



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Paris - Le Bourget

Présentation du rapport 2022

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

14 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 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 du secteur aéronautique 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 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 - Le Bourget, les poursuites engagées ont évolué de la manière suivante :

Pour les 21 dossiers analysés en 2021 :

- 11 ont été sanctionnés pour non-respect des règles d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU)
- 10 ont été non-sanctionnés

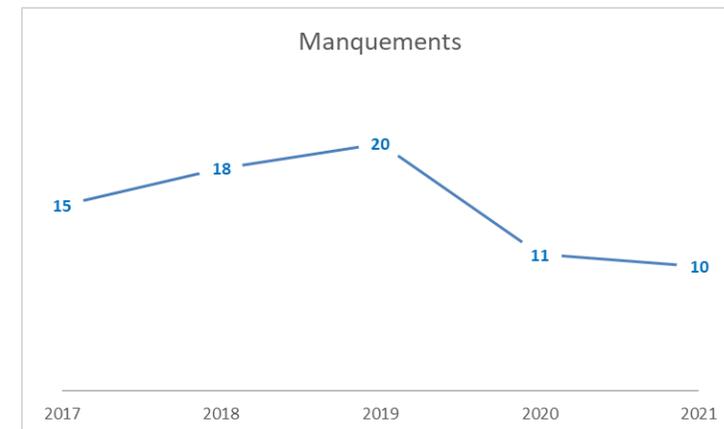
Pour les 22 dossiers analysés en 2022 :

- 8 ont été sanctionnés pour usage d'aéronefs restreints
- 10 pour non-respect des limites d'utilisation de l'APU
- 4 ont été non sanctionnés.

17 dossiers sont en cours d'instruction :

- 11 concernent des poursuites pour non-respect des restrictions d'usage de l'APU
- 6 concernent des poursuites pour départ avant la première heure autorisée

PAR ANNEE DE CONSTAT DES VOLS LITIGIEUX



Au 1^{er} décembre, 11 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 aéroportuares suscite et soutient les actions de prévention menées par les membres des communautés aéroportuaires (aéroclubs, écoles de pilotage, compagnies aériennes, aéroports, assistants d'escale et contrôleurs aériens) afin de bien informer chacun du SENS et de la LETTRE des règles. Cette action porte ses fruits sur de nombreux aéroports.

L'effet cumulé des actions répressives et préventives a pu s'apprécier puisque le nombre de poursuites engagées en 2020 et en 2021 a été globalement très inférieur à celui des années précédentes, en proportion du nombre de vols réalisés.

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 largement les niveaux records de 2018 et 2019.

Dans ce contexte, malgré l'augmentation du trafic, Paris – Le Bourget fait exception puisque le nombre de poursuites reste à un niveau peu élevé. Les trois seuls types d'infractions relevés par les services de l'aviation civile sont :

- ✓ Usage excessif des APU
- ✓ Usage d'aéronefs n'ayant pas les performances environnementales requises
- ✓ Horaire de départ anticipé avant l'horaire autorisé

Il reste qu'une grande partie des manquements relevés devrait pouvoir être évitée.

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

La performance environnementale des gestionnaires d'aérodromes est essentielle pour créer la confiance des différentes parties prenantes. Les aérodromes 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 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 en partie le cas pour Paris – Le Bourget où les restrictions sur la plateforme sont encadrées par 2 arrêtés anciens :

- Arrêté du 27 juillet 2012 réglementant l'utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et climatisation-chauffage lors de l'escale sur les aérodromes de Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Orly et Paris – Le Bourget (Entré en vigueur le 28 octobre 2012) ;
- Arrêté du 15 février 2011 portant restriction d'exploitation (Entré en vigueur le 24 février 2011).

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

Les leviers pouvant réduire les nuisances sont bien identifiés (OACI 2001, UE 2014). Ils devront être mobilisés au maximum.

Il reste utile de moderniser le cadre de régulation environnemental, notamment pour ce qui concerne :

- ✓ Les opérations au sol. L'électrification des postes au contact (01/01/2025) et au large (01/01/2030) doit permettre de décarboner les véhicules et engins de piste et de mettre en place les moyens de substitution aux APU pour la climatisation et le chauffage
- ✓ Les aéronefs autorisés à opérer à Paris – Le Bourget. L'Autorité de contrôle recommande de fixer, après concertation, les performances environnementales maximales des aéronefs autorisés à opérer à Paris – Le Bourget en se basant sur le bruit certifié en approche et le bruit certifié en survol. Les exigences doivent être progressives avec des échéances précises, fixées à l'avance.
- ✓ Les procédures opérationnelles de navigation aérienne. La généralisation des procédures d'approche de Paris – Charles-de-Gaulle en descente continue devrait permettre de revoir les procédures à Paris – Le Bourget (généralisation des approches en descente continue et prise d'attitude au départ). L'Autorité de contrôle sera attentive à ce que des volumes de protection environnemental soient directement associés aux nouvelles procédures.

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

La direction des aérodromes du groupe ADP dont Paris – Le Bourget a pris l’initiative de plusieurs mesures intéressantes :

- ✓ Mise en place depuis juin en lien avec les équipes du Laboratoire du Groupe ADP d'une station de surveillance de la qualité de l'air dédiée au Bourget au Nord du seuil 25 (La plateforme n'en disposait pas à ce stade). Vous avez du recevoir les deux premiers rapports trimestriels
- ✓ Un retour d'expérience (concluant) sur l'expérimentation d'un E-GPU (électrique) pour limiter l'usage des APU. Certains opérateurs ont ou devraient investir dans ce type d'équipement à très court terme
- ✓ Mise en place d'une signalétique à l'attention des pilotes sur chacun des FBO pour attirer leur attention sur les impacts environnementaux et les risques en terme d'amendes d'un usage prolongé

Après Total, WFS (World Flight Services) en lien avec NESTE ont annoncé en juin dernier mettre en place une offre permanente de biocarburant sur la plateforme (Taux d'incorporation de 30%)

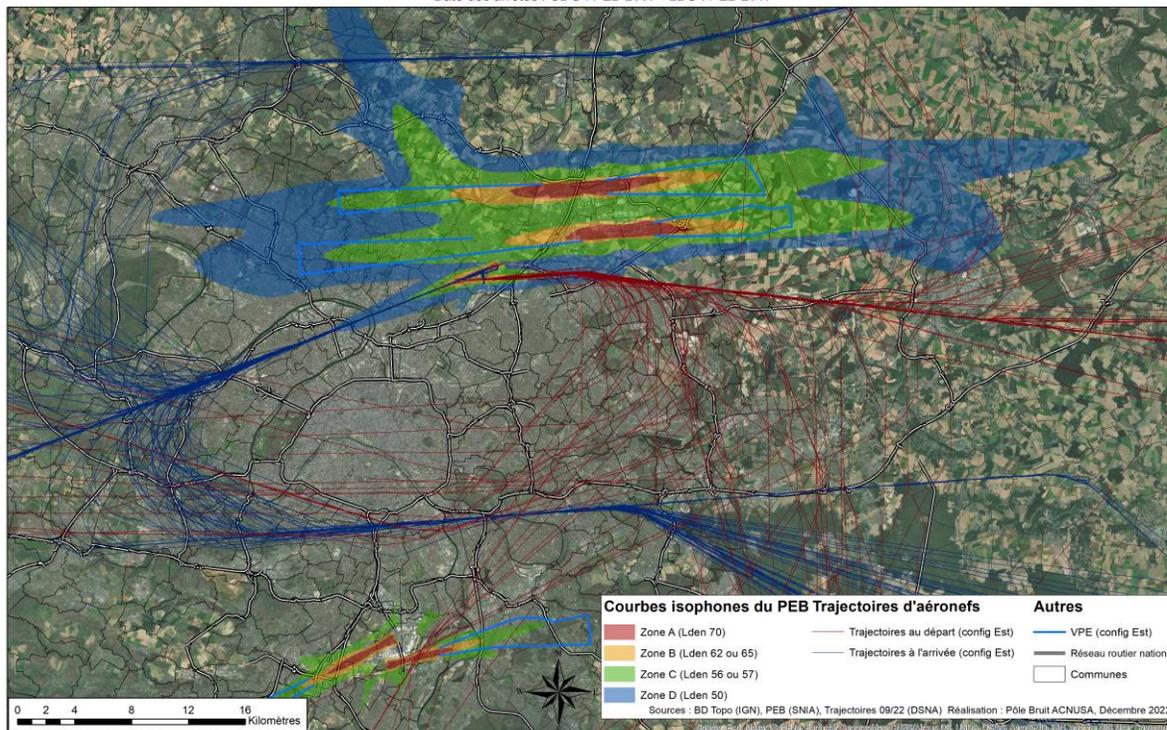
Pour la première fois en France du 13 au 15 septembre un évènement dédié au "ground handling" au Parc des Expositions du Bourget avec un focus particulier sur les véhicules zéro émission et l'innovation.

Ces actions doivent être poursuivies pour améliorer la performance environnementale globale de l'aéroport. Comme ailleurs, la performance perçue est celle du maillon le plus faible.

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

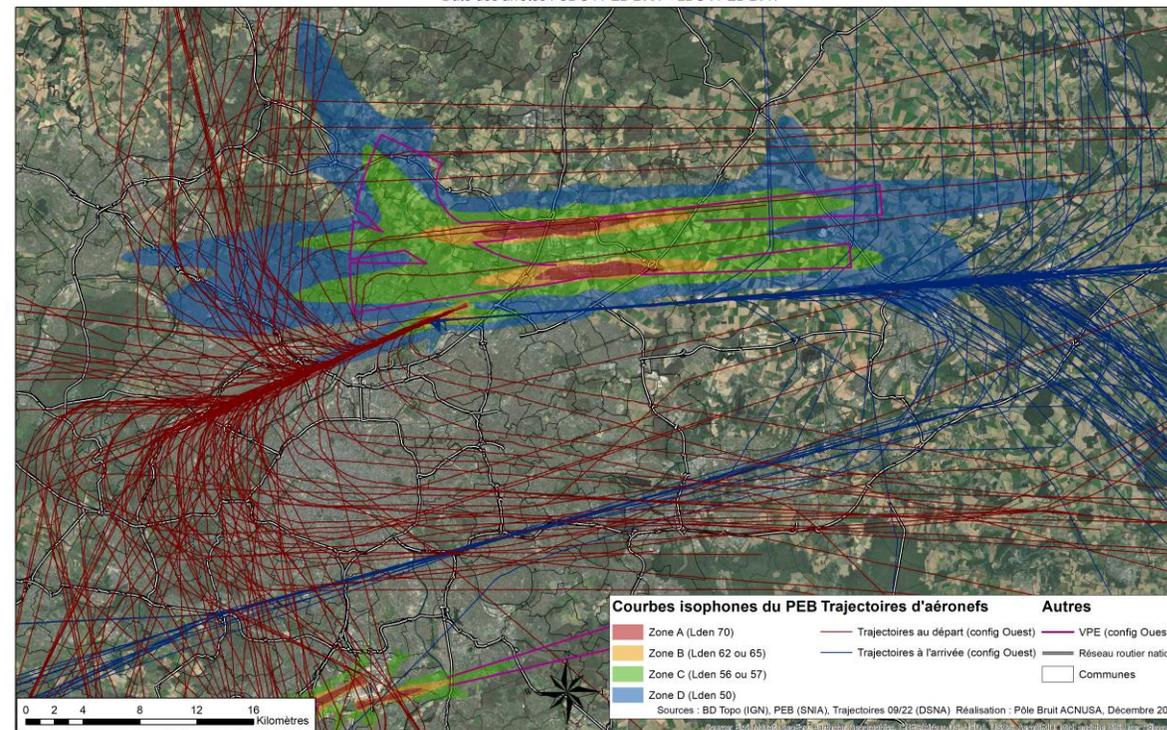
Aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris - Le Bourget Plan d'Exposition au Bruit et trajectoires face à l'Est

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



Ces deux cartes rappellent les territoires survolés en approche ou au départ à des altitudes inférieures à ce qu'elles pourraient être si Paris – Charles-de-Gaulle n'était pas aussi proche.

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’attention et de crédits. Cette priorité ne saurait occulter les nuisances 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. Il reste à fixer les valeurs tutélaires à donner aux externalités du transport aérien pour mieux documenter les études d’impact des plans, programmes et projets.

L’ACNUSA prescrit le déploiement de systèmes de visualisation des trajectoires et de mesures du bruit afin de faciliter les données publiques et de permettre que s’exerce une certaine vigilance citoyenne. En Île-de-France, le système VITRAIL satisfait à sa recommandation.

Elle a recommandé au Gouvernement de définir, sur proposition du Conseil National du Bruit, des indicateurs événementiels du bruit aérien (intensité et répétitivité). Le travail s’engage maintenant avec pour objectif de pouvoir définir ces indications environnementales avant la fin de la législature.

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

Pour les grands aéroports, l’Autorité a recommandé aux préfets d’établir, lorsque cela n’est déjà fait, les nouvelles cartes stratégiques du bruit pour la 5^{ème} échéance (2024-2028) 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 cette prochaine échéance avec un objectif de résultats en harmonie avec ceux des métropoles où sont implantés les aéroports.

Paris – Le Bourget a tout intérêt une telle démarche de manière volontaire en visant des objectifs perceptibles par les collectivités et populations concernées.

Elle a appelé enfin le Gouvernement et le Parlement à mobiliser les ressources nécessaires pour rattraper les retards pris en 2020, 2021 et 2022 dans la réalisation de certains programmes d’insonorisation des établissements scolaires, des établissements sanitaires et des logements inscrits dans les plans de gêne sonore. Les 20 M€ de contribution budgétaire retenu en commission mixte paritaire lors de l’examen de la LFI 2023 viennent s’ajouter aux 8 M€ apportés en 2022. Pour pouvoir financer les dossiers prêts (écoles, établissements sanitaires, logements), il serait intéressant que le Parlement retienne la possibilité d’emprunter, lorsque nécessaire, sur le produit de la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires.

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 et de réaliser des campagnes de mesures afin d’orienter leur action sur les polluants les plus préoccupants. Le Groupe ADP était précurseur puisque son laboratoire publie régulièrement les mesures des polluants captés sur ses stations.

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.

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. Il s’agit de bien apprécier les activités qui devraient être menées, sur les territoires les plus impactés, en matière médico-social. L’ACNUSA considère qu’un complément des actions sur le BÂTI (insonorisation), il conviendra que les programmes d’actions comportent un volet sur l’HUMAIN.

FOCUS 1 – 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 les pilotes 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, Lasbordes, 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 grands aéroports qui accueillent de l’aviation légère s’en inspirent et de mener avec les industriels et autres professionnels de l’aéronautique, à l’échelle de chaque région, une action globale et cohérente pour réduire les nuisances de ce segment d’activité.

FOCUS 2 – 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.

Les perspectives de nouvelles offres de transport à la demande par voie aérienne sur certains territoires (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 de ces nouveaux moyens de transports. Paris – Le Bourget et l’Île-de-France sont particulièrement concernés puisqu’ils ont été choisis comme terrain d’essais et qu’ils pourraient l’être pour des expérimentations.



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 3 – AVIATION D’AFFAIRES

La crise sanitaire a favorisé l’augmentation du trafic de l’aviation d’affaires. Celui-ci a été, durant toute la saison aéronautique été 2022, supérieur de 17 à 22 % à ce qu’il était en Europe avant la crise.



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.

1^{er} aéroport européen pour l’aviation d’affaire, Paris – Le Bourget est particulièrement concerné. Sa position l’oblige à être exemplaire pour les différents segments de ces activités (vols sanitaires ou autres missions de service public, vols privés, vols de transport public à la demande).

Des initiatives doivent être prises pour que ce secteur évolue rapidement pour améliorer sa performance environnementale.

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. Celle-ci 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 confirmé 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 deux 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 ainsi les bases juridiques de l’action des services locaux de l’aviation civile chargés de la police de l’environnement. Ils permettent aux compagnies aériennes de se concentrer sur les mesures correctrices leur permettant de 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 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, 7ème alinéa)**

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)

Le taux de 90% de recouvrement au bout de cinq ans est satisfaisant.

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