux climatiques, environnementaux, sanitaires et sociaux auxquels les acteurs du transport aérien se voient confrontés.

RECOMMANDATIONS	DEMANDES D'ETUDES
<p><b>RECOMMANDATION 2020/N° 1</b> AU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE « Pour un management attentif des suites à donner aux études d'approche équilibrée »</p> <p><b>RECOMMANDATION 2020/N° 2</b> AU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE « Pour un cadre législatif et réglementaire renforcé du contrôle des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre générées par les activités aéroportuaires »</p> <p><b>RECOMMANDATION 2020/N° 3</b> AU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE « Pour une adéquation des objectifs et des moyens permettant de rétablir la confiance avec les collectivités territoriales et les populations »</p>	<p><b>DEMANDE D'ÉTUDE 2020/N° 1</b> AU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE (Direction générale de l'aviation civile) « Étudier la possibilité de traiter automatiquement les données de manière à systématiser et fiabiliser les constats de manquement aux règles environnementales, les procès-verbaux et les dossiers d'instruction. »</p> <p><b>DEMANDE D'ÉTUDE 2020/N° 2</b> AU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE ET AU MINISTÈRE DES OUTRE-MER « Engager pour les principaux aéroports ultramarins les études d'approche équilibrée définies par le règlement (UE) n° 598/2014 »</p>

# EN SAVOIR PLUS SUR L'ACNUSA

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires exerce, en tant qu'Autorité administrative indépendante, le contrôle de l'ensemble des nuisances environnementales générées sur et autour des aéroports. Une de ses principales missions est de favoriser le dialogue entre toutes les parties prenantes des activités aéroportuaires notamment en vue de :

- Réduire les manquements aux règles environnementales devant être fixées au cas par cas par arrêtés ministériels, en accompagnant les compagnies aériennes qui proposent des mesures correctrices sérieuses en vue de limiter leurs propres infractions ;
- Permettre une plus grande synergie entre les collectivités territoriales, les aéroports, les services de l'Etat ainsi que les Agences nationales relatives à l'habitat et la rénovation urbaine (Anah et Anru), dans la mise en œuvre des programmes de rénovation des logements et des établissements scolaires, sanitaires et sociaux dans les périmètres délimités par les plans de gêne sonore ;
- Favoriser une meilleure collaboration entre les aéroports et les acteurs locaux afin de réussir un développement juste et soutenable pour tous, tout en réduisant les émissions de polluants atmosphériques et les nuisances sonores qui impactent l'environnement et la santé.

*Pour en savoir plus sur les activités de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, c'est par ici :*

<https://urlz.fr/cMtr>



Contact presse : Amel ISSA  
Courriel : [amel.issa@acnusa.fr](mailto:amel.issa@acnusa.fr)  
Téléphone : +33 1 53 63 31 80