



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Marseille – Provence

Présentation du rapport 2022

Article L 227-7 du Code de l'aviation civile

15 novembre 2022

I – CONTEXTE DANS LEQUEL LE RAPPORT 2022 A ÉTÉ RÉDIGÉ

Les Assises Nationales du Transport Aérien ont fait naître des espoirs mais la pandémie COVID a rendu difficile le respect des engagements pris.

La crise sanitaire a accéléré la prise de conscience de la nécessité de faire face au défi climatique et aux nuisances aéroportuaires ayant un impact sur la santé.

De nombreux acteurs du secteur (sociétés aéroportuaires, assistants d'escale, compagnies aériennes, direction des services de la navigation aérienne) ont redéfini leurs stratégies environnementales pour se recaler sur nos objectifs nationaux, communautaires et internationaux.

La nouvelle législature 2022 – 2027 est stratégique pour nous replacer dans des trajectoires de réduction du bruit et des émissions atmosphériques plus respectueuses de l'environnement.

I – CONTEXTE DANS LEQUEL LE RAPPORT 2022 A ÉTÉ RÉDIGÉ

Une forte reprise des activités aéroportuaires pas toujours bien anticipée :

- **Un retour des activités « cargo » au-dessus du niveau 2019 dès octobre 2020 en Europe ;**
- **Une activité « aviation d'affaires » bien au-dessus du niveau 2019 depuis octobre 2021 en Europe ;**
- **Une activité « aviation générale » restée à haut niveau, notamment en raison des besoins de formation et de maintien des qualifications des personnels en ayant besoin ;**
- **Une reprise des activités « passagers » particulièrement forte au premier trimestre 2022 puis une certaine stabilisation au niveau des capacités de production du système en Europe (au prix de retards, d'annulations de vols et de manquements aux règles environnementales).**

Dans ce contexte, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires s'est attachée à accompagner les opérateurs dans leurs nouvelles stratégies environnementales et à contribuer à un dialogue local sérieux et constructif alors que les attentes de résultats concrets sont exprimées avec de plus en plus de force sur les territoires.



II – LA PRÉVENTION DES MANQUEMENTS EST RESTÉE UNE PRIORITÉ DE LA POLICE DE L'ENVIRONNEMENT SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

La vigilance des services de l'aviation civile s'est maintenue malgré la crise :

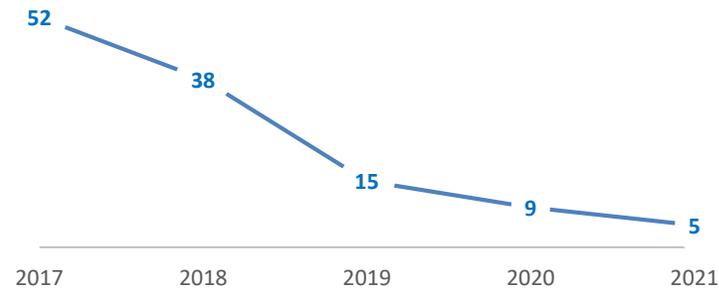
				Rappel 2020
Compagnies ayant réalisé plus de 10 000 mouvements sur les aéroports français en 2021	584 464 mouvements	54 poursuites	0,92/10 000	1,50/10 000
Compagnies ayant réalisé entre 2 800 et 10 000 mouvements	193 281 mouvements	102 poursuites	5,28/10 000	7,52/10 000
Compagnies ayant réalisé moins de 2 800 mouvements	174 144 mouvements	154 poursuites	7,69/10 000	6,68/10 000

La plupart des grandes compagnies, françaises et étrangères, ont engagé des plans de mesures correctrices pour prévenir leurs risques de récidives. Elles sont généralement bien accompagnées par les communautés aéroportuaires locales.

II – LA PRÉVENTION DES MANQUEMENTS EST RESTÉE UNE PRIORITÉ DE LA POLICE DE L'ENVIRONNEMENT SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

A Marseille – Provence, les poursuites engagées ont évolué de la manière suivante :

PAR ANNÉE DE RÉALISATION DES VOLS LITIGIEUX



Au 17 octobre, 10 poursuites ont été communiquées à l'Autorité en 2022.

Les dossiers sont instruits à charge et à décharge des personnes poursuivies. Sur les 5 années 2017 à 2021, le rapporteur a classé 30 dossiers sans suite* et présenté les autres dossiers au collège qui a examiné 74 dossiers. 49 ont donné lieu à des amendes.

En 2021, le collège a examiné 20 dossiers. Il a prononcé 18 amendes. Depuis le début 2022, il a examiné 7 dossiers et prononcé 7 amendes. Il s'agit essentiellement de manquements à la procédure de départ vers le sud.

Actuellement 7 dossiers sont en cours d'instruction :

- 3 pour non respect des procédures de départ
- 4 pour usage d'aéronefs interdits (chapitre 2 et chapitre 3 – 10 EPNdB)

II – LA PRÉVENTION DES MANQUEMENTS EST UNE PRIORITÉ DE LA POLICE DE L’ENVIRONNEMENT SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

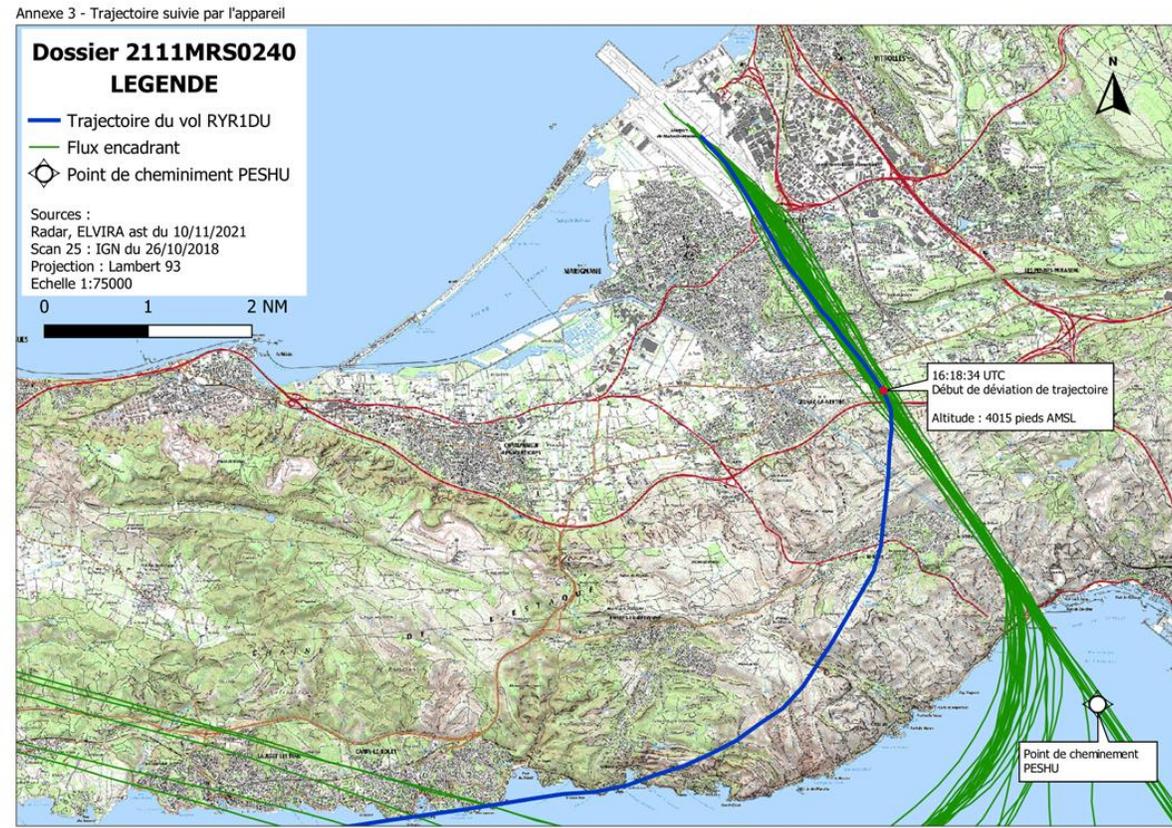
Parallèlement à la répression des manquements, le collège de l’Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a suscité et soutenu des actions de prévention menées par les membres de plusieurs communautés professionnelles aéroportuaires (représentants des compagnies, aéroports, assistants d’escale et contrôleurs aériens) afin de bien informer les compagnies aériennes du SENS et de la LETTRE des règles. Cette action porte ses fruits.

L’effet cumulé des actions répressives et préventives a pu s’apprécier puisque le nombre de poursuites engagées en 2020 (9) et en 2021 (5) a été très inférieur à celui des années précédentes.

Les conditions générales de la reprise des activités en 2022 (programmation des vols à un niveau supérieur à la capacité de production) ont malheureusement eu pour effet des annulations et des retards, ayant des impacts sur les passagers et sur les territoires. Il est probable que le nombre de poursuites engagées par les services de l’aviation civile en 2022 dépasse les niveaux records de 2018 et 2019.

II – LA PRÉVENTION DES MANQUEMENTS EST UNE PRIORITÉ DE LA POLICE DE L'ENVIRONNEMENT SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

Exemple de manquement caractérisé et sanctionné à Marseille – Provence :



II – LA PRÉVENTION DES MANQUEMENTS EST UNE PRIORITÉ DE LA POLICE DE L'ENVIRONNEMENT SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

La réduction du nombre de poursuites engagées à Marseille – Provence a interpellé l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires :

- ✓ **52 en 2017**
- ✓ **38 en 2018**
- ✓ **15 en 2019**
- ✓ **9 en 2020**
- ✓ **5 en 2021**
- ✓ **10 au 17 octobre 2022 (à peine plus de 1% des poursuites engagées sur l'ensemble des aéroports)**

Il serait nécessaire que vous appréciez ensemble, en Commission Consultative de l'Environnement, s'il s'agit du fait d'un meilleur respect des règles environnementales, d'une moindre vigilance au respect des règles, ou de la relative faiblesse des règles environnementales en vigueur.

II – LA PRÉVENTION DES MANQUEMENTS EST UNE PRIORITÉ DE LA POLICE DE L'ENVIRONNEMENT SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

Les comparaisons avec les autres grands aéroports français sont difficiles car les restrictions d'exploitation sur la plateforme de Marseille – Provence sont extrêmement limitées (arrêté ministériel du 3 mai 2012)

Les restrictions d'exploitation des aéronefs ayant de faibles performances acoustiques ne concernent en effet que :

- ✓ **Turboréacteurs : interdiction d'exploitation des aéronefs dont la marge acoustique est inférieure à 10 EPNdB de 22h00 à 6h00**
- ✓ **Turbopropulseurs : interdiction d'exploitation des aéronefs dont la marge acoustique est inférieure à 8 EPNdB de 22h00 à 6h00**

Concernant les procédures opérationnelles, seuls les constats de dépassement des « limites géographiques objectives » (non publiées) font l'objet de poursuites. Il s'agit le plus souvent de départs vers le sud avant virage à gauche pour remonter vers le nord. Il convient de noter que plusieurs compagnies contestent les constats en considérant, soit que les règles ne sont pas claires, soit que la responsabilité de leurs manquements revient aux contrôleurs aériens. Pour l'instant, elles ont toujours été déboutées mais il est vrai que l'expression des règles n'est pas toujours parfaite et qu'il peut arriver que la terminologie utilisée par certains contrôleurs induise des erreurs regrettables.

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS

La performance environnementale des aéroports est essentielle pour créer la confiance des différentes parties prenantes. Les aéroports sont des ensembles capables de mobiliser les acteurs opérant sur leurs plateformes pour obtenir des résultats concrets, mesurables et perceptibles. Les inventaires des sources et les systèmes de mesures des émissions, sonores et atmosphériques, permettent de concevoir et de mettre en œuvre des plans d’actions (Plans de Protection de l’Atmosphère, Plans de Protection du Bruit dans l’Environnement). La plupart des derniers plans sont cependant restés en deçà de ce qu’ils nous semblaient pouvoir être pour la période 2018-2022. Seuls les résultats obtenus collectivement permettent de créer de la confiance.

Les responsabilités de l’État régulateur doivent également être stimulées pour moderniser régulièrement le cadre de la régulation environnementale locale (arrêtés ministériels) afin de l’adapter aux performances et objectifs actuels. De nombreux arrêtés ministériels sont anciens et certains sont devenus désuets.

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS

Sur l'aéroport de Marseille – Provence, l'essentiel du cadre de la régulation environnementale a plus de 10 ans (3 mai 2012). Il demande certainement à être évalué par la Commission consultative de l'environnement et le Conseil de surveillance, et modernisé pour élever le niveau de la performance collective sur le territoire :

- **Émissions lors des opérations au sol. Marseille – Provence pourrait viser à devenir un aéroport « APU OFF » et les opérations au sol (roulage et autres) doivent pouvoir devenir peu émissives**
- **Les performances acoustiques minimales des avions autorisés à opérer pourraient certainement être réévaluées, en cœur de nuit et durant le reste du temps, en s'appuyant sur les bruits certifiés des avions (approche, survol) plutôt que sur les marges calculées qui « favorisent » les avions les plus lourds. Il n'y a pas de raison que la métropole d'Aix-Marseille reste durablement moins disante environnementale par rapport aux métropoles de même importance**
- **Les procédures d'approche et de départ, qui devraient être optimisées progressivement par le service local de la navigation aérienne, pourraient utilement se voir associer des volumes de protection environnementale (article L 6361-15 du Code des transports) afin que les marges de tolérance accordées par rapport à des trajectoires opérationnelles soient exprimées de façon lisible et compréhensible par tous (pilotes et contrôleurs aériens, aéroports et assistants d'escale, collectivités territoriales et populations concernées)**
- **La planification et la programmation des vols pourraient être un levier mobilisé avec le coordinateur national des vols pour alléger la pression de certains avions aux heures les plus sensibles pour la santé**

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS

La proposition de règlement du Parlement et du Conseil européens relatif au déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs vise à imposer à tous les aéroports du réseau européen RTE T d'assurer la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement au plus tard au 1^{er} janvier 2025 pour les postes au contact et au 1^{er} janvier 2030 pour les postes au large.

Il importe que chaque société aéroportuaire concerte avec les compagnies aériennes et les assistants d'escale pour, si ce n'est déjà fait, s'accorder localement sur les infrastructures électriques nécessaires côté pistes pour équiper les postes fixes et les points de charge indispensables aux différents équipements mobiles. Il est de l'intérêt des parties de s'accorder.

Ces infrastructures électrique sont indispensables pour décarboner le parc des véhicules et engins de piste. Elles le sont aussi pour réduire au strict minimum nécessaire l'usage des moteurs auxiliaires de puissance (APU) des aéronefs lorsque ceux-ci sont en stationnement.

Les projets d'arrêtés ministériels en cours de concertation ou de consultation visent à imposer aux compagnies aériennes d'utiliser le service rendu par les sociétés aéroportuaires et les assistants d'escale afin de ne plus utiliser les APU en stationnement. Le collège de l'Autorité de contrôle a recommandé une rédaction simple et compréhensible par tous, sans exemptions inutiles. Toutes les parties ont intérêt à la réduction de l'usage des APU lorsque les aéronefs sont en escale.

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS

Partout en France, l’Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires invite les services locaux de la navigation aérienne à conduire les études, essais, expérimentations et concertations nécessaires pour mener à bien la modernisation (optimisation) de toutes les procédures opérationnelles de navigation aérienne sur les aéroports français d’ici 2030 :

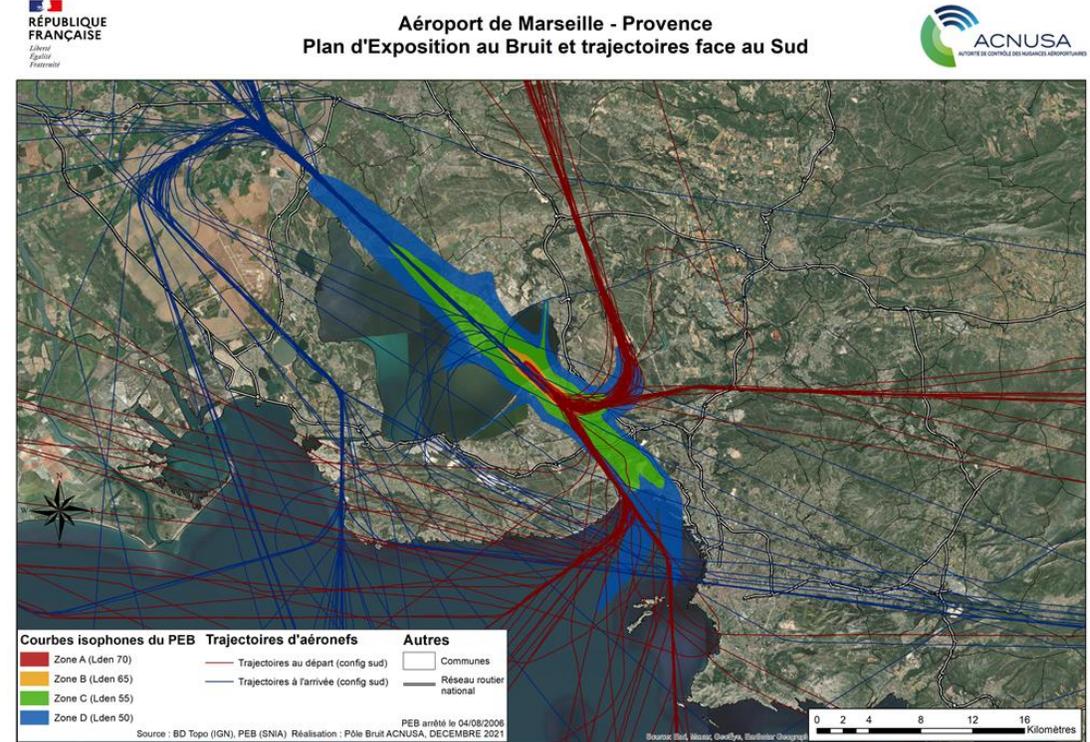
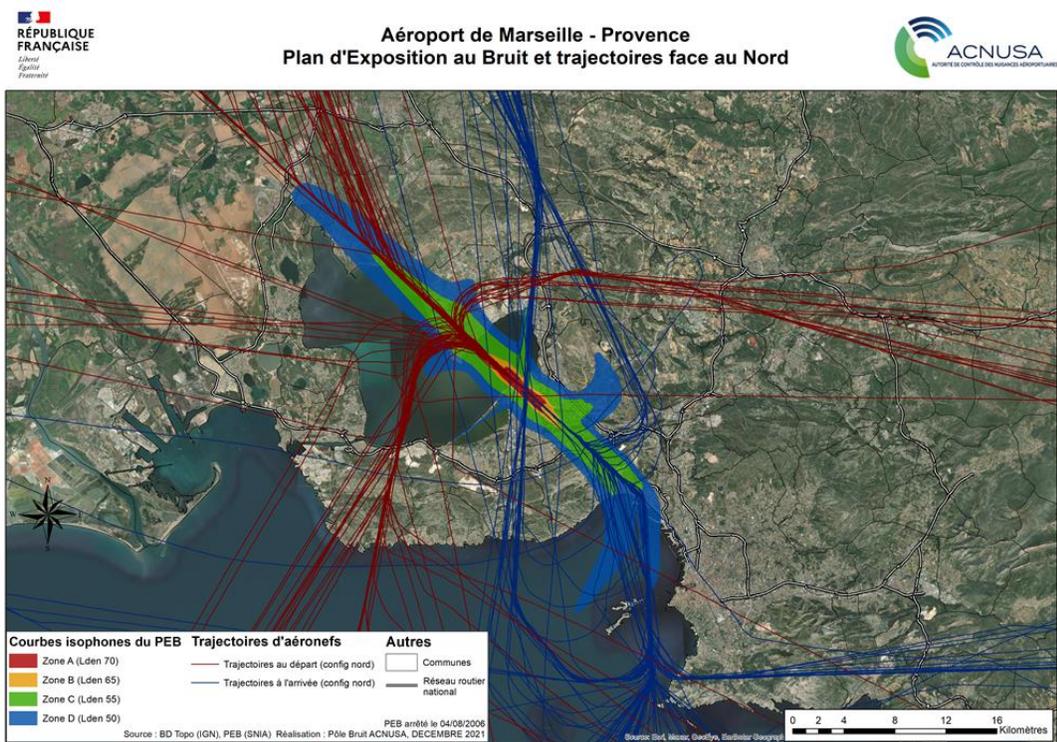
- **Généralisation des approches en descente continue selon des trajectoires optimales. Le taux de réalisation de ces approches est actuellement, selon Eurocontrol, de moins de 60% à Marseille – Provence**
- **Modernisation des procédures de départ permises par les progrès technologiques (navigation satellitaire de précision) et l’élévation des qualifications des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne**

A ce jour, nous n’avons pas encore été informés, en tant qu’autorité indépendante devant l’être (article L 6361-5 du Code des transports) par le service local de la navigation aérienne des projets de modernisation particuliers de décollage ou d’atterrissage élaborés pour réduire les nuisances.

À l’aéroport de Marseille – Provence, il n’y a pas encore d’obligation d’emport des équipements de navigation satellitaire comme à Nice – Côte d’Azur où des progrès très significatifs ont été réalisés. La fixation d’une échéance serait intéressante pour faciliter la conception des procédures optimales.



III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS



L'Autorité de contrôle recommande au service local de la navigation aérienne d'œuvrer, avec la société aéroportuaire et les compagnies aériennes opérant le plus à Marseille – Provence, de manière pragmatique pour optimiser toutes les procédures. L'enjeu est fort pour un territoire qui supporte les effets cumulés des aéroports civils (Marseille – Provence et Aix – Les Milles)



III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS

L’Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a parallèlement invité certaines grandes compagnies aériennes opérant à Marseille – Provence à évaluer les résultats pouvant être attendus localement de leurs propres stratégies environnementales (renouvellement de leur flotte, amélioration de leurs procédures internes, etc.) afin de pouvoir vous présenter ces résultats.

Pour rétablir la confiance sur les territoires, il importe, à notre sens, en effet que les stratégies environnementales des compagnies se déclinent au niveau local.

Si la concurrence entre compagnies se joue encore aujourd’hui sur le facteur prix, il est probable que les clients seront de plus en plus attentifs à choisir demain la compagnie qui produit le moins de bruit et d’émissions atmosphériques sur leurs territoires de vie.

IV – TRAITER LA QUALITÉ DE L’AIR ET LE BRUIT AVEC LA MÊME ATTENTION

Répondre au défi climatique est une priorité planétaire qui bénéficie de beaucoup d’attentions et de crédits. Cette priorité stratégique ne saurait occulter les nuisances quotidiennes subies par les populations des territoires aéroportuaires.

La lutte contre le BRUIT dans l’environnement reste la première préoccupation de proximité. Le programme de recherche DEBATS a contribué à améliorer les connaissances scientifiques sur les effets du bruit aérien sur la santé. Le rapport du Conseil National du Bruit (CNB) et de l’Agence de l’Environnement et de la Maîtrise de l’Energie (ADEME) a permis de réévaluer le coût social du bruit dans notre pays. Ces travaux viennent compléter ceux déjà réalisés pour évaluer le coût social de la pollution.

Ces éléments permettent de donner des valeurs aux externalités (impacts sur la santé, l’environnement et le climat) dont la prise en compte est indispensable pour assurer une approche réellement équilibrée. Il importe que les études d’impact des plans, programmes et projets aéroportuaires les prennent en compte.

IV - TRAITER LA QUALITÉ DE L'AIR ET LE BRUIT AVEC LA MÊME ATTENTION

- ✓ **L'Autorité recommande aux préfets d'établir maintenant, si cela n'est déjà fait, les nouvelles cartes stratégiques du bruit et au Gouvernement de déconcentrer la conduite et la mise en œuvre des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des aéroports pour la prochaine échéance (2024-2028) avec un objectif de résultats en harmonie avec ceux des métropoles où sont implantés les aéroports.**
- ✓ **L'ACNUSA prescrit le déploiement de systèmes de visualisation des trajectoires et de mesures du bruit afin que les données soient publiques et qu'une certaine « vigilance citoyenne » puisse s'exercer.**
- ✓ **Elle recommande au Gouvernement de définir, sur proposition du Conseil National du Bruit, un ou des indicateur(s) événementiel(s) du bruit aérien (intensité et répétitivité).**
- ✓ **Elle appelle enfin le Gouvernement et le Parlement à mobiliser les ressources nécessaires pour rattraper les retards pris en 2020, 2021 et 2022 dans la réalisation des programmes d'insonorisation des établissements scolaires, des établissements sanitaires et des logements inscrits dans les plans de gêne sonore.**



IV - TRAITER LA QUALITÉ DE L'AIR ET LE BRUIT AVEC LA MÊME ATTENTION

La réduction des émissions atmosphériques est nécessaire pour améliorer la QUALITÉ DE L'AIR local et lutter contre le changement climatique.

Les outils de planification et de programmation ont été forgés pour permettre aux collectivités territoriales et aux opérateurs d'agir de manière efficiente. Il importe de s'en saisir pour rétablir une bonne qualité de l'air dans les grandes métropoles françaises et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Une convention type a été passée par l'ACNUSA avec la fédération ATMO France pour aider les aéroports à observer la qualité de l'air local avec l'appui des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air. Cela a permis aux principaux aéroports de mieux connaître l'inventaire des sources d'émissions sur les territoires qui leur sont concédés et de réaliser des campagnes de mesures afin d'orienter leur action sur les polluants les plus préoccupants. Il serait certainement intéressant que ces données puissent être traitées au niveau scientifique (par l'ONERA) afin de contribuer à améliorer les connaissances.

IV - TRAITER LA QUALITÉ DE L'AIR ET LE BRUIT AVEC LA MÊME ATTENTION

L'articulation des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) des grandes métropoles et des plan d'actions des aéroports engagés dans la certification « *Air Accreditation Carbone (ACA)* » devrait permettre de réduire significativement les émissions aéroportuaires au cours de l'actuelle législature.

Il reste nécessaire d'améliorer nos connaissances sur les effets sanitaires cumulés du bruit et des pollutions atmosphériques sur les salariés et les populations les plus impactées.

L'ACNUSA recommande ainsi au ministre chargé de la transition écologique et de la cohésion des territoires et au ministre chargé de la santé de saisir conjointement le Conseil National de l'Air et le Conseil National du Bruit d'une demande d'étude sur les effets cumulés du bruit et des principaux polluants sur la santé afin que ces effets cumulés puissent être mieux pris en compte sur les territoires les plus exposés des grandes métropoles.

FOCUS 1 – NUISANCES DES HÉLICOPTÈRES

Saisie par des territoires fortement impactés par les nuisances des hélicoptères, l’Autorité de contrôle a produit un rapport assorti de propositions visant à mieux maîtriser ces nuisances sur les territoires les plus impactés par l’utilisation d’hélicoptères comme taxis ou pour des « vols de découverte ».

L’ACNUSA recommande notamment aux grandes collectivités territoriales (EPCI) concernées de mettre en place un réseau d’hélistations plutôt que de laisser se multiplier les hélisurfaces.

Les perspectives de nouvelles offres de transport à la demande par voie aérienne, notamment sur la Côte d’Azur, appellent à travailler sur l’acceptabilité de ces offres et à fixer, avant 2024, le cadre de régulation environnementale de ces nouveaux moyens de transports.

Rapport sur les nuisances sonores des hélicoptères (juillet 2022)

<https://www.acnusa.fr/nuisances-sonores-des-helicopteres-mise-en-place-d-un-reglement-sur-certains-territoires>

FOCUS 2 – AVIATION D’AFFAIRES



La crise sanitaire a favorisé l’augmentation du trafic de l’aviation d’affaires. A fin septembre 2022, celui-ci était supérieur de +17% à celui de 2019.

Dès le printemps 2022, l’ACNUSA a demandé au Parlement et/ou au Gouvernement de conduire une réflexion sur la régulation nécessaire à un développement durable des différentes formes de transports à la demande sur les aéroports français. Les aéroports du midi de la France sont très concernés par ce segment d’activités. Il importe d’agir pour réduire ses émissions pour le rendre soutenable.

FOCUS 3 – NUISANCES SONORES DE L’AVIATION LÉGÈRE



L’ACNUSA a fait la promotion de son rapport consacré aux nuisances de l’aviation légère.

Ce rapport met l’accent sur la nécessité de renouveler les flottes d’aéronefs utilisés en formation. Il importe en effet que les pilotes puissent se former et/ou maintenir leurs qualifications sur les aéronefs peu émissifs.

Plusieurs grandes écoles de formation et de grands aéroclubs sont aujourd’hui engagés dans le renouvellement de leurs flottes et la révision de leurs méthodes pédagogiques sur de nombreux aéroports.

Plusieurs aéroports ayant une très forte activité « aviation générale » (Toussus – Le Noble, Lognes – Emerainville, Lyon – Bron, Cannes – Mandelieu) sont engagés dans des cadres locaux de régulation prenant mieux en compte les intérêts des différentes parties prenantes.

V – LES JURIDICTIONS ADMINISTRATIVES CONFORTENT L’ACTION DE

Au cours des cinq dernières années, 285 décisions de l’ACNUSA ont fait l’objet de recours de la part des personnes morales ou physiques sanctionnées par une amende administrative. Le Tribunal Administratif de Paris a prononcé un jugement défavorable à l’Autorité dans seulement 7 cas particuliers (aucun en 2020 et 2021).

La Cour d’Appel de Paris a été saisie de 58 décisions du Tribunal Administratif (ou renvoyées par le Conseil d’État). Elle a prononcé deux arrêts défavorables à l’Autorité (aucun en 2019, 2020 et 2021).

Le Conseil d’État a été saisi en cassation de 4 décisions de la Cour d’Appel de Paris. Il a prononcé une décision défavorable à l’Autorité en 2017 (mais aucune en 2018, 2019, 2020 et 2021). La dernière décision défavorable a été transmise au Conseil Constitutionnel qui a enjoint au Gouvernement de modifier deux articles du Code des Transports, ce qui a été fait en 2018 à la satisfaction de l’Autorité de contrôle.

Les recours ont ainsi conforté l’action de l’Autorité de contrôle. Les arrêts de la Cour d’Appel et du Conseil d’État ont en effet renforcé la jurisprudence sur laquelle l’ACNUSA appuie ses décisions. De nouveaux recours se forment chaque année. Les jugements définitifs auxquels ils donnent lieu permettent de trancher les divergences d’interprétation de certaines règles. Ils confortent ainsi l’action des services locaux de l’aviation civile chargés de la police de l’environnement. Ils incitent les compagnies aériennes à mettre en œuvre des plans de



VI - ADAPTER LES CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Le cadre législatif (partie législative du Code des transports) a cependant besoin d'un toilettage pour satisfaire aux exigences actuelles :

- ✓ **Simplifier la procédure de sanctions aujourd'hui trop lourde et trop longue, et introduire des souplesses : possibilité d'accorder un sursis, de fixer une amende globale et forfaitaire pour une série finie d'infractions, de communiquer (article L 6361-4 et L 6361-12 à 14 du Code des transports)**
- ✓ **Prendre en compte l'impact des émissions atmosphériques sur la santé (modification de l'article L 6361-6 du Code des transports)**
- ✓ **Renforcer le contrôle du respect des engagements (article L 6361-7, 7^{ème} alinéa)**

VI - ADAPTER LE CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Il importe parallèlement d'évaluer la façon dont la directive européenne BRUIT a été transposée afin de rendre les plans de prévention du bruit dans l'environnement des aéroports plus efficaces pour la 4^{ème} échéance (2024-2028) et de mettre en œuvre le règlement européen UE 2014 / 598 relatif aux restrictions d'exploitation des aéroports sous le regard d'une autorité indépendante capable de garantir une approche réellement équilibrée entre les enjeux :

- ✓ Économiques et sociaux
- ✓ Sanitaires, environnementaux et climatiques

Le Conseil d'Etat a en effet annulé la décision notifiée à la Commission européenne concernant la désignation de l'autorité indépendante prévue par l'article 3 du règlement européen. Il a relevé que la direction générale de l'aviation civile ne pouvait pas être considérée comme indépendante du secteur qu'elle administre.

Cette question doit être réglée rapidement pour ne pas offrir un prétexte à retarder le choix de nouvelles mesures de restriction d'un aéroport lorsque les objectifs locaux de réduction de nuisances ne sont pas atteints. Les nouvelles mesures envisagées devront en effet être soumises à étude d'impact pour permettre au public, puis au décideur, d'apprécier si elles sont bien équilibrées.

VII - L'EXERCICE DES MISSIONS CONSULTATIVES

L'Autorité de contrôle s'est vue confier par le législateur des missions consultatives sur de nombreux plans, programmes et projets concernant, soit les grands aéroports, soit les territoires aéroportuaires.

Ayant relevé de nombreux dysfonctionnements, elle s'est attachée à analyser le cadre juridique de ces consultations et les pratiques qu'en font d'administration et les autres parties pouvant la saisir pour avis.

Elle a récemment rendu public son rapport au Gouvernement et au Parlement. Elle recommande de moderniser le cadre des consultations et de faire évoluer les pratiques de manière à mieux contribuer au dialogue local entre professionnels de l'aéronautique, collectivités territoriales et associations.

<https://www.acnusa.fr/rapport-au-gouvernement-et-au-parlement-sur-les-conditions-dexercice-des-missions-consultatives-464>

VIII – LES DONNÉES CLEFS DE LA GESTION

L’Autorité de contrôle s’est attachée à déployer en 2021 un outil de téléprocédure inspiré de l’outil

« télérecours » installé par le Conseil d’État dans toutes les juridictions administratives. Cet outil est au service des personnes poursuivies par l’administration de l’aviation civile devant l’ACNUSA.

Elle a, parallèlement, mis en place un nouveau site Internet permettant de rendre l’information qu’elle traite ou produit plus facilement accessible à ses différents publics.

**Budget de fonctionnement 2021 : - Autorisations d’engagement : 543 630 €
- Crédits de paiement : 535 821 €**

**Effectifs 2021 : - Equipe permanente : 12 ETP (hors président) et 4 apprentis
- Membres du collège : 10 (seul le président est à temps plein)**

Recouvrement du produit des amendes titrées en 2021 :

- 3 453 142 € (soit 43,62 % du montant des amendes titrées en 2021)**
- À fin 2021, 86,55 % du montant des amendes titrées en 2017 ont été recouvrés**

VIII – 23 RECOMMANDATIONS EN VIGUEUR

- **4 recommandations visent à améliorer les connaissances sur les nuisances aéroportuaires**
- **5 recommandations visent à réduire le bruit dans l'environnement**
- **3 recommandations visent à améliorer la qualité de l'air et des milieux**
- **7 recommandations visent à éviter, réduire et compenser l'impact des nuisances sur les territoires**
- **4 recommandations visent à sécuriser les fondements de la lutte contre les nuisances aéroportuaires**

Le rapport public 2022 est accessible sur le site Internet de l'ACNUSA

<https://www.acnusa.fr/sites/default/files/2022-06/Rapport%20annuel%202022.pdf>

Les réponses apportées aux recommandations sont également disponibles sur le site.



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Autorité indépendante, l'ACNUSA est au service des différentes parties prenantes. Elle est garante du respect des engagements et des règles environnementales sur votre aéroport.

MERCI DE VOTRE ATTENTION