



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

RECUEIL DES RECOMMANDATIONS

RÉDUIRE LES NUISANCES QUI IMPACTENT LA SANTÉ, L'ENVIRONNEMENT ET LE CLIMAT SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

Depuis 20 ans, l'Autorité de contrôle contribue à créer les conditions d'un dialogue visant à réduire les impacts sanitaires et environnementaux des activités aéroporutaires. Nombre de ces recommandations ont été mises en œuvre.

Ce recueil présente les recommandations, regroupées et reformulées par le collège avec l'appui de l'équipe permanente, qui restent en devenir. Les trois nouvelles recommandations issues du rapport public 2021 y ont été ajoutées.

L'ACNUSA invite les pouvoirs publics et les autres parties prenantes à décliner ces recommandations pour mettre en œuvre de nouvelles avancées en matière de protection de la santé et de l'environnement sur et autour de l'ensemble des aéroports.

MAI 2021

1 – RÉDUIRE LES NUISANCES SONORES

2010/4* : La mise en œuvre 24h/24 des descentes continues à Paris – Charles de Gaulle devant être effective d'ici la fin de l'année 2023, l'AUTORITÉ recommande à la DSNA d'établir le calendrier relatif à la généralisation des descentes continues sur les principales autres plateformes françaises en priorisant les terrains à forte densité de populations riveraines. Il s'agit d'optimiser les procédures opérationnelles d'approches.

2013/6* : L'Autorité recommande aux préfets de concerter rapidement les objectifs locaux de réductions des nuisances sonores aériennes avec une attention particulière pour la protection de la période nocturne. Les études d'approches équilibrées au sens du règlement UE 2014/598, engagées ou finalisées, doivent prioritairement permettre de protéger les riverains notamment entre 22h et 6h. Afin d'éviter les reports de nuisances entre les territoires, l'Autorité recommande à minima de généraliser l'interdiction d'opérer entre 22h et 06h les aéronefs de marge acoustique inférieure à 13EPNdB

2019/13 : L'Autorité recommande d'actualiser l'arrêté du 6 novembre 2003 modifié le 2 mai 2012 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit certifié au décollage ou à l'atterrissage à Paris-Charles-de-Gaulle. Les seuils actuels sont de 99EPNdB au décollage et de 104,5 EPNdB à l'atterrissage. Ils sont, compte tenu des évolutions des performances acoustiques des aéronefs, devenus obsolètes. Ces seuils devraient être réduits de manière significative selon un calendrier arrêté après études et concertation afin de donner de la visibilité à toutes les parties prenantes.

2020/1 : L'Autorité recommande au ministère de la Transition écologique de mener à leur terme les études d'approche équilibrée prescrites par le règlement (UE) n°598/2014 pour chaque grand aéroport pour lesquels un problème de bruit a été identifié. 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'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 2ème semestre 2021 pour fonder un écosystème de confiance avec les collectivités et les populations concernées permettant d'accompagner la reprise progressive des activités aéroportuaires sur des bases plus respectueuses de l'environnement et de la santé.

2021/3 : **L'Autorité recommande à la direction des services de la navigation aérienne de mettre à profit les moyens d'études mis en œuvre, notamment dans le cadre de la généralisation des descentes continues, pour s'assurer que toutes les optimisations environnementales ont été envisagées. Ce travail devra permettre à l'administration de s'assurer que les règles édictées en matière de réglementation de procédures sont parfaitement claires, et d'associer aux trajectoires survolant des zones densément peuplées, des volumes de protection environnementales aux procédures RNAV retenues localement après concertation.**

2 – AMÉLIORER LA CONNAISSANCE DES NUISANCES SONORES

2012/19* : Dans le cadre de l'ouverture des données publiques, la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) rendra prochainement disponibles certaines données sur les trajectoires des aéronefs. L'Autorité de contrôle s'en félicite. Pour exercer ses missions de suivi et contrôle des situations de survols, elle doit disposer elle-même d'un certain nombre d'éléments relatifs aux trajectoires des aéronefs. Si les données rendues publiques par la DSNA ne permettaient pas à l'Autorité de disposer de la totalité des informations dont elle a besoin, elle recommande qu'un protocole soit établi dans les 6 mois après la mise en ligne des données afin de traiter de la transmission et des conditions d'exploitation des données non publiques qui sont nécessaires à l'exercice de ses missions.

2012/21* : L'Autorité recommande aux gestionnaires des aéroports français sous son contrôle spécifique de poursuivre le déploiement des outils de visualisation des trajectoires et mesures de bruit. Elle leur demande de procéder à un retour d'expérience de l'usage de ces outils à l'issue de la première année de mise en service puis de le présenter aux commissions consultatives de l'environnement et de lui en rendre compte.

2020/4* : En cas de déplacement d'une station de mesure du bruit, l'Autorité recommande qu'une période de mesures simultanées de deux mois soit réalisée afin de faciliter le suivi de la situation sonore. Elle recommande que les données de mesure de l'ancienne station soient conservées et intégrées au dispositif de consultation des mesures.

2021/1 : **L'Autorité de contrôle recommande la mise en place d'un observatoire national des mouvements de nuit sur les grands aéroports français.**

2021/4 : L'Autorité recommande au Gouvernement de se saisir de l'opportunité de la modification par décret des articles en R du code de l'environnement, pour modifier la codification des cartes stratégiques de bruit (CSB) et plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) aéroportuaires. Ces derniers ont curieusement été codifiés dans le code de l'urbanisme, en leur donnant un statut d'annexes aux servitudes d'urbanisme que sont les plans d'exposition au bruit (PEB), contrairement à tous les autres PPBE d'infrastructures terrestres et à ceux des grandes agglomérations codifiés dans le code de l'environnement.

3 – ÉVITER ET COMPENSER LES NUISANCES SONORES

2010/1* : L'Autorité recommande un renforcement du contrôle de légalité sur les opérations d'urbanisme en zone C des PEB des principaux aéroports français. Elle demande au gouvernement de faire de ce contrôle une priorité auprès des préfets de manière à éviter d'augmenter la population exposée à des risques sanitaires. Elle demande à ce qu'un bilan annuel des constructions autorisées lui soit adressé par les préfets des départements concernés.

2011/24 : L'Autorité demande aux deux préfets concernés de veiller à ce que l'augmentation de la capacité de logements et de la population vivant à l'intérieur des secteurs de renouvellement urbain, autorisées par la loi dans l'ex-zone C du PEB d'Orly, fasse l'objet d'un suivi régulier porté à la connaissance des Commissions consultatives de l'environnement concernées et de l'ACNUSA.

2013/18 : L'Autorité recommande au gouvernement de déterminer les conditions de relogement et les modalités du rachat des immeubles d'habitation situés dans les périmètres des zones I des plans de gêne sonore (PGS). Après l'expérience acquise à Nantes – Atlantique, et sur la base de l'étude réalisée dans le Val-de-Marne (PGS de Paris – Orly), il s'agit de définir l'utilisation des biens concernés par l'obligation de rachat pour raison de sécurité sanitaire et de mettre en œuvre les procédures opérationnelles permettant de reloger les habitants concernés et de recycler le foncier pour un usage autre que celui d'habitation.

2015/19* : L'Autorité recommande que, sur le modèle du dispositif mis en place à Paris – Charles de Gaulle et Paris – Orly ou de celui de Nantes – Atlantique, soient créés sur les autres grands aéroports des fonds de compensation des nuisances aéroportuaires alimentés chaque année en partie par l'aéroport à un montant lié aux résultats de son activité. Cette somme sera utilisée pour le financement d'opérations destinées à améliorer la qualité de vie dans les communes inscrites dans le périmètre des PGS. Le choix des projets éligibles à la subvention et leur niveau de financement seront effectués par le préfet après avis de la Commission consultative de l'environnement concernée.

2016/6* : L'Autorité recommande au gouvernement de prendre une disposition législative de manière à ce que les logements pouvant bénéficier de l'aide à l'insonorisation mais dont les travaux n'auraient pas été réalisés ne puissent plus être proposés à la location à compter du 1^{er} janvier 2028.

2018/1 : L'Autorité de contrôle recommande d'engager la révision des PEB et PGS de Paris – Charles de Gaulle et de Paris – Le Bourget de manière à prendre en compte les effets cumulés des mouvements sur chacun des deux aéroports qui ne forment qu'un système aéroportuaire.

2019/3* : L'Autorité recommande aux préfets des territoires sur lesquels sont approuvés des plans de gêne sonore d'établir, en concertation avec les collectivités territoriales maîtres d'ouvrage, un plan d'action pour assurer l'insonorisation au cours des mandats actuels tous les bâtiments des écoles, collèges et lycées situés dans les périmètres des Plans de Gêne Sonore qui ne sont pas encore aux normes requises.

2019/4 : L'Autorité recommande de créer les conditions permettant aux préfets d'engager, avec les métropoles et les sociétés aéroportuaires concernées, des opérations coordonnées de rénovation de l'habitat situé dans le périmètre des plans de gêne sonore. Une assistance à maître d'ouvrage unique peut être nécessaire pour traiter simultanément des besoins d'insonorisation et de rénovation énergétique en mobilisant à cet effet les recettes affectées à l'insonorisation et les moyens de droit commun de financement de travaux (subventions, prêts et aides fiscales).

2019/5 : Rétablir, lors de la prochaine révision du PEB de Paris-Orly, une zone C adaptée à la réalité territoriale actuelle afin de soulager certains territoires et d'éviter d'accroître les populations vivant sous les trajectoires d'approche et de décollage, et créer une zone D afin de permettre aux habitants actuels ou futurs de bénéficier de règles de construction adaptées à leur localisation.

2019/6* : L'Autorité recommande au gouvernement de compenser les pertes de recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) de manière à ce que la crise sanitaire Covid-19 n'ait pas pour conséquence l'arrêt brutal des programmes d'insonorisation des logements, des établissements scolaires et des établissements sanitaires et sociaux en zones de bruit aéroportuaires.

2019/14 : L'Autorité recommande à l'administration de procéder tous les cinq ans à une évaluation des hypothèses ayant sous-tendu l'élaboration des plans d'exposition au bruit (PEB) et des plans de gêne sonore (PGS) et aux préfets engager éventuellement, après concertation, une mise en révision afin de prévenir le risque d'écarts trop importants entre ces documents et la réalité vécue par les populations concernées. Elle demande que ces évaluations lui soient régulièrement présentées pour avis ainsi qu'aux commissions consultatives de l'environnement concernées.

4 – AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET DES MILIEUX

2015/5* : L'Autorité recommande :

- aux grands aéroports qui ne le sont pas encore de s'équiper en moyens de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance pour la fourniture d'électricité et, lorsque nécessaire, en air pour la climatisation et/ou le chauffage des aéronefs ;
- à l'administration de réviser l'arrêté réglementant les temps d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance en Ile - de France et de le décliner dans les autres régions ou sur les autres grandes plateformes françaises afin d'éviter un usage abusif de ces moteurs très émissifs.

2011/8* : L'Autorité recommande à l'administration de faire aboutir la classification des aéronefs en fonction des émissions d'oxydes d'azote pour permettre aux aéroports d'instaurer une modulation de la redevance incitative à l'utilisation des avions les plus performants en terme environnemental.

Dans l'attente, l'Autorité recommande aux gestionnaires des plus grandes plateformes de mettre directement en place la recommandation ECAC/27-4 qui propose un système simple sur ce sujet.

2017/1* : Faisant suite notamment à l'évolution de l'indice ATMO (effectif depuis le 1^{er} janvier 2021), la révision de l'arrêté interministériel du 7 avril 2016 modifié le 26 août 2016 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant est engagée. Elle permettra d'introduire des seuils de déclenchement pour les particules PM2,5 et de modifier ceux pour les autres polluants. Cette révision devrait aboutir fin 2021. Le plan national de l'aviation civile en cas de pic de pollution devra être mis en cohérence avec ces nouvelles mesures. Dans l'attente, l'Autorité de contrôle recommande à la direction générale de l'aviation civile :

- De supprimer de son « plan national de l'aviation civile en cas de pic de pollution » le critère de déclenchement d'actions lié à la décision de circulation différenciée à J + 1 et que les mesures associées à ce critère soient reportées pour le niveau d'alerte ou de persistance de l'épisode de pollution (au sens de l'arrêté interministériel) prévue pour le jour J + 1 ;
- De faciliter la prise en considération dans les arrêtés préfectoraux, puis la mise en œuvre effective, des mesures devant être prises, en application de l'arrêté interministériel, sur les aéroports lors d'épisodes de pollution.

2017/4* : L'Autorité recommande que les articles du code de l'environnement relatifs aux plans de protection de l'atmosphère, aux schémas régionaux climat air énergie et aux plans climat air énergie territoriaux (L 222-1 ; L222-4 et L229-26) soient révisés afin de préciser les modalités de consultation de l'Autorité de contrôle. Elle recommande également de réviser l'article L4251-6 du code général des collectivités territoriales concernant les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

2017/6 : L'Autorité de contrôle demande à la direction générale de l'aviation civile de présenter tous les deux ans le bilan de ses actions et de celles des aéroports en faveur de la biodiversité.

2019/7 : L'Autorité recommande de s'inspirer des notes techniques du 27 juin 2014, relative à l'évaluation des projets de transport, et 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 routières, pour établir les valeurs à donner aux externalités (impacts sanitaires et environnementaux) des projets aéroportuaires. Celles-ci doivent être prises en compte dans les études d'impact.

2020/2* : L'Autorité recommande de compléter les articles L. 6361 à L. 6372 du code des transports pour poser les bases juridiques du suivi des engagements et du contrôle du respect des règles nécessaires en matière de nuisances dues aux émissions atmosphériques à l'image des bases juridiques existantes en matière de nuisances sonores. Les enjeux sanitaires de la qualité de l'air dans les grandes métropoles justifient que le législateur modernise les dispositions actuellement en vigueur.

5 – SÉCURISER LES FONDEMENTS DE LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

2010/7* : Afin de lever toute ambiguïté au sujet des manquements à la réglementation environnementale, et plus particulièrement aux règles relatives aux atterrissages, l'Autorité recommande que, dans les arrêtés concernant les aéroports de Nice - Côte d'Azur, Lyon - Saint-Exupéry et Paris - Orly, l'expression « aire de stationnement » soit remplacée par l'expression « point de stationnement » et que l'heure de toucher des roues soit utilisée pour relever l'heure d'atterrissage.

2013/21* : Pour pouvoir contribuer à la réduction des nuisances pour les populations riveraines et à un dialogue serein à l'échelle des territoires aéroportuaires dans le contexte d'une reprise espérée des activités après la crise, l'Autorité de contrôle recommande aux préfets concernés de veiller à la bonne application de l'article L571-13 du code de l'environnement afin de permettre :

- un dialogue constructif entre les collectivités territoriales, les professionnels de l'aéronautique et les associations pour faciliter la réalisation des engagements pris par les différentes parties intéressées à l'exploitation de l'aéroport en vue d'assurer la maîtrise des nuisances liées à cette exploitation ;
- une concertation effective en amont de l'élaboration des projets portés par les différents maîtres d'ouvrage ;
- l'expression des avis sollicités sur les plans et programmes ainsi que sur les projets de textes réglementaires présentés par l'État.

L'Autorité de contrôle accompagne les préfets, présidents des Commissions consultatives de l'environnement, et les membres des différents collèges selon les modalités fixées à l'article L 6361-5 du code des transports. Conformément à l'article L227-7 du code de l'aviation civile, elle présente annuellement son rapport public aux Commissions consultatives de l'environnement des aéroports visés à l'article L 1609 quatercivies du code général des impôts.

2020/3* : Dans l'esprit du projet de loi relatif à la décentralisation, la déconcentration, la différenciation et portant diverses mesures de simplification de l'action locale, l'Autorité de contrôle recommande au ministère de la Transition écologique d'approfondir la déconcentration de la régulation environnementale et sanitaire des aéroports. L'objectif est de favoriser l'articulation des compétences de l'Etat avec celles des grandes collectivités territoriales (métropoles et régions) sur et autour des aéroports, dans une plus grande proximité avec les exploitants et les représentants des usagers et des riverains. Les articles L. 6363-1 à L.6363-7 du code des transports relatifs aux communautés aéroportuaires pourront notamment être mobilisés, après adaptation éventuelle.

2021/2 : L'Autorité demande au Gouvernement de prendre une initiative législative pour moderniser les textes relatifs à la lutte contre les nuisances environnementales sur et autour des aéroports. Il s'agit notamment de renforcer les missions de police de l'environnement et les pouvoirs de l'Autorité de contrôle tout en simplifiant la procédure relative à l'exercice de ses pouvoirs de sanction.

La mise en œuvre des recommandations de portée nationale permettra d'améliorer la qualité du dialogue avec toutes les parties concernées. La déclinaison concertée localement de ces recommandations contribuera à réduire les nuisances qui impactent la santé, l'environnement et le climat sur et autour des aéroports. Elle contribuera également à rétablir la confiance nécessaire à la reprise progressive des activités.

POUR PLUS D'INFORMATION SUR CES RECOMMANDATIONS :

- contact@acnusa.fr
- ou
- philippe.gabouleaud@acnusa.fr
- amel.issa@acnusa.fr
- florence.duenas@acnusa.fr
- nathalie.guitard@acnusa.fr
- anne-laure.verneil@acnusa.fr



*recommandations présentées plusieurs fois et/ou reformulée en 2021 (la numérotation correspond à la plus ancienne des recommandations prises en compte)