



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Beauvais – Tillé

Présentation du rapport 2022

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

16 décembre 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 de COVID 19 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 recalibrer sur nos objectifs nationaux, communautaires et internationaux.

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

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, tout en assurant ses missions normatives, consultatives et d'exercice des pouvoirs de sanction, à accompagner les opérateurs dans leurs nouvelles stratégies environnementales et à contribuer à un dialogue local serein 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

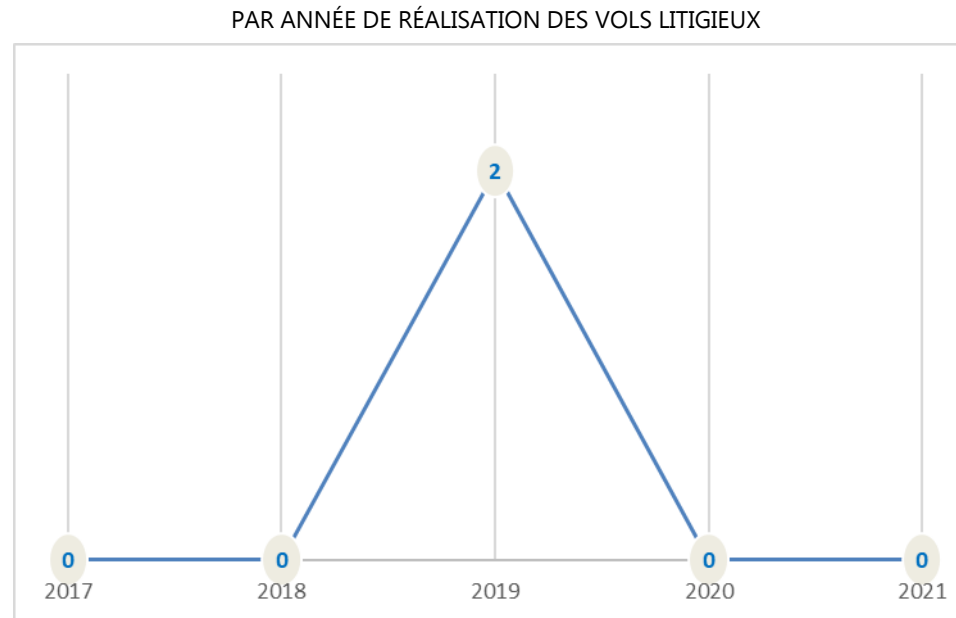
La vigilance des services de l'aviation civile s'est maintenue en 2021 malgré la crise :

				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

Sur l'aéroport de Beauvais – Tillé, les poursuites engagées ont évolué de la manière suivante :



Au 1er décembre, 2 poursuites ont été communiquées en 2022.

En 2021, le collège a examiné 2 dossiers, ils ont été sanctionnés pour non-respect du couvre-feu au départ.
En 2022, le collège n'a eu à examiner aucun dossier.
2 dossiers sont en cours d'instruction.

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 suscite et soutient les actions de prévention menées par les membres des 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 sur de nombreux aéroports notamment pour le respect des trajectoires.

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, des retards et des manquements aux règles environnementales, ayant des impacts sur les passagers et sur les territoires. Le nombre de poursuites engagées par les services de l'aviation civile en 2022 dépassera largement, au niveau national, les niveaux records de 2018 et 2019.

Beauvais – Tillé se distingue des autres grands aéroports. Le faible nombre de poursuites peut avoir plusieurs explications :

- ✓ Cadre de la régulation environnementale en vigueur
- ✓ Pratiques des compagnies aériennes
- ✓ Vigilance de l'administration sur le respect des règles

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

La protection de la nuit reste une préoccupation sanitaire majeure.

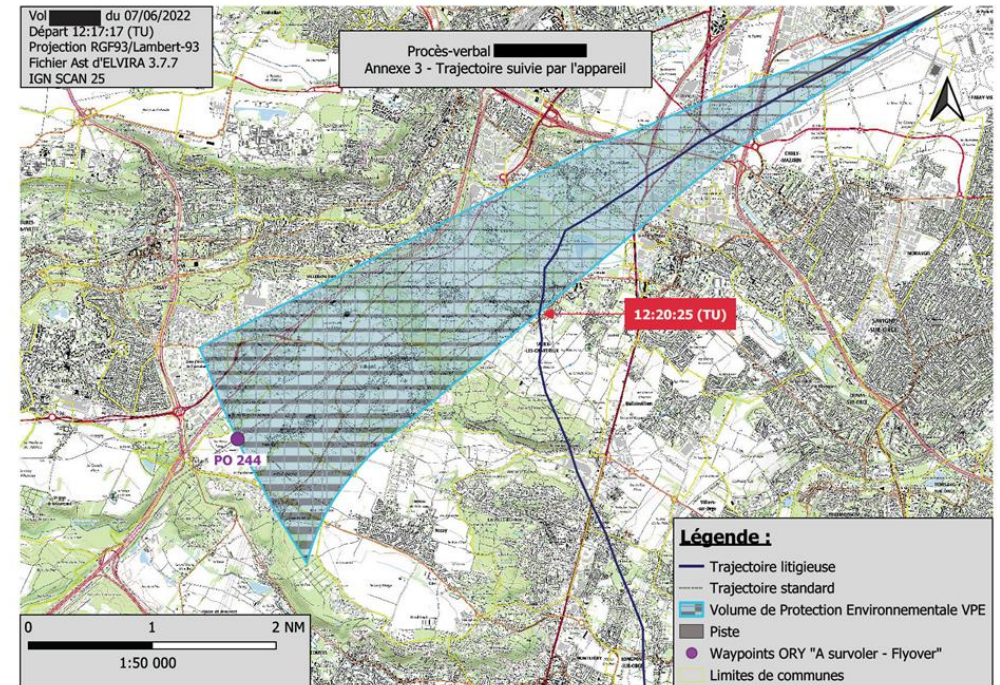
Il est nécessaire de procéder à une évaluation de la mise en œuvre de l'arrêté portant couvre-feu durant la saison aéronautique de l'été 2021 afin d'apprécier la gestion opérationnelle qui en a été faite par les compagnies aériennes, la société aéroportuaire et le service local de navigation aérienne :

- ✓ **Nombre de dérogations accordées**
- ✓ **Nombre de déroutement**
- ✓ **Nombre de poursuites engagées pour non-respect du couvre-feu**

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

Il n'existe pas encore pour Beauvais – Tillé de volumes de protection environnementale, au sens de l'article L 6361-1 associés aux procédures d'approche ou de départ.

La carte représente une sortie de VPE à Paris – Orly.



III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

La performance environnementale des aéroports est essentielle pour créer la confiance des différentes parties prenantes. Les aéroports sont des ensembleurs capables de mobiliser les acteurs opérant sur leurs plateformes pour obtenir des résultats concrets, mesurables et perceptibles. Les inventaires des sources et des mesures d'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 2018-2022 (prolongés en 2023) sont cependant restés en deçà de ce qu'ils nous semblaient pouvoir être.

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. C'est le cas à Beauvais – Tillé (arrêté ministériel du 25 avril 2002 modifié). Cet arrêté devrait pouvoir être utilement modernisé. Une étude d'impact des modifications envisagées est évidemment souhaitable pour apprécier parmi les scénarios de régulation quel est le plus efficient pour espérer atteindre l'objectif local (même si l'application du règlement UE 2014/598 n'est pas obligatoire à Beauvais – Tillé).

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

Le cadre de la régulation environnementale actuel demande en effet à être modernisé pour élever le niveau de la performance collective sur le territoire, notamment pour ce qui est :

A. Des émissions lors des opérations au sol. Dans la mesure où la proposition de règlement européen vise à rendre obligatoire l'équipement des postes avions en électricité au 1^{er} janvier 2025 pour les postes au contact et au 1^{er} janvier 2030 pour les postes au large, il importe que les infrastructures électriques permettent :

- D'offrir des points de charge aux aéronefs, au contact et au large
- D'offrir des points de charge pour les véhicules et engins (y compris, lorsque nécessaire, équipements mobiles de production de climatisation – chauffage)

C'est l'intérêt des opérateurs et de leurs salariés. C'est aussi celui des collectivités et des populations riveraines.

Il s'agit de réduire les émissions côté piste, en limitant strictement l'usage des moteurs auxiliaires de puissance lorsque les aéronefs sont en stationnement. Des solutions techniques existent et rien ne justifierait qu'elles ne soient pas mises en œuvre rapidement. Dans la mesure où les postes sont équipés, il n'y a pas de raison de prévoir des exceptions. Beauvais – Tillé peut rejoindre la liste des aéroports mondiaux où l'usage des APU est strictement limité à la remise en marche des moteurs.

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

- B. **Des caractéristiques environnementales des aéronefs autorisés à opérer à Beauvais – Tillé. Les performances acoustiques des aéronefs autorisés à opérer pourraient être progressivement réévaluées en se basant sur le bruit certifié des aéronefs (bruit certifié en approche pour les atterrissages et bruit certifié en survol pour les départs). La réglementation actuelle est désuète. Nous recommandons d'utiliser le bruit certifié plutôt que la marge acoustique pour éviter toute ambiguïté. Les engagements de renouvellement des flottes opérant à Beauvais – Tillé doivent être respectés. Il est bien sûr possible de poser des exigences de performance environnementale plus fortes la nuit (22h00-6h00) que le jour (6h00-22h00)**

- C. **Des procédures d'approche et de départ. Ces procédures doivent être progressivement optimisées par le service local de la navigation aérienne et de nouveaux volumes de protection environnementale devront être associés aux nouvelles procédures (article L 6361-15 du Code des transports) afin que les marges de tolérance accordées par rapport aux trajectoires nominales soit exprimées de manière compréhensible par tous (pilotes et contrôleurs aériens, personnels de l'aéroport et assistants d'escale, collectivités territoriales et associations). Il est plus facile de respecter, et de faire respecter, des règles simples bien comprises par tous**

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

Partout en France, l’Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares invite les services locaux de la navigation aérienne à conduire de manière méthodique les études de conception (modélisation, vérifications sur les simulateurs de vol des compagnies, essais) et les concertations nécessaires pour mener à bien la modernisation (optimisation) de toutes les procédures opérationnelles de navigation aérienne sur les aéroports avant 2030. Il s’agit de :

- Généraliser de véritables approches en descente continue en guidage satellitaire
- Moderniser les procédures de départ grâce aux progrès technologiques (navigation satellitaire de précision) et l’élévation des qualifications des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne

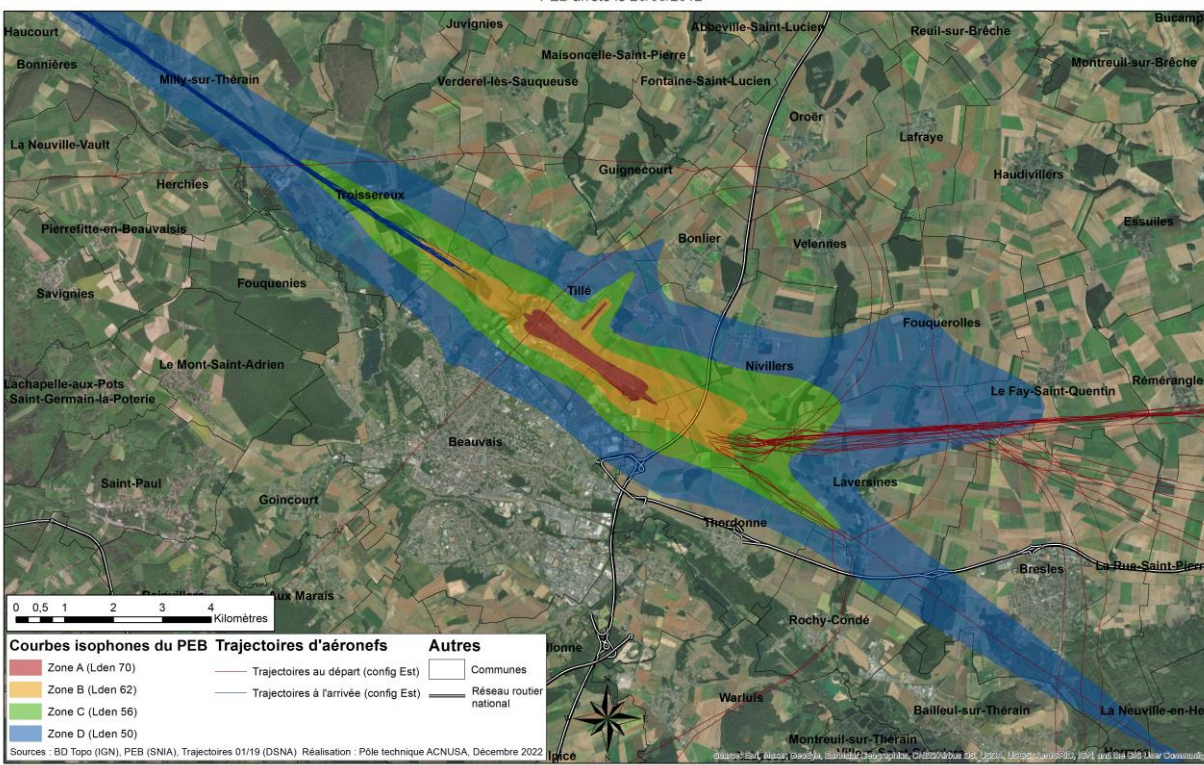
Les industriels et les compagnies aériennes y sont bien sûr favorables et la direction des services de la navigation aérienne a devant elle un programme de travail important.

À l’aéroport de Beauvais – Tillé, il n’existe encore aucune obligation d’emport des équipements de navigation satellitaire. Il serait certainement utile de fixer une perspective aux opérateurs (opérateurs de navigation aérienne pour la conception des procédures, compagnies aériennes pour l’adaptation de leurs flottes).

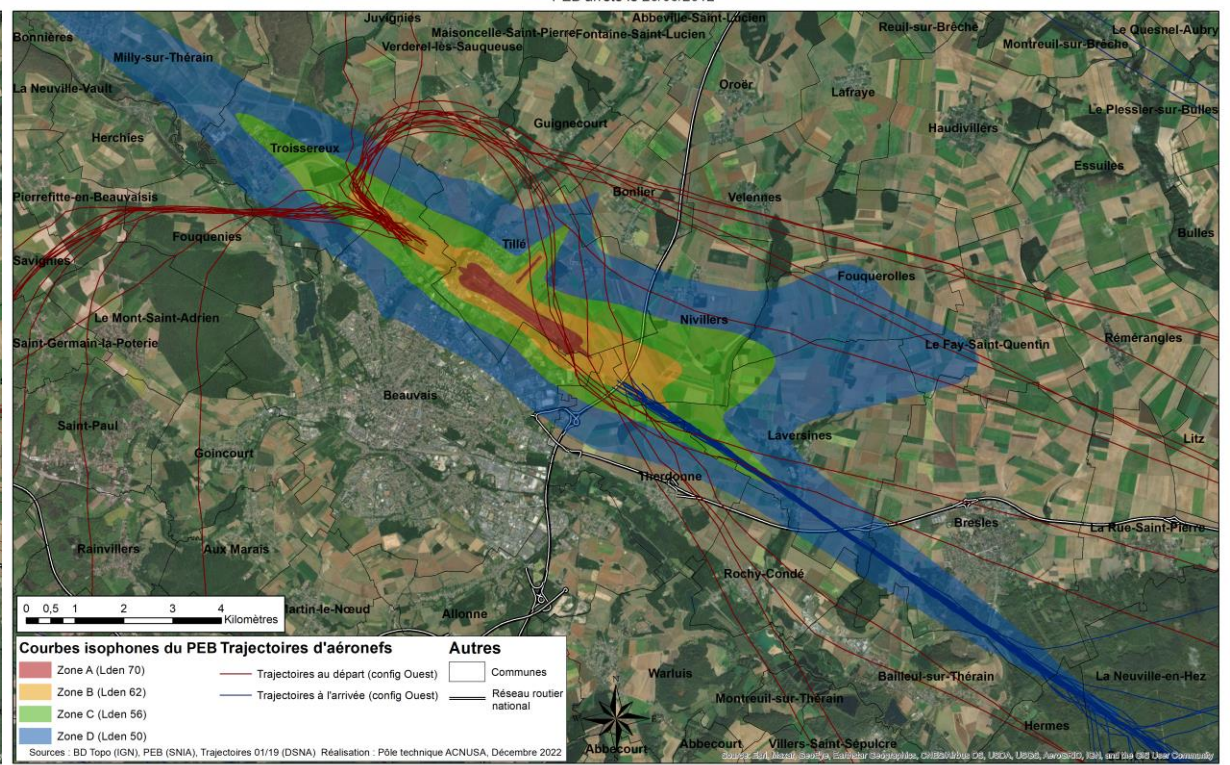
Il est de l’intérêt de toutes les parties, après les nombreuses démarches infructueuses engagées ces dernières années, que les industriels et les opérateurs se mobilisent pour concevoir et mettre en œuvre des procédures opérationnelles optimales pour réduire les impacts sur le territoire.

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

Aéroport de Beauvais - Tillé
Plan d'Exposition au Bruit et trajectoires face à l'Est
PEB arrêté le 26/06/2012



Aéroport de Beauvais - Tillé
Plan d'Exposition au Bruit et trajectoires face à l'Ouest
PEB arrêté le 26/06/2012



III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

Sur certains aéroports, l’Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares a invité plusieurs compagnies aériennes y opérant à évaluer elles-mêmes les résultats pouvant être attendus localement de la mise en œuvre de leurs propres stratégies environnementales (renouvellement de leur flotte, amélioration de leurs procédures internes) afin de pouvoir vous présenter les résultats qu’elles en escomptent.

Cet exercice nous paraît nécessaire pour gagner ou regagner la confiance des territoires.

Si la concurrence entre compagnies a surtout joué ces dernières années sur le facteur prix, il est probable que les clients (particuliers ou professionnels) 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 bénéficie de beaucoup d’attention et de crédits. Cette priorité planétaire ne saurait occulter les nuisances subies par les populations des grandes métropoles.

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.

L’Autorité de contrôle est prescriptive en matière de système de visualisation des trajectoires associé aux mesures de bruit (VITRAIL en Île-de-France). Elle ne méconnaît pas les difficultés liées à la transmission incomplète des données radars de la DSNA à certains aéroports (non-respect de la convention type validée par l’ACNUSA en 2018) et a interrogé le Gouvernement sur les instructions qui semblent avoir été données pour restreindre les données publiques. Il serait regrettable que les systèmes d’information publics soit moins complet que certains systèmes privés alors qu’ils sont bien plus fiables.

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

L’Autorité indépendante a recommandé aux préfets compétents pour les plus grands aéroports d’établir en 2022 les nouvelles cartes stratégiques du bruit pour la 4^{ème} échéance (2024-2028). Elle a parallèlement recommandé au Gouvernement de déconcentrer la conduite et la mise en œuvre des Plans de Prévention du Bruit dans l’Environnement (PPBE) des aéroports pour cette prochaine échéance avec un objectif de résultats en harmonie avec ceux des agglomérations où sont implantés les aéroports. Beauvais – Tillé n’est pas soumis à cette obligation mais est donc une démarche volontaire.

Parallèlement, nous appelons 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 (PGS). Nous saluons la contribution de 20M€ adoptée en commission mixte paritaire (Assemblée nationale / Sénat) sur la LFI 2023 et nous sommes favorables à une avance remboursable sur le produit futur sur la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) afin qu’aucun dossier prêt ne soit retardé.

Nous recommandons que le PGS de Beauvais – Tillé soit un véritable programme d’accompagnement des territoires les plus impactés à réaliser dans un temps fini (5/6 ans).

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

Nous restons critiques sur certains Plans d’Exposition au Bruit (PEB) lorsque ceux-ci ne sont pas évalués régulièrement.

Une évaluation de la situation locale apparaît indispensable pour pouvoir agir de manière ciblée sur les trois sujets qui peuvent poser le plus de problèmes :

- ✓ **Risques sanitaires majeurs auxquels sont exposés les personnes habitant de manière permanente en zone $L_{den} > 65$ dB**
- ✓ **Augmentation non maîtrisée des populations exposées à un $L_{den} > 60$ dB**
- ✓ **Information insuffisante des populations exposées à un $L_{den} > 50$ dB**

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 dresser l’inventaire des sources d’émissions et de réaliser des campagnes de mesures afin d’orienter leur action sur les polluants les plus préoccupants.

Quatre aéroports ont été volontaires pour s’engager dans la mesure des particules fines (Nice – Côte d’Azur, Groupe ADP, Nantes – Atlantique et Bâle – Mulhouse). Un groupe de travail national, auquel est associé le laboratoire central pour la qualité de l’air, devrait pouvoir faire des recommandations sous deux ans.

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 plans d’actions des aéroports engagés dans la certification Air Accréditation Carbone (ACA) devrait permettre de réduire significativement les émissions aéroportuaires au cours de l’actuelle législature. L’enjeu est majeur pour la Région Île-de-France et les territoires environnants.

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 a recommandé 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 (CNA) et le Conseil National du Bruit (CNB) 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. Nous sommes prêts à y participer activement pour permettre la mise en place de plans d’actions en faveur des personnes les plus impactées.

Aujourd’hui, les PGS ne traitent que du BATI, il nous semble nécessaire d’être également attentif à l’HUMAIN.

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.

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 sur certains territoires.

Les perspectives de nouvelles offres de transport à la demande par voie aérienne (eVTOL) sur certains territoires particulièrement sensibles (zones densément peuplées ou espaces naturels), appellent à travailler sur l’acceptabilité de ces offres et à fixer, avant 2024, le cadre de régulation environnementale des nouveaux moyens de transports par voie aérienne, notamment en Île-de-France et sur les territoires environnants.

FOCUS 2 – AVIATION D’AFFAIRES

La crise sanitaire a favorisé l’augmentation du trafic de l’aviation d’affaires. Celui-ci est actuellement supérieur de plus de 20% à ce qu’il était en Europe avant la crise sanitaire.



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.

Il importe de faire en sorte que les opérations des différents segments de l’aviation dite d’affaires (vols sanitaires et autres missions de service public, transports publics à la demande, vols privés) réduisent leurs émissions en approche, au sol et au départ.

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 notamment en formation. Il importe en effet que tous les professionnels de l’aéronautique qui en ont besoin puissent se former et/ou maintenir leurs qualifications sur les aéronefs peu émissifs.



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

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

Il est souhaitable que les agglomérations qui accueillent de l’aviation légère s’en inspirent. Cela concerne bien sûr tous les aéroports secondaires de l’Île-de-France sur lesquels l’activité formation est importante pour tout le secteur aéronautique. Cela concerne aussi les grands aéroports où il existe une activité intéressante en aviation légère.

V – LES JURIDICTIONS ADMINISTRATIVES CONFORTENT L’ACTION DE L’ACNUSA

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 7 cas (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. Cette 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.

Les recours ont largement conforté l’action de l’Autorité de contrôle. Les arrêts de la Cour d’Appel et du Conseil d’État ont en effet renforcé au cours des dernières années 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 l’action des services locaux de l’aviation civile chargés de la police de l’environnement. Ils permettent aux compagnies aériennes d’avoir des lignes directrices d’interprétation de la réglementation et s’attacher à mettre en œuvre des plans de mesures correctrices pour prévenir les risques de récidives, notamment manquements répétés sur une même plateforme aéroportuaire.

VI – ADAPTER LE CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Le cadre législatif a cependant besoin d'un sérieux toilettage pour satisfaire aux exigences actuelles :

- ✓ **Simplifier la procédure de sanctions aujourd'hui bien trop lourde et trop longue pour être vraiment efficiente, 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 du II de l'article L 6361-6 du Code des transports)**
- ✓ **Faciliter le contrôle du respect des engagements de l'Etat et des opérateurs (article L 6361-7, 7ème alinéa) afin de contribuer à regagner la confiance des territoires**

VI – ADAPTER LE CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Nous avons recommandé de revoir la façon dont la directive européenne BRUIT a été transposée afin de pouvoir 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

L'étude de l'impact des mesures de restriction d'exploitation envisagées est nécessaire pour permettre au public et au décideur d'apprécier leurs effets, positifs et négatifs. Il importe que la qualité de ces études d'impact soit garantie par une autorité indépendante. Cette exigence européenne est légitime et ne saurait justifier des retards dans la mise en œuvre des engagements pris par le Gouvernement.

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 que les conditions dans lesquelles elle était consultée posaient de nombreux problèmes, 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 améliorer le dialogue local entre professionnels de l'aéronautique, collectivités territoriales et associations. Ses avis doivent permettre aux maîtres d'ouvrage d'améliorer leurs plans, programmes ou projets. Ils doivent être ensuite rendus publics pour éclairer le public. Il s'agit d'un enjeu essentiel pour rétablir la confiance sur les territoires.

<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. Il a commencé à faire ses preuves puisqu'il est aujourd'hui utilisé par de nombreuses compagnies aériennes.

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.

L'Autorité a des moyens modestes.

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)
- Au bout de 5 ans, le taux de recouvrement dépasse 80% (ce qui est un excellent taux pour le recouvrement d'amendes administratives non automatiques)

VII – LES 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>



**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