



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle

**Présentation du rapport 2022**

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

**15 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 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 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 Paris – Charles-de-Gaulle, les poursuites engagées ont évolué de la manière suivante :

En 2021, le collège a examiné 189 dossiers

- 120 ont donné lieu à amendes pour absence de créneau
- 14 ont donné lieu à amendes pour non-respect du volume de protection environnementale
- 14 ont donné lieu à amendes pour départs Ch3-10 EPNdB
- 8 ont donné lieu à amendes pour atterrissages Ch3-10 EPNdB
- 4 ont donné lieu à amendes pour non-respect des conditions d'utilisation des APU
- 29 ont été non-sanctionnés

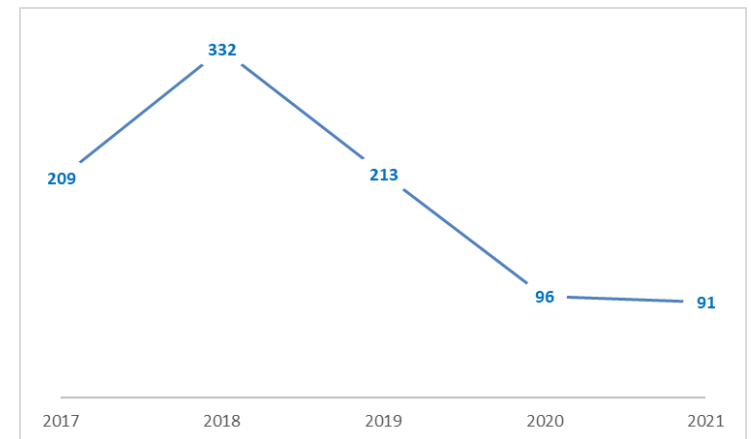
En 2022, le collège a examiné 148 dossiers :

- 63 ont donné lieu à amendes pour absence de créneau
- 28 ont donné lieu à amendes pour non-respect du volume de protection environnementale
- 2 ont donné lieu à amendes pour non-respect des conditions d'utilisation des APU
- 4 ont donné lieu à amendes pour départs Ch3-10 EPNdB
- 5 ont donné lieu à amendes pour atterrissages Ch3-10 EPNdB
- 44 n'ont pas été sanctionnés

248 dossiers sont actuellement en cours d'instruction dont :

- 165 pour absence de créneau
- 4 pour atterrissages ou départs Ch3-10 EPNdB
- 46 pour atterrissages ou départs Ch3-5 EPNdB
- 14 pour non-respect du volume de protection environnementale
- 10 pour non-respect des conditions d'utilisation des APU
- 8 pour non-respect de procédure d'approche
- 10 pour non-respect du seuil de bruit à l'arrivée

PAR ANNÉE DE RÉALISATION DES VOLS LITIGIEUX



Au 1er décembre, 236 poursuites ont été transmises à l'Autorité en 2022.

## 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 à Paris – Orly pour ce qui est du 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 très largement, au niveau national, les niveaux records de 2018 et 2019.

La dégradation de la situation est nette à Paris – Charles-de-Gaulle, notamment en cœur de nuit, alors même que des poursuites ne sont toujours pas engagées pour les atterrissages en cœur de nuit de vols programmés de jour.

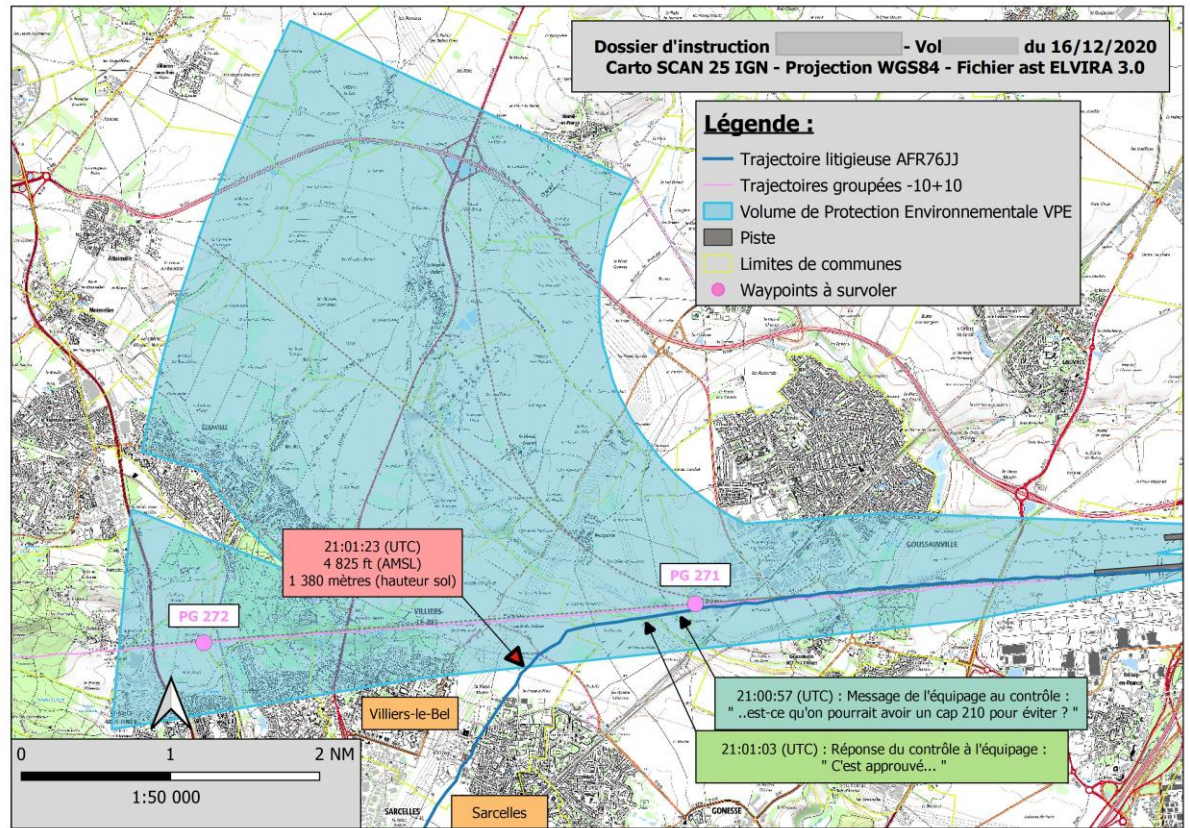
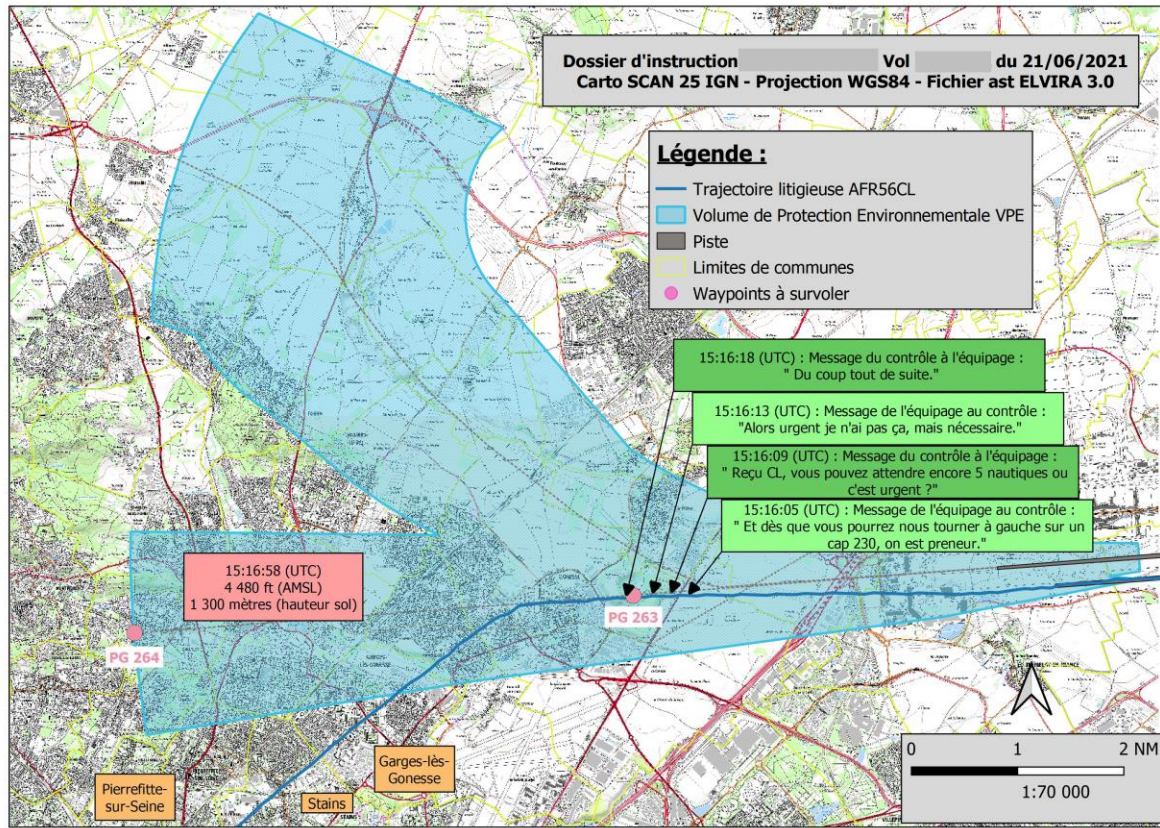
\*Rapport de déviations des trajectoires

<https://www.acnusa.fr/deviations-de-trajectoires-pour-cause-meteorologique-au-depart-des-aeroports-de-paris-orly-et-de>



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

## A. DÉVIATIONS





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

### B. CARACTÉRISTIQUES ENVIRONNEMENTALES DES AÉRONEFS

Alors que l'État n'est pas particulièrement exigeant sur les caractéristiques environnementales minimales des aéronefs autorisés à opérer en Île-de-France, nous déplorons encore des situations où certains opérateurs affrètent, pour opérer à Paris – Charles-de-Gaulle, des aéronefs extrêmement bruyants.

Ce manque de respect de la réglementation donne bien sûr lieu à des poursuites.

Ces situations nous semblent pouvoir être évitées si la réglementation était mieux comprise par les donneurs d'ordre et respectée.



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

### C. LE CŒUR DE NUIT

L'ACNUSA avait dénoncé dans un rapport public en 2019 le contournement de la réglementation relative au plafond des mouvements en cœur de nuit. Ce plafond était allègrement dépassé depuis près de 10 ans. Nous avons relevé que les atterrissages en cœur de nuit d'aéronefs programmés sur un créneau de jour ne faisaient pas l'objet de poursuites.

La ministre avait alors demandé à l'administration de l'aviation civile de lui proposer rapidement le complément ou la modification du cadre de régulation pour que les manquements à l'arrivée fassent l'objet de poursuites. Elle avait demandé parallèlement à l'ACNUSA de créer un comité de suivi pour accompagner les compagnies aériennes vers le respect du plafond.

Nous publions un rapport après chaque saison aéronautique pour rendre transparentes les données sur la situation. Le rapport sur la saison aéronautique été 2022 sera publié en janvier 2023. Le plafond réglementaire pour 2022 a été respecté pour la troisième fois.

La part des départs réalisés en ne respectant pas la règle\* a cependant augmenté, passant de 2,6 % à 3,5 % de 2019 à 2022 (160 à 225). Ces départs font l'objet de poursuites.

La part des arrivées réalisées en ne respectant pas la règle\* a diminué, passant de 20,5 % à 14,3 % (909 à 596 vols). Ces arrivées ne font pas encore l'objet de poursuites.

\*Mouvement réalisé en cœur de nuit alors qu'il était programmé sur un créneau horaire de jour

### 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 ensembles 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. Plusieurs d'entre eux n'avaient d'ailleurs pas d'objectifs clairs.

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 Paris – Charles-de-Gaulle (4 arrêtés ministériels du 6 novembre 2003, arrêté du 20 septembre 2011 et arrêté du 27 juillet 2012). Ce dispositif réglementaire complexe devrait pouvoir être utilement modernisé sur la base des engagements pris en 2019 par l'ancienne ministre chargée des transports. Une étude d'impact des modifications envisagées est évidemment nécessaire pour apprécier le scénario de régulation le plus efficient pour espérer atteindre l'objectif local (règlement UE 2014/598).

\*L'Autorité indépendante a été critique sur le choix de l'administration d'« enjamber » la dernière échéance pour ne pas se recaler sur la 5<sup>ème</sup> échéance européenne (2024/2028)

## 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 AFIR vise à rendre obligatoire l'équipement des postes avions en électricité au 1<sup>er</sup> janvier 2025 pour les postes au contact et au 1<sup>er</sup> janvier 2030 pour les postes au large, il importe que les infrastructures électriques de l'aéroport 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).

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 exemptions. Paris – Charles-de-Gaulle doit rejoindre rapidement la liste des aéroports mondiaux où l'usage des APU est strictement limité. Cela nécessite bien sûr que les équipements de substitution fonctionnent.

### III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

- B. Des caractéristiques environnementales des aéronefs autorisés à opérer à Paris – Charles-de-Gaulle. Les performances acoustiques minimales des aéronefs autorisés à opérer sont aujourd’hui fixées par 2 arrêtés ministériels différents. Ces caractéristiques 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). Nous recommandons d’utiliser le bruit certifié plutôt que la marge acoustique. La marge est un indice pondéré par la masse de l’aéronef. Elle ne traduit pas la réalité des émissions et des impacts. Les engagements pris par certains opérateurs de renouvellement des flottes opérant à Paris – Charles-de-Gaulle doivent être respectés. Il pourrait bien sûr être pertinent 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 accompagne les services locaux de la navigation aérienne afin qu'ils conduisent 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. Il s'agit de :

- Généraliser de véritables approches en descente continue\*
- 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

À l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, il n'existe encore aucune obligation d'emport des équipements de navigation satellitaire. Il serait certainement utile de donner une perspective temporelle 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 de l'aéroport sur l'agglomération parisienne.

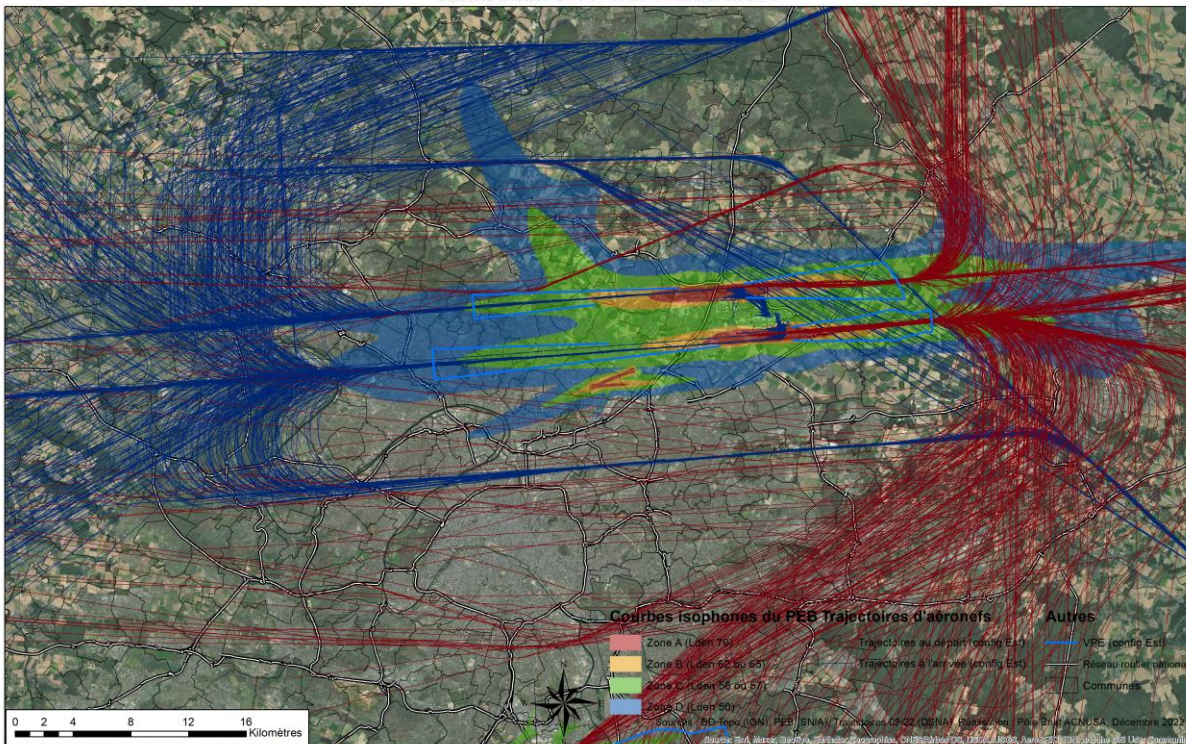
\*L'objectif 2023 (après enquête publique au 2<sup>ème</sup> semestre 2022) est à recalculer



# III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

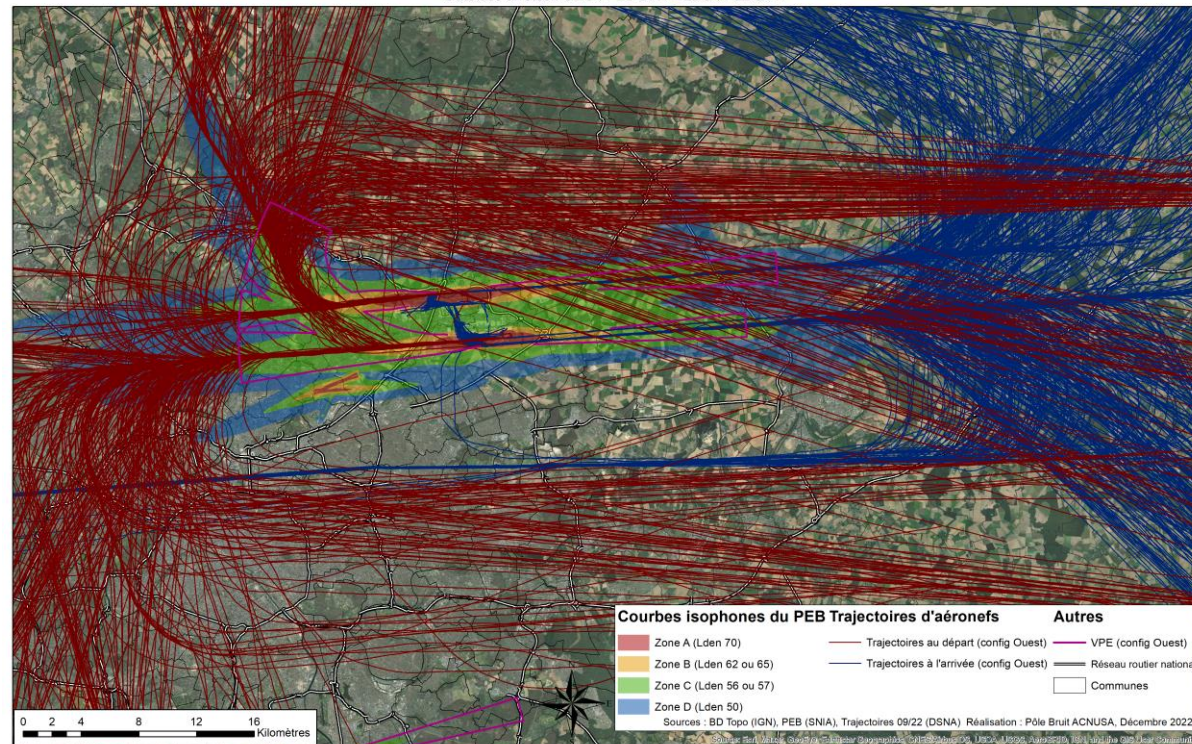
## Aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris - Le Bourget Plan d'Exposition au Bruit et trajectoires face à l'Est

Date des arrêtés : CDG : PEB 2007 - LBG : PEB 2017



## Aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris - Le Bourget Plan d'Exposition au Bruit et trajectoires face à l'Ouest

Date des arrêtés : CDG : PEB 2007 - LBG : PEB 2017





### III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a invité plusieurs grandes compagnies aériennes opérant à Paris – Charles-de-Gaulle 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 indispensable pour 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. Les exigences de l'étiquetage environnemental devraient créer une certaine pression sur la réalité des performances environnementales des grands opérateurs du transport.

## 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. Il reste à définir les valeurs tutélaires des externalités du transport aérien pour que les volets socioéconomiques des études d’impact permettent d’apprécier l’intérêt des plans / programmes et projets du secteur.

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’il est bien plus fiable.



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

L’Autorité indépendante a recommandé aux préfets de s’en tenir au calendrier européen et d’établir en 2022 les nouvelles cartes stratégiques du bruit pour la 5<sup>ème</sup> échéance (2024-2028). Le choix d’établir pour Paris – Charles-de-Gaulle un plan d’actions sur une période différente de celle imposée aux métropoles et autres opérateurs du transport ne nous est pas apparu bien fondé. L’Autorité 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 la prochaine échéance (2024-2028) avec un objectif de résultats en harmonie avec ceux des métropoles où sont implantés les aéroports. En la matière, nous appelons de nos vœux un recadrage du PPBE de Paris – Charles-de-Gaulle.

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. Le dispositif proactif déployé par le Groupe Aéroports de Paris pour suivre les données et inciter les maîtres d’ouvrage à agir est utile. Il permet d’accélérer la réalisation du programme d’insonorisation.

Nous saluons la contribution budgétaire 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 afin qu’aucun dossier prêt ne soit retardé.

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

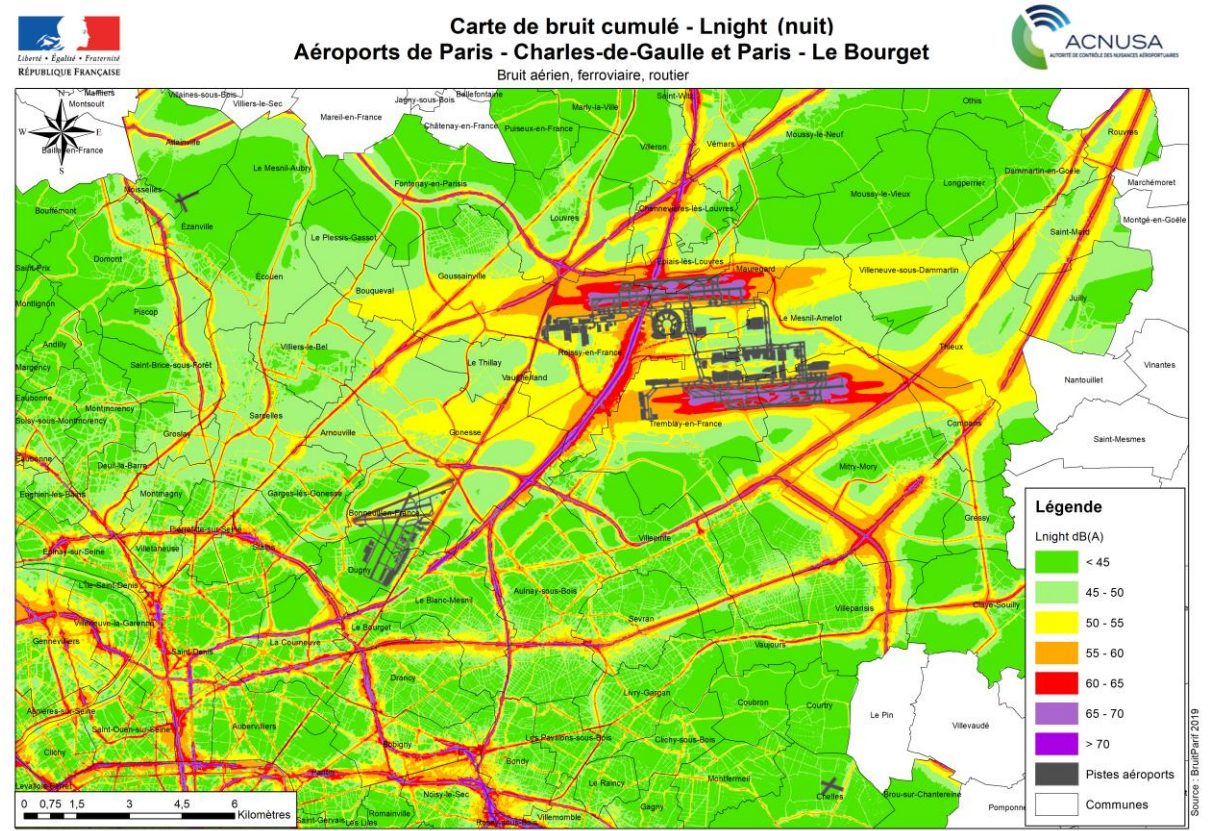
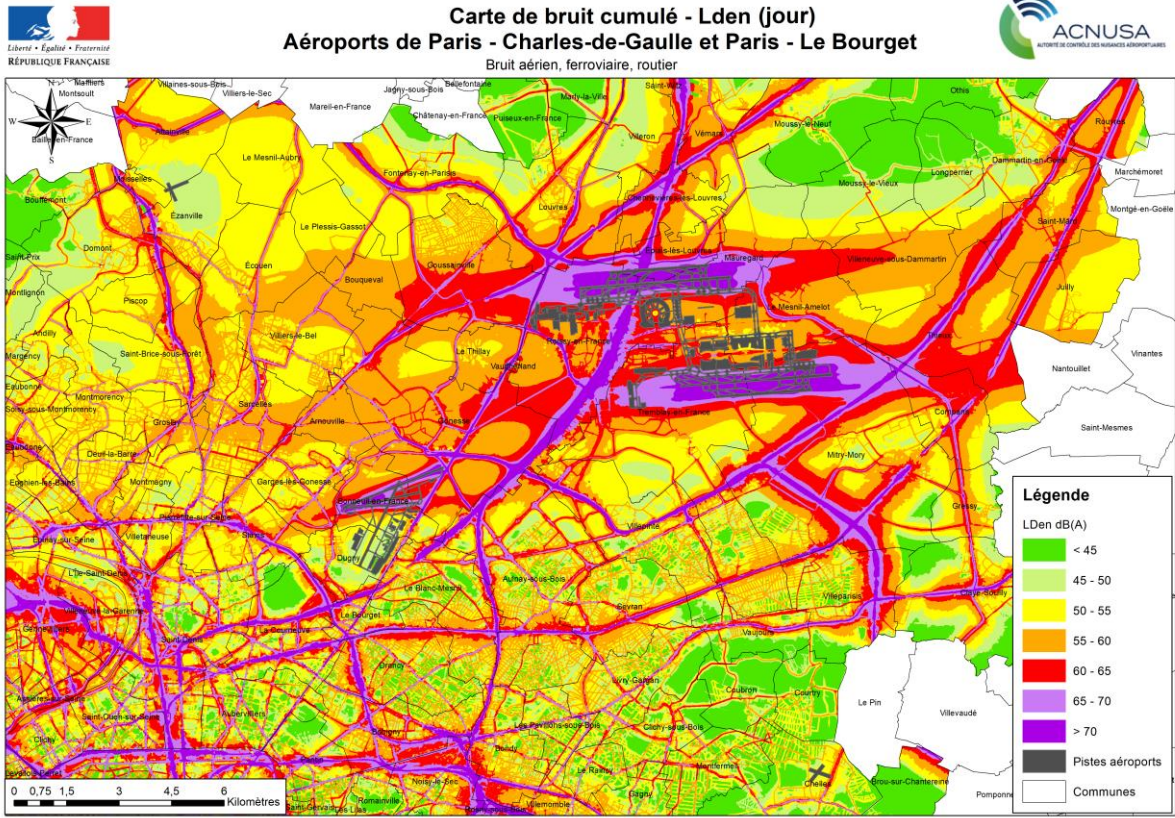
Nous restons critiques sur l’absence d’évaluation régulière des servitudes d’urbanisme. Le PEB de Paris – Charles-de-Gaulle a été arrêté le 3 avril 2007. Il devrait être évalué pour apprécier s’il a produit ses effets et, très certainement, révisé pour être plus protecteur. Nous avons recommandé de prendre en compte les effets cumulés de Paris – Le Bourget et Paris – Charles-de-Gaulle pour réviser correctement le plan d’exposition au bruit sur les territoires impactés par ces deux aéroports qui ne forment, dans la réalité, qu’un seul système aéroportuaire.

L’évaluation de la situation apparaît indispensable au moment où la Région a engagé la révision du schéma directeur d’Île-de-France pour agir sur les sujets qui posent aujourd’hui de véritables problèmes :

- ✓ Risques sanitaires majeurs auxquels sont exposées les personnes habitant ou travaillant dans les zones de bruit les plus intenses (zones A et B)
- ✓ Augmentation non maîtrisée des populations exposées à des niveaux de bruit élevés (zone C)
- ✓ Insuffisance d’information des populations exposées à un niveau de bruit supérieur aux recommandations sanitaires (zone D)



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



## 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.**

**En la matière, le Groupe Aéroports de Paris satisfait à toutes les obligations puisque les données relevées par son laboratoire sont systématiquement rendues publiques.**

**Quatre aéroports ont été volontaires pour s’engager dans la mesure des particules fines (Nice – Côte d’Azur, Groupe Aéroports de Paris, 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 plan d’action 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 Métropole du Grand Paris et la Région Île de France.

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 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. Nous sommes prêts à y participer activement pour permettre la mise en place de plans d’actions en faveur des personnes les plus impactées.

Actuellement, les plans de gêne sonore ne visent qu’à traiter du bâti. Il nous semble aujourd’hui nécessaire de mieux traiter de l’humain et de la biodiversité. Nous ferons des recommandations en ce sens.

## 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.**



Rapport sur les nuisances sonores des hélicoptères (juillet 2022)

<https://www.acnusa.fr/nuisances-sonores-des-helicopteres-mise-en-oeuvre-de-la-reglementation-sur-certains-territoires-434>

## FOCUS 2 – AVIATION D’AFFAIRES

**La crise sanitaire a favorisé l’augmentation du trafic de l’aviation d’affaires. Celui-ci a été, durant l’été 2022, 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, notamment en Île de France, 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.**

**Ce segment d’activités qui fait l’objet de beaucoup d’attention se doit d’être exemplaire.**

## 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 grandes métropoles 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.





## 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 efficace, 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, 7<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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

Ces questions sont importantes pour regagner la confiance des territoires.

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**