

RAPPORT D'ACTIVITÉS 2019



ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SOMMAIRE

A. L'ANNÉE 2019 A PERMIS LA CONSOLIDATION DE L'AUTORITÉ	5
I. Consolidation juridique	5
II. Renforcement des équipes	5
III. Adossement du fonctionnement aux services supports des MTES/MCTRCT	5
IV. Engagement de la modernisation des services	5
B. LE COLLÈGE S'APPUIE SUR UNE ÉQUIPE RENFORCÉE	6
I. 11 sessions du collège tenues	6
II. Une présence renforcée	6
1. Commissions consultatives de l'environnement	6
2. Rencontres publiques	7
3. Auditions et interventions publiques	7
4. Réunions techniques	7
C. L'APPROPRIATION DES TRAVAUX EST FACILITÉE PAR UNE COMMUNICATION ACCRUE	8
I. Le site internet	8
II. Les réseaux sociaux	8
III. La newsletter	9
IV. Les communiqués de presse	9
V. La refonte du logo	9
VI. L'Influence de l'Autorité	10
VII. Séminaires et colloque	11
1. Séminaire des cadres de l'équipe permanente	11
2. Séminaire des membres et des membres associés	11
3. Colloque organisé à l'occasion des 20 ans de l'ACNUSA	12
D. PLUSIEURS TRAVAUX RÉALISÉS EN 2019 ONT DONNÉ LIEU À PUBLICATION	14
I. Rapport de médiation sur l'aéroport de Strasbourg-Entzheim	14
II. Rapport sur la présomption de contournement du contingentement des mouvements de nuit sur l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle	14
III. Rapport sur les émissions de polluants et de gaz à effet de serre sur les plateformes aéroportuaires	14
IV. Rapport sur les possibilités de stockage du carbone dans les prairies gérées par les aéroports	15
V. Rapport sur les mobilités résidentielles dans les territoires aéroportuaires	15
VI. Mission de prévention des risques de manquements sur l'aéroport de Nice Côte d'Azur	15
VII. Rapport relatif à l'identification des vols d'État	15
VIII. Guide méthodologique à destination des aéroports pour évaluer leur impact sur la qualité de l'air locale	16
IX. Programme de recherche sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé (DEBATS)	16
E. LES MESURES SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS SONT INDISPENSABLES	17
I. Systèmes de mesure de bruit	17
II. Campagnes de mesures de la qualité de l'air	17
III. Surveillance des particules ultrafines	17
IV. Analyse des constats relatifs à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance en escale	18
F. LES AVIS DE L'AUTORITÉ RÉSULTENT D'UN TRAVAIL DE FOND	19
I. Modifications de procédures aériennes	20
II. Plans et programmes, études d'impacts des projets aéroportuaires	20
III. Réglementation	21
IV. Systèmes de mesures du bruit et de la qualité de l'air	21
V. Autres avis	21
G. L'EXERCICE DU POUVOIR DE SANCTION EST IMPARTIAL	22
I. Qualité de la conduite des procédures	22
II. Les chiffres clés de l'activité du pôle juridique placé sous l'autorité du rapporteur permanent	22
III. Les classements sans-suite effectués par le rapporteur	24
IV. Les décisions du collège	25
V. Le recouvrement des créances de L'État	26
VI. Les contentieux contre les décisions collégiales	26
H. DES ACTIONS PRÉVENTIVES SONT ENGAGÉES	25

LE MOT DU PRÉSIDENT



« Au fil des années, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a su s'affirmer grâce à la qualité de son travail collégial, à ses prescriptions techniques en matière de mesure des émissions, à ses avis et ses recommandations. Elle a régulièrement exercé ses pouvoirs de sanction de manière indépendante et impartiale pour faire de mieux en mieux respecter les règles fixées localement par arrêtés ministériels. »

Gilles Leblanc, président
7 janvier 2020, Assemblée nationale

L'ANNÉE 2019 A ÉTÉ MARQUÉE PAR LA PRISE DE CONSCIENCE DE LA NÉCESSITÉ D'UNE TRANSITION ÉCOLOGIQUE DURABLE AFIN QUE LE TRANSPORT AÉRIEN PUISSE ÊTRE SOUTENABLE.

Plusieurs industriels et opérateurs (compagnies aériennes, services de la navigation aérienne, sociétés d'exploitation aéroportuaire, assistants d'escale, etc.) ont pris publiquement des engagements forts pour l'environnement, la santé et le climat. L'ACNUSA a engagé auprès des membres de l'ensemble de la communauté aéroportuaire et aérienne [un travail d'accompagnement et d'information pour réduire leur impact sur l'environnement et la santé.](#)

Cette année a également permis aux parties prenantes, ainsi qu'à tous les citoyens qui le souhaitent, de s'exprimer et de travailler collectivement à l'occasion des Assises nationales du transport aérien. Dans un contexte d'augmentation du nombre des mouvements d'aéronefs sur les aéroports français (+1,9% pour un total de 1 816 224 mouvements en 2019), l'Autorité a activement participé aux échanges qui ont permis de faire émerger des pistes de réflexions pour un secteur qui se veut [innovant, socialement performant et respectueux de l'environnement.](#)

L'actualité a également été marquée par les projets d'aménagement et d'extension engagés sur les plateformes de La Réunion Roland Garros, Martinique - Aimé Césaire, Rennes - Bretagne et Caen. Au même moment, l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes s'est vu définitivement entériné. Plusieurs débats, concertations et enquêtes publiques préalables à des projets d'aménagement ou d'extension d'aérogares se sont tenus ; c'est notamment le cas de Paris - Charles-de-Gaulle, Nantes - Atlantique, Bordeaux - Mérignac, Nice - Côte-d'Azur, Marseille - Provence, etc.). Dans ce cadre, l'ACNUSA a, à chaque fois, participé aux travaux conduits par [l'Autorité environnementale \(AE\) ou sous l'égide de la Commission nationale du débat public \(CNDP\).](#)

En France hexagonale, c'est le segment trafic international qui reste le plus dynamique et qui a vu une progression de +4,6% contre +2% pour le trafic domestique. Les grands aéroports régionaux ont également connu une forte augmentation des vols moyen-courrier. Si le trafic passagers a connu une croissance de +3,8% (soit plus 214 millions de passagers), un ralentissement de la croissance a été amorcé durant la deuxième moitié de l'année 2019, avant un fort recul de l'activité en 2020. En parallèle, l'Autorité de contrôle a vu son activité s'accroître. Le nombre de constats de non-respect de la réglementation environnementale dressés par les agents de l'État assermentés à cet effet traduit une vigilance renforcée, notamment sur les plateformes de [Nantes - Atlantique, Toulouse - Blagnac et Toussus - Le-Noble.](#)

Enfin à l'occasion de ses 20 ans, l'Autorité a organisé un colloque pour évaluer les travaux menés durant ses premières années d'existence et forger ses objectifs pour les 20 années à venir. A cette occasion, la ministre de la Transition écologique et solidaire [Elisabeth Borne a appelé toutes les parties prenantes à une plus grande attention quant à la réalisation des progrès nécessaires pour obtenir des résultats toujours plus tangibles dans la réduction des nuisances aéroportuaires.](#)

L'ÉQUIPE PERMANENTE

PÔLE ADMINISTRATION ET COMMUNICATION



Philippe GABOULEAUD
Secrétaire général
(en remplacement
de éric Girard-Reydet
à partir d'avril 2019)



Nathalie SUPERVILLE
Assistante
de direction



Éric CHRISTY
Gestionnaire
administratif et
budgétaire (en
remplacement de
Sylvie Redon à partir
d'octobre 2019)



Narimane LOUNICI
Alternante



Amel ISSA
Consultante
en stratégie de
communication
et relations
institutionnelles

PÔLE JURIDIQUE



Céline CALLEGARI
Rapporteur
permanent et
Responsable du pôle
juridique



LAURE POUMARÈDE
Rapporteur
permanent adjoint
et Adjointe au
responsable du pôle
juridique



Adama SARR
Chargé d'études
juridiques



Isabelle RICHARD-ASICI
Gestionnaire



Alexandre VOCHELLE
Alternant

PÔLES TECHNIQUES



Anne-Laure VERNEIL
Responsable
du pôle bruit



Alvin MERALLY
Chargé d'études
bruit



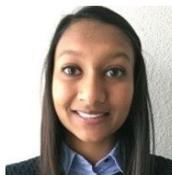
Luca KATANGBA
Alternant



Nathalie GUITARD
Responsable
du pôle qualité
de l'air et milieux



Réka VALLIER
Assistante de la
responsable qualité
de l'air et milieux



Noémie PAUCHONT
Alternante



Thomas COLIN
Consultant en
géomatique

ILS ONT CONTRIBUÉ AUX TRAVAUX DE L'AUTORITÉ EN 2019

Éric GIRARD-REYDET



Nadia DADOUCHE



Sylvie REDON



Dalia SALAMEH



Morgan DESHAIES



Souha BOUSALMI



Fayçal NEBILI



A. L'ANNÉE 2019 A PERMIS LA CONSOLIDATION DE L'AUTORITÉ

À L'AUBE DE SES 20 ANS, L'ANNÉE 2019 A ÉTÉ UNE ANNÉE
DE CONSOLIDATION POUR L'AUTORITÉ.

I. CONSOLIDATION JURIDIQUE

Après une année 2018 marquée par la refondation des bases législatives et réglementaires de l'action de l'Autorité, l'année 2019 a permis le retour à un fonctionnement normal quant au traitement des dossiers. Les effets des années 2017 et 2018 se sont faits encore ressentir (retard dans la gestion des dossiers et contentieux), mais il a été possible de commencer à améliorer les processus de production. Le règlement intérieur a été publié au journal officiel le 17 janvier 2019. La désignation du membre relevant du président du Sénat a parallèlement assuré la complétude du collège.

 **EN SAVOIR + CONSULTER LE RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE L'ACNUSA**

II. RENFORCEMENT DES ÉQUIPES

Après une année 2018 difficile en matière de ressources humaines, l'année 2019 aura connu des mouvements importants de personnels de l'équipe permanente (départs en retraite, mobilités). Ainsi, le pôle administration aura vu deux changements de titulaires (secrétaire général et gestionnaire administratif) et la mobilité de la chargée de communication et des systèmes d'information.

L'équipe permanente a pu être confortée et la continuité a été assurée avec des recrutements anticipés qui ont permis des recouvrements au sein du pôle administration. Quand cette continuité n'a pas pu être assurée, l'appel à prestataires a permis d'éviter une discontinuité du service notamment pour l'événementiel, la communication et les relations institutionnelles.

L'équipe permanente aura été quasiment toute l'année 2019 à effectif nominal. L'accueil de stagiaires et, à partir de l'automne 2019, de quatre jeunes en alternance répartis dans chacun des pôles a permis de la renforcer.

III. ADOSSEMENT DU FONCTIONNEMENT AUX SERVICES SUPPORTS DES MTES/MCTRCT

La Cour des comptes a recommandé que l'Autorité s'appuie davantage sur les moyens du secrétariat général (SG) du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) et du ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales (MCTRCT) afin d'optimiser l'utilisation de ses ressources. Après une première convention sur les moyens généraux qui garantissait l'hébergement de l'Autorité dans les locaux du ministère, au 244 boulevard Saint-Germain (avec la prise en charge des coûts de gardiennage, de sécurité et d'entretien des locaux), une deuxième convention a été établie et signée en 2019 pour les systèmes d'information, de messagerie et de téléphonie. Hormis quelques outils métiers spécifiques, les moyens en téléphonie et informatiques sont désormais fournis et maintenus par les services du secrétariat général des ministères.

Un projet de convention avec la direction des ressources humaines (DRH) des ministères a été proposé à l'automne 2019. Il s'agit d'optimiser les ressources du pôle administration en mutualisant certaines tâches au SG et de permettre au personnel de l'Autorité de disposer des informations et services proposés aux autres agents des ministères travaillant boulevard Saint-Germain.

IV. ENGAGEMENT DE LA MODERNISATION DES SERVICES

L'année 2019 a permis d'engager une démarche de modernisation des services. Un audit interne des systèmes informatiques et des besoins de chacun des pôles a été mené en juillet et août 2019. Cet audit interne, dont les conclusions ont été présentées au collège de l'Autorité, a permis d'envisager un programme pluriannuel de modernisation basé sur des outils numériques adaptés. Deux opérations ont pu être lancées en 2019 (elles aboutiront au premier trimestre 2020) avec la signature des commandes relatives à l'outil de télé-procédure et à la refonte du site de l'Autorité. Les pôles techniques se sont parallèlement engagés dans un chantier de modernisation permettant l'automatisation du traitement des données d'observation.

B. LE COLLÈGE S'APPUIE SUR UNE ÉQUIPE RENFORCÉE

I. 11 SESSIONS DU COLLÈGE TENUES

Le collège s'est réuni en 11 sessions plénières de 2 à 3 jours, comprenant 17 séances en mode juridiction. L'équipe permanente lui assure un appui technique, administratif et juridique. En 2019, elle a préparé 723 présentations sur des sujets variés :

- Modifications de procédures opérationnelles ;
- Plans et programmes ;
- Etudes d'impact de projets ;
- Modifications d'arrêtés de restrictions ;
- Systèmes de mesures acoustiques ou de polluants ;
- Inventaires d'émissions ;
- Surveillance des moteurs auxiliaires de puissance (APU) ;
- Modernisation des outils de traitement des données ;
- Communication ;
- Séminaires et événements ;
- Pouvoir de sanction.

Le collège a rendu 33 avis sur les dossiers dont il a été saisi dont 31 ont été publiés en 2019.

[VOIR LES AVIS](#)

Réunis en mode juridiction, pour 577 dossiers présentés, le collège a pris 568 décisions dont 334 ont donné lieu à une sanction pour un montant total de 6,89 millions d'euros.

[VOIR LES AMENDES PRONONCÉES](#)

II. UNE PRÉSENCE RENFORCÉE

L'Autorité s'est employée à être dans une écoute active de ses partenaires et à porter ses recommandations. Pour cela, elle a multiplié les rencontres avec toutes les parties prenantes du secteur aéroportuaire. Près de 200 rendez-vous ont été inscrits à l'agenda de l'Autorité en 2019. Le président, les membres du collège ou de l'équipe permanente ont ainsi rencontré 4 ministres ou secrétaire d'État en fonction, plusieurs parlementaires et membres des cabinets ministériels, des élus locaux (maires, présidents de métropole), des directeurs généraux d'administration centrale, des préfets, des représentants des organisations professionnelles et des compagnies aériennes, d'associations de défense des riverains, de l'environnement et de la santé, des représentants d'organismes techniques et scientifiques, des gestionnaires d'aéroports et des représentants des conseils de surveillance aéroportuaire.

Pour chacun d'entre eux, des éléments de communication ont été préparés comprenant des fiches informatives relatives aux thématiques intéressant l'interlocuteur concerné, un recueil des textes applicables, tous les avis et recommandations émis ainsi que des propositions pour réduire les nuisances sur et autour des plateformes aéroportuaires.

1. COMMISSIONS CONSULTATIVES DE L'ENVIRONNEMENT

Le président, accompagné le plus souvent du membre référent du collège et d'un cadre de l'équipe permanente, a participé à sept rencontres avec les membres des différents collèges de Commissions consultatives de l'environnement (CCE) :

- **Marseille - Provence** (février 2019) ;
- **Toulouse - Blagnac** (mars 2019) ;
- **Bâle - Mulhouse** (avril 2019) ;
- **Paris - Le Bourget** (mai 2019) ;
- **Lyon - Saint-Exupéry** (juin 2019) ;
- **Beauvais - Tillé** (novembre 2019) ;
- **Nice Côte-d'Azur** (décembre 2019).

Un membre du collège, accompagné d'un cadre, a en outre assisté à quatre commissions consultatives de l'environnement :

- **Toussus-le-Noble** (février 2019) ;
- **Paris - Orly** (juin 2019) ;
- **Paris - Charles-de-Gaulle** (juillet et décembre 2019).



[RETOUR SOMMAIRE](#)

MEMBRE DU COLLÈGE RÉFÉRENT POUR CHAQUE AÉROPORT SOU MIS AU CONTRÔLE DE L'ACNUSA

Aéroports	Membre référent
Bâle - Mulhouse	Agnès BRION DUCOUX
Beauvais - Tillé	Nadine ALLEMAND
Bordeaux - Mérignac	Francis TRUCHETET
Lyon - Saint Exupéry	Philippe CANNARD
Marseille - Provence	Philippe GUIVAR'CH
Nantes - Atlantique	Valérie ROZEC
Nice - Côte d'Azur	Philippe GUIVAR'CH
Paris - Charles-de-Gaulle	Francis TRUCHETET
Paris - Le Bourget	Nadine ALLEMAND
Paris - Orly	Lise DRIENCOURT
Toulouse - Blagnac	Jean-Marie DURAND
Lille - Lesquin	Agnès Brion DUCOUX
Montpellier - Méditerranée*	Jean-Marie DURAND

*Aéroport en passe d'être soumis au contrôle de l'ACNUSA

2. RENCONTRES PUBLIQUES

Le président, des membres du collège ou de l'équipe permanente ont apporté un appui aux maîtres d'ouvrage et participé à plusieurs rencontres organisées sous l'égide de la Commission nationale du débat public, notamment :

- la concertation préalable sur le projet de Terminal 4 de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle menée par le groupe Aéroports de Paris ;
- le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes - Atlantique, mené par la direction générale de l'aviation civile (DGAC).

L'Autorité a également contribué, en appui de l'Autorité environnementale, à la proposition de l'enquête publique relative au projet d'extension du Terminal 2 de l'aéroport Nice - Côte d'Azur, ainsi qu'au cadrage préalable à l'extension du Terminal 1 de la plateforme de Marseille - Provence prévue en juin 2020.

Elle s'est rapprochée de l'Autorité de régulation des transports (RT) pour traiter des points pour lesquels une collaboration est nécessaire.

L'équipe permanente a été mobilisée tout au long de l'année afin d'apporter un appui aux maîtres d'ouvrage en leur communiquant des éléments qui ont le plus souvent pu être pris en compte et rendus publics.

3. AUDITIONS ET INTERVENTIONS PUBLIQUES

En 2019, l'Autorité a été auditionnée ou conviée à intervenir lors de plusieurs événements :

- Mission d'information du Sénat sur les transports aériens et l'aménagement des territoires ;
- Audition par le rapporteur de la « commission du développement durable et de l'aménagement du territoire » de l'Assemblée nationale ;
- Table ronde concernant le titre III de la Loi d'orientation des mobilités de la commission développement durable de l'Assemblée nationale ;
- Intervention au Congrès national de l'Union des aéroports français et francophones associés (UAF&FA) et à l'assemblée générale du Board of Airlines (BAR) France ;
- Réunion plénière de la chambre syndicale des assistants d'escale ;
- Assemblée générale de la Société française du droit aérien et spatial.

4. RÉUNIONS TECHNIQUES

L'équipe permanente a participé à plusieurs réunions techniques (liste non exhaustive) sous le pilotage de :

- Conseil national du Bruit ;
- Office national d'études et de recherches aérospatiales (ONERA) ;
- Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) ;
- Union des aéroports français & francophones associés (UAF&FA) ;
- Direction générale de l'aviation civile (DGAC) ;
- Plusieurs grandes métropoles ;
- Gestionnaires d'aéroports.

C. L'APPROPRIATION DES TRAVAUX EST FACILITÉE PAR UNE COMMUNICATION ACCRUE

L'Autorité mobilise les moyens existants pour mettre en avant ses travaux. En 2019, l'ACNUSA a renforcé sa stratégie de communication en proposant plus de contenus sur son site internet et les réseaux sociaux, en multipliant les contacts avec les institutions nationales et européennes, en organisant des événements et en diffusant des communiqués de presse auprès d'un réseau de journalistes spécialisés sur les questions environnementales et aéroportuaires.

I. LE SITE INTERNET

Le site internet de l'Autorité est aujourd'hui la première vitrine des activités du collège et services. Tous les travaux ayant vocation à être publics sont présentés.

En 2019, l'Autorité a posté :

TYPE DE PUBLICATION	RUBRIQUE	NOMBRE
Articles	Actualités	70
Communiqués de presse	Publications	18
Avis	Publications	30
Rapports	Publications	11

II. LES RÉSEAUX SOCIAUX

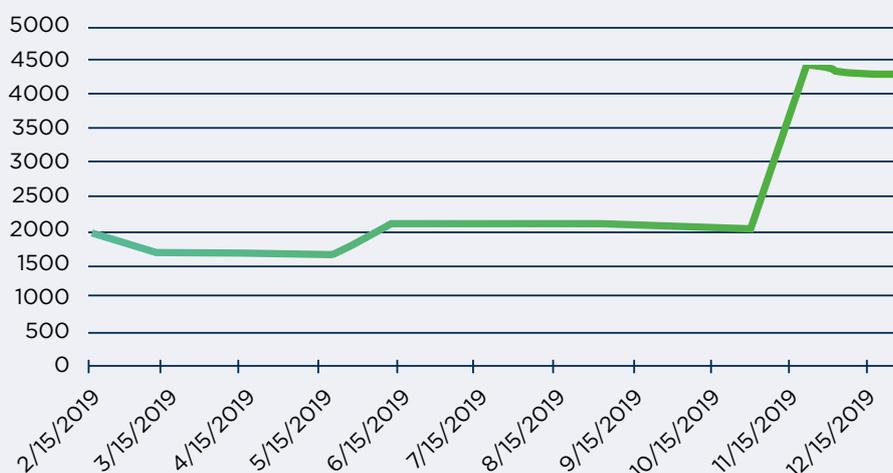
L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires dispose de deux comptes professionnels sur les réseaux sociaux LinkedIn et Twitter.

L'objectif consiste en une meilleure interaction avec les différents interlocuteurs de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires. Par ce biais, l'ACNUSA a pu relayer les communiqués de presse, les articles, les rapports mais aussi toutes les rencontres institutionnelles. Ces interactions avec le public permettent de mettre en lumière ses activités et son actualité. Cela a permis d'augmenter le trafic sur le site internet.

À titre d'exemple, il a été ainsi fait mention de l'ACNUSA 360 fois sur Twitter en 2019.



ÉVOLUTION DU LECTORAT DE L'AUTORITÉ



III. LA NEWSLETTER

La lettre d'information de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est également un outil essentiel de sa communication. Un nouveau format a été mis en place en 2019 et diffusé via une plateforme de marketing par courriel. 11 lettres d'information ont été envoyées en 2019.

La lettre d'information a vu le nombre de ses lecteurs augmenter considérablement en 2019, passant de 1968 à près de 4500 en fin d'année.

IV. LES COMMUNIQUÉS DE PRESSE

En 2019, l'Autorité a diffusé 18 communiqués de presse qui pour la plupart ont été repris par la presse locale et nationale. L'ACNUSA a également fait l'objet de près de 30 articles.

 **EN SAVOIR + VOIR TOUS LES COMMUNIQUÉS DE PRESSE**

V. LA REFONTE DU LOGO

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.

En effet, il s'agissait pour les membres permanents et associés du collège d'une part et l'équipe permanente d'autre part d'affirmer les éléments suivants :

- Une volonté de travailler ensemble pour aller plus loin dans le progrès économique, social et environnemental ;
- Un engagement pour la planète et ses habitants, la Terre vue du ciel : le bleu et le vert sont les couleurs de ces 20 ans ;
- Une détermination à prévenir les manquements et contribuer à forger des réponses collectives pour trouver localement des voies permettant de réduire les nuisances.

Ce logo est dorénavant associé à la Marianne afin de traduire l'appartenance à l'État dans l'indépendance vis-à-vis du Gouvernement et du Parlement.



VI. L'INFLUENCE DE L'AUTORITÉ

L'Autorité promeut ses avis et recommandations dans le cadre de rencontres avec les représentants des institutions publiques. C'est ainsi que 23 rendez-vous ont été organisés avec des membres du Parlement français, des membres de cabinets ministériels, de la représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne et de la Commission européenne. Ces entretiens ont permis la prise en compte des recommandations de l'Autorité dans la [loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et à la transformation des entreprises](#) ainsi que [loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités](#).

LOI N° 2019-486 DU 22 MAI 2019 RELATIVE À LA CROISSANCE ET À LA TRANSFORMATION DES ENTREPRISES

Article 131

II) L. 6323-4 du code des transports :

« 22° Selon lesquelles Aéroports de Paris exerce ses missions en tenant compte des effets environnementaux de ses activités, notamment les modalités selon lesquelles Aéroports de Paris est autorisée, pour l'aéroport de Paris-Orly, à exploiter annuellement un nombre de 250 000 créneaux horaires attribuables aux transporteurs aériens et à programmer les décollages d'avions turboréacteurs entre 6 heures et 23 heures 15 et les atterrissages de ce même type d'avions entre 6 heures 15 et 23 heures 30. A ce titre, Aéroports de Paris verse une contribution annuelle au moins égale à 4 500 000 € au total pour les deux fonds prévus au I de l'article 1648 AC du code général des impôts. »

« 24° Selon lesquelles un comité des parties prenantes, distinct des organes de direction d'Aéroports de Paris et composé notamment de représentants d'Aéroports de Paris, de collectivités territoriales, d'associations de riverains et d'associations agréées pour la protection de l'environnement, est mis en place afin de favoriser l'information et les échanges entre ces acteurs, dans le respect des compétences des commissions consultatives de l'environnement. »

« L'État veille au maintien au cours du temps de la bonne adéquation du cahier des charges avec les objectifs du service public aéroportuaire ainsi qu'à la cohérence de ce cahier des charges avec les évolutions du secteur du transport aérien et avec les effets économiques, sociaux et environnementaux des activités d'Aéroports de Paris. Les dispositions du cahier des charges et leur mise en œuvre font l'objet d'évaluations tous les dix ans à compter de sa publication. Ces évaluations sont réalisées par l'État, qui y associe la société Aéroports de Paris. Elles sont rendues publiques. »

LOI N° 2019-1428 DU 24 DÉCEMBRE 2019 D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

Article 81

« Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur la décarbonation et la réduction des émissions polluantes dans les secteurs du transport aérien et du transport maritime. Il dresse le bilan des actions engagées et présente la stratégie retenue. »

Article 93

« A modifié les dispositions suivantes du Code de l'environnement (Livre V : Prévention des pollutions, des risques et des nuisances - Titre VII : Prévention de la pollution sonore) :

Article L. 571-1

Les dispositions du présent chapitre ont pour objet, dans les domaines où il n'y est pas pourvu, de prévenir, supprimer ou limiter la pollution sonore, soit l'émission ou la propagation des bruits ou des vibrations de nature à présenter des dangers, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou à porter atteinte à l'environnement.

Article L. 571-1-A

L'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans son domaine de compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun de vivre dans un environnement sonore sain.

Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, surveiller, réduire ou supprimer les pollutions sonores et à préserver la qualité acoustique. »

Article 94

« Modification du code de l'urbanisme visant à étendre l'obligation d'information relative à la situation d'un bien à l'intérieur d'un plan d'exposition au bruit d'un aéroport (existant déjà en matière de location d'habitation), au cas de l'acquisition d'un bien immobilier (bien construit à usage d'habitation ou bien non bâti constructible). Il introduit, pour une meilleure lisibilité et accessibilité, un dispositif « miroir » entre le code de l'urbanisme, le code de la construction et de l'habitation et la loi du 6 juillet 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs. »

Article 181

« Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur le suivi du renouvellement des flottes par les compagnies aériennes et son incidence sur la réduction des nuisances sonores, dans le but de fournir les informations nécessaires pour apprécier l'évolution de ces nuisances et les réponses, y compris réglementaires, à y apporter. »

VII. SÉMINAIRES ET COLLOQUE

1. SÉMINAIRE DES CADRES DE L'ÉQUIPE PERMANENTE



L'Autorité a organisé en septembre 2019 un séminaire réunissant les cadres de son équipe permanente afin de forger un projet de service. Une feuille de route a été proposée aux différents pôles de l'Autorité afin qu'ils poursuivent leurs missions de façon concertée et en adéquation avec les orientations tracées par les membres du collège de l'Autorité.

Durant chacune des séquences de travail, les cadres ont réfléchi ensemble au rôle de l'Autorité, à la fonction de chacun au sein de l'équipe permanente et aux mesures à prendre pour mener à bien les missions individuelles et collectives. Une médiatrice a animé les échanges et pris des notes tout au long des ateliers donnant lieu à une restitution des travaux en octobre 2019.



2. SÉMINAIRE DES MEMBRES ET DES MEMBRES ASSOCIÉS

Le président de l'Autorité a souhaité mettre en place de nouvelles méthodes de travail collectif afin de mobiliser toutes les parties prenantes du secteur aéroportuaire. C'est dans ce cadre qu'un premier séminaire des membres et membres associés a été organisé en décembre 2018 afin de définir ensemble les axes de progrès qui ont été développés dans le rapport public 2019.



Lors du séminaire annuel de décembre 2019, les participants ont travaillé ensemble en fonction des suites données aux recommandations des années précédentes, sur les pistes d'amélioration pour 2020. Répartis au sein de trois tables, ils ont explicité, sur la base d'un même questionnaire, les attentes de chacun des groupes intéressés par les différentes missions de l'ACNUSA.

La retranscription des travaux a été transmise aux participants le 20 janvier 2020 pour préparer le rapport public 2020.

3. COLLOQUE ORGANISÉ À L'OCCASION DES 20 ANS DE L'ACNUSA

Le 7 janvier dernier, l'Autorité a fêté ses 20 ans, à l'occasion d'un colloque qui s'est tenu à l'Assemblée nationale sous le haut patronage de la ministre de la Transition écologique et solidaire Elisabeth Borne. Cette manifestation a rassemblé toutes les parties prenantes du secteur et a renforcé les relations que l'Autorité s'efforce de tisser avec chacune. Plus de 250 personnes ont participé utilement à cet événement.

Les échanges étaient animés par Denis Cheissoux, journaliste à Radio France. Un grand témoin, Thomas Juin, président de l'Union des aéroports français & francophones associés, est intervenu tout au long des échanges. Deux tables rondes étaient au programme.



EN SAVOIR +

LIRE LE DISCOURS D'OUVERTURE DU PRÉSIDENT



EN SAVOIR +

LIRE LE DISCOURS DE CLÔTURE DE LA MINISTRE



TABLE RONDE 1	TABLE RONDE 2
Chantal BEER-DEMANDER , présidente de l'Union française contre les nuisances des aéronefs	KARIMA DELLI , députée européenne, présidente de la Commission des transports et du tourisme
Jean-Pierre BLAZY , rapporteur de la loi du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA, président de Ville & Aéroport, maire de Gonesse	Patrick GANDIL , directeur général de l'aviation civile
Jean-Claude GAYSSOT , ancien ministre de l'équipement, des transports et du logement	Dominique LAZARSKI , présidente de l'Union européenne contre les nuisances aériennes
Pierre GRAFF , ancien président directeur général d'Aéroports de Paris, ancien directeur général de l'aviation civile	Nicolas NOTEBAERT , président de Vinci Airports, directeur général de Vinci Concessions
Chantal JOUANNO , présidente de la Commission nationale des débats publics, ancienne secrétaire d'État chargée de l'écologie	Laurianne ROSSI , présidente du Conseil national du bruit, députée des Hauts-de-Seine, questeure de l'Assemblée nationale
Nathalie STUBLER , présidente directrice générale de Transavia France	Bernard UTHURRY , vice-président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine en charge du développement économique et de l'économie numérique

 EN SAVOIR + VOIR LES BIOGRAPHIES DES INTERVENANTS



EN SAVOIR + VOIR LE PROGRAMME



EN SAVOIR + VOIR LE FILM

D. PLUSIEURS TRAVAUX RÉALISÉS EN 2019 ONT DONNÉ LIEU À PUBLICATION

L'Autorité de contrôle contribue à l'amélioration des connaissances en produisant ou conduisant chaque année un certain nombre de rapports sur les nuisances environnementales sur et autour des aéroports. En 2019, l'Autorité a publié plusieurs rapports disponibles dans la rubrique « publications » du site internet.

I. RAPPORT DE MÉDIATION SUR L'AÉROPORT DE STRASBOURG – ENTZHEIM

A la demande des parties prenantes locales, le président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a confié à un ancien membre du collège de l'Autorité la mission d'apprécier la situation de la plateforme sur l'aéroport de Strasbourg – Entzheim. Le missionnaire a rencontré plusieurs représentants des différentes parties prenantes afin de dresser un état des lieux reprenant l'historique de la plateforme et le contexte de la mission. Après avoir collecté puis présenté les prises de position des acteurs du secteur, le rapport a porté des recommandations visant à établir un nouveau consensus local au travers d'une charte de l'environnement avant d'envisager d'éventuelles restrictions par voie réglementaire.

Ces recommandations ont été suivies d'effets et un protocole a pu être signé le 13 décembre 2019.

 [EN SAVOIR + CONSULTER LE RAPPORT](#)

 [EN SAVOIR + CONSULTER LE PROTOCOLE D'ACCORD](#)

La démarche peut intéresser des aéroports de taille moyenne où des tensions locales apparaissent pouvoir être réglées par le dialogue et des engagements contractuels.

II. RAPPORT SUR LA PRÉSUMPTION DE CONTOURNEMENT DU CONTINGENTEMENT DES MOUVEMENTS DE NUIT SUR L'AÉROPORT DE PARIS - CHARLES-DE-GAULLE

Le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a demandé à son président de diligenter une enquête afin de faire la lumière sur le dépassement du plafond des vols de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle, d'en établir les causes et de faire des propositions de mesures correctrices. Cette mission a été confiée à un préfet honoraire qui s'est appuyé sur l'équipe permanente de l'ACNUSA et s'est assuré de la collaboration de la direction générale de l'aviation civile, du coordonnateur national (COHOR), du groupe Aéroports de Paris et de plusieurs compagnies aériennes.

 [EN SAVOIR + CONSULTER LE RAPPORT D'ENQUÊTE](#)

Un comité de suivi opérationnel a été mis en place dès l'automne 2019 avec l'appui des organisations professionnelles. Il accompagne les compagnies aériennes dans leurs efforts pour réduire les mouvements de nuit sans créneau.

III. RAPPORT SUR LES ÉMISSIONS DE POLLUANTS ET DE GAZ À EFFET DE SERRE SUR LES PLATEFORMES AÉROPORTUAIRES

L'Autorité a demandé au Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA) un état des lieux des divers dispositifs réglementaires et volontaires de rapportage des émissions de gaz à effet de serre (GES) et polluants s'appliquant à une plateforme aéroportuaire. Le rapport présente aussi les méthodologies d'estimation des émissions qui existent. Leurs périmètres d'application et leurs objectifs ont été présentés en détail.

 [EN SAVOIR + CONSULTER LE RAPPORT](#)

Ce rapport a été exploité par les membres du groupe de travail mis en place pour réviser le guide méthodologique à destination des aéroports pour évaluer leur impact sur la qualité de l'air locale.

IV. RAPPORT SUR LES POSSIBILITÉS DE STOCKAGE DU CARBONE DANS LES PRAIRIES GÉRÉES PAR LES AÉROPORTS

L'ACNUSA et l'association Aéro Biodiversité ont demandé à la Fondation pour la recherche sur la biodiversité (FRB) une étude bibliographique sur le stockage carbone des prairies des plateformes aéroportuaires. L'objectif est d'identifier la capacité des aéroports à stocker du carbone en regard des 33 000 ha d'espaces verts gérés au niveau national, particulièrement lorsque l'on sait que le transport aérien a un bilan carbone négatif. Cette étude a permis d'établir de nouvelles pistes pour optimiser le stockage du carbone.

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

V. RAPPORT SUR LES MOBILITÉS RÉSIDENIELLES DANS LES TERRITOIRES AÉROPORTUAIRES

Le travail engagé en 2015 pour appréhender les raisons pour lesquelles des personnes se sont installées ou ont effectué une mobilité résidentielle dans certains territoires aéroportuaires s'est achevé en 2019.

 **EN SAVOIR +** [CONSULTER LES ÉTUDES SUR LES STRATÉGIES RÉSIDENIELLES DES MÉNAGES À PROXIMITÉ DES AÉROPORTS DE LYON-BRON ET MARSEILLE](#)

 **EN SAVOIR +** [CONSULTER LES ÉTUDES SUR LES MOBILITÉS RÉSIDENIELLES CHARLES-DE-GAULLE, ORLY ET TOULOUSE - BLAGNAC / MÉTHODES ET RÉSULTATS](#)

 **EN SAVOIR +** [CONSULTER LES ÉTUDES SUR LES MOBILITÉS RÉSIDENIELLES CHARLES-DE-GAULLE, ORLY ET TOULOUSE - BLAGNAC / ENTRETIENS](#)

 **EN SAVOIR +** [CONSULTER LES ÉTUDES SUR LES MOBILITÉS RÉSIDENIELLES CHARLES DE GAULLE, ORLY ET TOULOUSE - BLAGNAC / DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES ET SOCIALES](#)

VI. MISSION DE PRÉVENTION DES RISQUES DE MANQUEMENTS SUR L'AÉROPORT DE NICE - CÔTE D'AZUR

Ayant constaté, à l'étude des manquements sur plusieurs plateformes, que des pistes d'amélioration semblaient pouvoir être dégagées localement pour améliorer la prévention, le collège a décidé de diligenter des missions pour analyser les causes des infractions à la réglementation. Un membre du collège appuyé par l'équipe permanente, a été mandaté pour rencontrer tous les acteurs de la plateforme de Nice - Côte d'Azur de janvier à mars 2019. Plusieurs pistes ont été dégagées pour remédier aux atteintes à la tranquillité, à la santé et à l'environnement des riverains. Cela a permis la production collective d'une fiche didactique pour les professionnels.

 **EN SAVOIR +** [CONSULTER LA FICHE](#)

Le travail réalisé par la communauté aéroportuaire de Nice - Côte d'Azur pourra être utile sur d'autres plateformes où les communautés sont invitées à œuvrer à la prévention des manquements.

VII. RAPPORT RELATIF À L'IDENTIFICATION DES VOLS D'ÉTAT

Lors de réunions plénières relatives au pouvoir de sanction, le collège a relevé certains dossiers dans lesquels la qualité de vols d'État apparaissait usurpée. Un rapport a été réalisé afin d'établir un état des textes juridiques.

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

La direction générale de l'aviation civile et le coordonnateur national (COHOR) ont été invités à être vigilants et à ne pas considérer comme vols d'État des mouvements dont le plan de vol ne mentionne pas le numéro de l'accréditation délivrée par le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères (MEAE).

VIII. GUIDE MÉTHODOLOGIQUE À DESTINATION DES AÉROPORTS POUR ÉVALUER LEUR IMPACT SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

L'actualisation du guide a été engagée en 2019. Un groupe de travail composé de professionnels du secteur¹ et d'experts indépendants² s'est réuni à trois reprises sur les thématiques suivantes :

- surveillance de la qualité de l'air et des polluants émergents ;
- inventaires d'émissions ;
- voies de réduction des émissions.

La révision du guide se fait en pleine concertation avec les membres et partenaires afin de collationner et prendre en compte les observations des associations environnementales (FNE), de riverains (UFCNA) et d'élus locaux³ (Régions de France et France Urbaine).

Après arbitrage du collège, la publication de la nouvelle édition du guide est prévue au premier semestre 2020.

IX. PROGRAMME DE RECHERCHE SUR LES EFFETS DU BRUIT DES AÉRONEFS TOUCHANT LA SANTÉ (DEBATS)

Le programme « Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé » (DEBATS) se fonde sur une recherche épidémiologique destinée à mieux identifier et quantifier les effets du bruit des avions sur la santé des populations riveraines des aéroports français.

Les effets sanitaires analysés concernent :

- les perturbations du sommeil ;
- les impacts sur le système cardio-vasculaire (hypertension et autres maladies cardio-vasculaires) ;
- les troubles anxio-dépressifs et la gêne ressentie en raison du bruit des avions.

Plusieurs articles scientifiques ont été publiés en 2019 et le programme dont les études ont été lancées en 2011 aboutira à la fin du premier semestre 2020.

EN SAVOIR + CONSULTER LE PROGRAMME

À l'issue du programme l'ANSES devrait réaliser un document de vulgarisation permettant à toutes les parties prenantes de se saisir des résultats de la recherche.

1 Représentants de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) et de la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), de l'Union des Aéroports Français et Francophones associés (UAF&FA), de la Chambre Syndicale de l'Assistance en Escale (CSAE), de SAFRAN, de l'Office national d'études et de recherches aérospatiales (ONERA), de la fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM) et du Board of Airlines (Bar) France.

2 Représentants d'ATMO France, du laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air (LCSQA) et du Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA).

3 Représentants de France Nature Environnement (FNE), de l'Union Française contre les Nuisances Aériennes (UFCNA), de Régions de France et France urbaine.

E. LES MESURES SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS SONT INDISPENSABLES

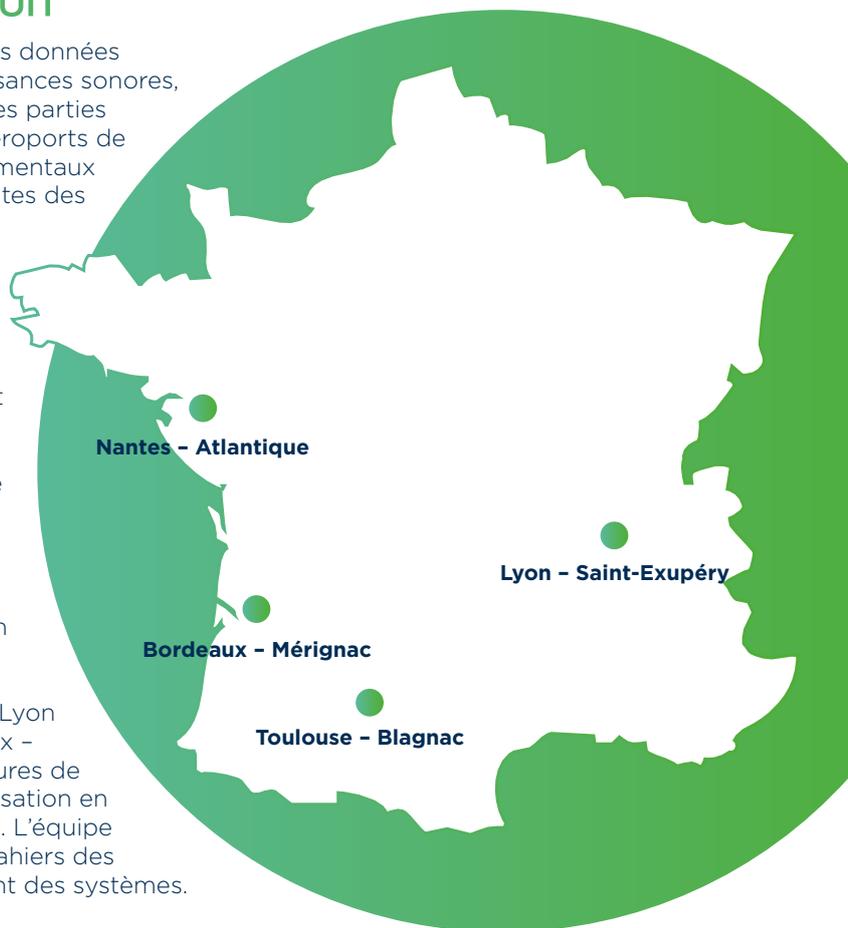
Les pôles techniques s'assurent de la qualité des systèmes et campagnes de mesures ainsi que de la qualité de l'information produite par les sociétés aéroportuaires. Ils participent à l'amélioration et la valorisation des connaissances.

I. SYSTÈMES DE MESURE DE BRUIT

Les systèmes de mesure de bruit fournissent des données indispensables pour mesurer l'évolution des nuisances sonores, identifier des situations anormales et informer les parties prenantes. Ils permettent aux gestionnaires d'aéroports de produire des bulletins d'informations environnementaux et de répondre, en tant que de besoin, aux plaintes des riverains.

Les systèmes de mesure de bruit des grands aéroports français ont l'obligation réglementaire d'être homologués. Le pouvoir d'homologation est conféré à l'ACNUSA par un arrêté ministériel. Celle-ci définit où et comment doivent être réalisées ces mesures et s'assure que ses préconisations sont bien respectées par les gestionnaires d'aéroport. Les services de l'Autorité assurent toute la phase de vérification des expertises permettant de garantir que les systèmes de mesure répondent aux exigences techniques et à l'issue, les conclusions sont présentées au collège de l'ACNUSA qui rend son avis.

En 2019, quatre aéroports, Nantes - Atlantique, Lyon - Saint-Exupéry, Toulouse - Blagnac et Bordeaux - Mérignac, ont renouvelé leurs systèmes de mesures de bruit et engagé les travaux permettant la visualisation en ligne des mesures de bruit et trajectoires avions. L'équipe permanente a été associée à l'élaboration des cahiers des charges et à toutes les étapes du renouvellement des systèmes.



II. CAMPAGNES DE MESURES DE LA QUALITÉ DE L'AIR

La convention signée en 2018 entre l'ACNUSA et ATMO France a été mise en œuvre et a donné lieu à des échanges d'information sur les domaines d'expertise respectifs ainsi qu'à la fourniture de données de qualité de l'air par ATMO France à l'Autorité. Elle a facilité la mise au point de conventions locales entre les sociétés d'exploitation aéroportuaire et les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA). Ces dispositions devraient permettre la réalisation de campagnes de mesures des polluants beaucoup plus régulières qu'elles ne l'étaient sur certains aéroports.

III. SURVEILLANCE DES PARTICULES ULTRAFINES

En 2018, l'Agence nationale de sécurité sanitaire (ANSES) a préconisé la mise en place d'une surveillance réglementaire pour treize nouvelles substances dont les particules ultrafines⁴ indiquant que ces dernières, avec des niveaux de preuve élevés, auraient des effets certains sur la santé. A l'échelle française, des campagnes de mesures autour de plusieurs plateformes aéroportuaires ont été ou seront engagées avec les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA), en avance de phase sur les obligations réglementaires. Ces campagnes de mesure sont mises en œuvre autour de l'aéroport de Nantes - Atlantique, de Bâle - Mulhouse et à proximité des aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et de Paris - Orly. L'ACNUSA veille à la cohérence de ces expérimentations en s'entourant des représentants du Laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air (LCSQA), de la fédération ATMO, du laboratoire d'Aéroports de Paris et de la direction générale de l'aviation civile (DGAC).

⁴ Pour en savoir plus : <https://www.anses.fr/fr/system/files/AIR2015SA0216Ra.pdf>

IV. ANALYSE DES CONSTATS RELATIFS À L'UTILISATION DES MOTEURS AUXILIAIRES DE PUISSANCE EN ESCALE

L'arrêté du 27 juillet 2012 régleme la utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et climatisation/chauffage lors de l'escale, sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget. Afin d'améliorer les connaissances sur les temps d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) et les pratiques en cours sur ces plateformes, l'équipe permanente a analysé en 2019 plus de 700 procès-verbaux (PV) de renseignement administratif dressés par la Gendarmerie des transports aériens (GTA).

Nombre de PV analysés	Temps médian d'utilisation de l'APU en minutes			Temps autorisé par l'arrêté avec ou sans moyens de substitution		
	OLY	CDG	LBG			
OLY : 555 CDG : 109 LBG : 73	Court et moyen courriers	Arrivée	7	6	22	5 min ou 30 min
		Départ	16	22	55	10 min ou 60 min
OLY : 76 CDG : 32 LBG : 96	Long courrier	Arrivée	18	11	-	5 min ou 30 min
		Départ	63	46	87	10 min ou 80 min
OLY : 114 CDG : 100 LBG : 0						
OLY : 29 CDG : 89 LBG : 1						

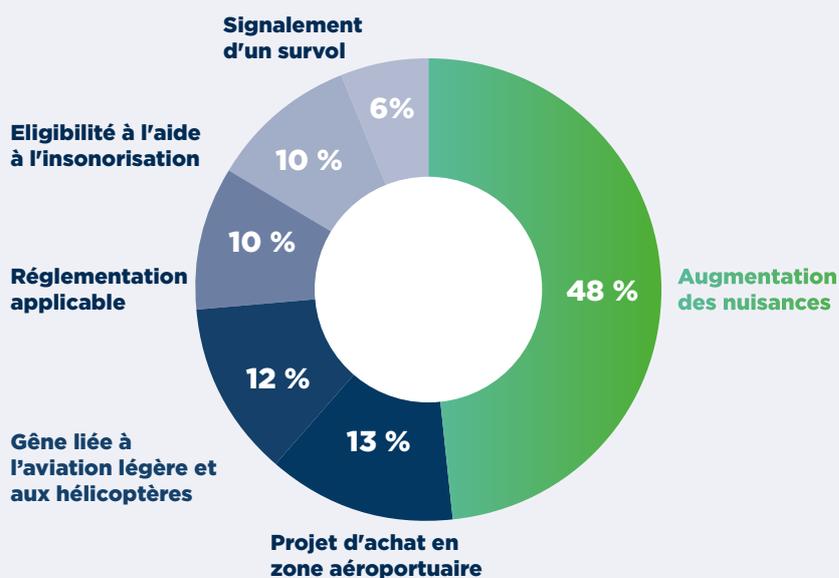
Il convient de noter que le nombre de contrôles réalisés par la GTA a augmenté en 2019 notamment en raison de l'application du plan national de l'aviation civile en cas d'épisode de pollution⁵ qui prévoit un renforcement des contrôles des temps d'utilisation des APU.

Les résultats ont été transmis à l'administration pour lui permettre de proposer une modernisation et une extension de l'arrêté ministériel portant restriction d'usage de ces moteurs sur les aéroports français. Elle met en évidence que les temps d'utilisation aujourd'hui autorisés sont très excessifs.

Réponses aux courriers riverains

L'équipe permanente est sollicitée par des courriers ou plaintes adressés par les riverains et élus. En 2019, 240 courriers ont été reçus dont 67 ont nécessité une étude approfondie.

Depuis le second semestre 2019 les courriers riverains sont classés au sein de 6 catégories. Typologie des courriers reçus au second semestre 2019 Motif du courrier Pourcentage*



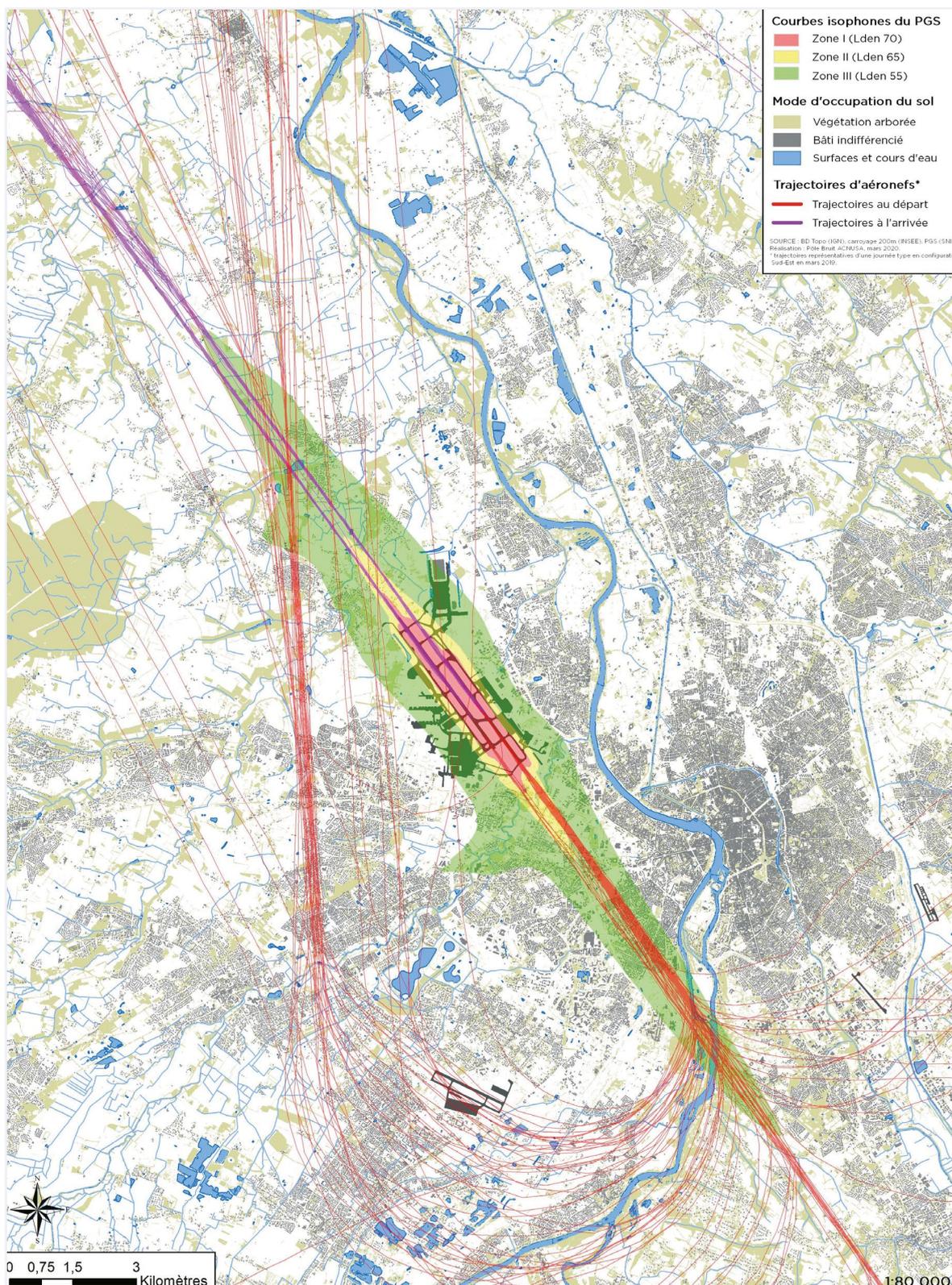
*Pourcentages au second semestre 2019

⁵ Pour en savoir plus : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/PNAC_pic_pollution_prolonge.pdf

F. LES AVIS DE L'AUTORITÉ RÉSULTENT D'UN TRAVAIL DE FOND

En 2019, le collège de l'Autorité a rendu 33 avis pour lesquels l'équipe permanente a analysé et rapporté les dossiers soumis par les services de l'État ou les gestionnaires d'aéroports.

AÉRODROME DE TOULOUSE - BLAGNAC PLAN DE GÊNE SONORE (ARRÊTÉ LE 31 DÉCEMBRE 2003)



RÉPARTITION DES AVIS ÉMIS PAR LE COLLÈGE EN 2019

Thématiques	Nombre d'avis émis
Modifications de procédures aériennes	8
Plans, programmes, études d'impacts et projets d'infrastructures	8
Réglementation	6
Systèmes de mesures du bruit et de la qualité de l'air	5
Divers	6

I. MODIFICATIONS DE PROCÉDURES AÉRIENNES

Les modifications de procédures aériennes sont soumises par les directions inter-régionales de la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC-IR) et concernent les évolutions de trajectoires au départ ou à l'arrivée des plateformes aéroportuaires sous contrôle spécifique de l'ACNUSA. Elles donnent lieu la plupart du temps à une présentation conjointe par les services de la navigation aérienne et de la DSAC-IR, qui s'appuie sur une étude d'impact de la circulation aérienne (EICA). Celle-ci vise à apprécier les conséquences des nuisances pour les populations et l'environnement.

Un travail d'analyse de la qualité des EICA a été mené par l'équipe permanente afin de réaliser un retour d'expérience auprès des services de la DGAC pour améliorer de manière systématique l'évaluation environnementale. Des modifications du guide des EICA ont été proposées.

II. PLANS ET PROGRAMMES, ÉTUDES D'IMPACT DES PROJETS AÉROPORTUAIRES

Les plans, programmes et projets ayant donné lieu à un avis du collège en 2019 ont concerné des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), un plan de gêne sonore (PGS) et des projets de développements aéroportuaires. Il s'agit soit d'avis sollicités par le maître d'ouvrage, soit de contributions à l'Autorité environnementale (Ae) ou aux missions régionales d'autorité environnementale (MRAe).

Un état des lieux des plans et programmes relatifs au bruit, à la qualité de l'air et au climat a été réalisé.

PLANS ET PROGRAMMES RELATIFS AU BRUIT EN VIGUEUR SUR CHACUNE DES GRANDES PLATEFORMES, (ÉTAT DES LIEUX AU 1/05/2019)

AÉROPORT	PEB	PGS	PPBE*
Bâle - Mulhouse	25/10/2004	15/12/2015	20/03/2019
Beauvais - Tillé	26/06/2012	28/12/2011	Non soumis
Bordeaux - Mérignac	22/12/2004	23/12/2004	17/03/2009
Lyon - Saint-Exupéry	22/09/2005	30/12/2008	25/10/2011
Marseille - Provence	04/08/2006	21/09/2004	2013 En révision
Nantes - Atlantique	17/09/2004	27/08/2003 En révision	Non soumis
Nice - Côte d'Azur	08/02/2005	30/12/2010	10/05/2011
Paris - Charles-de-Gaulle	03/04/2007	11/12/2013	16/11/2016
Paris - Le Bourget	06/02/2017	28/12/2011	13/02/2018
Paris - Orly	21/12/2012	30/12/2013	14/03/2013 En révision
Toulouse - Blagnac	21/08/2007	31/12/2003	12/03/2013

*En vert : plan en vigueur depuis plus de 5 ans.

**La consultation de l'Autorité de contrôle n'est pas rendue obligatoire sur les PPBE d'aéroports. L'ACNUSA a néanmoins contribué au PPBE de Bâle - Mulhouse et est associée à la mise en œuvre des actions qui en découlent.

**PLANS ET PROGRAMMES RELATIFS À LA QUALITÉ DE L'AIR ET AU CLIMAT
EN VIGUEUR SUR CHACUNE DES GRANDES PLATEFORMES
(ÉTAT DES LIEUX – JANVIER 2020)**

Aéroport	SRADDET ou SRCAE*	PPA	PCAET
Bâle - Mulhouse	SRADDET approuvé en janvier 2020	Hors zone PPA	En cours d'élaboration
Beauvais - Tillé	SRCAE adopté en 2012 SRADDET en cours d'élaboration	Hors zone PPA	En cours d'élaboration Non soumis
Bordeaux - Mérignac	SRADDET adopté en décembre 2019	2012	En cours d'élaboration
Lyon - Saint-Exupéry	SRADDET adopté en décembre 2019	2014	En cours d'élaboration
Marseille - Provence	SRADDET approuvé en octobre 2019	2013	PCAET de la Métropole Aix-Marseille-Provence adopté en 2019
Nantes - Atlantique	SRCAE adopté en 2014 SRADDET en cours d'élaboration	2015	PCAET de la Métropole de Nantes approuvé en 2018
Nice - Côte d'Azur	SRADDET approuvé en octobre 2019	2013	PCAET de Nice métropole approuvé en 2019
Paris - Charles-de-Gaulle	SRCAE adopté en 2012	2018	En cours d'élaboration
Paris - Le Bourget	SRCAE adopté en 2012	2018	En cours d'élaboration
Paris - Orly	SRCAE adopté en 2012	2018	En cours d'élaboration
Toulouse - Blagnac	SRCAE adopté en 2012 SRADDET en cours d'élaboration	2016	PCAET de Toulouse métropole adopté 06/2019

* L'Autorité doit être consultée dans le cadre de l'élaboration ou la révision des schémas régionaux air climat énergie (SRCAE). En 2015, la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a institué les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) qui fusionne plusieurs documents sectoriels ou schémas existants : schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT), plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), schéma régional de l'intermodalité (SRI), schéma régional climat air énergie (SRCAE) et schéma régional de cohérence écologique (SRCE). En Île-de-France le SRCAE demeure le document de planification régionale en matière de climat, air et énergie.

III. RÉGLEMENTATION

Les avis rendus sur des sujets réglementaires ont concerné, d'une part, des modifications d'arrêtés ministériels de restrictions d'exploitation et, d'autre part, des travaux sur les vols d'État, les vols de nuit et la réglementation à Paris - Charles-de-Gaulle.

IV. SYSTÈMES DE MESURES DU BRUIT ET DE LA QUALITÉ DE L'AIR

En 2019 sur les sujets relatifs aux systèmes de mesures du bruit et de la qualité de l'air, le collège a émis des avis portant sur le positionnement des stations de mesures de bruit, l'indicateur global mesuré pondéré (IGMP) et le bilan des mesures de la qualité de l'air des plateformes ADP. L'instruction de ces dossiers a donné lieu à des visites de l'équipe permanente *in situ* pour évaluer la qualité des conditions de mesures. Sur les sujets du mesurage, des présentations ont été réalisées par l'équipe permanente sur la surveillance et les inventaires d'émissions de polluants, l'impact des conditions météorologiques sur les mesures de bruit, les micro-capteurs de surveillance de la qualité de l'air.

IV. AUTRES AVIS

Outre les différentes thématiques précitées, le collège a également émis des avis concernant le fonctionnement de l'Autorité. Il a notamment désigné des membres référents pour chacune des plateformes et validé le protocole d'accord de l'aéroport de Strasbourg - Entzheim.

 **EN SAVOIR + VOIR LES AVIS**

G. L'EXERCICE DU POUVOIR DE SANCTION EST IMPARTIAL

La gestion des dossiers pouvant aboutir à une sanction administrative pécuniaire est restée intense en 2019. Pour mémoire, la nécessaire suspension de tous les actes de procédure a perduré 5 mois en 2018, du 30 juin (date fixée par le Conseil constitutionnel) jusqu'à la refonte des bases juridiques de la procédure de sanction⁶, l'Autorité s'est attachée à fluidifier, dans le cadre légal, la gestion de la procédure contradictoire.

I. LA QUALITÉ DE LA CONDUITE DES PROCÉDURES

La Cour des comptes soulignait dans son rapport 2017 relatif aux Autorités administratives et publiques indépendantes : « le nombre de dossiers traités est élevé (400 à 450 par an), les procédures exigent un haut niveau de technicité ». Des dispositions ont été prises en 2018 et 2019 pour renforcer les moyens et le niveau de qualification des personnels placés sous l'autorité du rapporteur permanent et affectés au pôle juridique. Les outils ont continué à être modernisés.

Parallèlement, l'Autorité accompagne la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC), responsable des agents de l'État assermentés à cet effet chargés d'assurer le respect des règles environnementales sur les aéroports, dans la démarche qualité engagée. Il s'agit d'assurer une amélioration continue de la qualité des procès-verbaux et des réponses apportées par l'administration, sous la conduite du rapporteur permanent, aux observations éventuelles des personnes poursuivies.

Le rapporteur permanent conduit scrupuleusement les procédures contradictoires et rapporte chaque dossier, à charge et à décharge des personnes poursuivies par l'administration, devant le collège de l'Autorité.

II. LES CHIFFRES CLÉS DE L'ACTIVITÉ DU PÔLE JURIDIQUE PLACÉ SOUS L'AUTORITÉ DU RAPPORTEUR PERMANENT

Quelques chiffres permettent d'apprécier l'activité de l'année 2019.

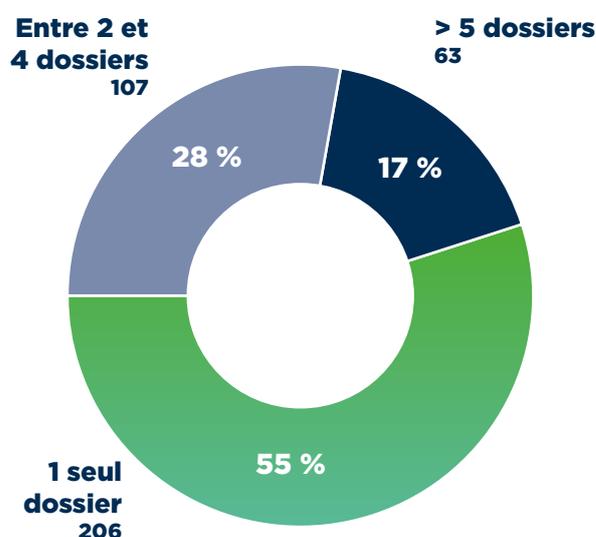
- **1453 dossiers** sont actifs (ayant fait l'objet d'au moins un acte en 2019) ;
- **599 procès-verbaux** ont été transmis à l'Autorité par les agents de l'État assermentés ;
 - **474 poursuites pour des manquements potentiels** commis en 2019 ;
 - **125 poursuites des années antérieures à 2019** ;

- **395 dossiers** ont fait l'objet d'au moins un « dossier d'instruction de manquement » (DIM)⁷ de la part des agents assermentés de l'État ;
- **326 DIM analysés** ont été envoyés aux personnes poursuivies ;
- **1106 observations** émanant des personnes poursuivies (sociétés, compagnies aériennes ou personnes physiques) ont été considérées ;
- **568 dossiers ont été analysés** et rapportés devant le collège.

Il convient de noter que les **599 poursuites** ont concerné **376 personnes différentes** :

- 63 personnes ont été poursuivies plus de cinq fois ;
- 206 personnes poursuivies l'ont été qu'une seule fois.

RÉPARTITION DES PERSONNES POURSUIVIES SELON LE NOMBRE DE DOSSIERS LES CONCERNANT ET EN COURS D'INSTRUCTION



⁶ La loi n°2018-699 a été promulguée en août 2019 et le décret n°2018-835 a été publié en octobre 2018.

⁷ Il appartient au Rapporteur de s'assurer que le dossier d'instruction est complet avant de le notifier à la personne concernée en l'invitant à présenter des observations écrites Cf. <https://urlz.fr/bKfH>

**RÉPARTITION DES POURSUITES ENGAGÉES PAR LES AGENTS ASSERMENTÉS
PAR PLATEFORME ET PAR ANNÉE DEPUIS LA CRÉATION DE L'ACNUSA**

Année	Cannes - Mandelieu	Paris - Issy-les-Moulineaux	Beauvais - Tillé	Toussus-le-Noble	Bordeaux - Mérignac	Marseille - Provence	Paris - Le Bourget	Nantes - Atlantique	Lyon - Saint-Exupéry	Bâle - Mulhouse	Toulouse - Blagnac	Nice - Côte-d'Azur	Paris - Orly	Paris - Charles-de-Gaulle	Total
1998	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2
1999	0	0	0	0	0	0	21	0	11	0	5	8	3	72	120
2000	0	0	0	0	0	0	55	0	14	0	5	7	47	204	332
2001	0	0	0	0	0	0	25	0	5	0	5	3	39	130	207
2002	0	0	7	0	0	0	11	0	1	0	0	3	32	112	166
2003	0	0	9	0	0	0	7	0	11	0	1	1	65	184	278
2004	0	0	1	0	0	0	4	0	70	9	25	6	38	623	776
2005	0	0	0	0	0	0	13	0	32	16	48	33	49	589	780
2006	0	0	6	0	0	0	1	0	1	8	34	12	24	641	727
2007	0	0	4	0	0	0	30	2	2	8	8	10	35	663	762
2008	0	0	0	0	0	0	10	1	38	8	6	24	28	370	485
2009	0	0	3	0	0	0	8	10	1	4	1	13	22	330	392
2010	0	0	1	0	0	6	18	26	0	5	5	33	19	293	406
2011	0	0	0	0	19	9	5	33	19	22	38	83	13	242	483
2012	0	25	0	1	50	9	1	57	24	28	55	110	15	117	492
2013	0	4	0	1	12	12	1	36	15	33	29	41	18	217	419
2014	0	0	0	0	6	27	4	15	10	44	6	35	12	242	401
2015	2	0	0	1	4	17	6	9	7	27	30	51	19	258	431
2016	8	4	2	0	5	9	5	24	14	36	24	39	34	197	401
2017	1	0	0	0	29	42	16	13	27	31	36	50	45	204	494
2018	14	0	0	1	27	35	18	13	19	21	18	34	68	279	547
2019	4	0	2	42	20	21	20	46	8	32	30	54	62	258	599
Total	29	33	35	46	172	187	281	285	329	332	409	650	687	6 225	9 700

NOMBRE DE POURSUITES EN 2019, RAPPORTÉES AU NOMBRE DE MOUVEMENTS

Plateforme	Nombre de PV	Nombre de mouvements	Nombre de PV pour 10 000 mouvements
Nantes - Atlantique	46	69 081	6,7
Cannes - Mandelieu	4	7 548	5,3
Paris - Charles-de-Gaulle	258	504 836	5,1
Paris - Le Bourget	20	54 656	3,7
Bâle - Mulhouse	32	99 381	3,2
Nice - Côte d'Azur	54	178 425	3,0
Toulouse - Blagnac	30	100 554	3,0
Paris - Orly	62	221 405	2,8
Bordeaux - Mérignac	20	84 329	2,4
Marseille - Provence	21	110 873	1,9
Lyon - Saint-Exupéry	8	113 524	0,7
Beauvais - Tillé	2	33 222	0,6
Paris - Issy-les-Moulineaux	NS*	NS	NS
Toussus-le-Noble	NS	NS	NS

*Non significatif

La comparaison d'une plateforme à l'autre n'est pas directement significative. La vigilance exercée par les services en charge peut être assez différente selon les plateformes. C'est ainsi que sur un aéroport, pour 734 déviations de trajectoire par exemple, seulement 14 ont donné lieu à procès-verbal.

DOSSIERS ANALYSÉS AU COURS DES TROIS DERNIÈRES ANNÉES⁸

Année	Toussus-le-Noble	Cannes - Mandelieu	Beauvais - Tillé	Paris - Issy-les-Moulineaux	Bordeaux - Mérignac	Marseille - Provence	Nantes - Atlantique	Paris - Le Bourget	Bâle - Mulhouse	Lyon - Saint-Exupéry	Toulouse - Blagnac	Nice - Côte d'Azur	Paris - Orly	Paris - Charles-de-Gaulle	Total
2017	0	7	0	0	1	7	15	4	26	16	26	42	20	205	369
2018	0	2	2	4	14	38	12	6	13	7	21	44	24	149	336
2019	1	8	0	0	33	25	8	20	24	31	14	24	59	321	568
TOTAL	4	19	33	33	139	148	224	251	275	312	361	573	588	5 965	8 925

III. LES CLASSEMENTS SANS-SUITE EFFECTUÉS PAR LE RAPPORTEUR

Le rapporteur permanent a la responsabilité de classer sans-suite les poursuites engagées par les agents de l'État assermentés à cet effet dans les trois cas suivants :

1. Poursuites engagées plus de 2 ans après la commission des faits reprochés ;
2. Personne poursuivie ne pouvant l'être ;
3. Communication d'un document officiel ayant date certaine autorisant les faits reprochés.

Les 44 dossiers ayant fait l'objet d'un classement sans suite en 2019 relèvent tous du troisième cas (43 pour usage autorisé du type d'aéronef utilisé ; 1 pour cause d'évacuation sanitaire).

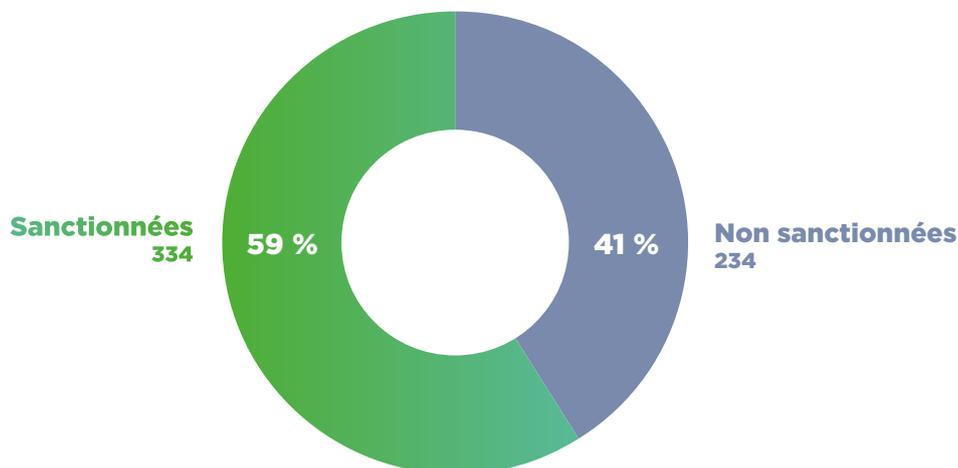
⁸ Les dossiers analysés sont clos, c'est-à-dire qu'ils ont fait l'objet d'une décision de classement sans suite (Rapporteur), de sanction ou non-sanction (Collège).

IV. LES DÉCISIONS DU COLLÈGE

Le collège a tenu 17 séances en formation de juridiction au cours de l'année 2019. À l'occasion de ces séances, 572 dossiers ont été rapportés devant le collège.

Ce dernier a reporté l'examen de 4 dossiers et a pris 568 décisions parmi lesquelles 334 ont donné lieu à une sanction pour un montant total de 6,89 millions d'euros.

RÉPARTITION DES 568 DÉCISIONS COLLÉGIALES



RÉPARTITION DES 334 DOSSIERS SANCTIONNÉS PAR NATURE DE MANQUEMENT

Types de manquements	Dossiers sanctionnés	Montant en millions d'euros	Montant moyen des d'amendes en euros
Utilisation abusive des APU ⁹	28	0,25	9 036
Procédures en vol	125	1,53	12 260
Manquements aux restrictions horaires	181	5,11	28 232

DÉLAIS DE TRAITEMENT DES DOSSIERS CLOS EN 2019 (EN JOURS)

	Délais mini	Délais maxi	Délais moyens
De la date de réalisation des faits reprochés à celle de l'engagement des poursuites	0	693	82
De la date de saisine du rapporteur permanent à celle du dossier d'instruction de manquement de l'agent assermenté	2	685	143
De la date de réalisation des faits reprochés à celle de la séance plénière	204	1 188	476

⁹ (Auxiliary Power Units) Moteur auxiliaire de puissance permettant, notamment, de fournir l'électricité et la climatisation ou le chauffage à l'avion durant les escales.

COMPARATIF DES DÉLAIS DE TRAITEMENT DES DOSSIERS DE LA DATE DE RÉALISATION DES FAITS REPROCHÉS JUSQU'À CELLE DE LA SÉANCE PLÉNIÈRE (EN JOURS)

	Délais mini	Délais maxi	Délais moyens
2015	174	1033	361
2016	161	1586	525
2017	162	965	423
2018	128	1313	412
2019	204	1188	476

Les délais aux différentes étapes restent élevés ; une action apparaît nécessaire pour permettre de les réduire.

V. LE RECOUVREMENT DES CRÉANCES DE L'ÉTAT

Le produit des amendes est affecté au budget général de l'État.

Les titres de perception sont émis par le président de l'Autorité (ordonnateur) et leur recouvrement est assuré par la direction des créances spéciales du Trésor (comptable).

Un total de 181 titres de perception a été émis pour un montant global de 7 391 500 €.

Le recouvrement du produit des amendes par la direction des créances spéciales du Trésor reste élevé, puisqu'il s'établit à plus de 80 % au bout de quatre ans et ce, malgré les difficultés rencontrées par les services en charge du recouvrement. Il reste parmi les meilleurs des autorités administratives indépendantes.

RECOUVREMENT DU PRODUIT DES AMENDES PAR LA DIRECTION DES CRÉANCES SPÉCIALES DU TRÉSOR

Année d'émission	Nombre de titres émis	Montant de titres émis (en €)	Montant de titres recouverts (en €)	Dont recouvrement réalisés par saisies	Admission en non-valeur	Montant de titres admis en non-valeur (en €)	Restes à recouvrer	% recouvré en valeur
2015	105	2 896 500,00	2 463 420,00	303 000,00	29	391 080,00	42 000,00	85,05%
2016	115	4 545 400,00	3 694 701,00	86 000,00	12	155 000,00	695 699,00	81,28%
2017	134	4 474 000,00	3 500 388,00	0	8	41 612,35	931 999,65	78,24%
2018	98	2 837 700,00	1 557 220,00	0	0	0,00	1 280 480,00	54,88%
2019	181	7 391 500,00	2 125 985,00	0	0	0,00	5 265 515,00	28,76%
TOTAL	633	22 145 100,00	13 341 714,00	389 000,00	49	587 692,35	8 215 693,65	60,25%

VI. LES CONTENTIEUX CONTRE LES DÉCISIONS COLLÉGIALES

Le tribunal administratif de Paris a eu plusieurs fois l'opportunité de conforter l'Autorité de contrôle dans le quantum des amendes qu'elle avait prononcées.

L'année 2019 se caractérise cependant par une augmentation du nombre de requêtes déposées contre des décisions de sanction prises par le collège¹⁰. Dans toutes les affaires concernées, les requérants reconnaissent les non-respects de la réglementation environnementale pour lesquels ils ont été sanctionnés et se limitent à attaquer la procédure.

Au 4 février 2020, 173 requêtes sont en cours d'instruction dont 168 devant le tribunal administratif de Paris¹¹ et 5 devant le Conseil d'État pour contestation des décisions de l'Autorité.

Le chiffre de l'année 2019 est largement dû aux effets de l'annulation de deux alinéas d'articles du code des Transports aujourd'hui régularisés par la loi du 12 juillet 2018 et son décret d'application du 4 octobre 2018.

¹⁰ 95 requêtes ont été adressées au tribunal administratif de Paris (pour 40 en 2018).

¹¹ 157 pour contestation des décisions de l'Autorité et 11 pour contestation des titres de perception.

H. DES ACTIONS PRÉVENTIVES SONT ENGAGÉES

Au cours des vingt dernières années, 6117 manquements ont été sanctionnés par l'ACNUSA, dont 4122 manquements commis à Paris - Charles-de-Gaulle.

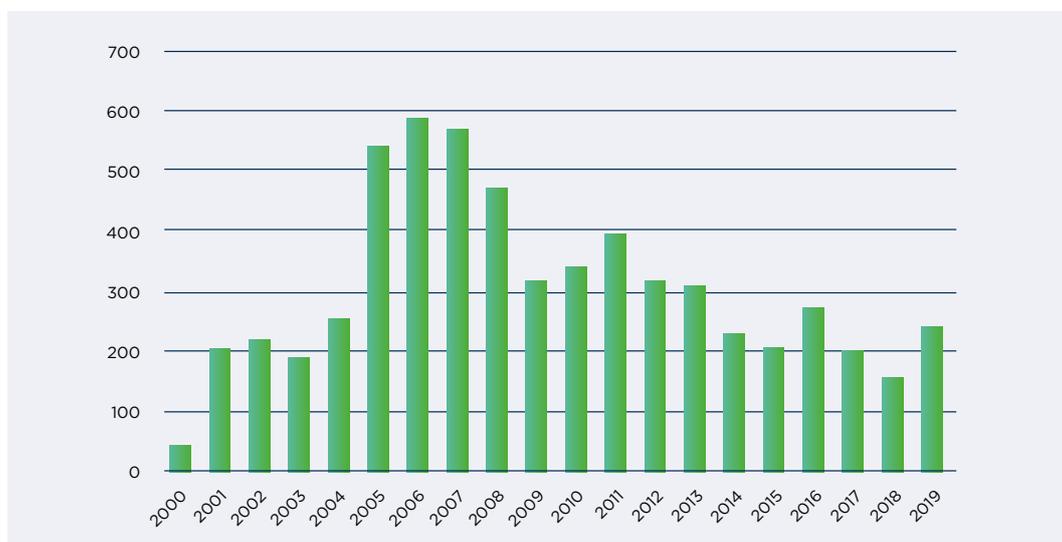
Dans les 5 ans qui ont suivi la mise en place des arrêtés ministériels régulant le trafic de nuit à Paris - Charles-de-Gaulle, le nombre de manquements sanctionnés par l'ACNUSA a atteint un niveau élevé (588 en 2006).

Il a ensuite diminué assez régulièrement avec deux ressauts en 2010/2011 (399 en 2011), puis en 2016 (273 en 2016).

L'année 2018 a été singulière pour cause de retards pris et répercutés sur 2019/2020 (227 en moyenne 2018/2019).

Cette baisse tendancielle du nombre de manquements sanctionnés, alors que le trafic a connu une forte hausse sur la même période, met en évidence que le dispositif de contrôle/sanction et les actions de prévention qui l'accompagnent, portent leurs fruits.

MANQUEMENTS AYANT DONNÉ LIEU À DES DÉCISIONS DU COLLÈGE AU COURS DES 20 DERNIÈRES ANNÉES (2000/2019)



Les manquements aux règles environnementales sanctionnés par le collège de l'Autorité de contrôle sont, en regard du nombre de mouvements d'aéronefs sur les aéroports français, peu nombreux. Ils n'en demeurent pas moins préoccupants notamment sur les plateformes où la vigilance des agents de l'État assermentés pourrait être renforcée.

La pathologie que révèle l'analyse de ces manquements a permis de renforcer la politique de prévention.

Différentes actions ont été engagées par l'Autorité de contrôle :

a. Avec l'appui de leurs organisations professionnelles (FNAM, SCARA¹², BAR France et ERA¹³) :

- Toutes les compagnies aériennes ont été incitées à mettre en place, dès réception des éventuels procès-verbaux, des retours d'expérience internes au niveau de leurs directions des opérations ou de leurs chefs pilotes afin de pouvoir activer rapidement les mesures correctrices nécessaires pour prévenir le risque de récidives.
- Des échanges ont eu lieu à la demande de certaines compagnies ayant commis un nombre particulièrement élevé de manquements. Ils ont permis à chacune d'elles d'analyser les raisons de cette situation, de mettre en place et de présenter des plans de mesures correctrices.

Les dispositions internes prises en ce sens par plusieurs grandes compagnies devraient porter progressivement leurs fruits.

b. Les communautés aéroportuaires de chacun des aéroports ont été invitées à se saisir collectivement des retours d'expériences de manquements sur leur plateforme. Il s'agit de mettre en place des mesures d'information et de formation pour les personnes qui appréhendent mal le sens des règles et l'importance de leur respect pour toute la collectivité.

L'action concertée de tous les acteurs devrait permettre de réduire les manquements sur chacune des plateformes.

¹² Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes (SCARA).

¹³ European Regions Airlines Association (ERA).



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)