



ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

ENVIRONNEMENT

SANTÉ

CLIMAT

QUALITÉ DE L'AIR

BRUIT

DIALOGUE

RECOMMANDATIONS

MESURES

SANCTIONS

AVIS

RAPPORT ANNUEL

2020



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

CHIFFRES CLÉS 2019

11 SESSIONS PLÉNIÈRES

REPRÉSENTANT 30 SÉANCES (DONT 17 EN MODE JURIDICTION)

33 AVIS PUBLIÉS

CONSULTER TOUS NOS AVIS :

<https://www.acnusa.fr/fr/les-publications/avis/95>

6,89 M€ D'AMENDES INFLIGÉES EN 2019

CONSULTER LES AMENDES PRONONCÉES :

<https://www.acnusa.fr/fr/les-amendes/amendes/amendes-prononcees/39>

44 DOSSIERS DE POURSUITES

ONT FAIT L'OBJET D'UN CLASSEMENT SANS SUITE PAR LE RAPPORTEUR PERMANENT

700 PROCÈS-VERBAUX (PV)

DE RENSEIGNEMENT ADMINISTRATIF

DRESSÉS PAR LA GENDARMERIE DES TRANSPORTS AÉRIENS (GTA) RELATIFS À L'USAGE DES MOTEURS AUXILIAIRES DE PUISSANCE DES AÉRONEFS ANALYSÉS PAR L'AUTORITÉ

4 AÉROPORTS

ONT RENOUVELÉ LEURS SYSTÈMES DE MESURES DE BRUIT

11 RAPPORTS PUBLIÉS PAR L'ACNUSA

CONSULTER TOUTES NOS PUBLICATIONS :

<https://www.acnusa.fr/fr/les-publications/etudes/5>

49,2 M€ PRODUITS PAR LA TAXE SUR LES NUISANCES AÉRIENNES

ET AFFECTÉS À L'AIDE À L'INSONORISATION EN 2019 (PRÈS DE 5 M€ DE PLUS QU'EN 2018)

-42% D'ATTERISSAGES SANS CRÉNEAU

DE NUIT À PARIS - CHARLES-DE-GAULLE DURANT L'ÉTÉ 2019 PAR RAPPORT À L'ÉTÉ 2018

+ DE 250 PARTICIPANTS AUX 20 ANS DE L'ACNUSA

LE 7/01/2020 - VOIR LA VIDÉO : <https://www.youtube.com/watch?v=7HkAdpeca2c>

4 JEUNES ALTERNANTS

ACCUEILLIS AU SEIN DE L'ÉQUIPE PERMANENTE

TEMPS FORTS 2019

AVRIL

/ CLÔTURE DES RENCONTRES D'ORLY

durant laquelle le président-directeur général du Groupe Aéroports de Paris, les présidents des deux conseils départementaux de l'Essonne et du Val-de-Marne et la ministre chargée des Transports ont proposé une feuille de route pour les parties prenantes du secteur.

MAI

/ FIN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE AU PROJET D'AMÉNAGEMENT

du Terminal 4 de l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle.

/ 3^E ÉDITION DE L'UNIVERSITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

sur l'AEROCOMPUS de Bordeaux - Aquitaine.

JUIN

/ SIGNATURE D'UNE CONVENTION-CADRE DE PARTENARIAT TECHNIQUE ENTRE L'ACNUSA ET BRUITPARIF

En savoir plus : https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1366_201906-19-convention-acnusa-bruitparif-signee.pdf

JUILLET

/ CONCERTATION SUR L'AMÉNAGEMENT DE L'AÉROPORT DE NANTES - ATLANTIQUE,

organisée du 27 mai au 31 juillet par la Direction générale de l'aviation civile et placée sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP).

SEPTEMBRE

/ SÉMINAIRE RÉUNISSANT LES CADRES DE L'ÉQUIPE PERMANENTE

afin de forger un projet de service.

INTERVENTION DEVANT LA CHAMBRE SYNDICALE DES ASSISTANTS D'ESCALE.

/ RENCONTRES AVEC DES REPRÉSENTANTS DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

et de l'Association professionnelle européenne des aéroports (ACI Europe).

OCTOBRE

/ VISITE DU COLLÈGE AU CENTRE

D'EXPÉRIMENTATION D'EUROCONTROL à Brétigny-sur-Orge.

NOVEMBRE

/ CONGRÈS DE L'UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS ET FRANCOPHONES ASSOCIÉS (UAF & FA).

DÉCEMBRE

/ SÉMINAIRE DES MEMBRES ET MEMBRES ASSOCIÉS.

Les participants ont travaillé ensemble sur les suites données aux recommandations des années précédentes et sur les pistes de progrès pour 2020.

**JANVIER
2020**

/ 20 ANS. Lors du colloque organisé à l'occasion de ses 20 ans, l'ACNUSA a présenté une nouvelle identité visuelle. Cette transformation illustre son désir de cohésion sociale, son engagement environnemental et sa ferme volonté d'apporter des réponses équilibrées aux attentes des différentes parties.



GILLES LEBLANC,

Président de
l'Autorité de contrôle
des nuisances
aéroportuaires

C'est dans une période singulière que l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires présente son rapport public 2020. La planète entière traverse actuellement la crise sanitaire la plus grave depuis un siècle. Elle appelle à une certaine humilité vis-à-vis de nos certitudes et à opérer collectivement et individuellement une transition vers un mode de vie respectueux de l'homme et de la nature.

En janvier 2020, la Commission européenne présentait sa feuille de route en indiquant vouloir poursuivre une mutation profonde vers la transition écologique et numérique. Cette double transition rejoint l'évolution du mode de vie que chacun effectue dans son quotidien depuis plusieurs semaines. En tant qu'Autorité de contrôle, nous alertons, depuis vingt ans déjà, sur les risques encourus par le secteur aéroportuaire s'il ne répondait pas aux enjeux actuels. L'heure est bien à une rupture de paradigme. La reprise des activités aéroportuaires sera très progressive et ne devra pas se faire au détriment de l'environnement, de la santé et du climat.

Dans son rapport 2020, le collège de l'Autorité présente les suites données aux 12 recommandations et 3 demandes d'études formulées en 2019 et organisées en 5 axes : la protection de la période nocturne, les mesures de compensation, la prise en compte des externalités, la lutte contre les pollutions atmosphériques et le meilleur respect des règles environnementales. Le collège appelle les acteurs de l'ensemble des communautés aéroportuaires à prendre des mesures concrètes en réponse aux recommandations. C'est dans cet esprit que l'Autorité a souhaité cette année en partenariat avec les membres associés présenter son rapport public selon une approche ciblée.

Cinq groupes d'acteurs dont la mobilisation est essentielle ont été identifiés. En premier lieu, le collège s'est penché sur le nécessaire engagement des sociétés d'exploitation aéroportuaire et des assistants d'escale pour réduire leurs impacts environnementaux. Il s'est ensuite attaché 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. Il a également examiné les progrès attendus des 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 environnementales, sanitaires et climatiques. Parties prenantes intégrantes de l'ensemble des communautés aéroportuaires, les collectivités territoriales et les associations ont également fait l'objet d'une attention particulière, car elles sont essentielles à une approche équilibrée du développement aéroportuaire. 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.

L'année 2019 a été marquée par la multiplication des rencontres et le renforcement des liens renoués avec toutes les parties prenantes du secteur aéroportuaire. Les premiers résultats sont encourageants et permettent d'envisager une reprise progressive des activités plus respectueuse des exigences d'un développement plus soutenable. Pour de belles avancées à horizon 2024, le collège appelle de ses vœux le gouvernement à simplifier et à consolider les bases juridiques de l'Autorité de contrôle afin de faciliter une approche territoriale des nuisances aéroportuaires différenciée pour répondre de manière respectueuse aux enjeux locaux, y compris sur les territoires ultramarins.

LES RECOMMANDATIONS ET DEMANDES D'ÉTUDES PRÉSENTÉES EN 2020

RECOMMANDATION 2020/N° 1

➔ AU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

« Pour un management attentif des suites à donner aux études d'approche équilibrée »

L'Autorité recommande au ministère de la Transition écologique et solidaire de mener à leur terme les études d'approche équilibrée prescrites par le règlement (UE) n° 598/2014 pour chaque grand aéroport. Ces études sont une opportunité pour exprimer clairement, au regard des objectifs locaux, les réductions des nuisances sonores rendues possibles par la mobilisation effective de chacun des quatre piliers de l'approche équilibrée définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

La recherche des bons équilibres devrait permettre de moderniser le cadre réglementaire d'exploitation de chacun des grands aéroports français.

L'aboutissement de ces démarches est souhaitable au second semestre 2020 pour fonder un écosystème de confiance avec les collectivités et populations concernées permettant d'accompagner la reprise progressive des activités aéroportuaires sur des bases plus respectueuses de l'environnement et de la santé.

RECOMMANDATION 2020/N° 2

➔ AU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

« Cadre législatif et réglementaire du contrôle des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre générées par les activités aéroportuaires »

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires recommande de compléter le code des transports et le code de l'environnement afin de permettre le suivi et le contrôle effectifs des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre générées par les activités aéroportuaires.

Il s'agit d'abord de compléter les articles L. 6361 à L. 6372 du code des transports pour poser les bases juridiques nécessaires en matière de nuisances aéroportuaires dues aux émissions atmosphériques, à l'image des bases juridiques existantes en matière de nuisances sonores.

Il s'agit ensuite de prendre les textes nécessaires, aux niveaux national et local, pour permettre de moduler les tarifs aéroportuaires en fonction des émissions et pour définir le cadre réglementaire d'exploitation des grands aéroports afin de restreindre l'usage des sources fortement émissives.

Il s'agit enfin d'indiquer dans le code de l'environnement les plans et programmes relatifs à la qualité de l'air et au climat propres à chacune des grandes plateformes ou relatifs à des territoires aéroportuaires pour lesquels un avis de l'Autorité de contrôle est requis.

RECOMMANDATION 2020/N° 3

➔ 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 »

Dans l'esprit du projet de loi 3D¹, l'Autorité de contrôle recommande au ministère de la Transition écologique et solidaire de procéder à une certaine déconcentration de la régulation environnementale et sanitaire des aéroports afin de faciliter l'articulation des compétences de l'État avec celles des grandes collectivités territoriales (métropoles et régions) sur et autour des aéroports.

Il importe en effet de pouvoir mieux assurer au niveau territorial la mise en œuvre de politiques transverses et de politiques sectorielles relevant pour parties des collectivités territoriales.

Les articles L. 6363-1 à L. 6363-7 pourront notamment être mobilisés, après adaptation éventuelle, pour gagner en efficacité territoriale.

1 Pour en savoir plus : <https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/projet-de-loi-3d-decentralisation-differenciation-et-deconcentration>

DEMANDE D'ÉTUDE 2020/N° 1 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. »

Considérant les ressources humaines limitées consacrées par la Direction de la sécurité de l'aviation civile et la gendarmerie du transport aérien à la police de l'environnement, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires demande d'étudier, dans le cadre de la modernisation de l'État, la possibilité de traiter automatiquement les données des systèmes d'information existants afin de fiabiliser les constats de manquement aux règles environnementales, les procès-verbaux et les dossiers d'instruction.

L'ACNUSA engage les études préliminaires et suggère à l'administration de commencer par le contrôle de l'usage des moteurs auxiliaires de puissance (APU) lorsque les aéronefs sont en stationnement, celui des trajectoires dans les volumes de protection environnementale tels que définis par l'article L. 6362-1 du code des transports et le respect des règles protectrices des riverains en période nocturne.

L'automatisation, partielle ou totale, des procédures de police de l'environnement permettra de réduire les délais et incitera les personnes concernées à procéder plus rapidement aux retours d'expériences afin d'éviter de récidiver. L'Autorité de contrôle restera la garante du respect des droits des personnes poursuivies par l'administration.

DEMANDE D'ÉTUDE 2020/N° 2 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 »

L'Autorité de contrôle recommande d'engager dès 2020 pour certains aéroports ultramarins les études d'approche équilibrée, au sens de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et 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. Si ces études sont obligatoires pour les aéroports dont le trafic dépasse les 50 000 mouvements de plus de 34 tonnes par an, il est à rappeler que la sensibilité environnementale et sanitaire de ces territoires justifie de ne pas attendre le franchissement de ce seuil pour agir.

Il s'agit d'anticiper l'obligation de recherche de performance environnementale. Ces études pourraient être utilement engagées pour les aéroports dont le trafic a dépassé ou approché les 40 000 mouvements au cours des dernières années.

L'Autorité de contrôle suggère parallèlement d'envisager, avec deux autres États membres de l'Union européenne (Espagne et Portugal), un programme européen visant à la réduction et à la compensation des nuisances aéroportuaires se répercutant sur les territoires ultrapériphériques. Un tel programme permettrait de soutenir les opérateurs et les collectivités territoriales pour réaliser les investissements vertueux nécessaires. Il pourrait être pertinent que ce programme européen porte à la fois sur la réduction des nuisances portuaires et aéroportuaires afin de permettre une prise en compte globale et cohérente de l'impact des trafics sur l'environnement, la santé et le climat de ces territoires fragiles.

Cette demande d'étude annule et remplace la demande d'étude 2019/3 à laquelle il n'a pas été donné suite. Au regard de l'augmentation des prix du transport aérien dans ces territoires au cours de l'année 2019 et de la crise sanitaire, il apparaît en effet difficile de déployer outre-mer, sans un appui communautaire, les dispositions appliquées dans l'Hexagone.

1 Pour en savoir plus : <https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/projet-de-loi-3d-decentralisation-differenciation-et-deconcentration>

SOMMAIRE

I. EN 2019 DES PROCESSUS VERTUEUX ONT ÉTÉ TIMIDEMENT ENGAGÉS	8
A. LA PROTECTION DE LA PÉRIODE NOCTURNE RESTE LA PRIORITÉ MAJEURE	8
B. LES MESURES DE COMPENSATION POUR LES RIVERAINS SONT ESSENTIELLES POUR TRADUIRE LA SOLIDARITÉ TERRITORIALE	9
C. LA TRANSPARENCE DES DONNÉES S'AMÉLIORE LENTEMENT ET LA PRISE EN COMPTE DES EXTERNALITÉS RESTE INSUFFISANTE	13
D. LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS ATMOSPHÉRIQUES EST ENCORE MAL ARMÉE	14
E. L'EFFICIENCE DES RESTRICTIONS ENVIRONNEMENTALES RESTE FAIBLE ET LES MANQUEMENTS NOMBREUX	15
II. LES COMMUNAUTÉS AÉROPORTUAIRES MOBILISÉES POUR ACCROÎTRE LEURS PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES	17
A. LES SOCIÉTÉS D'EXPLOITATION AÉROPORTUAIRE ET LES ASSISTANTS D'ESCALES SONT ENGAGÉS DANS LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES AÉROPORTUAIRES	17
B. PLUSIEURS OPÉRATEURS AÉRIENS ONT COMMENCÉ À DÉPLOYER UNE STRATÉGIE ENVIRONNEMENTALE	26
C. LES COMMUNAUTÉS AÉROPORTUAIRES DOIVENT SE METTRE À L'ÉCOUTE DE LEUR ENVIRONNEMENT ET COLLABORER AVEC LES SERVICES LOCAUX DE L'AVIATION CIVILE	30
D. LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET LES ASSOCIATIONS LOCALES SONT DES PARTIES PRENANTES DANS L'APPROCHE ÉQUILIBRÉE DU TISSU ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DES AÉROPORTS	32
E. LA CRISE SANITAIRE MET EN ÉVIDENCE LA NÉCESSITÉ QUE L'UNION EUROPÉENNE ET LES ÉTATS MEMBRES AGISSENT DE CONCERT POUR ASSURER UN REDÉMARRAGE DES ACTIVITÉS RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SANTÉ ET DU CLIMAT	35
III. L'AUTORITÉ EST SUR UNE BONNE TRAJECTOIRE PLURIANNUELLE MAIS LES BASES JURIDIQUES DE SON ACTION ET SES MOYENS SONT À CONSOLIDER POUR UNE MEILLEURE EFFICIENCE TERRITORIALE	40
A. UN BUDGET MAÎTRISÉ POUR UNE MODERNISATION EFFECTIVE DES OUTILS	40
B. DES SYSTÈMES D'INFORMATION PERFORMANTS POUR RÉPONDRE AUX ATTENTES EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LES NUISANCES ENVIRONNEMENTALES	42
C. LES 20 ANS DE L'ACNUSA ONT PERMIS UNE RÉTROSPECTIVE ET UNE MISE EN PERSPECTIVE DONT IL CONVIENT DE TIRER LES CONSÉQUENCES	43

I. EN 2019, DES PROCESSUS VERTUEUX ONT ÉTÉ TIMIDEMENT ENGAGÉS

À l'occasion de la célébration des 20 ans de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, tenue en janvier 2020 à l'Assemblée nationale sous le haut patronage de la ministre de la Transition écologique et solidaire, un premier bilan des recommandations émises de 2010 à nos jours a été proposé aux participants. Il s'agissait de dresser un état des lieux, à compter de la date à laquelle les compétences de l'Autorité ont été élargies à toutes les nuisances environnementales, notamment les émissions atmosphériques ayant des répercussions sur la qualité de l'air local et le climat.



83 % DES RECOMMANDATIONS ÉMISES ENTRE 2010 ET 2018 ONT ÉTÉ SUIVIES OU SONT EN PASSE DE L'ÊTRE.

Il faut parfois plusieurs années pour apprécier la prise en compte d'une recommandation ; cela peut résulter de l'élaboration ou de la modification de textes législatifs et/ou réglementaires, ou des capacités des acteurs concernés à mettre en œuvre et appliquer les préconisations de l'ACNUSA.

La mise en perspective des recommandations émises en 2019 permet d'en apprécier l'appropriation par les parties prenantes qui en étaient destinataires.

 **EN SAVOIR +** [CONSULTER LE BILAN](#)

EN 2019, L'AUTORITÉ A ÉMIS 12 RECOMMANDATIONS ET 3 DEMANDES D'ÉTUDES REGROUPÉES EN 5 AXES PRIORITAIRES : LA PROTECTION DE LA PÉRIODE NOCTURNE, LES MESURES DE COMPENSATION, LA PRISE EN COMPTE DES EXTERNALITÉS, LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS ATMOSPHÉRIQUES ET LE MEILLEUR RESPECT DES RÈGLES ENVIRONNEMENTALES.

A. LA PROTECTION DE LA PÉRIODE NOCTURNE RESTE LA PRIORITÉ MAJEURE

L'Autorité de contrôle s'est attachée en 2019 à conduire la fin du programme de recherche DEBATS (Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé). Ce programme de recherches permet d'améliorer les connaissances scientifiques sur les risques sanitaires engendrés par une longue exposition aux nuisances sonores des aéroports. Ces connaissances sont essentielles pour ajuster les politiques publiques aux situations de terrain.

L'année 2019 a vu la consolidation par voie législative de la protection nocturne de Paris - Orly². Une concertation a été engagée avec les compagnies aériennes concernées sur plusieurs aéroports (dont Toulouse - Blagnac, Strasbourg - Entzheim et Nantes - Atlantique), pour réduire la programmation des vols nocturnes non indispensables à l'économie locale. Les modalités d'octroi de dérogations à Bâle - Mulhouse ont été resserrées. L'Autorité rappelle que les dérogations ministérielles doivent rester exceptionnelles et motivées et a demandé au ministre qu'il soit rendu compte régulièrement des dérogations accordées en son nom. Malgré un avis défavorable de l'ACNUSA³, une possibilité de dérogations au couvre-feu en place à Beauvais - Tillé a été ouverte pour trois ans au bénéfice des compagnies susceptibles d'y baser des aéronefs.

2 L. 131 de la loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises. Pour en savoir plus, rendez-vous sur le rapport d'activités 2019 de l'ACNUSA « VI. L'INFLUENCE DE L'AUTORITÉ » https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1485_2004-14-rapport-activites-2019.pdf.

Pour consulter la loi du 22 mai 2019 : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORF-TEXT000038496102&dateTexte=20200415>

3 Pour en savoir plus sur l'avis n° 2019/26 :

https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1401_2019-26-projet-darrete-modifiant-larrete-du25avril2002-portant-restriction-dexploitation-de-laerodrome-de-beauvais.pdf.

Engagée à l'automne 2018 après l'analyse de l'évolution de l'indice global moyen pondéré (IGMP), l'enquête ouverte pour suspicion de contournement de la réglementation relative au plafonnement des vols de nuit à Paris - CDG a donné lieu à un rapport qui a été publié en septembre 2019. L'enquête a révélé un dépassement significatif du plafond des mouvements de nuit (atterrissages et décollages) fixé par arrêté ministériel en 2003. Les propositions du rapport d'enquête visant à résorber ces débordements ont commencé à être mises en œuvre et une réduction significative des dépassements (- 42 %) a été constatée dès l'été 2019. La crise sanitaire devrait mettre provisoirement fin aux dépassements. Un arrêté ministériel devrait être publié fin 2020 pour compléter le dispositif réglementaire de 2003 afin d'éviter que la reprise progressive des activités ne provoque de nouveaux dépassements.

Deux recommandations générales et une demande d'étude ont été formulées dans le rapport public 2019.

La première recommandation visait à faire aboutir les études et concertations locales afin que les grands aéroports français ne laissent plus opérer entre 22 heures et 6 heures locales les avions les plus bruyants⁴. La mise en œuvre de cette disposition, assortie à d'autres mesures, n'apparaît malheureusement pouvoir être effective qu'à l'issue des études d'approche équilibrée aujourd'hui engagées par la plupart des grands aéroports français. Elle devrait être facilitée par la sortie des flottes des compagnies des avions dont les coûts d'exploitation sont les plus importants des flottes des compagnies aériennes.

La seconde recommandation visait à donner plus de lisibilité, aux compagnies aériennes et aux populations impactées, sur le calendrier prévisionnel des restrictions envisagées dans les quinze prochaines années, en se fondant sur les caractéristiques acoustiques des avions, et non uniquement sur leurs marges. Les bénéfices attendus de la modernisation des flottes doivent être partagés avec les populations. Cette recommandation n'a pas encore été suivie d'effet. Elle devra également être prise en considération dans le cadre des suites données aux études dites d'approche équilibrée en cours.

L'étude des possibilités de fonder les restrictions nocturnes sur les niveaux de bruit certifiés aux points dits de survol et d'approche demandée à la Direction générale de l'aviation civile pour faciliter la mise en œuvre de la seconde recommandation n'a pas été engagée avant la crise sanitaire. Il apparaît souhaitable qu'elle le soit.

La réduction des nuisances nocturnes reste la première des priorités sur et autour des aéroports non soumis à des couvre-feux. Les études d'approche équilibrée en cours devraient permettre de mettre en adéquation les objectifs et les moyens de réduction du bruit la nuit. Lors du redémarrage des activités aéroportuaires, l'attention portée aux mesures permettant de réduire de manière significative les nuisances nocturnes devra être soutenue.

B. LES MESURES DE COMPENSATION POUR LES RIVERAINS SONT ESSENTIELLES POUR TRADUIRE LA SOLIDARITÉ TERRITORIALE

Les populations riveraines des aéroports ne sauraient, en sortie de crise, rester les perdantes du développement économique et social des grandes métropoles. Considérant les retards pris dans l'insonorisation autour de la plupart des grands aéroports, l'Autorité de contrôle a formulé publiquement en 2019 quatre recommandations et une demande d'étude visant à accélérer la mise en œuvre des compensations minimales.

La première recommandation s'adressait aux collectivités territoriales, maîtres d'ouvrage de bâtiments scolaires situés dans les périmètres des plans de gêne sonore (PGS), et visait à accélérer l'insonorisation de ceux ne répondant pas aux normes d'isolation acoustique en vigueur dans les zones de bruit. La situation est variable d'un territoire à l'autre, mais il semble qu'environ un tiers des établissements scolaires situés dans ces périmètres n'est toujours pas conforme. Les collectivités territoriales concernées ont été alertées et les aides financières dont elles peuvent bénéficier leur ont été rappelées. Il importe d'assurer le suivi de la réalisation de ces programmes afin que les travaux soient réalisés au cours des prochains mandats. Le suivi local de la mise en œuvre de cette recommandation reste prioritaire au regard des effets négatifs démontrés du bruit sur les capacités d'apprentissage des élèves⁵. Il convient de relever que certaines collectivités ont heureusement donné la même priorité à l'insonorisation des établissements sanitaires et sociaux qui sont éligibles aux mêmes aides lorsqu'ils sont situés dans les plans de gêne sonore. La priorité qui devrait être donnée, en sortie de crise, à la modernisation des établissements sanitaires et sociaux pourrait permettre de rattraper les retards.

4 Avions du chapitre 3 dont la marge certifiée cumulée est inférieure à 13 EPNdB.

5 Pour voir l'étude sur les effets du bruit des avions sur la scolarité des élèves :

https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1244_rapportentpecmarquisfavre.pdf

INSONORISATION DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES AUTOUR DE TOULOUSE – BLAGNAC

L'Autorité a demandé aux préfets en août 2018 de recenser la situation des établissements de petite enfance et scolaires dans les plans de gêne sonore (PGS) autour des grandes plateformes aéroportuaires. L'Autorité a émis dans son rapport annuel 2019 une recommandation aux collectivités territoriales, maîtres d'ouvrage de bâtiments scolaires situés dans les périmètres des PGS, pour accélérer l'insonorisation de ceux ne répondant pas aux normes d'isolation acoustique en vigueur. Les programmes sont en cours ou lancés dans la plupart des territoires, comme le montre la réponse du préfet de Haute-Garonne.

Etablissement	Ville	Provisions sur budget	Dates de travaux*
Ecole maternelle Littré	TOULOUSE	Pas de travaux nécessaires. Insonorisation réalisée.	
Groupe scolaire Clément-Falucci	TOULOUSE		
Crèche Fleurance-Bidibulles	TOULOUSE		
Groupe scolaire Fleurance	TOULOUSE		
Crèche les Arènes romaines	TOULOUSE	Budget 2017	Achevé en 2018
Ecole maternelle Ronsard	TOULOUSE	Budget 2017	Achevé en 2010
Groupe scolaire Sylvain-Dauriac	TOULOUSE	Budget 2018-2019	En cours
Groupe scolaire Papus	TOULOUSE	Budget 2018-2019	En cours
Ecole maternelle Louise-Michel	TOULOUSE	Budget 2020	-
Ecole maternelle Jacquier	TOULOUSE	Budget 2021	-
Crèche Tabarbouille	TOULOUSE	Budget 2021	-
Ecole maternelle Louise-Michel	AUSSONNE	Budget 2022	-
Ecole maternelle Tabar	TOULOUSE	Budget 2021	-
Groupe scolaire Le Pastel	TOULOUSE	Budget 2021	-
Collège Nicolas-Vauquelin	TOULOUSE	Budget 2020	-
Lycée Rive gauche	TOULOUSE	Non priorisé	-

* Programmation établie avant la crise du COVID-19 pour les établissements de petite enfance et scolaires (2019-2021) présentée en commission consultative d'aide aux riverains (CCAR).

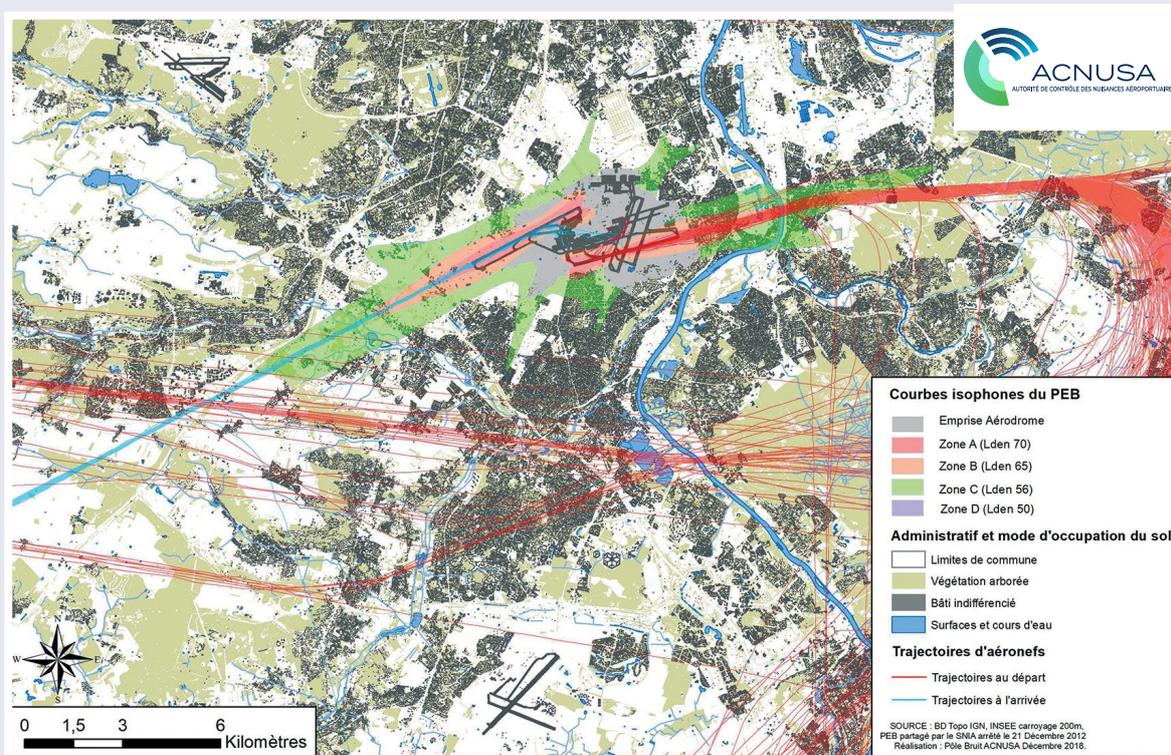
La deuxième recommandation s'adressait aux préfets et aux collectivités délégataires de la compétence relative au financement du logement. Elle visait à rechercher des synergies opérationnelles pour conduire de manière coordonnée les travaux d'insonorisation et de rénovation énergétique des bâtiments dans le périmètre des plans de gêne sonore. Des initiatives ont été amorcées, notamment en région parisienne et à Nantes.

La troisième recommandation visait à rétablir, à l'occasion de la révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Paris – Orly, des zones C et D fondées sur des bases identiques à celles qui prévalent autour des autres grands aéroports français. Dès lors que l'évaluation des hypothèses qui sous-tendent le PEB en vigueur aura été réalisée, il conviendra de reconsidérer son périmètre de la façon suivante :

- sur les territoires qui seraient situés en zone C, il ne faut pas augmenter la population exposée ;
- sur ceux de la zone D, les opérations de réhabilitation et/ou de construction doivent appliquer des normes acoustiques adaptées aux nuisances sonores subies.

Maintenir la possibilité de réaliser une nouvelle piste, ne considérer que les hypothèses de la circulaire du 30 juillet 1973 relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes⁶ pour la zone C et ne pas définir de zone D pour le deuxième aéroport français en termes de nombre de mouvements n'est pas satisfaisant. Une modification législative mineure sera nécessaire afin de permettre la mise en œuvre d'un document mieux adapté à la réalité d'aujourd'hui.

AÉRODROME DE PARIS – ORLY PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT



La quatrième recommandation, adressée au ministère chargé du Budget et au ministère chargé des Transports, concernait l'évolution des ressources consacrées aux mesures de compensation. L'ACNUSA a appelé à ce que le niveau des recettes issues de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) soit augmenté à hauteur de 60 millions d'euros par an. La baisse structurelle de ces ressources constatée les années précédentes découlait, d'une part, du renouvellement des flottes d'avions engagé par certaines compagnies, et, d'autre part, de l'absence d'évolution de l'arrêté du 12 septembre 2008 relatif à la classification acoustique des aéronefs à prendre en compte pour le calcul de la taxe sur les nuisances sonores aériennes. En réponse, la ministre de la Transition écologique et solidaire s'est engagée sur un relèvement de 10 millions d'euros par an. C'est dans ce cadre qu'elle a promulgué un décret⁷ permettant l'augmentation des tarifs de la taxe sur les nuisances sonores aériennes. En 2019, les recettes provenant de la TNSA ont connu une augmentation de près de 5 millions d'euros. L'effort devra être poursuivi.

L'administration devrait cependant proposer prochainement la révision de l'arrêté ministériel portant classification des aéronefs selon leurs caractéristiques environnementales⁸. Cet arrêté est attendu afin de moduler, sur des bases plus modernes qu'aujourd'hui, les tarifs aéroportuaires selon les caractéristiques acoustiques des aéronefs et les horaires auxquels ils opèrent.

6 Pour consulter cette circulaire : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000476426&-categorieLien=id>

7 Pour en savoir plus sur le décret du 1^{er} juillet 2019 relatif aux tarifs de la taxe sur les nuisances sonores aériennes prévue à l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000038712192&categorieLien=id>

8 Pour en savoir plus sur l'arrêté du 12 septembre 2008 relatif à la classification acoustique des aéronefs à prendre en compte pour le calcul de la taxe sur les nuisances sonores aériennes : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000019526166>

ÉVOLUTION DES RECETTES DE LA TAXE SUR LES NUISANCES SONORES AÉRIENNES



Parallèlement, trois autres mesures ont été prises ; deux concernent Nantes – Atlantique et la troisième, Paris – Charles-de-Gaulle. L'aéroport de Nantes – Atlantique a été classé dans la catégorie de ceux où le montant de la taxe peut être fixé entre 20 et 40 €, octroyant la possibilité d'ajuster le niveau des recettes aux besoins réels. De plus, un fonds de compensation des nuisances aéroportuaires a été créé par l'État de manière à pouvoir compenser l'impact du choix de réaménagement de cet aéroport. Pour ce qui est de l'Île-de-France, Aéroports de Paris avait été autorisé en loi de finances 2020 à avancer, sur les prévisions de recettes futures de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), les sommes nécessaires à la réalisation des opérations d'insonorisation (à hauteur de 70 millions d'euros maximum). Cette mesure visait à mettre fin aux délais d'attente générés par un besoin supérieur aux ressources, lesquels sont particulièrement pénalisants autour de Paris – Charles-de-Gaulle. Elle aurait pu, dans la situation actuelle, être étendue pour permettre à toutes les sociétés aéroportuaires, et/ou aux métropoles, d'avancer, sur le produit de cette taxe, les fonds nécessaires afin de ne pas retarder la réalisation des programmes d'insonorisation. Elle a cependant été censurée par le Conseil constitutionnel qui a considéré qu'elle ne relevait pas d'une loi de finances.

La crise sanitaire provoquera une perte importante de recettes sur la taxe sur les nuisances sonores aériennes. Elle appelle à compenser cette perte de recettes afin d'éviter que les années 2020 et 2021 ne soient des années blanches en matière d'insonorisation des logements, établissements scolaires, sanitaires et sociaux situés dans les périmètres des plans de gêne sonore (PGS). Il ne serait en effet pas compréhensible pour les collectivités ainsi que les populations concernées que les aides accordées par l'État aux compagnies aériennes et aux autres acteurs de la filière aéronautique ne soient pas accompagnées d'aides aux territoires permettant de poursuivre, ou même d'accélérer les travaux d'insonorisation lors de la reprise des activités.

C. 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 aéronefs. Fin 2018, Aéroports de Paris a mis en place un outil de visualisation des trajectoires et des mesures de bruit en ligne (VITRIL) 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 des mesures de bruit et de trajectoires des avions.

EN SAVOIR + SUR LES SYSTÈMES DE MESURE DE BRUIT : CONSULTER LE RAPPORT D'ACTIVITÉS 2019 EN PAGE 17

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. La mise en œuvre de ces outils de visualisation a été rendue possible par la possibilité accordée récemment, après avis favorable des différentes autorités compétentes, par la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA), aux grands aéroports de rendre publiques les données RADAR avec un léger différé.

En 2020, les aéroports Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Le Bourget et Paris – Orly ont engagé le renouvellement de leurs systèmes de mesure de bruit. À la suite de l'expertise technique de l'Autorité et après avis favorable du collègue, les nouveaux systèmes devraient être homologués, améliorant ainsi la qualité des informations mesurées et rendues publiques.

Parallèlement, les collaborations amorcées en 2018 par l'Autorité de contrôle ont été renforcées avec plusieurs grandes métropoles afin de bien articuler les systèmes de mesures mis en place par les sociétés d'exploitation aéroportuaire avec ceux d'observatoires locaux tels que Bruitparif⁹ pour l'Île-de-France et Acouité pour la métropole lyonnaise.

Pour améliorer la pertinence scientifique de l'information fournie en matière d'émissions de polluants atmosphériques, l'Autorité de contrôle a passé en décembre 2018 une convention avec la fédération ATMO France¹⁰. Cette convention vise notamment à favoriser la mise en place de conventions locales entre les sociétés d'exploitation aéroportuaire et les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA). La connaissance des émissions est en effet indispensable pour agir efficacement sur chacune des sources et la transparence des données est devenue de droit. Le guide méthodologique de l'ACNUSA à destination des aéroports pour évaluer les impacts de leurs activités sur la qualité de l'air local est en cours de révision. Il devrait être publié, assorti de recommandations et de prescriptions, à la fin du premier semestre 2020.

Considérant les difficultés rencontrées par les sociétés d'exploitation aéroportuaire à documenter les impacts environnementaux lors des consultations et enquêtes publiques, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaire a recommandé en 2019 au gouvernement de préciser la façon dont, dans les volets socioéconomiques des études, les impacts des projets aéroportuaire sur l'environnement, la santé et le climat devaient être présentés et valorisés. L'ACNUSA a suggéré pour cela de s'inspirer de la note technique du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport¹¹, et celle du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières¹². Malgré un accueil favorable, cette recommandation n'a pas encore été suivie d'effet. Les consultations réalisées en 2019 sous l'égide de la Commission nationale du débat public pour les plateformes de Paris – Charles-de-Gaulle et Nantes – Atlantique ont confirmé une forte demande sociétale de voir mentionnés clairement les impacts des projets aéroportuaire sur l'environnement, la santé et le climat. Les enquêtes publiques réalisées sur le projet d'extension de l'aérogare de Nice - Côte d'Azur et sur les projets d'amélioration des trajectoires opérationnelles de navigation aérienne à Toulouse – Blagnac ont également souffert des insuffisances des études d'impact présentées au public. Il apparaît souhaitable que les études d'impact des prochains projets soumis à enquêtes publiques soient mieux documentées pour ce qui est de leurs externalités.

9 Pour en savoir plus sur la convention passée avec Bruitparif :

https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1366_201906-19-convention-acnusa-bruitparif-signee.pdf

10 Pour en savoir plus sur cette convention : https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1280_convention-de-partenariat-acnusa-atmo-france.pdf

11 Pour consulter la note technique du 27 juin 2014 : <https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/notice?id=Bulletinofficiel-0027757&reqId=023b17bd-e061-4bd4-95a0-8f78e6078821&pos=1>

12 Pour consulter la note technique du 22 février 2019 : <http://circulaires.legifrance.gouv.fr/index.php?action=afficherCirculaire&hit=1&r=44436>

D. LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS ATMOSPHÉRIQUES EST ENCORE MAL ARMÉE

Le colloque organisé à l'occasion des 20 ans de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a permis de souligner l'efficacité du cadre législatif fixé par le législateur pour le contrôle des nuisances sonores¹³. Il n'en est pas de même pour le contrôle des émissions atmosphériques qui impactent la qualité de l'air et le climat. Si la loi dite « Grenelle II » a élargi formellement le champ des compétences de l'Autorité à tout le champ de l'environnement, le législateur s'est limité à l'article aujourd'hui codifié en L. 6361-6 II du code des transports :

« Dans le domaine de la pollution atmosphérique générée par l'aviation, l'Autorité est chargée de contribuer au débat en matière d'environnement aéroportuaire. À ce titre, l'Autorité peut formuler des propositions d'études pour améliorer les connaissances dans ce domaine et diffuser ces études auprès du public ou de toute personne physique ou morale qui en fait la demande. »

L'article L. 6361-13¹⁴ du code des transports, modifié par la loi n° 2018-699 du 3 août 2018 - art. 85 n'a en outre fait l'objet d'aucun texte d'application.

Considérant que le cadre actuel n'est manifestement pas à la hauteur des enjeux sanitaires et climatiques, l'Autorité a recommandé publiquement en 2019 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. L'Autorité de contrôle a parallèlement 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, fixés par l'article 45 de la loi de transition écologique pour une croissance verte¹⁵. Cette proposition n'a pas été suivie d'effet.

Il convient de relever que la transposition par ordonnance du règlement (UE) n° 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE (texte présentant de l'intérêt pour l'Espace économique européen)¹⁶ est en cours. Cette transposition s'appliquera aux engins de pistes qui circulent en zones réservées des aéroports. L'Autorité de contrôle se félicite que les principaux propriétaires de flottes d'engins de pistes (sociétés d'exploitation aéroportuaire, assistants d'escale et compagnies aériennes) aient amorcé des plans de renouvellement de leurs parcs pour remplacer les engins les plus émissifs. Cette action mérite d'être soutenue et étendue pour sortir rapidement les engins les plus polluants des flottes aéroportuaires.

S'agissant des restrictions d'exploitation liées à la pollution atmosphérique, seuls trois arrêtés ministériels¹⁷ portant restriction d'usage des moteurs auxiliaires de puissance (APU) des aéronefs en stationnement sur certains aéroports sont en vigueur.

Les constats ne sont malheureusement effectués que sur les aéroports parisiens et seulement au rythme d'une ou deux journée(s) par mois. Ils sont renforcés lors des pics de pollution en Île-de-France.

13 Cadre législatif pour les nuisances sonores : articles L. 6361 à 63 du code des transports

14 Pour en savoir plus sur cet article : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=A604C1E68FE7423E10F7FAEB8F01E2EE.tplgfr24s_2?idArticle=LEGIARTI000037290742&cidTexte=LEGITEXT000023086525&categorieLien=id&dateTexte=

15 Pour en savoir plus sur l'article 45 de loi : https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do;jsessionid=A604C1E68FE7423E10F7FAEB8F01E2EE.tplgfr24s_2?idArticle=LEGIARTI000031048183&cidTexte=LEGITEXT000031047847&dateTexte=20200417

16 Pour en savoir plus sur le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE (texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32016R1628>

17 Arrêté du 24 avril 2006 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes - Atlantique (Loire-Atlantique) : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000460151>

Arrêté du 2 mars 2010 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nice - Côte d'Azur (Alpes-Maritimes) : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022050091&categorieLien=id>

Arrêté du 27 juillet 2012 réglementant l'utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et climatisation-chauffage lors de l'escale sur les aérodromes de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000026257685&categorieLien=id>

Pour être efficace, cette réglementation doit être étendue à tous les aéroports et accompagnée de l'obligation de la mise en place de moyens de substitution fixes ou mobiles par les aéroports et/ou les assistants d'escale, afin de fournir aux aéronefs l'électricité et la climatisation qui leur sont nécessaires. Cette mesure permettrait de réduire les émissions de polluants atmosphériques, en particulier lorsque les aéronefs sont en stationnement.

Des propositions et recommandations ont 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 mais elles n'ont pas encore été vraiment suivies d'effets. Seules les sociétés d'exploitation aéroportuaire les plus engagées commencent à prendre des mesures opérationnelles. La crise sanitaire actuelle pourrait conduire les sociétés d'exploitation aéroportuaire à devoir revoir la planification de leurs investissements. Elles devraient réduire leurs investissements capacitaires et augmenter leurs investissements environnementaux et sanitaires.

 **EN SAVOIR +** EN SAVOIR PLUS SUR LES CONSTATS RELATIFS À L'UTILISATION DES APU : CONSULTER LE RAPPORT D'ACTIVITÉS 2019 EN PAGE 17

E. L'EFFICACITÉ DES RESTRICTIONS ENVIRONNEMENTALES RESTE FAIBLE ET LES MANQUEMENTS NOMBREUX

En 2019, l'accent a été mis sur la vigilance des agents de l'État assermentés pour faire respecter les arrêtés ministériels et sur la qualité de l'instruction des poursuites engagées à charge et à décharge des personnes poursuivies. Le renforcement de la vigilance sur certains aéroports tels que Nantes - Atlantique et Toulouse - Blagnac a porté ses fruits. L'augmentation du nombre de procès-verbaux dressés en 2019 sur ces aéroports devrait logiquement conduire rapidement à une réduction significative des écarts constatés par les riverains. Il reste que, sur certains aéroports tels que Marseille - Provence et Bordeaux - Mérignac, le nombre encore relativement faible des procès-verbaux en regard du nombre des déviations constatées interroge sur le caractère aléatoire des suites données aux constats réalisés. Par exemple, sur la plateforme de Bordeaux - Mérignac, 14 procès-verbaux ont été dressés pour 734 déviations de trajectoires. Des encouragements sont nécessaires pour contribuer à la réduction des non-respects des règles.

Il convient par ailleurs de relever que certaines compagnies aériennes ayant commis de nombreux manquements en 2018 ont présenté, et commencé à mettre en œuvre au cours de l'année 2019, des plans de mesures correctrices dont les effets positifs semblent se concrétiser, puisque le nombre de procès-verbaux qui leur a été notifié par l'administration en 2019 a nettement diminué.

L'Autorité de contrôle avait recommandé publiquement en 2019 de faire légèrement évoluer les bases juridiques de l'exercice de ses pouvoirs de sanction. Elle avait demandé que la loi autorise le collège à assortir certaines amendes d'un sursis, notamment pour un premier manquement. Cette recommandation consensuelle n'a malheureusement pas pu être prise en considération dans la loi de finances pour 2020. Elle devrait utilement pouvoir l'être en loi de finances rectificative ou dans le projet de loi de finances pour 2021.

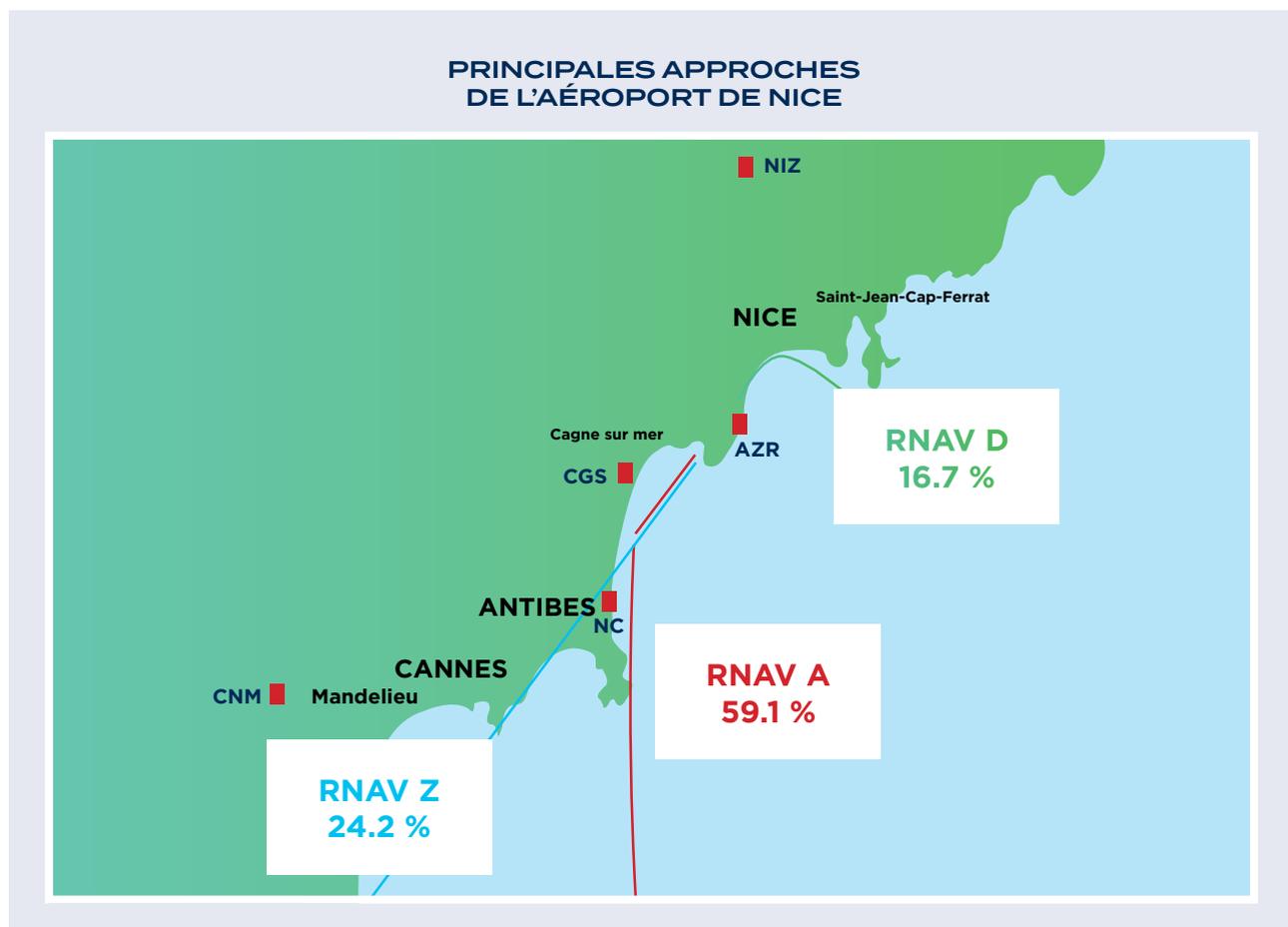
L'ACNUSA avait en outre suggéré de donner un caractère plus dissuasif aux dispositions répressives du code des transports en augmentant le plafond des amendes susceptibles d'être prononcées. Cette suggestion, qui a inquiété certains opérateurs et rencontré des réserves de la part de l'administration, n'est pas reconduite cette année. L'Autorité entend privilégier la prévention sur la répression. Il convient d'ailleurs de relever que 40 % des dossiers présentés au collège de l'ACNUSA n'ont pas donné lieu à amendes et que le montant moyen des amendes prononcées en 2019 a été de 20 645 euros¹⁸.

 **EN SAVOIR +** SUR LES 344 DOSSIERS SANCTIONNÉS : CONSULTER LE RAPPORT D'ACTIVITÉS 2019 EN PAGE 25

L'Autorité de contrôle avait également préconisé un élargissement du champ des personnes susceptibles d'être poursuivies. Il s'agit de permettre aux personnes non poursuivies par l'administration mais mises en cause par celles qui le sont, d'être poursuivies afin d'accéder aux dossiers d'instruction et d'être en situation de se justifier. Aujourd'hui, certaines compagnies aériennes imputent leur manquement à des sociétés d'exploitation aéroportuaire ou à des assistants d'escale qui, n'étant pas concernés par les poursuites, ne peuvent réagir. L'Autorité de contrôle ne peut actuellement 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. La sagesse du Parlement devrait permettre d'apprécier la pertinence de l'élargissement préconisé de manière à responsabiliser l'ensemble des opérateurs ; en effet, 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.

18 6 895 500 euros pour les dossiers examinés en 2019 par le collège : <https://www.acnusa.fr/fr/les-amendes/amendes/amendes-prononcees/39>

L'Autorité de contrôle avait enfin recommandé, dans son rapport public 2019, à l'opérateur national de la navigation aérienne d'accélérer la mise en place de procédures satellitaires afin de minimiser les nuisances et de simplifier la réglementation existante. Les résultats obtenus sur l'aéroport de Nice - Côte d'Azur sont encourageants, comme l'a souligné la commission consultative de l'environnement de cet aéroport.



Source : Bulletin environnement octobre, plateforme de Nice - Côte d'Azur

Enfin, l'ACNUSA avait recommandé de mettre 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 après études, concertation et expérimentation. L'objectif de cette recommandation est d'appliquer la loi et de rendre ainsi plus lisible, pour les pilotes et les ingénieurs du contrôle aérien comme pour les populations impactées, l'écart toléré entre les trajectoires effectives et les trajectoires nominales. Portée depuis le vote de la loi, cette recommandation n'a pas encore été suivie d'effet pour les aéroports hors Île-de-France. 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. L'opérateur national de la navigation aérienne a indiqué qu'il revenait aux représentants locaux de l'État de définir ces volumes autour des trajectoires nominales.

L'Autorité de contrôle a demandé aux préfets de la Haute-Garonne, du Haut-Rhin et des Bouches-du-Rhône de faire définir ces volumes de protection. Elle demande aux autres préfets concernés d'en faire de même afin de rendre les règles plus lisibles et donc plus facilement applicables. Si la mise au point de ces volumes de protection environnementale relève de l'initiative locale, leur publication relève d'arrêtés ministériels.

II. LES COMMUNAUTÉS AÉROPORTUAIRES MOBILISÉES POUR ACCROÎTRE LEURS PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES

En 2019, l'Union des aéroports français et francophones associés (UAF&FA) a placé son congrès sous le thème des « ruptures » nécessaires pour améliorer durablement la performance environnementale des sociétés d'exploitation aéroportuaire. Avant même la crise sanitaire du COVID-19, la plupart des autres acteurs du transport aérien ont affiché leur volonté d'atteindre des objectifs de réduction des nuisances se répercutant sur l'environnement, la santé et le climat qu'ils se sont librement fixés. La crise sanitaire a provoqué un choc et conduit à limiter de manière drastique le nombre des vols opérés. La plupart des aéroports ont dû être mis en sommeil. Il est aujourd'hui nécessaire de planifier la façon dont les engagements se traduiront concrètement en actes, dès le redémarrage progressif des activités, pour permettre d'en mesurer les résultats et de co - construire une nouvelle relation de confiance.

A. LES SOCIÉTÉS D'EXPLOITATION AÉROPORTUAIRE ET LES ASSISTANTS D'ESCALE SONT ENGAGÉS DANS LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

Les sociétés d'exploitation aéroportuaire, et les assistants d'escale avec elles, sont mobilisés pour réduire leur impact environnemental. L'Autorité les appelle à s'inspirer des meilleures pratiques existantes et à les mettre en œuvre pour améliorer leur performance sur chacune des plateformes qu'elles exploitent ou sur lesquelles ils opèrent.

1. LES PREMIERS RÉSULTATS OBTENUS SUR LES GRANDS AÉROPORTS MÉRITENT D'ÊTRE VALORISÉS, MAIS LES OUTILS DISPONIBLES POURRAIENT ÊTRE MIEUX UTILISÉS

Aujourd'hui, il existe une multitude d'outils et d'indicateurs permettant aux sociétés d'exploitation aéroportuaire d'objectiver les impacts générés par leurs propres activités et celles de leurs sous-traitants.

a) La notion d'approche équilibrée est clairement définie et les méthodes pour réduire les nuisances sonores ont été forgées

En France, des outils¹⁹ de gestion des nuisances sonores existent depuis de nombreuses années :

- le plan d'exposition au bruit²⁰ (PEB), outil de protection des populations, est une servitude d'urbanisme identifiant les zones soumises à court, moyen et long terme au bruit d'avion, y interdisant ou limitant les constructions et prescrivant les normes acoustiques adaptées. Tous les aérodromes mentionnés à l'article L. 112-5 du code de l'urbanisme sont normalement dotés d'un PEB ;
- le plan de gêne sonore²¹ (PGS) définit les zones dans lesquelles une aide à l'insonorisation est due pour les travaux d'isolation acoustique des bâtiments d'habitation, d'enseignement, sociaux ou sanitaires construits avant l'établissement du plan d'exposition au bruit. L'établissement des PGS est rendu obligatoire pour tous les aéroports visés au I de l'article 1609 *quater* vicies A du code général des impôts.

Pour chacun de ces plans, l'ACNUSA préconise²² d'évaluer tous les cinq ans la pertinence des hypothèses qui les sous-tendent et d'en rendre compte.

19 Prévu par la loi 92-1444 du 31 décembre 1992, le plan de gêne sonore (PGS) est un document qui délimite des zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement.

Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme qui fixe les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. La maîtrise de l'urbanisme au voisinage des aérodromes a été instaurée par la loi du 11 juillet 1985 et codifiée par l'arrêté du 28 avril 2002 dans l'article R147-5 du code de l'urbanisme.

20 <https://www.acnusa.fr/fr/le-bruit-et-la-cartographie/la-cartographie/peb-plan-dexposition-au-bruit/14>

21 <https://www.acnusa.fr/fr/le-bruit-et-la-cartographie/la-cartographie/pgs-plan-de-gene-sonore/15>

22 Pour en savoir plus sur l'avis n° 2019/12 de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires : https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1336_avis-2019-12plan-programme-mai2019.pdf

Plan de gêne sonore (PGS)

Le plan de gêne sonore (PGS) est un document qui délimite des zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Il est prévu par la loi 92-1444 du 31 décembre 1992.

Plan d'exposition au bruit (PEB)

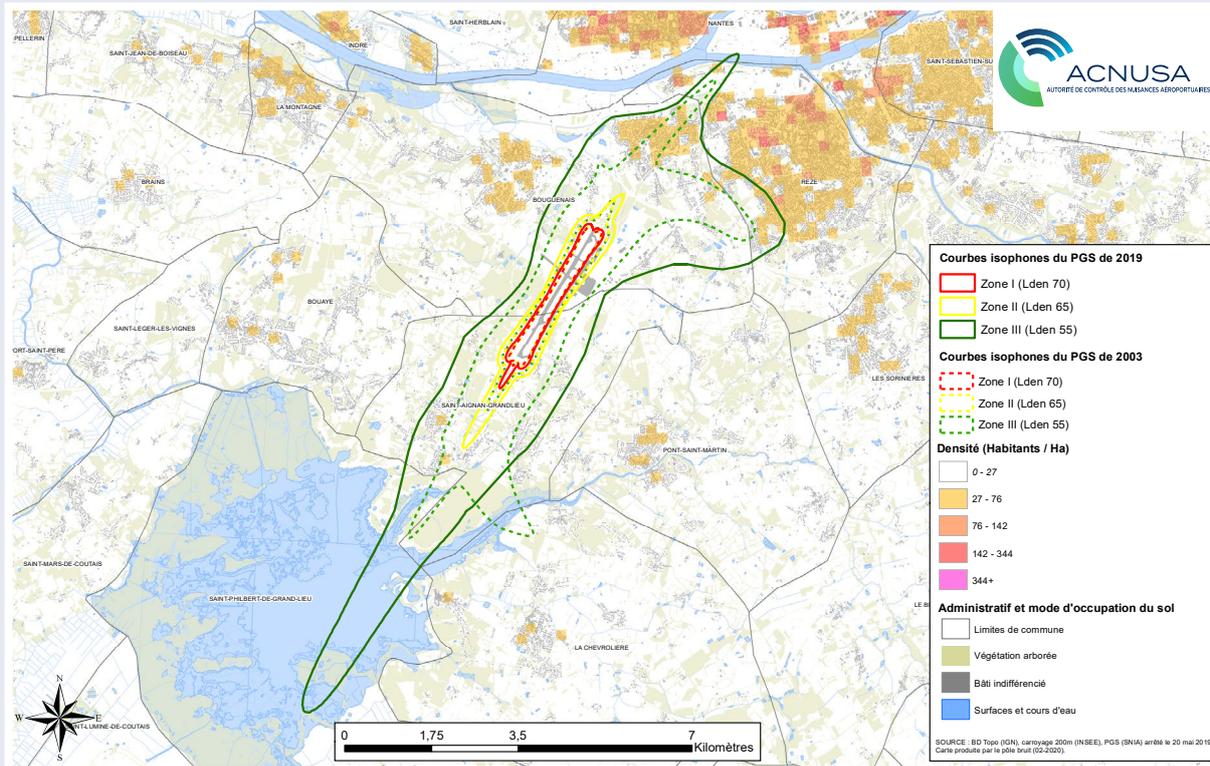
Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme qui fixe les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. La maîtrise de l'urbanisme au voisinage des aéroports a été instaurée par la loi du 11 juillet 1985 et codifiée par l'arrêté du 28 avril 2002 dans l'article R. 147-5 du code de l'urbanisme.

Il existe aujourd'hui de fortes distorsions entre les plans, souvent anciens, et la réalité vécue sur le terrain. Certains plans maintiennent des servitudes pour des projets abandonnés.

En 2019, seul le plan de gêne sonore de Nantes - Atlantique a été révisé. Le précédent plan avait plus de quinze ans. La population potentiellement éligible à l'aide à l'insonorisation a été multipliée par quatre.

EN SAVOIR + SUR LES PLANS ET PROGRAMMES RELATIFS AU BRUIT : CONSULTER LE RAPPORT D'ACTIVITÉS 2019 EN PAGE 20

AÉRODROME DE NANTES – ATLANTIQUE COMPARAISON DES PLANS DE GÊNE SONORE (PGS DE 2019, PGS DE 2003)



CHRONOLOGIE DE L'APPROCHE ÉQUILIBRÉE DE LA GESTION DU BRUIT D'AVION AU NIVEAU EUROPÉEN ET INTERNATIONAL

2001	L'assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) se prononce sur le principe d'approche équilibrée de la gestion du bruit d'avion ²³ .
2002	Le 25 juin 2002, l'Union européenne adopte la directive ²⁴ 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, qui impose aux États membres la réalisation de cartes de bruit et de plans d'action tous les cinq ans. <i>En France, les cartes stratégiques du bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des agglomérations comme ceux des grandes infrastructures de transports ont été créés par transposition de cette directive. Ils sont, respectivement, les outils d'évaluations et d'information des populations. La réalisation de PPBE est obligatoire pour tous les aéroports dont le trafic annuel est de plus de 50 000 mouvements d'aéronefs²⁵.</i>
2007	L'assemblée générale de l'OACI réaffirme le principe d'approche équilibrée et souligne son rôle dans la lutte contre les problèmes ayant trait au bruit des aéronefs.
2008	L'OACI publie le document 9829 qui décrit les pratiques recommandées en la matière. L'approche équilibrée du développement aéroportuaire est définie par quatre « piliers » mobilisables pour réduire les nuisances sonores sur et aux abords des aéroports : <ul style="list-style-type: none"> - réduction du bruit à la source (aéronefs plus silencieux) ; - planification et gestion de l'utilisation des terrains sur et autour des aéroports ; - procédures opérationnelles d'atténuation du bruit des aéronefs ; - restrictions d'exploitation des aéroports.
2014	L'Union européenne adopte le 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.
2016	Le règlement (UE) de 2014 ²⁶ , cité précédemment, entre en application en 2016. Il impose aux États membres de réaliser, ou de faire réaliser, une étude d'approche équilibrée pour chacun des aéroports où sont opérés plus de 50 000 mouvements d'aéronefs de plus de 34 tonnes par an, dès lors qu'un problème de bruit a été identifié, ou qu'une nouvelle restriction d'exploitation est envisagée. <i>En France, cette obligation a été prise en compte avant 2019 pour certains grands aéroports français (Lyon - Saint-Exupéry et Marseille - Provence). Aujourd'hui, la plupart des grands aéroports français ont engagé une telle étude ou se sont préparés à le faire. Il convient cependant de noter que, à fin 2019, aucun État membre de l'Union n'a encore notifié à la Commission européenne les résultats des études réalisées.</i>

Les études d'approche équilibrée sont un outil essentiel car elles permettent d'apprécier si et comment la mobilisation des actions relevant des trois premiers piliers de l'approche définie par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a été réalisée. Elles permettent d'évaluer la nécessité ou non de mettre en œuvre de nouvelles restrictions d'exploitation, pour atteindre les objectifs de réduction du bruit fixés par chacune des plateformes considérées.

La France devrait, si elle s'y attache, être l'un des premiers pays de l'Union à finaliser cette démarche pour les aéroports de la plupart des grandes métropoles.

23 Pour en savoir plus : <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/FR/bruit.aspx>

24 Pour consulter la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A32002L004>

25 <https://www.acnusa.fr/fr/le-bruit-et-la-cartographie/la-cartographie/pgs-plan-de-gene-sonore/15>

26 Pour consulter ce règlement : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0598>

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 34 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

L'Autorité de contrôle est associée, à des niveaux variables, à ces études. Elle relève certains tâtonnements méthodologiques liés au fait que le règlement est récent et l'expérience, faible. L'ACNUSA déplore de manière générale le manque de transparence dans la conduite de la plupart de ces études vis-à-vis des collectivités et populations concernées.

Pour accompagner les parties prenantes et faciliter les aboutissements attendus, l'ACNUSA publiera avant la fin du premier semestre 2020 un rapport relatif au management de l'approche équilibrée. Celui-ci présente une première analyse de la situation ainsi que des recommandations relatives au processus d'élaboration des études par les gestionnaires en vue d'en améliorer les rendus et de faciliter le management des suites à donner à ces études.

RECOMMANDATION 2020/N°1 AU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

« Pour un management attentif des suites à donner aux études d'approche équilibrée »

L'Autorité recommande au ministère de la Transition écologique et solidaire de mener à leur terme les études d'approche équilibrée prescrites par le règlement (UE) n° 598/2014 pour chaque grand aéroport. Ces études sont une opportunité pour exprimer clairement, au regard des objectifs locaux, les réductions des nuisances sonores rendues possibles par la mobilisation effective de chacun des quatre piliers de l'approche équilibrée définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). La recherche des bons équilibres devrait permettre de moderniser le cadre réglementaire d'exploitation de chacun des grands aéroports français.

L'aboutissement de ces démarches est souhaitable au second semestre 2020 pour fonder un écosystème de confiance avec les collectivités et populations concernées permettant d'accompagner la reprise progressive des activités aéroportuaires sur des bases plus respectueuses de l'environnement et de la santé.

b) La plupart des sociétés d'exploitation aéroportuaire sont engagées dans une démarche pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques

La plupart des grandes plateformes aéroportuaires ont adhéré au programme d'accréditation carbone des aéroports (Airport Carbon Accreditation) ou sont en passe d'y adhérer. Créé en 2009 par l'association professionnelle Airport Council International Europe, ce programme, soutenu par la Commission européenne, vise à accréditer par une certification internationalement reconnue les engagements volontaires de réduction des émissions de carbone par les plateformes aéroportuaires. Chacun des niveaux d'accréditation atteste des efforts fournis par la plateforme, après vérification par un organisme indépendant²⁷.

Des niveaux plus élevés sont actuellement à l'étude et devraient être prochainement définis pour accompagner les aéroports vers l'objectif de neutralité sans compensation.

ÉTAT DES LIEUX DES PLATEFORMES SOUS LE CONTRÔLE DE L'ACNUSA ACCRÉDITÉES ACA

	<p>NIVEAU 1 : « Mapping » ou « Cartographie » Ce premier niveau d'accréditation est attribué aux plateformes qui auront mené une évaluation de leur empreinte carbone.</p>	<p>Aucun</p>
	<p>NIVEAU 2 : « Reduction » ou « Réduction » Ce niveau est attribué aux plateformes qui auront entrepris la gestion et la réduction des émissions carbone.</p>	<p>Bâle – Mulhouse Nantes – Atlantique</p>
	<p>NIVEAU 3 : « Optimisation » Ce niveau est attribué aux plateformes ayant obtenu l'engagement des tiers dans la réduction de l'empreinte carbone (compagnies, prestataires, etc.).</p>	<p>Marseille – Provence Paris – Le Bourget Paris – Charles-de-Gaulle Paris – Orly Toulouse – Blagnac</p>
	<p>NIVEAU 3+ : « Neutrality » ou « Neutralité » Ce niveau est attribué aux plateformes ayant mis en œuvre un plan de compensation des émissions ne pouvant faire l'objet d'actions de réduction.</p>	<p>Lyon – Saint-Exupéry Nice – Côte d'Azur</p>

L'ACNUSA appelle les aéroports non engagés dans cette démarche à participer à ce programme et demande à être associée à la procédure d'accréditation.

Certaines sociétés d'exploitation aéroportuaire ont décidé d'aller au-delà de la démarche « accréditation carbone ». C'est ainsi que, en janvier 2020, le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur a présenté une série de mesures pour parvenir à réduire à zéro les émissions de gaz à effet de serre (GES) des trois aéroports qu'il exploite, Nice – Côte d'Azur, Cannes – Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez à horizon 2030²⁸. Les actions retenues rejoignent les recommandations de l'Autorité de contrôle et visent à, pour ne citer que quelques mesures :

- substituer totalement les moteurs auxiliaires de puissance (APU) durant l'escale des aéronefs ;
- déployer une flotte de véhicules 100 % électriques ;
- soutenir la création d'une offre de mobilité douce pour connecter l'aéroport à son territoire ;
- anticiper et promouvoir l'arrivée sur le marché d'une offre de carburant durable pour les aéronefs ;
- diminuer les émissions au roulage ;
- moduler de manière volontariste des redevances aéroportuaires en fonction de l'empreinte environnementale effective de chaque type d'avion.

De telles initiatives doivent être encouragées et les sociétés d'exploitation aéroportuaire seront challengées par l'Autorité de contrôle sur leurs résultats.

²⁷ Pour en savoir plus sur le programme ACA : <https://www.airportcarbonaccreditation.org/>

²⁸ Pour en savoir plus sur les objectifs du Groupe Aéroport de la Côte d'Azur : <https://www.nice.aeroport.fr/Passagers/Actualites/Aeroports-de-la-Cote-d-Azur-sera-a-zero-emission-de-CO2-d-ici-10-ans>

Il appartient aux gestionnaires des concessions aéroportuaires de fédérer les acteurs économiques présents sur site afin d'établir une feuille de route identifiant l'ensemble des activités, les actions de réduction associées ainsi qu'un calendrier de mise en œuvre. Pour prévenir les inerties éventuelles de certaines sociétés d'exploitation aéroportuaire, l'ACNUSA recommande que cela se transforme en obligation réglementaire.

EXEMPLES D'ACTIONS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS

Action de réduction des émissions	Pilotage de l'action
Équipement des postes « avion » en moyens de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance (APU)	<ul style="list-style-type: none"> > Moyens fixes (électricité (400 Hz) et climatisation/ chauffage (PCA) : gestionnaires d'aéroport ou sous-concessionnaires > Moyens mobiles (GPU et ACU) : Assistants en escale
Amélioration des performances des engins roulants sur la plateforme par l'équipement en engins thermiques performants répondant aux nouvelles normes européennes, électriques, etc.	Gestionnaires d'aéroport et assistants en escale
Amélioration de l'accessibilité de la plateforme pour les salariés et les passagers (plan de mobilité, co -voiturage, développement des transports en commun, pistes cyclables)	Gestionnaires d'aéroport et collectivités territoriales
Production de chaleur et d'électricité par des installations répondant aux normes environnementales les plus strictes et amélioration de l'efficacité énergétique	Gestionnaires d'aéroport

c) La surveillance de la qualité de l'air et les inventaires d'émissions doivent devenir obligatoires

Avant d'être très durement touché par la crise sanitaire liée au COVID-19, le secteur du transport aérien faisait l'expérience douloureuse de la campagne « *flygskam* », littéralement « honte de prendre l'avion » en français, du fait des émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par leurs vols. Ce mouvement est apparu en Suède peu après l'accord de Paris sur le climat²⁹ de 2015.

Au sein de l'Union européenne, plusieurs États membres se sont prononcés contre les exonérations fiscales actuellement consenties en faveur des carburants d'aviation. La Commission européenne a rappelé que le prix des transports se devait d'être en adéquation avec leur incidence sur l'environnement.

En octobre 2019, la Cour de justice de l'Union européenne a condamné la France pour manquement en raison de dépassements de manière systématique et persistante de la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote depuis 2010. Douze agglomérations et zones de qualité de l'air sont visées par cet arrêt³⁰. À la suite de condamnation, la ministre de la Transition écologique et solidaire a affirmé la détermination du gouvernement à « *améliorer rapidement et durablement la qualité de l'air qui constitue un impératif de santé publique et environnemental* »³¹.

En novembre 2019, la Commission a publié son rapport relatif au « *fitness check* » des directives qualité de l'air³². Il met en exergue la nécessité de les réviser afin de pouvoir atteindre, partout en Europe, les objectifs fixés en matière de santé publique.

²⁹ Pour en savoir plus sur l'accord de Paris : <https://unfccc.int/fr/process-and-meetings/l-accord-de-paris/qu-est-ce-que-l-accord-de-paris>

³⁰ Marseille, Toulon, Paris, Auvergne-Clermont-Ferrand, Montpellier, Toulouse Midi-Pyrénées, Reims-Champagne-Ardenne, Grenoble, Strasbourg, Lyon-Rhône-Alpes, Vallée de l'Arve et Nice.

³¹ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/gouvernement-est-determine-ameliorer-rapidement-et-durablement-qualite-lair-proteger-sante-des>

³² https://ec.europa.eu/environment/air/quality/aqd_fitness_check_en.htm

Dans le « pacte vert pour l'Europe³³ » présenté en décembre 2019 et qui ambitionne de faire de l'Europe le premier continent neutre en carbone, la Commission a présenté sa feuille de route pour les années à venir pour rendre l'économie de l'Union durable. L'objectif affiché est « *de transformer les défis climatiques et environnementaux en chances à saisir dans tous les domaines d'action et en garantissant une transition juste et inclusive pour tous* » :

- les émissions nettes de gaz à effet de serre seront devenues nulles en 2050;
- la croissance est dissociée de l'utilisation des ressources
- personne n'est laissé de côté ».

En aucun cas la périodicité ne saurait être supérieure à cinq ans. En effet, les observations permettent d'évaluer la qualité de l'air que respirent les salariés, les usagers et les riverains de l'aéroport, et d'identifier les zones sensibles sur la plateforme. Quant aux inventaires d'émissions, ils sont indispensables pour identifier les sources de polluants et agir. Ces inventaires doivent donc permettre d'évaluer la part de chacune des sources d'émissions, de prioriser les actions de réduction à mettre en œuvre et d'en évaluer les résultats.

DATE DES DERNIÈRES CAMPAGNES DE MESURES ET INVENTAIRES D'ÉMISSIONS RÉALISÉS SUR LES GRANDES PLATEFORMES FRANÇAISES

Plateformes	Station de mesure permanente sur ou à proximité de l'aéroport	Date de la dernière campagne de mesure réalisée	Date du dernier inventaire d'émissions réalisé
Bâle - Mulhouse	Non	2016	2015
Beauvais - Tillé	Oui	2003	Information non disponible
Bordeaux - Mérignac	Non	2012	2017 ³⁴
Lyon - Saint-Exupéry	Oui	2009-2010	2008 toutes sources hors avion (Aéroports de Lyon)
Marseille - Provence	Non	2019 (résultats non publiés à ce jour)	Information non disponible
Nantes - Atlantique	Non	2019	Information non disponible
Nice - Côte d'Azur	Oui	2004	Oui (avant 2005)
Paris - Charles-de-Gaulle	Oui	2019 (En cours, non publiée) ³⁵	2018 (non publié)
Paris - Le Bourget	Non	2019 (En cours, non publiée)	2018 (non publié)
Paris - Orly	Oui	2018 ³⁶	2018 (non publié)
Toulouse - Blagnac	Oui	2016 (campagne de mesure + modélisation)	2017

33 Pour en savoir plus sur le « pacte vert pour l'Europe » : https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_fr

34 Évaluation des émissions de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac dans le cadre de l'article 45 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV), ATMO Aquitaine, 2017

35 Campagne de mesure menée par AIRPARIF dans le cadre du programme SURVOL : Campagne de mesures à proximité de la plateforme aéroportuaire de Paris - CDG et Le Bourget - Validation du système de cartographie de la qualité de l'air SURVOL

36 Campagne de mesure menée par AIRPARIF dans le cadre du programme SURVOL : Campagne de mesures 2018 à proximité de la plateforme aéroportuaire de Paris - Orly - Validation du système de cartographie de la qualité de l'air SURVOL, AIRPARIF

2. LES LEVIERS IDENTIFIÉS DOIVENT ÊTRE MOBILISÉS POUR RÉDUIRE LES NUISANCES SUR TOUS LES AÉROPORTS ET AÉRODROMES

Les populations habitant ou travaillant sur ou autour des plateformes où sont opérés annuellement plusieurs dizaines de milliers de mouvements ne sont pas les seules concernées par les nuisances aéroportuaires.

a) Le bruit peut être maîtrisé, en regard d'objectifs locaux, sur toutes les plateformes

La gestion des nuisances sonores doit être considérée avec attention sur l'ensemble des aéroports et aérodromes, qu'il s'agisse d'installations pour l'aviation commerciale, d'affaires ou légère.

Sur les plateformes où sont opérés à la fois des vols commerciaux, d'affaires et de loisirs, il convient de ne pas minimiser l'impact de ces derniers et de mettre en œuvre les outils de réduction des nuisances adaptés à chaque type de mouvement.

S'agissant des aéroports et aérodromes où sont opérés uniquement de vols d'affaires ou de loisirs, l'Autorité de contrôle ne dispose de pouvoirs de sanction que sur les plateformes de Paris - Le Bourget, Cannes - Mandelieu, Toussus-le-Noble, et pour les héliports de Paris - Issy-les-Moulineaux et de Grimaud.

La situation a cependant été signalée en 2019 à l'Autorité comme étant difficile sur d'autres sites. Dans ce contexte, le collège de l'Autorité a mandaté une mission afin d'évaluer l'évolution de la situation des nuisances de l'aviation légère depuis 2005. La circulaire interministérielle³⁷ du 6 décembre 2005 relative à la maîtrise des nuisances sonores au voisinage des aérodromes d'aviation légère avait été publiée pour prendre en compte les résultats des travaux menés en 2002³⁸ par le Conseil national du bruit sur le « Bruit de l'aviation légère en France ». Les travaux de l'ACNUSA et du Conseil national du bruit devraient permettre d'actualiser cette circulaire.

Parallèlement, le collège a mandaté une mission d'étude relative à l'impact des hélicoptères sur les héliportations de Paris - Issy-les-Moulineaux et de Grimaud, où l'activité de ces appareils est intense. Le rapport de cette étude devrait être publié au second semestre 2020.

b) Il convient de déployer des moyens de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance (APU) sur les plateformes d'aviation d'affaires comme sur toutes les grandes plateformes d'aviation commerciale

Les moteurs auxiliaires de puissance (APU) permettent de fournir l'électricité et la climatisation ou le chauffage dans l'avion en escale. Ces turbines fonctionnent au kérosène et émettent des polluants, des gaz à effet de serre ainsi que des nuisances sonores à proximité immédiate. L'Autorité recommande depuis plusieurs années que soient déployés des moyens de substitution fixes lorsque les aéronefs sont au contact (par exemple au niveau des passerelles), et des moyens de substitution mobiles lorsqu'ils sont au large. Les moyens alternatifs aux APU, performants d'un point de vue environnemental, permettent de réduire considérablement les émissions atmosphériques ainsi que les émissions sonores.

De l'analyse parcellaire des procès-verbaux (PV) de renseignement administratif dressés par la Gendarmerie du transport aérien (GTA) en application de l'arrêté du 27 juillet 2012, il en ressort que :

- l'usage des APU par l'aviation d'affaires à Paris - Le Bourget est très supérieur à celui des vols commerciaux à Paris - Charles-de-Gaulle et Paris - Orly ;
- leur temps d'utilisation est bien supérieur à celui fixé par arrêté ministériel pour les postes équipés (5 minutes à l'arrivée et 10 minutes au départ).

TEMPS D'UTILISATION MÉDIAN DES APU

Temps médian d'utilisation de l'APU pour les court et moyen-courriers (minutes)	Paris - Le Bourget	Paris - Charles-de-Gaulle	Paris - Orly
Arrivée	22	6	7
Départ	55	22	16

³⁷ Pour consulter la circulaire : <https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/notice?id=Bulletinofficiel-0018136&reqId=fe334b5d-4c19-48f4-aa13-e8c3227e2513&pos=1>

³⁸ Pour consulter le rapport : <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/024000626.pdf>

À ce jour, aucun moyen de substitution fixe n'est disponible sur l'aéroport de Paris - Le Bourget et les moyens mobiles sont en nombre limité pour la fourniture d'électricité et quasi inexistantes pour la climatisation. Cette situation n'est pas satisfaisante pour le premier aéroport d'affaires en Europe, et l'ACNUSA a demandé fermement à Aéroports de Paris de faire en sorte de proposer aux aéronefs, avant 2024, en concertation avec les assistants en escale sous-concessionnaires et opérateurs des terminaux, des moyens performants de substitution à leurs moteurs auxiliaires de puissance. L'objectif est de réduire de manière drastique leurs temps d'utilisation ainsi que les émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

L'Autorité de contrôle relève que des investissements pertinents ont déjà été réalisés pour offrir aux aéronefs de l'aviation d'affaires des services répondant à leurs besoins sur de nombreux aéroports, dont Nice - Côte d'Azur et Genève, par exemple. Elle souligne que les compagnies aériennes spécialisées dénoncent une situation où elles se font verbaliser, alors que les services nécessaires au respect de la règle ne sont pas en place. Les compagnies verbalisées ont signifié leur souhait que les règles et équipements soient identiques sur tous les aéroports français sur lesquels elles opèrent.

c) L'information sur les résultats des actions mises en œuvre pour réduire les émissions atmosphériques, améliorer la qualité de l'air et réduire l'impact sur le climat est devenue indispensable

Si le législateur a construit un dispositif robuste à la fin des années 1990 pour permettre à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires d'agir pour réduire les nuisances sonores, il n'en a pas été de même à la fin des années 2000, lorsque ses compétences ont été élargies aux émissions atmosphériques.

L'absence d'une information robuste, contrôlée et facilement accessible au public laisse le champ libre à toutes les extrapolations sur la contribution d'un aéroport sur la qualité de l'air dans la zone où il est implanté, mais également sur les actions qui sont ou non entreprises pour réduire son impact. C'est la raison pour laquelle il est indispensable que transparence soit faite sur les données concernant les aéronefs et les activités de la plateforme.

Les différents engagements pris par les plateformes doivent pouvoir être contrôlés afin de s'assurer de leur bon respect, en particulier s'agissant des actions entreprises pour :

- réduire les sources d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre sur les zones aéroportuaires;
- élaborer, mettre en place et suivre les plans d'action;
- diffuser au public une information claire et transparente

Pour cela, le cadre réglementaire octroyant à l'ACNUSA les compétences de suivi et de contrôle doit être renforcé. L'Autorité appelle également à ce qu'un partenariat renforcé soit mis en place entre la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) et la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) pour pouvoir assurer les contrôles nécessaires.

Cela pourrait être fait en cohérence avec la directive (EU) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE.

RECOMMANDATION 2020/N° 2 AU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

« Cadre législatif et réglementaire du contrôle des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre générées par les activités aéroportuaires »

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires recommande de compléter le code des transports et le code de l'environnement afin de permettre le suivi et le contrôle effectifs des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre générées par les activités aéroportuaires.

Il s'agit d'abord de compléter les articles L. 6361 à L. 6372 du code des transports pour poser les bases juridiques nécessaires en matière de nuisances aéroportuaires dues aux émissions atmosphériques, à l'image des bases juridiques existantes en matière de nuisances sonores.

Il s'agit ensuite de prendre les textes nécessaires, aux niveaux national et local, pour permettre de moduler les tarifs aéroportuaires en fonction des émissions et pour définir le cadre réglementaire d'exploitation des grands aéroports afin de restreindre l'usage des sources fortement émissives.

Il s'agit enfin d'indiquer dans le code de l'environnement les plans et programmes relatifs à la qualité de l'air et au climat propres à chacune des grandes plateformes ou relatifs à des territoires aéroportuaires pour lesquels un avis de l'Autorité de contrôle est requis.

B. PLUSIEURS OPERATEURS AÉRIENS ONT COMMENCÉ À DÉPLOYER UNE STRATÉGIE ENVIRONNEMENTALE

Le terme opérateurs aériens regroupe les opérateurs de l'aviation commerciale, d'affaires et légère. 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.

1. L'OPTIMISATION DE LA PROGRAMMATION DES VOLS ET DES PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES RESTE LE PREMIER LEVIER D'ACTION PERMETTANT D'OBTENIR DES RÉSULTATS DIRECTEMENT MESURABLES

En 2019, le taux de remplissage des aéronefs a continué à s'améliorer sur la plupart des aéroports. Cela a souvent permis d'obtenir une augmentation du trafic passagers tout en limitant le nombre de mouvements d'aéronefs.

NOMBRE DE MOUVEMENTS EN 2019 SUR LES PLATEFORMES RELEVANT DU CONTRÔLE DE L'ACNUSA

Plateformes	Nombre de mouvements				
	2015	2016	2017	2018	2019
Bâle - Mulhouse	89 536	89 946	84 812	97 271	99 381
Beauvais - Tillé	33 625	34 905	31 159	32 400	33 222
Bordeaux - Mérignac	70 986	74 830	76 426	79 452	84 329
Lille - Lesquin	31 841	34 808	30 502	31 388	31 821
Lyon - Saint-Exupéry	107 999	107 567	109 244	110 566	113 524
Marseille - Provence	111 181	113 303	109 192	107 707	110 873
Nantes - Atlantique	68 215	69 594	74 607	69 540	69 081
Nice - Côte d'Azur	169 934	176 931	176 521	175 452	178 425
Paris - Charles-de-Gaulle	475 810	479 199	482 676	488 092	504 836
Paris - Le Bourget	54 688	53 654	55 166	57 295	54 656
Paris - Orly	234 152	237 571	231 953	232 186	221 405
Toulouse - Blagnac	91 921	95 192	103 842	101 962	100 554

Source: UAF & FA.

LES TAUX DE REMPLISSAGE DES AVIONS ONT CONTINUÉ D'AUGMENTER

Cette optimisation de l'utilisation des flottes permet que la croissance du nombre de passagers sur vols commerciaux soit accompagnée d'une baisse du nombre de mouvements (voir évolution moyenne 2008-2018), ou, sur les dernières années, d'une hausse significativement moindre du nombre de mouvements (voir évolution 2017-2018 et 2018-2019).

Tendance 2008-2018		Évolution trafic 2017-2018	
Mouvements	- 4,75 %	Mouvements	0,6 %
Passagers	30 %	Passagers	4,8 %
		Emport moyen	4,9%

Évolution trafics 2018-2019			
	2018	2019	Évolution (%)
Mouvements	1 775 878	1 816 224	2,27
Passagers	204 162 590	211 873 284	3,78
Ratio	115	117	1,47

1. L'OPTIMISATION DE LA PROGRAMMATION DES VOLS ET DES PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES RESTE LE PREMIER LEVIER D'ACTION PERMETTANT D'OBTENIR DES RÉSULTATS DIRECTEMENT MESURABLES

En 2019, le taux de remplissage des aéronefs a continué à s'améliorer sur la plupart des aéroports. Cela a souvent permis d'obtenir une augmentation du trafic passagers tout en limitant le nombre de mouvements d'aéronefs.

Après une augmentation significative des vols de nuit en 2018, notamment sur les plateformes de Paris - Charles-de-Gaulle, Nantes - Atlantique et Toulouse - Blagnac, des efforts ont été engagés en 2019 avec les compagnies aériennes sur plusieurs aéroports pour revoir la programmation de certains vols et réduire les mouvements de nuit. Les premiers résultats obtenus ont été encourageants, y compris pour les atterrissages tardifs. Certaines compagnies ont ainsi adapté leur programmation afin de réaliser des procédures de décollage et d'atterrissage hors périodes nocturnes. À titre d'exemple, certaines compagnies se sont dotées d'outils ou ont pris des mesures au niveau de leur direction des opérations pour prévenir les risques de manquements ou anticiper les restrictions d'exploitation annoncées. Elles ont agi sur la programmation des vols, les outils de suivi des programmes, la mise en place d'équipages et d'appareils de réserve.

La situation de la plateforme de Paris - Charles-de-Gaulle a nécessité la mise en place d'un comité de suivi réunissant les organisations professionnelles et les compagnies aériennes les plus concernées, la direction de l'aéroport, l'association pour la coordination des horaires (COHOR), la Direction générale de l'aviation civile et l'Autorité de contrôle. Ce comité s'est attaché à accompagner les compagnies aériennes pour réduire les mouvements sans créneau de nuit. Les résultats de la saison aéronautique de l'été 2019 ont marqué des progrès significatifs par rapport aux étés précédents :

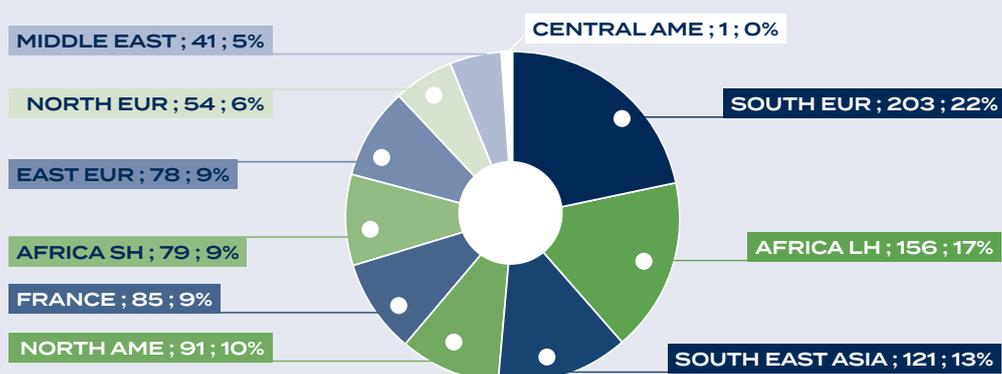
- 189 départs ont été réalisés sans créneau de nuit;
- 908 arrivées ont été réalisées sans créneau de nuit.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ARRIVÉES ATTRIBUÉES DE JOUR RÉALISÉES DE NUIT SUR LA PLATEFORME DE PARIS - CHARLES-DE-GAULLE*



Source : Association de la coordination des horaires (COHOR).

RÉPARTITION PAR FAISCEAU DES VOLS CRÉNEAU DE JOUR RÉALISÉS DE NUIT SUR LA PLATEFORME DE PARIS - CHARLES-DE-GAULLE SAISON ÉTÉ 2019 908 VOLS / 43 OPÉRATEURS



Source : Association de la coordination des horaires (COHOR).

Les progrès obtenus durant l'été 2019 ont été poursuivis durant toute la saison aéronautique hiver 2019-2020 (- 53 %). Le ralentissement du trafic engendrera certainement un nombre de mouvements de nuit inférieur au plafond en 2020. Il importe que l'attention des compagnies reste soutenue après la cessation de l'état d'urgence sanitaire afin d'éviter tout mouvement de nuit sans créneau.

Au-delà de l'attention portée à la programmation et à la planification des vols, la plupart des grandes compagnies se sont attachées à améliorer leurs procédures opérationnelles internes. Plusieurs d'entre elles ont ainsi travaillé sur le moment optimal de sortie de train d'atterrissage, en fonction de la configuration de chaque aéroport. En effet, le choix du lieu de sortie du train peut être stratégique pour réduire les nuisances sonores des riverains.

Le nombre de descentes continues³⁹ réalisées en 2019 en approche de certains aéroports a continué à augmenter lentement. Cela a permis de réduire de manière effective les nuisances.

L'ACNUSA relève que ces premiers efforts, reconnus comme positifs, doivent se poursuivre de manière concertée entre les compagnies aériennes et les services de la navigation aérienne, pendant et surtout après la crise du COVID-19, lorsque le trafic reprendra progressivement. Il convient également de rappeler, et surtout après la crise, que la ministre de la Transition écologique et solidaire, alors ministre chargée des transports, a pris l'engagement que ces procédures seraient généralisées d'ici 2023 à Paris - Charles-de-Gaulle. L'Autorité de contrôle sera attentive à ce que les travaux actuellement menés par les services de la navigation aériennes permettent d'atteindre cet objectif. L'ACNUSA recommande que des procédures de descente continue soient également systématiquement mises en œuvre sur toutes les plateformes où cela apparaît possible.

Cherchant à réduire leur consommation de carburant et leurs émissions atmosphériques, plusieurs opérateurs ont commencé à mettre en place des procédures internes pour réaliser des économies substantielles lors des phases de roulage au sol. Toutes les bonnes pratiques doivent être encouragées ; en regard de l'importance des émissions des aéronefs lors de la phase de roulage sur certains aéroports, des restrictions d'exploitation rendant obligatoires les meilleures pratiques reconnues devront être rapidement envisagées.

Même si le sujet est aujourd'hui bien documenté, il convient de rappeler que certaines compagnies aériennes, alors même qu'elles ont constaté que leurs besoins dépassent les temps d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) autorisés, n'ont toujours pas adapté leurs contrats avec les assistants d'escale ou les sociétés d'exploitation aéroportuaire.

2. UNE ANTICIPATION DES RISQUES DE MANQUEMENTS AUX RÈGLES ENVIRONNEMENTALES COMMENCE À ÊTRE INTÉGRÉE DANS LES PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES DES COMPAGNIES

Les manquements réalisés par certains opérateurs sur les plateformes aéroportuaires nuisent à toutes les parties prenantes.

En 2019, l'ACNUSA a multiplié, avec l'appui des organisations professionnelles les plus représentatives, des initiatives de sensibilisation à la prévention des risques de manquements.

La pathologie des situations rapportées au collège des membres et aux membres associés de l'Autorité révèle que les règles fixées par arrêtés ministériels ne sont pas toujours connues ou comprises de tous. La réglementation est complexe et il existe une extrême variété rédactionnelle d'arrêtés ministériels. Il importe que, parallèlement aux efforts d'information et de communication, l'administration s'attache à simplifier et à faire converger l'expression des règles.

L'ACNUSA s'est également tenue à la disposition des compagnies peu habituées aux règlements et procédures de certains aéroports, ainsi que de leurs agents d'escale, afin de leur permettre d'éviter des manquements en raison du manque de fluidité de l'information et des communications sur les restrictions environnementales en vigueur. En effet, il existe une proportion importante d'opérateurs ayant une activité modeste en France et qui commettent néanmoins un nombre considérable de manquements. À cet égard, il apparaît plus efficace d'en appeler aux agents d'escale basés sur les plateformes françaises afin qu'ils assurent et transmettent une information fiable à leurs clients.

 **EN SAVOIR +** CONSULTER LE RAPPORT D'ACTIVITÉS 2019 EN PAGE 27

39 Pour en savoir plus sur les procédures de descente continue sur les grands aéroports français :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/mise-en-oeuvre-procedures-descente-continue-sur-grands-aeroports-en-france>

Dans le même esprit, l'Autorité de contrôle a recommandé que les pilotes basés sur un aéroport soient régulièrement impliqués lors de l'élaboration ou de la modification des procédures opérationnelles. Il s'agit de permettre aux compagnies d'apporter leur expertise sur la praticité des solutions et améliorations souhaitables.

Outre ces différents éléments, pour favoriser le dialogue au niveau local, l'Autorité de contrôle s'est attachée en 2019 à informer systématiquement les préfets, les directeurs interrégionaux de la sécurité de l'aviation civile et les directeurs d'aéroports sur les amendes prononcées pour les manquements réalisés sur les aéroports qui les concernent. Elle incite ainsi les communautés professionnelles à procéder à des retours d'expérience permettant d'assurer un meilleur respect des règles, ou, lorsque cela s'avère nécessaire, d'améliorer la qualité de la règle. Des résultats prometteurs ont été obtenus par et pour les aéroports qui se sont attachés à sensibiliser les professionnels opérant sur place (pilotes basés, contrôleurs aériens, agents d'escale, etc.) qui ensuite ont mené une campagne de sensibilisation.

3. LE RENOUVELLEMENT DES FLOTTES PERMET DE REDUIRE TRÈS PROGRESSIVEMENT LES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

La dynamique du renouvellement des flottes pour réduire aussi bien le bruit que les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre s'est poursuivie en 2019, malgré la baisse du prix du carburant intervenue en fin de période. Les constructeurs aéronautiques et équipementiers ont été incités à développer des solutions plus efficaces permettant de renforcer l'efficacité énergétique, notamment pour ce qui est des émissions atmosphériques.

S'il semble évident que les compagnies en situation de crise devraient se séparer de leurs aéronefs les plus émissifs, dont l'exploitation est la plus coûteuse, il est à espérer que les conséquences de la crise sur le prix du pétrole et les difficultés rencontrées par les constructeurs ne ralentissent pas durablement la mise en service d'aéronefs ayant une meilleure performance environnementale. Les aides d'État apportées aux compagnies aériennes doivent être conditionnées par une optimisation du profil de leurs flottes et de leurs équipements de navigation.

Les enjeux sont importants. Il convient de poursuivre les recherches afin de permettre aux industriels de proposer des aéronefs moins émissifs. Les opérateurs de l'aviation commerciale font l'objet de toutes les attentions des pouvoirs publics et ces attentions laissent espérer une meilleure performance environnementale et certainement un meilleur respect des règles grâce aux équipements de navigation. L'Autorité de contrôle relève les difficultés rencontrées par certains opérateurs d'aviation d'affaires dont la flotte est vieillissante ; il pourrait être opportun d'envisager des aides à la casse et des perspectives de restrictions afin de favoriser le renouvellement de ces flottes.

4. LES CARACTÉRISTIQUES ENVIRONNEMENTALES DES AÉRONEFS GAGNERAIENT À ÊTRE TRANSPARENTES

Les caractéristiques environnementales des aéronefs sont, malgré leur certification, mal connues et les arrêtés ministériels portant restriction d'exploitation sont fondés sur des indices parfois difficiles à comprendre, y compris par les professionnels. L'administration elle-même s'y perd avec des bases de données opaques, comme l'attestent les nombreux procès-verbaux dressés à partir de bases de données non actualisées.

Cette situation est préjudiciable à tous les opérateurs.

Elle permet cependant à certains d'entre eux de contourner l'esprit de la réglementation tout en prétendant en respecter la lettre. L'Autorité de contrôle a ainsi relevé en 2019 plusieurs comportements pervers. Par exemple, certaines compagnies affichant une vitrine irréprochable ont affrété auprès de compagnies tierces des aéronefs aux caractéristiques environnementales douteuses ou ne respectant pas les standards environnementaux. L'Autorité leur a rappelé leurs responsabilités d'affréteurs et leur a recommandé de veiller, dans leurs contrats d'affrètement, à ce que leurs prestataires ne puissent modifier leurs offres d'aéronefs. L'Autorité leur a également rappelé leurs propres responsabilités : leurs appareils et les appareils affrétés doivent être à même de respecter les procédures en vigueur sur les plateformes qu'ils fréquentent. Les manquements correspondants ont à chaque fois été sanctionnés.

Concernant l'aviation légère, et afin de pouvoir en réguler correctement l'exploitation sur les grands aéroports tels que Nantes - Atlantique ou Montpellier - Méditerranée, par exemple, l'Autorité recommande que la classification des avions, selon leur indice de performance sonore (CALIPSO), soit rapidement rendue obligatoire. La priorité doit être donnée aux appareils utilisés en formation et des restrictions d'exploitation doivent être envisagées, selon des horaires et à des échéances devant être concertées localement. Il s'agit de rendre transparent, objectif et fructueux le dialogue entre riverains des aérodromes et usagers de l'aviation légère. Le nombre des appareils concernés est relativement faible et le plan d'action à réaliser avec l'appui de l'État apparaît à la portée des collectivités territoriales, sociétés et associations attachées au maintien des activités de formation, sportives et de loisirs.

L'Autorité de contrôle invite enfin tous les opérateurs aériens à plus de transparence quant aux caractéristiques environnementales (émissions de GES, polluants atmosphériques et sonores) de leurs aéronefs et de ceux des cocontractants opérant en leur nom. Il apparaît important, sans attendre une réglementation européenne ou nationale, de permettre aux voyageurs de procéder à des choix en connaissance de cause.

C. LES COMMUNAUTÉS AÉROPORTUAIRES DOIVENT SE METTRE À L'ÉCOUTE DE LEUR ENVIRONNEMENT ET COLLABORER AVEC LES SERVICES LOCAUX DE L'AVIATION CIVILE

Un rapprochement entre les acteurs aéroportuaires et les services locaux de l'aviation civile, à savoir la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA), la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) et la gendarmerie du transport aérien (GTA), est nécessaire pour améliorer la performance environnementale globale sur chaque aéroport.

Des procédures opérationnelles de travail ont commencé à être mises en place sur plusieurs d'entre eux. Le décloisonnement commence à donner des résultats, mais il convient certainement que chacune des communautés professionnelles se forge, en matières environnementale, sanitaire et climatique, des objectifs de résultats adaptés à la situation locale. Il s'agit de créer de la confiance sur le territoire.

1. LA VOIX DES BÉNÉFICIAIRES ET CELLE DE LA RIVERAINETÉ SONT ESSENTIELLES À LA QUALITÉ DU DIALOGUE INTERNE À LA COMMUNAUTÉ AÉROPORTUAIRE

Sous l'autorité des préfets, les commissions consultatives de l'environnement (CCE) réunissent les représentants des professions aéronautiques, des collectivités locales et des associations de riverains et de protection de l'environnement. Les différentes administrations y sont associées. Ces commissions constituent un cadre de dialogue privilégié et il importe que les différentes collectivités territoriales y prennent leurs places.

En 2019, des temps d'échanges constructifs ont été organisés sur certains territoires. C'est ainsi que les départements du Val-de-Marne et de l'Essonne ont mis en place avec Aéroports de Paris les Rencontres d'Orly, associant toutes les parties prenantes, qu'elles soient économiques, politiques et sociales, à une réflexion collective sur le développement du grand territoire d'Orly. Ces rencontres ont traité, dans le cadre d'ateliers territoriaux, des questions d'environnement, d'accessibilité et de mobilité professionnelle, de développement économique et d'emploi. Elles ont permis d'améliorer les compréhensions mutuelles et de préparer des « feuilles de route » partagées. L'enjeu est majeur pour accroître la confiance entre les acteurs et permettre de dégager collectivement des solutions de progrès.

Au-delà des échanges locaux, des progrès ont été accomplis en matière d'accessibilité des données, notamment grâce aux systèmes de visualisation des trajectoires des aéronefs et des mesures de bruit associées. L'intelligibilité des données rendues publiques constitue un défi que toutes les parties prenantes se doivent de relever.

Il sera utile de dresser un recueil de bonnes pratiques. Ce chantier pourra utilement être articulé avec les réflexions et travaux menés sur les indicateurs par le Conseil national du bruit et le Conseil national de l'air.

À ce jour, un seul indicateur de résultat a été défini par arrêté ministériel. Il s'agit de l'IGMP (indice global mesuré pondéré), indicateur représentatif de l'énergie sonore sur l'aéroport de Paris tirt moyen Charles-de-Gaulle. Cet indice est précieux car il permet de veiller chaque année au respect du plafonnement de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne de l'aéroport. Sa méthode de calcul reste cependant obscure pour la plupart des acteurs, et il est parfaitement insuffisant pour rendre compte de l'impact des émissions sonores sur les habitants. Il reste donc nécessaire de définir un ensemble d'indices, dont un indice événementiel permettant de rendre compte de la répétitivité du bruit.

L'Autorité prendra sa part de responsabilité et s'engage d'une part à challenger les bulletins des aéroports, et d'autre part à mettre en place un groupe de travail pour produire en 2021 des recommandations sur les données à rendre publiques.

2. LES SYNERGIES ENTRE PROFESSIONNELS SONT INDISPENSABLES POUR PARTAGER LES RÉSULTATS INDIVIDUELS ET COLLECTIFS ET AMÉLIORER AINSI LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE GLOBALE DE CHAQUE AÉROPORT

Une collaboration quotidienne entre professionnels est nécessaire pour que la performance environnementale d'un aéroport ne soit pas réduite en raison d'un maillon trop faible.

EXEMPLE DE SYNERGIE À DÉVELOPPER : LE DÉVELOPPEMENT DES MOYENS DE SUBSTITUTION POUR UNE MOINDRE UTILISATION DES MOTEURS AUXILIAIRES DE PUISSANCE (APU)

Le besoin de développement des moyens de substitution pour une moindre utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) illustre la nécessité que soit développée une synergie entre les acteurs. La posture consistant à considérer la limitation de l'usage de l'APU comme une entrave à la performance économique d'un aéroport ou d'une compagnie aérienne n'est plus audible.

En 2019, l'Autorité a pu heureusement constater des discours convergents des compagnies aériennes, des assistants d'escale et des sociétés d'exploitation aéroportuaire, sur la nécessaire évolution des pratiques relatives aux moteurs auxiliaires de puissance jugés unanimement bruyants et polluants. Chacun souligne cependant sa dépendance vis-à-vis de ses partenaires.

L'ACNUSA APPELLE INSTAMMENT À UNE ACTION COORDONNÉE :

- **LES COMPAGNIES AÉRIENNES** : le choix des options qu'elles choisissent dans leurs contrats avec les assistants d'escale est déterminant pour que ceux-ci puissent investir dans un matériel adapté aux besoins ;
- **LES GESTIONNAIRES D'AÉROPORTS** : la planification et la programmation des investissements idoines (prises 400 Hz, arrivées d'air et zones suffisantes de chargement des batteries des engins mobiles) sont nécessaires et l'amortissement de ces investissements dépend des clauses de leurs contrats avec les assistants d'escale ;
- **LES ASSISTANTS D'ESCALE** : le déploiement de nouveaux matériels n'est amortissable que par la contractualisation opérée d'une part avec les compagnies aériennes, d'autre part avec les sociétés aéroportuaires ;
- **LES AGENTS DE L'ÉTAT ASSERMENTÉS À CET EFFET** : la modernisation et la systématisation des contrôles permettra de faire respecter les règles visant à interdire l'usage abusif des APU.

De manière plus générale, des aides financières et fiscales pourraient faciliter l'amortissement des investissements dans des équipements plus « verts ». Les redevances aéroportuaires pourraient être en outre modulées en fonction des émissions en oxydes d'azote.

En parallèle, il reste nécessaire de poursuivre la sensibilisation des services de la navigation aérienne aux enjeux environnementaux, sanitaires et climatiques. Lors du séminaire des membres et des membres associés organisé en 2019, certains ont rappelé leur souhait que, sur la plateforme de Paris - Charles-de-Gaulle, plus aucun départ sans créneau de nuit ne soit autorisé par les services de l'aéroport ou de la navigation aérienne. D'autres encore ont exprimé le souhait que les contrôleurs aériens locaux œuvrent davantage, sans bien sûr compromettre les impératifs de sécurité, au respect des règles environnementales en évitant d'accorder ou de valider trop facilement certaines déviations de trajectoires.

La crise sanitaire relative au COVID-19 invite tous les responsables à s'inspirer des dispositions prises au début des années 2000 pour sensibiliser l'administration et tous les opérateurs d'importance vitale à la sécurité et à la sûreté du transport aérien. La mise en place de mesures rapides et efficaces sur les plans environnemental, sanitaire et climatique s'impose aujourd'hui à tous pour accompagner le redémarrage des activités.

D. LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET LES ASSOCIATIONS LOCALES SONT INCONTOURNABLES DANS LA RECHERCHE D'UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL ÉQUILIBRÉ DES AÉROPORTS

Les collectivités territoriales et les associations locales sont des organes de représentation des populations. 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 représentativité également légitime et une expertise de terrain reconnue.

1. LES COLLECTIVITÉS DISPOSENT DE PLUSIEURS LEVIERS POUR ASSURER EFFICACEMENT LEURS COMPÉTENCES SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

L'engagement des collectivités sur et autour des territoires des concessions aéroportuaires est extrêmement variable et certaines d'entre elles se sentent démunies.

Les collectivités de proximité immédiate s'attachent à participer de manière plus active qu'autrefois aux commissions consultatives de l'environnement (CCE)⁴⁰ et se saisissent des appels des associations qu'elles relaient volontiers. Elles constituent une voix pour les nombreux salariés travaillant sur les plateformes dont elles défendent l'emploi et la qualité de vie. C'est pourquoi les collectivités sont demandeuses d'un partenariat privilégié et renforcé avec les acteurs économiques. En raison d'une absence d'expression de solidarités territoriales à l'échelle nationale ou régionale, les collectivités concernées se sentent pénalisées par certains plans et programmes de protection des populations apparaissant comme gelant « leurs » territoires d'une part, tout en étant accusées de malthusianisme par les associations qu'elles soutiennent d'autre part.

Si le maintien ou l'entrée de certaines collectivités territoriales telles que les métropoles, les départements ou les régions au capital des sociétés d'exploitation aéroportuaire, aux côtés ou à la place de l'État, représente un levier d'action pour assurer une approche équilibrée du développement des aéroports, il existe d'autres modalités d'action. De nombreuses initiatives ont été prises en 2019 par plusieurs collectivités. C'est notamment le cas du territoire du Grand Orly, qui est à la fois l'un des plus dynamiques de l'Île-de-France, avec les pôles de Saclay, Massy, Rungis, Evry et Orly, et l'un des plus concernés par les nuisances affectant l'environnement, la santé et le climat. Les travaux amorcés dans le cadre des Rencontres d'Orly sont un exemple à suivre sur tous les territoires concernés afin que chaque collectivité et chaque opérateur puisse mobiliser ses propres compétences, s'agissant des transports, de l'action sociale, de la formation professionnelle, et bien d'autres, pour une action globale plus efficiente.

Dans le même esprit, les ateliers citoyens soutenus par les collectivités de la métropole nantaise ont contribué à un dialogue dont l'objectif était de dépasser les intérêts individuels pour faire émerger de la concertation publique des solutions concrètes aux difficultés parfois contradictoires que pose l'aménagement de l'aéroport de Nantes – Atlantique.

Les collectivités territoriales ont un rôle éminent à jouer pour changer le modèle de la « ville aéroportuaire » de manière à en faire une partie de territoire moins émissive. Il s'agit travailler en étroite collaboration avec les exploitants aéroportuaires pour assurer une meilleure desserte des aéroports par des moyens de mobilités multiples, aussi bien pour les usagers que pour les salariés :

- par des transports collectifs robustes (trains, métros, tramways) ;
- par des modes plus légers, il s'agit de bus réguliers ou de services à la demande depuis les communes les plus proches.

Il est certain que la crise sanitaire conduira à une reprise très progressive des activités. Ce répit apparaît pouvoir être mis à profit pour résorber les retards accumulés ces dernières années et pour améliorer la desserte des aéroports, en Île-de-France et en région. Il importe de ne pas retarder la réalisation des projets de desserte, notamment à Marseille – Provence, Nantes – Atlantique, Bâle – Mulhouse ou Beauvais – Tillé).

Il s'agit également pour les collectivités de proximité de travailler avec les concessionnaires à la création de voies réservées aux déplacements à pied ou à vélo. Il s'agit enfin de mettre en place une logistique moins bruyante et émissive de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Les collectivités territoriales doivent également mobiliser des leviers d'actions « côté pistes », à l'image des régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine, qui mettent leurs compétences en matière de développement économique et de formation professionnelle au service des industriels et des opérateurs afin de réduire leurs émissions affectant l'environnement, la santé et le climat.

⁴⁰ Instituée par la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, la commission consultative de l'environnement (CCE) est une instance de concertation avec les populations riveraines des aéroports. 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 les zones affectées par le bruit.
Pour en savoir plus : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000317297>

2. LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ONT DES RESPONSABILITÉS SUBSTANTIELLES EN MATIÈRE DE PROGRAMMATION URBAINE

Les collectivités territoriales intègrent pleinement, dans leurs plans locaux d'urbanisme intercommunaux, les servitudes d'urbanisme créées par les plans d'exposition au bruit (PEB) des aéroports et aérodromes. Certaines ont choisi d'aller encore plus loin par le biais de leurs établissements publics fonciers pour recycler des terrains exposés au bruit et les affecter, pour ceux à proximité immédiate des pistes, à la logistique, à l'agriculture ou à la forêt. Cette stratégie de reconquête des espaces est à saluer car elle permet de réduire le nombre des populations exposées au bruit et d'assurer la mise en œuvre de moyens de compensation des émissions de polluants atmosphériques. L'Autorité soutient cette action et réaffirme le rôle essentiel des métropoles disposant d'agences d'urbanisme à veiller à ce que les développements urbains ne conduisent pas à augmenter le nombre des populations exposées.

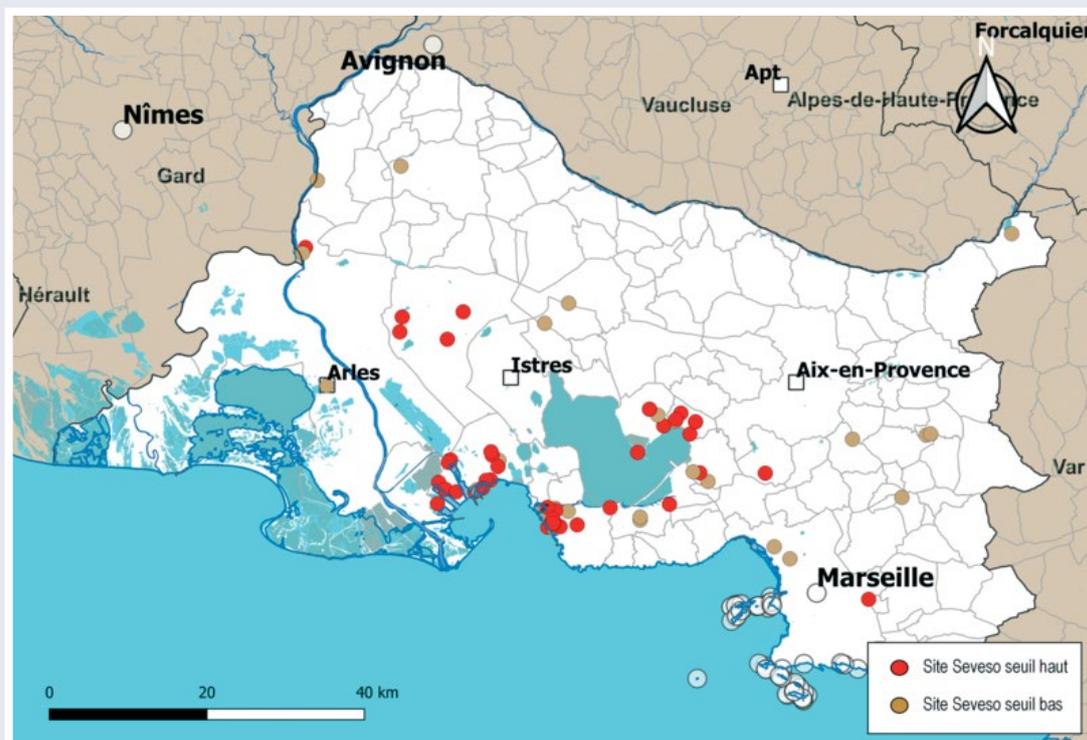
S'agissant des établissements scolaires, sociaux et sanitaires, situés dans les périmètres de gêne sonore (PGS) et ne satisfaisant pas aux normes acoustiques, la plupart des collectivités alertées en 2018 ont engagé une programmation pour y remédier avec les aides mises en place à cet effet. L'ACNUSA appelle à ce que ces opérations fassent l'objet d'un suivi local attentif.

Certaines collectivités territoriales, délégataires de crédits logement, se sont saisies de la nécessité de réaliser les programmes d'insonorisation des logements inscrits dans les plans de gêne sonore. En Île-de-France, les Aéroports de Paris ont mis en place des outils leur permettant d'identifier les logements restant à insonoriser ; il s'agit souvent de copropriétés et pour certains de logements insalubres. Des premières initiatives ont été prises de manière à faire converger les aides à l'insonorisation avec les autres aides existantes pour accélérer la réalisation des programmes de manière coordonnée.

Les territoires sur lesquels sont implantés les grands aéroports sont souvent des zones de fortes émissions car, au-delà des aéroports, d'autres installations polluantes y sont localisées. C'est par exemple le cas pour l'agglomération marseillaise ou l'agglomération parisienne. La réduction des nuisances sur ces territoires passe donc par une action systémique des collectivités et de l'État en accompagnement de chacun des acteurs économiques.

Les études dites "d'approche équilibrée" en cours de réalisation par et pour tous les grands aéroports français représentent une opportunité non négligeable pour que, au sortir de la crise sanitaire, le redémarrage des activités aéroportuaires se fasse dans les meilleures conditions possibles, respectueuses de l'environnement, de la santé et du climat. Les coopérations forgées entre les sociétés aéroportuaires et les métropoles devraient permettre de fixer des objectifs partagés comme cela a pu être fait pour l'aéroport de Genève tiret et non trait d'union Cointrin en 2019.

CARTE DES SITES SEVESO DES BOUCHES-DU-RHÔNE



Source: Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence-Alpes-Côte - d'Azur (DREAL PACA)

3. LE DIALOGUE AVEC LES COLLECTIVITÉS ET LES ASSOCIATIONS EST TOUJOURS CONSTRUCTIF

Au niveau territorial, la prise en compte de l'environnement, de la santé et du climat s'est améliorée en 2019 grâce au travail mené par les associations locales de défense des riverains, de l'environnement et de la santé. Ces dernières ont su développer une technicité des sujets sur laquelle les collectivités, mais aussi les sociétés aéroportuaires, s'appuient pour appréhender la complexité des enjeux économiques, sociaux et sanitaires que cela implique.

Les associations relaient les préoccupations des populations locales. Elles n'hésitent pas à challenger les gestionnaires d'aéroport et à remettre en question certaines politiques publiques menées. Elles participent activement aux différents organes consultatifs existants ainsi qu'aux débats, concertations et enquêtes publiques préalables à des projets d'aménagement ou d'extension d'aérogares (Paris – Charles-de-Gaulle, Nantes – Atlantique, Bordeaux – Mérignac, Nice – Côte d'Azur, Marseille – Provence, et bien d'autres).

Les associations locales se sont fédérées aux niveaux national et européen leur permettant de participer de manière constructive aux travaux de l'Union européenne et de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Elles sont associées à l'exercice des missions de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires afin de mieux mobiliser l'expertise citoyenne.

4. LES MEMBRES ASSOCIÉS DE L'ACNUSA POURRAIENT ÊTRE PLUS ET MIEUX MOBILISÉS

L'article L. 6361-4 du code des transports ne confie aux différents membres associés une responsabilité que dans l'exercice du pouvoir de sanction, alors même que celui-ci se doit d'être impartial et indépendant. Il serait aujourd'hui légitime que les membres associés puissent mieux contribuer à l'exercice de toutes les missions de l'Autorité, sans pour autant participer aux délibérations du collège pour en préserver l'indépendance. Une participation plus active des membres associés permettrait notamment à l'Autorité de contrôle de produire plus régulièrement, sous son timbre, les didacticiels attendus par certaines parties prenantes. À titre d'exemple, il serait intéressant de pouvoir produire des fiches à l'attention des compagnies aériennes grâce aux enseignements tirés de certaines situations que l'Autorité a eu à connaître dans l'exercice de ses pouvoirs de sanction. Il serait par ailleurs utile de s'interroger sur la liste des membres associés et d'envisager la désignation de membres par les associations d'élus telles que France Urbaine, Régions de France ou encore Ville et Aéroport. L'intégration de représentants des collectivités territoriales permettrait de diffuser et d'assimiler rapidement les bonnes pratiques et permettra un traitement facilité des difficultés relatives aux nuisances aéroportuaires qui leurs sont remontées. Elle permettrait également de mieux apprécier les mécanismes de solidarités territoriales pouvant être enclenchés afin de ne pas laisser de côté les populations les plus défavorisées.

Il apparaît pour cela important que les membres associés puissent être indemnisés, non seulement pour le travail réalisé, mais aussi pour pouvoir être mobilisés utilement au-delà de leurs mandats de représentants des personnes morales qui les désignent. Cette indemnisation devrait être calquée sur celle prévue pour les personnalités qualifiées mobilisées par la Commission nationale du débat public par exemple.

RECOMMANDATION 2020/N° 3 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 »

Dans l'esprit du projet de loi 3D⁴¹, l'Autorité de contrôle recommande au ministère de la Transition écologique et solidaire de procéder à une certaine déconcentration de la régulation environnementale et sanitaire des aéroports afin de faciliter l'articulation des compétences de l'État avec celles des grandes collectivités territoriales (métropoles et régions) sur et autour des aéroports.

Il importe en effet de pouvoir mieux assurer au niveau territorial la mise en œuvre de politiques transverses et de politiques sectorielles relevant pour parties des collectivités territoriales.

Les articles L. 6363-1 à L. 6363-7 pourront notamment être mobilisés, après adaptation éventuelle, pour gagner en efficacité territoriale.

⁴¹ Pour en savoir plus : <https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/projet-de-loi-3d-decentralisation-differentiation-et-deconcentration>

E. LA CRISE SANITAIRE MET EN ÉVIDENCE LA NÉCESSITÉ QUE L'UNION EUROPÉENNE ET LES ÉTATS MEMBRES AGISSENT DE CONCERT POUR ASSURER UN REDÉMARRAGE DES ACTIVITÉS RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SANTÉ ET DU CLIMAT

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.

Les nuisances aéroportuaires ne peuvent plus être considérées comme de simples gênes ; elles sont devenues un enjeu majeur pour l'homme et la planète. Les grands groupes aéroportuaires (Aéroports de Paris, Vinci, Eiffage, Egis et Edeis) ont d'ailleurs lancé des campagnes de promotion des objectifs visés en matière de performance environnementale sur les aéroports qui leur ont été confiés ou concédés et pour ceux qu'ils aspirent à exploiter.

Il est néanmoins à déplorer que certains acteurs n'hésitent pas à manœuvrer pour retarder la mise en œuvre de politiques de réduction des nuisances aéroportuaires. Il est urgent de changer de paradigme et de mettre les actes en conformité avec les engagements.

1. L'ÉTAT A PLUSIEURS RÔLES EN MATIÈRE AÉROPORTUAIRE

Les différents rôles de l'État en matière aéroportuaire lui confèrent une grande responsabilité dans la mise en œuvre des politiques environnementales qu'il contribue activement à forger au niveau communautaire.

L'État, au travers de la Direction de la navigation aérienne (DSNA), participe activement à la construction du ciel unique européen initiée par les règlements européens de 2004. Il s'agit de poursuivre la modernisation des services de navigation aérienne des États membres et de l'amélioration de la gestion du trafic en Europe.

La DSNA s'attache, avec l'appui de l'Agence européenne de sécurité aérienne (AES A) et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol), à déployer de nouvelles procédures opérationnelles permettant d'optimiser les trajectoires des aéronefs pour satisfaire, dans le même temps, aux enjeux capacitaires, sécuritaires, environnementaux, sanitaires et climatiques. Le rapport d'information du Sénat⁴² sur les « Retards du contrôle aérien : la France décroche en Europe », en date du 13 juin 2018, a mis en valeur les investissements engagés pour essayer de rattraper le retard pris pour dégager les bénéfices des possibilités de la navigation satellitaire. Il importe de maintenir l'effort.

Si la priorité a été donnée aux procédures en vol, des études ont été engagées par les services locaux de la navigation aérienne pour améliorer les pratiques et moderniser certaines procédures opérationnelles au décollage et à l'atterrissage sur plusieurs grands aéroports. Il s'agit de poursuivre la mise au point des procédures de navigation de surface (RNAV). Ces études ont totalement abouti à Nice - Côte d'Azur, où les aéronefs évoluant en IFR doivent être obligatoirement équipés du système de navigation de surface RNP APCH. Elles sont également en cours à Paris - Orly, Paris - Charles-de-Gaulle, Toulouse - Blagnac et Bâle - Mulhouse.

Les procédures les plus efficaces nécessitent cependant des équipements avions permettant l'autorisation de capacité RNP AR APCH⁴³ ; il s'agit notamment d'avoir la capacité à suivre un virage à rayon défini (dite radius-to-fix) de manière à obtenir un suivi précis, reproductible et prédictible d'une trajectoire optimisant la performance environnementale de l'aéronef.

Dans le contexte très particulier d'aujourd'hui, il convient de déterminer comment et sous quelle forme accompagner les compagnies aériennes pour l'équipement technique RNP AR APCH de tous leurs avions afin d'accélérer la mise en œuvre de procédures efficaces, en mettant progressivement mais rapidement en voie d'extinction les procédures dites conventionnelles. Il devrait ainsi être possible de bannir des espaces aériens proches des aéroports sensibles les avions non capables d'évoluer de manière optimale.

Plusieurs expérimentations visant à optimiser les procédures opérationnelles sont actuellement en cours, notamment à Paris - Orly, Bâle - Mulhouse et Toulouse - Blagnac. Il est regrettable que le cadre de ces expérimentations n'ait pas toujours été concerté dès le départ avec toutes les parties prenantes afin que la recherche des améliorations souhaitables puisse être effectuée de manière transparente et efficiente.

42 Pour consulter ce rapport : <https://www.senat.fr/rap/r17-568/r17-568.html>

43 L RNP Authorization Required approach (RNP AR APCH). La spécification RNP AR APCH, qui réclame un niveau supérieur de performances de navigation mieux à même de surmonter le problème de l'accès aux aéroports situés dans des environnements riches en obstacles, par exemple, et facilite l'évolution de la gestion du trafic aérien (ATM), oblige l'exploitant à répondre à des exigences supplémentaires concernant les aéronefs et les équipages et à obtenir une autorisation opérationnelle de l'autorité de réglementation de l'État.

L'Autorité de contrôle entend accompagner les services de la navigation aérienne en fixant, dès 2020, un cadre expérimental afin que les services puissent étudier, concerter et expérimenter avec les compagnies aériennes, sur des bases transparentes, les procédures RNAV de moindre nuisance pour l'environnement de chaque aéroport. Elle recommande en outre, dès lors que les trajectoires nominales les plus performantes sur le plan environnemental ont pu être trouvées, de définir par arrêtés ministériels les volumes de protection environnementale (VPE) prévus à l'article L 6362-1 du code des transports.

Les attentes en matière de modernisation des procédures opérationnelles sont fortes en Île-de-France et en région, notamment à Toulouse - Blagnac, Nantes - Atlantique, Marseille - Provence et Bordeaux - Mérignac. Elles concernent autant les procédures définies par les compagnies aériennes pour le pilotage de leurs avions que les procédures publiées par la DSNA pour les trajectoires à suivre au départ et à l'arrivée des aéroports. Il importe d'œuvrer à réduire les décalages qui existent entre la compréhension des procédures par les riverains, par les contrôleurs et par les pilotes. Ces décalages peuvent expliquer les déceptions des riverains. L'information transparente sur ce qu'il peut être attendu des procédures et de leur suivi, le traitement des cas de déviation et les amendes éventuellement résultantes doit être améliorée pour éviter de perdre la confiance des populations.

VOL AUX INSTRUMENTS (IFR)

Les règles de vol aux instruments (*instrument flight rules - IFR*) définissent un régime de vol où la prévention des collisions repose sur le contrôle de la circulation aérienne et le respect de trajectoires spécifiques. Elles font partie des règles de l'air définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le pilote, à l'aide d'indications données par des instruments de bord et des autorisations reçues des contrôleurs aériens, doit :

- maintenir son avion dans une configuration propre au vol (altitude, vitesse);
- suivre un plan de vol déposé et éventuellement modifié par les organismes de navigation aérienne (pour assurer sa séparation avec le relief, les obstacles et les autres aéronefs);
- respecter la réglementation et les procédures (conventionnelles ou RNAV) publiées.

Elles s'opposent aux règles de vol à vue (*visual flight rules - VFR*) où la prévention des collisions repose uniquement sur le principe "voir et éviter" et où le plan de vol n'est pas obligatoire.

Le vol IFR permet de voler en conditions météorologiques de vol aux instruments (*instrumental meteorological conditions - IMC*), c'est-à-dire quand les conditions météorologiques de vol à vue (*visual meteorological conditions - VMC*) ne sont pas réunies, par exemple dans les nuages.

PROCÉDURE DE NAVIGATION DE SURFACE (RNAV)

La navigation de surface (RNAV) est une méthode de vol aux instruments permettant à un avion d'utiliser n'importe quelle trajectoire au sein d'un réseau de points (*waypoints* en anglais) plutôt que de naviguer directement entre des stations au sol (méthode conventionnelle), ce qui permet de fluidifier le trafic et d'optimiser les routes. Ce système a été développé aux États-Unis à partir des années 1960 et les premières routes ont été publiées dans les années 1970. Il a été popularisé avec le développement des systèmes de navigation par satellite.

L'État est par ailleurs l'autorité concédante de la plupart des grands aéroports. Il participe en outre au capital du Groupe Aéroports de Paris et, souvent aux côtés des collectivités territoriales, de plusieurs autres grandes sociétés aéroportuaires. L'État dispose en tant que concédant et actionnaire de certains aéroports de plusieurs outils pour favoriser la réduction des nuisances aéroportuaires :

Les cahiers des charges des concessions

Les cahiers des charges des concessions fixent les droits et devoirs des sociétés d'exploitation.

En Île-de-France, un nouveau projet de cahier des charges de la société Aéroports de Paris a commencé à être élaboré en 2019. L'Autorité de contrôle a fait part des points d'attention qui lui semblaient devoir être portés pour renforcer les garanties d'une meilleure performance environnementale. Elle restera attentive aux suites susceptibles d'être données à ce projet.

Après la dénonciation en 2019 du cahier des charges de la concession de Nantes - Atlantique, il importe que l'État challenge véritablement les candidats admis à concourir pour le renouvellement de la concession afin de sélectionner celui qui garantira la meilleure performance environnementale.

Les contrats de régulation économique (CRE)⁴⁴

Les contrats de régulation économique établis tous les cinq ans pour les plus grands aéroports relèvent de l'Autorité de contrôle des transports (ART). Attentive à ce que leur mise au point ressorte bien d'une approche équilibrée entre environnement et économie, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires collabore avec l'ART pour qu'une grande attention soit portée aux investissements nécessaires pour réduire l'impact des nuisances sur l'environnement, la santé et le climat.

La crise sanitaire conduira à réévaluer les priorités d'investissement. Il s'agira clairement de privilégier ceux utiles pour l'environnement, la santé et le climat. Pour cela, il conviendra de revisiter la rentabilité socio-économique des investissements. L'ACNUSA regrette qu'aucune suite n'ait encore été donnée à sa recommandation 2019/7 relative aux valeurs à donner aux externalités aéroportuaires.

La présence d'administrateurs au sein des conseils d'administration

L'État dispose d'administrateurs dans de nombreux conseils d'administration ou de surveillance des aéroports. Ces administrateurs sont un atout stratégique pour porter attention à la façon de réduire les nuisances aéroportuaires.

Enfin, l'État est le garant de la mise en œuvre effective sur et autour de tous les aéroports des directives et règlements européens.

Localement, les préfets président les commissions consultatives de l'environnement et arrêtent les plans d'exposition au bruit, les plans de gêne sonore et les plans de protection du bruit dans l'environnement des aéroports. Ils sont forces de propositions pour la mise au point d'arrêtés ministériels différenciés pour s'adapter aux contextes locaux. Il importe qu'ils puissent exploiter les études d'approche équilibrée pour chacune des grandes plateformes aéroportuaires afin d'établir avec les collectivités territoriales des pactes locaux permettant d'assurer un développement respectueux des enjeux environnementaux, sanitaires et climatiques.

44 Pour en savoir plus sur les contrats de régulation économique (CRE) :
<http://www.asi-aeroports.fr/les-contrats-de-regulation-economique-cre-a47.html>

2. L'UNION EUROPÉENNE A MIS EN PLACE DES OUTILS PERMETTANT AUX ÉTATS MEMBRES DE PROGRESSER DE CONCERT EN MATIÈRE DE BRUIT ET DE POLLUTIONS ATMOSPHÉRIQUES (QUALITÉ DE L'AIR ET CLIMAT)

L'Union européenne a mis en place depuis vingt ans un ensemble de textes couvrant tous les aspects relatifs aux nuisances environnementales.

RAPPEL DES TEXTES EUROPÉENS ET TRANSPOSITION EN DROIT FRANÇAIS (LISTE NON EXHAUSTIVE)

<p>Dans sa 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, la Commission définit un cadre commun aux États membres afin de prévenir et de réduire l'exposition aux nuisances liées au bruit dans l'environnement.</p>	<p><i>Cette directive a fait l'objet d'une transposition en droit français dans les articles R. 572-1 à R. 572-11 du code de l'environnement ainsi qu'à l'article R. 147-5-1 du code de l'urbanisme. Deux arrêtés déterminent les conditions de mise en œuvre de la directive : l'arrêté du 3 avril 2006 fixe la liste des aéroports dont le bruit émis doit faire l'objet d'évaluation et l'arrêté du 4 avril 2006 précise les éléments relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.</i></p>
<p>Les directives 2004/107/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 2004 concernant l'arsenic, le cadmium, le mercure, le nickel et les hydrocarbures aromatiques polycycliques dans l'air ambiant et 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe définissent les normes sanitaires à respecter dans l'ensemble des États membres.</p>	<p><i>Ces directives ont été transposées en droit français dans les articles R 221-1 à R 221-3 du code de l'environnement et fixe les normes sanitaires à respecter (valeurs limites, objectifs de qualité, seuil de recommandation et d'information, seuils d'alerte et niveau critique).</i></p>
<p>Le 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, rend obligatoire la réalisation d'une étude d'approche équilibrée prenant en compte les spécificités locales en vue de l'introduction de restrictions d'exploitations.</p>	<p><i>Le règlement est opposable sans qu'il soit besoin de le transposer en droit français.</i></p>
<p>La directive (EU) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE de son côté, appelle à la réduction des émissions de certains polluants à l'horizon 2020 et 2030 par rapport à 2005.</p>	<p><i>Au niveau national, Le Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) est instauré par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte et reprend les objectifs fixés par la directive EU 2016/2284. Réalisé à la suite d'un important travail scientifique et après la consultation des parties prenantes, il se compose d'un décret qui fixe les objectifs de réduction à horizon 2020, 2025 et 2030, conformément aux objectifs européens, et d'un arrêté qui fixe les orientations et actions pour la période 2017-2021, avec des actions de réduction dans tous les secteurs (industrie, transports, résidentiel tertiaire, agriculture. La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) publiée au Journal officiel du 18 août 2015 vise à permettre à la France de contribuer plus efficacement à la lutte contre le dérèglement climatique et à la préservation de l'environnement, ainsi que de renforcer son indépendance énergétique. Elle prévoit l'élaboration d'une stratégie nationale bas carbone (SNBC), d'une programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et de plusieurs autres outils nationaux. Plus particulièrement pour le secteur aéroportuaire, dans son article 45, des objectifs de réduction des émissions au sol de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques pour les plateformes aéroportuaires sont fixés : - 10% en 2020 et - 20% en 2025 par rapport à 2010.</i></p>

L'Union européenne a également mis en place des outils sectoriels pour harmoniser les politiques des États membres en matière d'aviation civile.

Les résultats opérationnels des directives relatives au bruit et à la qualité de l'air sont mitigés. Plusieurs États membres ont été condamnés par la Cour de justice de l'Union européenne pour dépassement des valeurs limites en matière de pollution, dont la France, comme mentionné précédemment.

Avant que la crise du COVID-19 ne frappe tout le territoire, la Commission européenne a adopté un programme de travail⁴⁵ pour 2020 présentant les actions qui seront menées cette année pour traduire les six grandes ambitions de la présidence en initiatives concrètes qui seront négociées et mises en œuvre en coopération avec le Parlement européen et les États membres. Il s'agit de construire une Europe équitable et climatiquement neutre.

Les États peuvent accorder des aides aux aéroports et aux compagnies, selon des conditions déterminées par la Commission européenne. Dans le cas de versements illégaux d'aides, des sanctions, pouvant aller à la condamnation au remboursement, peuvent être infligées. Il importe bien sûr que celles qui sont ou seront versées, en regard de la crise sanitaire du COVID-19, pour soutenir les compagnies et les aéroports servent à faciliter un redémarrage progressif des activités respectueux de l'environnement, en privilégiant notamment :

- le renouvellement de flottes moins bruyantes et moins polluantes ;
- les équipements de navigation les plus performants ;
- les moyens de substitution aux énergies fossiles.

Il ne suffira cependant pas de relever le niveau des objectifs communautaires pour obtenir des résultats concrets perceptibles par les populations. Il sera certainement nécessaire de se donner les moyens d'évaluer les dispositifs de contrôle, au niveau communautaire et au niveau national, pour mieux garantir le respect des mesures prises et mesurer les résultats obtenus aux différentes échelles territoriales.

Forte de l'expérience acquise grâce aux compétences qui lui ont été accordées il y a vingt ans en matière de nuisances sonores et soucieuse de gagner en compétence en matière de réduction des émissions polluantes atmosphériques et de gaz à effet de serre, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est disponible pour exercer les missions qui pourront lui être confiées pour que le redémarrage des activités aéroportuaires en sortie de crise se fasse dans le plus grand respect de l'environnement, de la santé et du climat.

⁴⁵ En savoir plus sur le programme de travail de 2020 : https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_20_124

III. L'AUTORITÉ EST SUR UNE BONNE TRAJECTOIRE PLURIANNUELLE MAIS LES BASES JURIDIQUES DE SON ACTION ET SES MOYENS SONT À CONSOLIDER POUR UNE MEILLEURE EFFICIENCE TERRITORIALE

Conformément à l'article 21 de la loi n° 2017-55 du 20 janvier 2017 portant statut général des autorités administratives indépendantes et des autorités publiques indépendantes⁴⁶, l'ACNUSA présente sa projection pluriannuelle d'optimisation des ressources humaines et financières.

A. UN BUDGET MAÎTRISÉ POUR UNE MODERNISATION EFFECTIVE DES OUTILS

La maîtrise de la trajectoire budgétaire de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a permis de dégager quelques marges pour engager la modernisation du fonctionnement du collège et de l'équipe permanente.

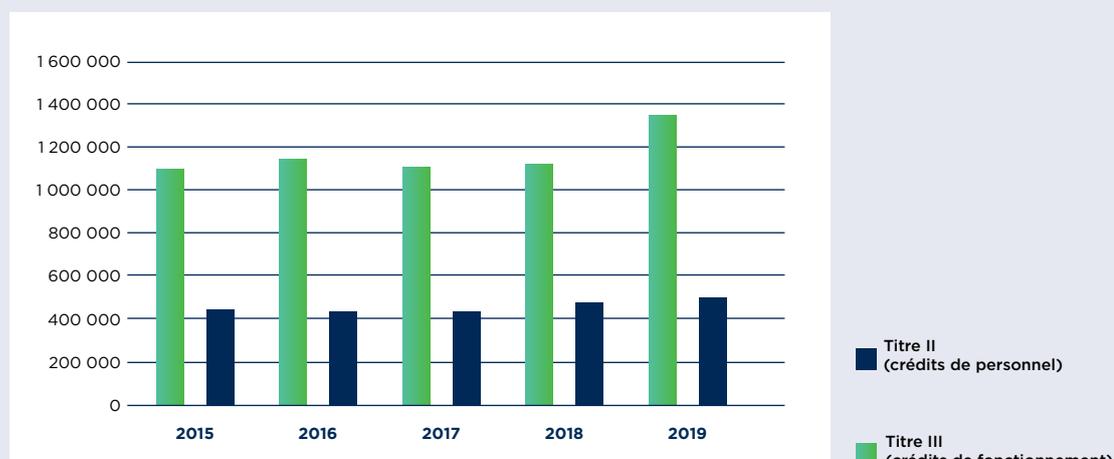
Le budget de l'Autorité de contrôle est inscrit au programme 217 du budget de l'État : conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durable. Le rapport sur les comptes 2019 a été publié en avril 2020.

Une meilleure exécution budgétaire et de premières économies réalisées au cours de la gestion 2019 ont permis de dégager des moyens pour la modernisation des outils et du fonctionnement général. Le premier résultat concret a été la dématérialisation totale des dossiers de sessions du collège. Le second a été l'amélioration du rayonnement de l'Autorité grâce à la modernisation de ses vecteurs de communication (création de réseaux sociaux/lancement d'une newsletter mensuelle/diffusion et reprise de plusieurs communiqués de presse) et à la publication des rapports d'études qu'elle a réalisés en 2019.

EN SAVOIR + SUR NOTRE COMMUNICATION : CONSULTER LE RAPPORT D'ACTIVITÉS 2019 EN PAGE 8

EN SAVOIR + SUR LES RAPPORTS D'ÉTUDE : CONSULTER LE RAPPORT D'ACTIVITÉS 2019 EN PAGE 14

ÉVOLUTION DES BUDGETS EXÉCUTÉS SUR LA PÉRIODE 2015-2019



46 Pour consulter cet article : https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do;jsessionid=A74087BC629B-OC0813EA673E2E8EA7F1.tlgr35s_3?idArticle=JORFARTI000033897497&cidTexte=JORF-TEXT000033897475&dateTexte=29990101&categorieLien=id

Sur les années 2015 à 2019, les dotations en loi de finances initiale sur le titre III ont été fixées en autorisations d'engagement (AE) crédits de paiement (CP) au niveau de 500 000 euros. Ce sont les mesures de régulation budgétaires qui ont, selon les années, déterminé les crédits réellement disponibles pour l'Autorité. La gestion en autorisations d'engagement et en crédits de paiement a été pénalisante puisqu'elle ne permettait pas une bonne gestion prévisionnelle des dépenses.

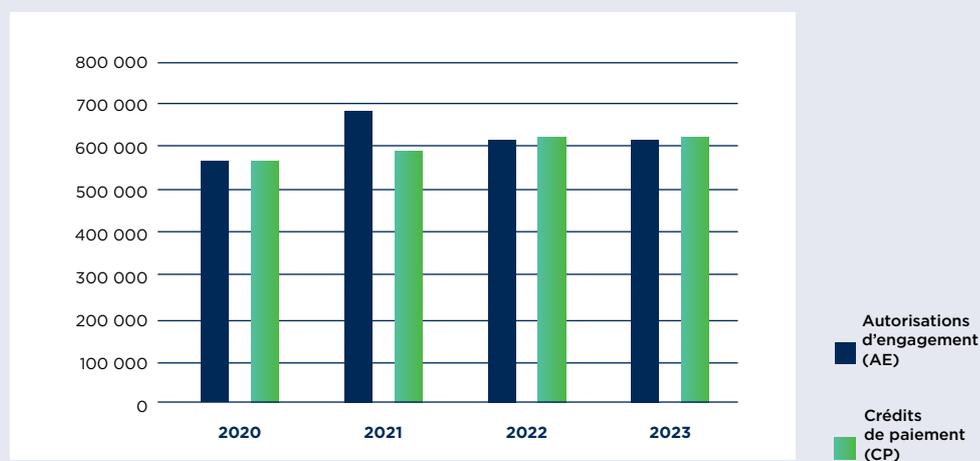
En 2019, grâce à une dotation complémentaire exceptionnelle en autorisations d'engagement (à hauteur de 100 000 euros) mise en place en fin d'exercice, l'Autorité a pu commencer à faire des engagements pluriannuels pour couvrir plusieurs marchés (téléprocédure, renouvellement du site Internet). L'objectif, en renouvelant l'opération (dotation supérieure en AE) sur un ou deux exercice(s) budgétaire(s), est d'assurer la couverture de l'ensemble des engagements pluriannuels de l'Autorité.

Le gel de sa dotation à hauteur de 500 000 € en titre III devient cependant problématique et, pour les prochaines années, l'Autorité souhaite une augmentation de 5 % en crédits de paiement en 2021 puis en 2022. Les éléments de justification pour cette augmentation sont les suivants :

- le passage de 11 à 12 plateformes sous contrôle spécifique de l'ACNUSA en 2020 (Lille - Lesquin) entraînera plus d'activités : homologation de systèmes de mesure, avis sur les plans et programmes, études et rapports à produire, etc. ;
- la poursuite de la modernisation de nos outils afin de permettre la dématérialisation des procédures en mode juridiction (téléprocédure) ;
- le développement d'un travail plus proactif avec les parties prenantes sur le terrain avec plus de contacts avec elles.

Pour ce qui concerne les autorisations d'engagement, l'Autorité souhaite disposer en 2021 d'un peu plus d'AE que de CP (+ 100 000 euros) afin de pouvoir engager en pluriannuel des marchés spécifiques en informatique, en communication institutionnelle et en études. Avec un abondement de ce montant sur l'exercice 2020, il serait possible d'assurer le nécessaire décalage entre les engagements et les paiements qui permettra de revenir à un budget en titre II en autorisations d'engagement et de crédits de paiement.

PRÉVISION BUDGÉTAIRE POUR LES CRÉDITS FONCTIONNEMENT (TITRE II EN AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CRÉDITS DE PAIEMENT) 2020-2023



En matière d'effectifs, l'Autorité dispose d'une équipe de faible taille : 12 équivalents temps plein (ETP) hors le président.

Cette équipe est fortement sollicitée, même si 2019 a connu un apport significatif avec l'accueil de 4 alternants. Néanmoins, l'entrée en 2020 de Lille - Lesquin dans les plateformes sous contrôle spécifique de l'Autorité de contrôle marque une évolution significative du périmètre d'intervention de l'ACNUSA à corpus législatif et réglementaire identiques. Avant l'émergence de la crise du COVID-19, il était attendu que l'aéroport de Montpellier - Méditerranée passe sous le contrôle spécifique de l'Autorité en 2021. Certes, l'échéance sera sans doute reculée pour l'atteinte du seuil mais il est difficile de se prononcer sur la vitesse et le niveau de la reprise des activités aéroportuaires. De plus, l'exigence que cette reprise ne se fasse pas au détriment des enjeux de protection de la santé, de l'environnement et du climat nécessitera une Autorité forte et présente auprès de toutes les parties prenantes, et donc une équipe renforcée. Si, en plus, des évolutions réglementaires, comme le demande l'Autorité, étaient opérées en ce qui concerne, d'une part, la surveillance et le contrôle dans les domaines de la qualité de l'air et du climat ou, d'autre part, les spécificités des aéroports ultramarins, la charge supplémentaire ne pourrait pas être absorbée à effectifs et compétences constants.

Il sera nécessaire de poursuivre le repyramidage des qualifications et de renforcer l'équipe permanente de 2ETP pour permettre le recrutement de 2 agents de catégorie A/A+.

Cette projection ne tient pas compte d'un éventuel élargissement du champ des compétences de l'Autorité de contrôle aux impacts des nuisances aéroportuaires sur les salariés qui travaillent sur les aéroports au plus près des aéronefs. Un tel élargissement supposerait la désignation en Conseil des ministres d'un membre proposé par la ministre du Travail et le renforcement de la petite équipe permanente de deux équivalents temps plein (ETP) permettant d'accueillir deux collaborateurs spécialisés.

B. DES SYSTÈMES D'INFORMATION PERFORMANTS POUR RÉPONDRE AUX ATTENTES EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LES NUISANCES ENVIRONNEMENTALES

La modernisation engagée doit être poursuivie pour faire face aux attentes de plus en plus exigeantes des parties prenantes en matière d'environnement, de santé et de climat.

Les petits effectifs de l'équipe permanente doivent être pleinement mobilisés sur le cœur de métier de l'Autorité de contrôle. L'adossement aux services supports du ministère de la Transition écologique et solidaire et de celui de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales (MTES/MCTRCT) a été conforté. Il permet aux personnels de l'équipe permanente de bénéficier de tous les services généraux au même titre que les personnels des ministères installés aux 244-246 boulevard Saint-Germain à Paris.

Les dépenses prises en charge directement par le MTES se sont élevées à 264 356 € en 2018 (le chiffre 2019 ne sera disponible qu'en juillet 2020). Deux conventions concernant les moyens généraux pour l'une, et les systèmes d'information pour l'autre, ont été passées avec les directions compétentes du secrétariat général des ministères.

En 2020, une convention sera mise au point avec la direction des affaires juridiques afin de pouvoir bénéficier de son appui sur les questions générales que l'Autorité doit traiter (hors dossiers individuels et contentieux sur les décisions individuelles). Une convention sera également négociée avec la direction de la communication afin de pouvoir bénéficier des prestations générales fournies par cette direction aux services.

Le cadre d'une gestion prévisionnelle des ressources humaines a été mis au point pour créer les conditions de mobilités qualifiantes. Il a ainsi été possible de favoriser une mobilité et d'anticiper deux recrutements pour éviter la vacance au moment de deux cessations d'activités. Plusieurs emplois ont pu être requalifiés pour permettre d'assurer des recrutements de bon niveau.

Le développement du logiciel de gestion de la procédure de sanction a été poursuivi et deux nouveaux projets ont été engagés. Il s'agit du développement :

- d'outils de traitement automatique des données communiquées à l'Autorité de contrôle par les opérateurs (sociétés d'exploitation aéroportuaire et Direction des services de la navigation aérienne) ;
- d'un outil de téléprocédure visant à améliorer la gestion des dossiers relatifs au pouvoir de sanction et à permettre une interaction plus simple et plus efficiente, d'une part avec les personnes concernées par les poursuites, et, d'autre part, avec les agents de l'État assermentés engageant lesdites poursuites.

Un partenariat a été renouvelé avec la direction de la sécurité de l'Aviation civile qui vise à améliorer la qualité de la chaîne administrative de la police de l'environnement.

Les partenariats créés avec les réseaux des observatoires locaux du bruit et de la qualité de l'air facilitent le développement de synergies fructueuses entre les collectivités territoriales parties prenantes et les sociétés d'exploitation aéroportuaire. Une convention a été passée avec Météo France pour faciliter le traitement des données météorologiques et le recours à des expertises le cas échéant. Il importe pour l'Autorité de pouvoir accéder, lorsque nécessaire, aux services météorologiques fournis aux opérateurs du secteur aéronautique.

Le partenariat avec la Commission nationale du débat public (CNDP) a été renforcé et mis à l'épreuve en 2019. Il a permis de mutualiser certaines actions transverses et de fonder des collaborations bénéfiques lors des concertations publiques réalisées en 2019 sur des projets aéroportuaires (réaménagement de Nantes - Atlantique et projet de nouveau terminal à Paris - Charles-de-Gaulle).

Dans le même esprit, une collaboration a été engagée avec l'Autorité environnementale (Ae) et les missions régionales (MrAe) afin de contribuer à l'amélioration des études d'impact des projets sur et autour des aéroports.

Fin 2019, un contact a été établi avec l'Autorité de régulation des transports en vue d'une collaboration sur les dossiers aéroportuaires que cette dernière est appelée à traiter depuis le 1^{er} octobre 2019 (contrats de régulation économique/tarififications des sociétés d'exploitation aéroportuaire).

C. LES 20 ANS DE L'ACNUSA ONT PERMIS UNE RÉTROSPECTIVE ET UNE MISE EN PERSPECTIVE DONT IL CONVIENT DE TIRER LES CONSÉQUENCES

Le collège de l'Autorité de contrôle a renoué des relations de confiance avec chacune des parties prenantes, et les résultats de l'année 2019 constituent un socle solide pour œuvrer à la réduction des nuisances sur et autour des aéroports français.

1. POUR UNE SIMPLIFICATION ET UN RENFORCEMENT DES BASES JURIDIQUES DE L'AUTORITÉ

Il est nécessaire de mettre à profit les prochains vecteurs législatifs et réglementaires pour simplifier et conforter les bases juridiques de l'exercice des différentes missions de l'Autorité de contrôle et gagner en efficacité collective.

À la création de l'Autorité de contrôle, les bases de l'action publique visant à réduire les nuisances sonores ont été solidement établies. Il n'en a pas été de même dix ans plus tard lorsque le Parlement a élargi les missions de l'Autorité aux émissions de polluants atmosphériques qui affectent la qualité de l'air et le climat. En la matière, l'article L. 6361-6 du code des transports⁴⁷ indique que « l'Autorité est chargée de contribuer au débat et que, à ce titre, elle peut formuler des propositions d'études pour améliorer les connaissances et diffuser ces études auprès du public ou de toute personne physique ou morale qui en fait la demande ». Le seul arrêté ministériel pris depuis dix ans pour essayer de limiter les émissions atmosphériques manque pour le moins d'ambition. Le contraste entre les dispositions prises pour réduire et compenser les nuisances sonores à la création de l'ACNUSA et celles prises dix ans plus tard pour réduire les émissions de polluants atmosphériques est saisissant. Le temps est venu de prendre en compte, de manière systémique, les dispositions permettant de lutter efficacement contre les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre qui impactent la santé et le climat.

Concernant l'observation des émissions et de leurs impacts (inventaires et campagnes de mesures), l'Autorité de contrôle s'attachera, à l'issue des travaux visant à réviser le « Guide méthodologique à destination des aéroports pour évaluer leur effet sur la qualité de l'air locale », à préciser les modalités de réalisation des inventaires des sources d'émissions et des campagnes de mesures régulières.

 **EN SAVOIR +** SUR LE COLLOQUE DES 20 ANS DE L'ACNUSA : CONSULTER LE RAPPORT D'ACTIVITÉS 2019 EN PAGE 12

S'agissant des plans et programmes soumis à avis de l'Autorité de contrôle, aujourd'hui dispersés dans des textes de portée disparate, il serait souhaitable qu'un article réglementaire du code de l'environnement en fixe la liste. Il en est de même pour les projets sur lesquels l'Autorité devrait être consultée. La qualité des études d'impact des projets, notamment pour ce qui est de la prise en compte de leurs externalités sur l'environnement, la santé et le climat, a fait l'objet d'une recommandation dans le rapport public 2019. L'année 2019 a confirmé, à l'occasion des concertations, débats et enquêtes sur les projets aéroportuaires, qu'un changement de paradigme était nécessaire pour rétablir la confiance avec les populations et collectivités touchées.

Pour ce qui est de l'exercice du pouvoir de sanction, plusieurs actions de modernisation ont été engagées. Les arrêtés ministériels portant restriction d'exploitation des aéroports pris au cas par cas sont juridiquement hétérogènes et, pour certains, obsolètes. La mise en œuvre 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, fournira une opportunité unique de moderniser une grande partie de ces arrêtés avant la fin de l'actuelle législature.

Les réflexions en cours sur l'efficacité des différentes polices de l'environnement devraient permettre de réévaluer les priorités des personnels de la direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC) et de la gendarmerie du transport aérien (GTA) afin que les missions de police de l'environnement sur et autour des aéroports ne restent plus une « deuxième priorité » du management.

Pour faire respecter les règles fixées par arrêtés ministériels sur les aéroports, il apparaît souhaitable d'envisager un traitement automatique des données afin de systématiser les constats, de dresser et de notifier les procès-verbaux. Dans un secteur aussi précis que celui de l'aéronautique, toutes les données permettant de détecter si une règle est respectée ou non existent. Leur prise en compte automatique permettrait une plus grande égalité de traitement et de libérer des ressources humaines pour les consacrer à la prévention des manquements et à l'instruction des dossiers.

47 Pour en savoir plus : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?jsessionid=6A285966D19A6B065445C-1DBC8D2110C.tplgfr25s_1?idArticle=LEGIARTI000023077996&cidTexte=LEGITEXT000023086525&date-Texte=20200324

L'analyse de la situation sur et autour de plusieurs aéroports montre que la pression exercée par la vigilance citoyenne de certaines associations a permis de réduire le nombre de faits litigieux ne faisant pas l'objet de procès-verbaux. Elle révèle le caractère encore trop aléatoire du pouvoir de police de l'environnement tel qu'exercé par les directions interrégionales de la sécurité de l'aviation civile. Il en est de même pour les missions de police de l'environnement exercées par la gendarmerie du transport aérien (usage des moteurs auxiliaires de puissance (APU) des aéronefs en stationnement, essais moteur). Elles seraient plus efficaces si le traitement des données était automatique.

DEMANDE D'ÉTUDE 2020/N° 1 **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. »

Considérant les ressources humaines limitées consacrées par la Direction de la sécurité de l'aviation civile et la gendarmerie du transport aérien à la police de l'environnement, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires demande d'étudier, dans le cadre de la modernisation de l'État, la possibilité de traiter automatiquement les données des systèmes d'information existants afin de fiabiliser les constats de manquement aux règles environnementales, les procès-verbaux et les dossiers d'instruction.

L'ACNUSA engage les études préliminaires et suggère à l'administration de commencer par le contrôle de l'usage des moteurs auxiliaires de puissance (APU) lorsque les aéronefs sont en stationnement, celui des trajectoires dans les volumes de protection environnementale tels que définis par l'article L. 6362-1 du code des transports et le respect des règles protectrices des riverains en période nocturne.

L'automatisation, partielle ou totale, des procédures de police de l'environnement permettra de réduire les délais et incitera les personnes concernées à procéder plus rapidement aux retours d'expérience afin d'éviter de récidiver. L'Autorité de contrôle restera la garante du respect des droits des personnes poursuivies par l'administration.

L'Autorité de contrôle a par ailleurs recommandé dans son rapport public 2019 que le législateur ouvre la possibilité d'assortir certaines amendes d'un sursis. La mise en œuvre de cette recommandation reste totalement pertinente, comme le démontre l'étude d'impact fournie à l'administration en appui à cette recommandation. Il en est de même de celle visant à élargir le champ des personnes susceptibles d'être poursuivies par les agents de l'État assermentés à cet effet. Il s'agit de permettre aux personnes morales mises en cause au cours de l'instruction de pouvoir accéder au dossier et de se défendre. La mise en œuvre de ces deux recommandations permettra de simplifier l'action administrative et de réduire le nombre des manquements.

Le produit des amendes prononcées par l'Autorité de contrôle est affecté au budget général de l'État. Le législateur a prévu qu'il puisse être affecté aux communautés aéroportuaires, conformément à l'article L. 6363-5 du code des transports, afin d'abonder les ressources consacrées à la compensation des nuisances autour des aéroports. Cette possibilité n'a pas encore été mise en œuvre, alors qu'elle serait vertueuse. Elle permettrait certainement une plus grande mise en responsabilité locale et donc une meilleure efficacité collective.

Il conviendrait enfin de s'interroger sur les conditions dans lesquelles une possibilité pourrait être ouverte aux personnes poursuivies de « plaider coupable » devant l'Autorité de contrôle, lorsqu'elles ont mis en place des mesures correctrices crédibles, afin de pouvoir négocier une amende forfaitaire pour une série de manquements passés à laquelle il a été mis fin. Cette disposition, dont la mise en œuvre devra conserver un caractère exceptionnel, permettrait de solder plus rapidement qu'aujourd'hui une série finie d'affaires individuelles.

2. RÉGIONS ULTRAPÉRIPHÉRIQUES : UNE CONTINUITÉ TERRITORIALE ATTENTIVE AUX NUISANCES AÉROPORTUAIRES GÉNÉRÉES

Les aéroports constituent, avec les grands ports maritimes, des points d'importance vitale pour les territoires ultramarins. Cette situation ne saurait justifier une moindre attention aux nuisances aéroportuaires.

Dans son rapport public 2019, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a relevé que les caractéristiques du trafic de ces aéroports les empêcheraient durablement de relever du I de l'article 1609 *quater* vicies A du code général des impôts relatif au champ d'application de la taxe sur les nuisances sonores aériennes⁴⁸.

En effet, malgré leur forte activité, les trafics de ces aéroports ne dépassent pas actuellement le seuil fixé par le législateur français (20 000 mouvements d'aéronefs de plus de 20 tonnes par an) et ne le dépasseront pas car le poids de la plupart des aéronefs de transport régional est compris entre 15 et 20 tonnes. Toutefois, les plus importants d'entre eux devraient atteindre, au cours des dix prochaines années, le seuil européen (50 000 mouvements d'aéronefs de plus de 34 tonnes par an), rendant obligatoire la réalisation d'une étude d'approche équilibrée en cas d'identification d'un problème de bruit. Il convient de se saisir de cette perspective pour anticiper les plans d'action souhaitables.

NOMBRE DE MOUVEMENTS EN 2019 SUR UN ÉCHANTILLON DE PLATEFORMES ULTRAMARINES

Plateformes	Nombre de mouvements				
	2015	2016	2017	2018	2019
Cayenne - Félix-Éboué	21 737	19 609	18 665	9 268	9 295
Guadeloupe - Pôle Caraïbes	41 399	41 736	43 775	39 551	38 411
Martinique - Aimé Césaire	24 632	24 222	39 705	39 436	39 328
La Réunion - Roland-Garros	26 806	25 450	29 635	34 012	32 556
Nouméa - La Tontouta	6 996	5 983	7 748	8 704	7 640
Nouméa - Magenta	44 147	38 520	36 764	40 096	35 534

DEMANDE D'ÉTUDE 2020/N°2

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 »

L'Autorité de contrôle recommande d'engager dès 2020 pour certains aéroports ultramarins les études d'approche équilibrée, au sens de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et 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. Si ces études sont obligatoires pour les aéroports dont le trafic dépasse les 50 000 mouvements de plus de 34 tonnes par an, il est à rappeler que la sensibilité environnementale et sanitaire de ces territoires justifie de ne pas attendre le franchissement de ce seuil pour agir.

Il s'agit d'anticiper l'obligation de recherche de performance environnementale. Ces études pourraient être utilement engagées pour les aéroports dont le trafic a dépassé ou approché les 40 000 mouvements au cours des dernières années.

L'Autorité de contrôle suggère parallèlement d'envisager, avec deux autres États membres de l'Union européenne (Espagne et Portugal), un programme européen visant à la réduction et à la compensation des nuisances aéroportuaires affectant les territoires ultrapériphériques. Un tel programme permettrait de soutenir les opérateurs et les collectivités territoriales pour réaliser les investissements vertueux nécessaires. Il pourrait être pertinent que ce programme européen porte à la fois sur la réduction des nuisances portuaires et aéroportuaires afin de permettre une prise en compte globale et cohérente de l'impact des trafics sur l'environnement, la santé et le climat de ces territoires fragiles.

Cette demande d'étude annule et remplace la demande d'étude 2019/3 à laquelle il n'a pas été donné suite. Au regard de l'augmentation des prix du transport aérien dans ces territoires au cours de l'année 2019 et de la crise sanitaire, il apparaît en effet difficile de déployer Outre-mer, sans un appui communautaire, les dispositions appliquées dans l'Hexagone.

⁴⁸ Pour consulter cet article : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIAR-TI000028429068&cidTexte=LEGITEXT000006069577>

TOUR D'HORIZON DE L'ACNUSA



UN COLLÈGE DE 10 MEMBRES ET 7 MEMBRES ASSOCIÉS

(chacun ayant 2 suppléants)

UNE ÉQUIPE PERMANENTE DE 12 AGENTS,

dont un rapporteur permanent et un suppléant



33 AVIS DU COLLÈGE DE L'AUTORITÉ ÉMIS EN 2019 :

- Modifications de procédures aériennes : 7
- Plans, programmes, études d'impacts et projets d'infrastructures : 8
- Réglementation : 5
- Systèmes de mesures du bruit et de la qualité de l'air : 5
- Divers : 8

SUIVI ET CONTRÔLE SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS MENÉS PAR L'ACNUSA :

- Homologations des systèmes de mesure de bruit
- Campagnes de mesure suivies et contrôles de la qualité de l'air
- Surveillance des particules ultrafines
- Analyse des constats relatifs à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance en escale

EXERCICE DU POUVOIR DE SANCTION PAR LE COLLÈGE :

- Analyse de dossiers d'instruction de manquement
- Présentation de dossiers par le rapporteur permanent de l'Autorité

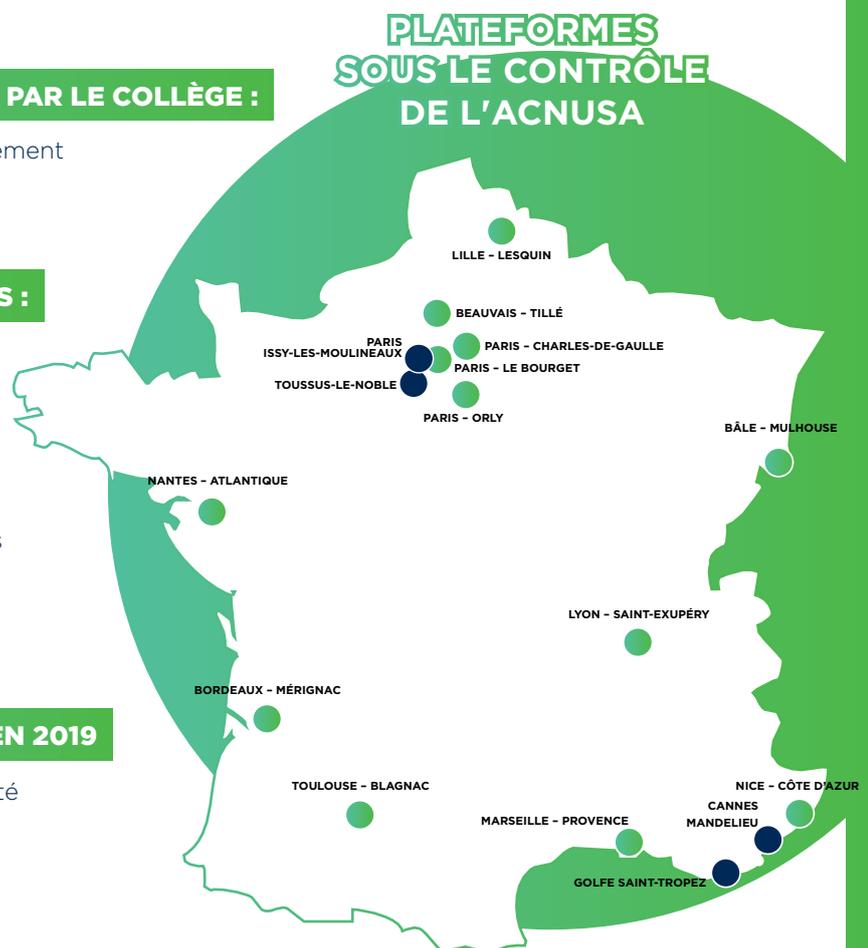
ACTIONS DE PRÉVENTIONS ENGAGÉES :

- Incitations à mettre en place des mesures correctrices pour prévenir le risque de récidives
- Échanges avec les compagnies pour identifier les causes des manquements
- Appels à destination de la communauté aéroportuaire à mettre en place des mesures d'information et de formation pour leurs personnels



11 RAPPORTS PUBLIÉS EN 2019

sur le site Internet de l'Autorité



[RETOUR SOMMAIRE](#)

LES MEMBRES DU COLLÈGE



GILLES LEBLANC

Par décret du président de la République en date du 6 avril 2018, M. Gilles Leblanc, ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts, est nommé président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires à compter du 12 avril 2018.



JULIE VALLET

Sur proposition de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, le Conseil des ministres du 7 octobre 2015 a nommé Mme Julie Vallet en tant que personnalité compétente en matière d'acoustique.



JEAN-MARIE DURAND

Sur proposition de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, le Conseil des ministres du 7 octobre 2015 a nommé M. Jean-Marie Durand en tant que personnalité compétente en matière d'impact de l'activité aéroportuaire sur l'environnement.



VALÉRIE ROZEC

Sur proposition de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, le Conseil des ministres du 7 octobre 2015 a nommé Mme Valérie Rozec en tant que personnalité compétente en matière de nuisances sonores.



AGNÈS BRION DUCOUX

Sur proposition de la ministre des Affaires sociales et de la Santé, le Conseil des ministres du 16 juin 2016 a désigné Mme Agnès Brion Ducoux en tant que personnalité compétente en santé humaine.



PHILIPPE GUIVARC'H

Sur proposition du ministre chargé de l'Aviation civile, le Conseil des ministres du 12 septembre 2018 a nommé M. Philippe Guivarc'h en tant que personnalité compétente en matière de navigation aérienne.



NADINE ALLEMAND

Sur proposition du ministre chargé de l'Aviation civile, le Conseil des ministres du 12 septembre 2018 a nommé Mme Nadine Allemand en tant que personnalité compétente en matière d'émissions atmosphériques de l'aviation.



FRANCIS TRUCHETET

Sur proposition du ministre chargé de l'Aviation civile, le Conseil des ministres du 30 octobre 2018 a nommé M. Francis Truchetet en tant que personnalité compétente en matière d'aéronautique.



LISE DRIENCOURT

Le président du Sénat a désigné le 30 janvier 2019 Mme Lise Driencourt, ancienne présidente de Cour d'appel administrative, comme membre du collège de l'Autorité.



PHILIPPE CANNARD

Le président de l'Assemblée nationale a désigné en date du 4 juin 2019 M. Philippe Cannard, Inspecteur général de l'administration au ministère de l'Intérieur, comme membre du collège de l'Autorité.



244, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris

Tél. : 01 53 63 31 80

contact@acnusa.fr - www.acnusa.fr



Directeur de la publication : Gilles LEBLANC

Conception graphique et réalisation : François-Xavier LEHE (wala-studio-graphique.fr)

[RETOUR SOMMAIRE](#)