



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Nantes – Atlantique

Présentation du rapport 2022

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

19 janvier 2023

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. Pour cela, il importe d'améliorer le dialogue et d'obtenir des résultats pour gagner la confiance des territoires.

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 » 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 ^{3 / 29} contribuer à un dialogue local serein et constructif alors que les attentes de résultats concrets sont exprimées avec de plus



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 :

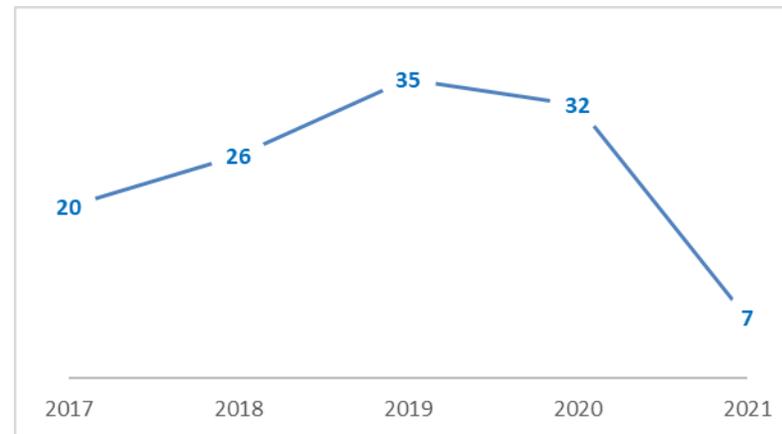
				Rappel 2020
Compagnies ayant réalisé plus de 10 000 mouvements sur les aéroports français en 2021	584 464 mouvements	54 poursuites	0,92/10 000	1,50/10 000
Compagnies ayant réalisé entre 2 800 et 10 000 mouvements	193 281 mouvements	102 poursuites	5,28/10 000	7,52/10 000
Compagnies ayant réalisé moins 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 Nantes – Atlantique, les poursuites engagées ont évolué de la manière suivante :

PAR ANNÉE DE RÉALISATION DES VOLS LITIGIEUX



Au 24 novembre, 210 poursuites ont été communiquées à l'Autorité en 2022.

En 2021, le collège a examiné 46 dossiers

- 22 ont donné lieu à amendes pour non-respect de procédure (de départ ou d'approche)
- 16 dossiers sanctionnés pour usage d'aéronefs restreints (Ch3 <5 EPNdB et Ch3 <13 EPNdB)
- 8 n'ont pas été sanctionnés

En 2022, le collège a examiné 34 dossiers :

- 10 ont donné lieu à amendes pour non-respect de procédure de départ
- 18 dossiers sanctionnés pour usage d'aéronefs restreints (Ch3 <5 EPNdB et Ch3 <13 EPNdB)
- 6 n'ont pas été sanctionnés

209 dossiers sont actuellement en cours d'instruction dont :

- 3 pour non-respect de procédure
- 3 pour usage d'aéronef restreint (Ch.3 <13 EPNdB)
- 203 pour violation du couvre-feu nocturne

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

Nantes – Atlantique représente, dans ce contexte, un cas très particulier en raison du nombre considérable de cas de non-respect de l'arrêté portant couvre-feu.

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 permanente porte ses fruits sur les nombreux aéroports où elle est mise en œuvre.

Les conditions générales de la reprise des activités en 2022 (programmation des vols à un niveau bien supérieur à la capacité de production du secteur) 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 a largement dépassé, au niveau national, 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

Il convient de dégager tous les enseignements des difficultés d'application de la disposition de l'arrêté ministériel dont une phrase a visiblement posé des difficultés.

Les « affaires en cours » sont couvertes par le secret de l'instruction. Le collègue n'a à en connaître que lorsque l'instruction contradictoire (entre administration de l'aviation civile et personnes poursuivies) est close et se prononce après avoir entendu les rapports d'instruction en présence des personnes poursuivies. La loi actuelle ne lui permet malheureusement pas de communiquer sur ses décisions. À la demande des compagnies concernées, il a présenté et notifié, après avoir traité d'un nombre significatif de dossiers, les lignes directrices suivies pour l'application de cet arrêté. Ces lignes directrices ont également portées à la connaissance du « coordonnateur national des vols » afin que celui-ci aide les compagnies et les aéroports à ne pas programmer des vols à des horaires où le risque de non-respect est, compte tenu des retards inhérents aux activités du transport aérien, majeur.

Lors de votre réunion du 8 décembre 2022, le préfet a présenté un 1^{er} bilan sur la mise en œuvre de l'arrêté au 30 novembre 2022 dont il ressort que 299 vols avaient, à cette date, été opérés durant le couvre-feu, et que :

- **33 vols ont été exemptés**
- **47 vols auraient été « dans la marge de tolérance » de l'arrêté ministériel**
- **207 procès-verbaux ont été notifiés aux opérateurs et adressés à l'ACNUSA**

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

La procédure prévue par le Code des transports est lourde et n’a malheureusement pas encore été modernisée ni simplifiée. Elle est longue et coûteuse.

À ce jour, le collège a été saisi de plus de 20 dossiers dont la procédure était close un mois avant. Il a statué sur chacun de ces dossiers.

Plusieurs compagnies dont les dossiers ne sont pas encore clos ont donc demandé à connaître les lignes directrices retenues afin de leur permettre d’en dégager les enseignements pour la prochaine saison d’été. Nous avons satisfait à cette demande pour ne pas laisser d’ambiguïté sur l’interprétation de l’arrêté.

Il s’agit aujourd’hui – au-delà des amendes qui seront prononcées – de prévenir le risque de connaître autant de débordements en 2023 qu’en 2022.

Nous recommanderons prochainement au ministre chargé de l’aviation civile d’évaluer la situation en regard de l’étude d’impact du projet d’arrêté qui avait été réalisée et de soumettre à concertation une petite modification rédactionnelle de son arrêté afin de sortir définitivement des ambiguïtés qui ont été créées.

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS

La performance environnementale des aéroports est essentielle pour créer la confiance des différentes parties prenantes. Les sociétés aéroportuaires sont des ensembleurs qui doivent être 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 encore en partie le cas à Nantes – Atlantique (arrêté ministériel modifié du 28 septembre 2021).

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS

Le cadre de la régulation environnementale actuel demande certainement à être modernisé sur trois autres points pour élever le niveau de la performance collective des opérateurs 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^{er} janvier 2025 pour les postes au contact et au 1^{er} janvier 2030 pour les postes au large, il importe que les sociétés aéroportuaires concertent avec les compagnies aériennes et les assistants d'escale pour concevoir et réaliser les infrastructures électriques permettant :**
- **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 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 il n'y a pas de raison de ne pas les mettre en œuvre.

Les règles doivent être claires et bien comprises pour être bien appliquées :

- 1) Dans toute l'Union européenne, les sociétés aéroportuaires ont obligation d'équiper les postes avions selon un calendrier connu de tous**
- 2) Les compagnies ont obligation d'utiliser les équipements de substitution, fixes ou mobiles, pour limiter l'usage des APU au strict minimum**

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS

- B. Des caractéristiques environnementales des aéronefs autorisés à opérer à Nantes – Atlantique. Les performances acoustiques des aéronefs autorisés à opérer pourraient utilement 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 des seuls aéronefs du chapitre 4 pour éviter toutes ambiguïtés. Il est possible de poser des exigences de performance environnementale plus fortes la nuit (22h00-6h00) que le jour (6h00-22h00). La mobilisation de ce levier est importante. Nous avons pu relever, au travers des dossiers de poursuite, que les aéronefs concernés avaient des performances très médiocres (94 à 96 EPNdb en approche) ;**
- C. Des procédures d'approche et de départ. Ces procédures doivent être progressivement optimisées par le service local de la navigation aérienne et des volumes de protection environnementale pourront utilement 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

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

- **Généralisation de véritables approches en descente continue selon des trajectoires permises par la navigation satellitaire de précision**
- **Modernisation des procédures de départ permises par les progrès technologiques et l’élévation des qualifications des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (prise d’altitude plus rapide avec une moindre poussée)**

L’Autorité indépendante a publié un rapport portant recommandation sur la conduite des expérimentations. Ce rapport, inspiré du rapport du Conseil d’Etat au Gouvernement, n’a malheureusement pas encore été assimilé par tous les services locaux de la navigation aérienne.

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS

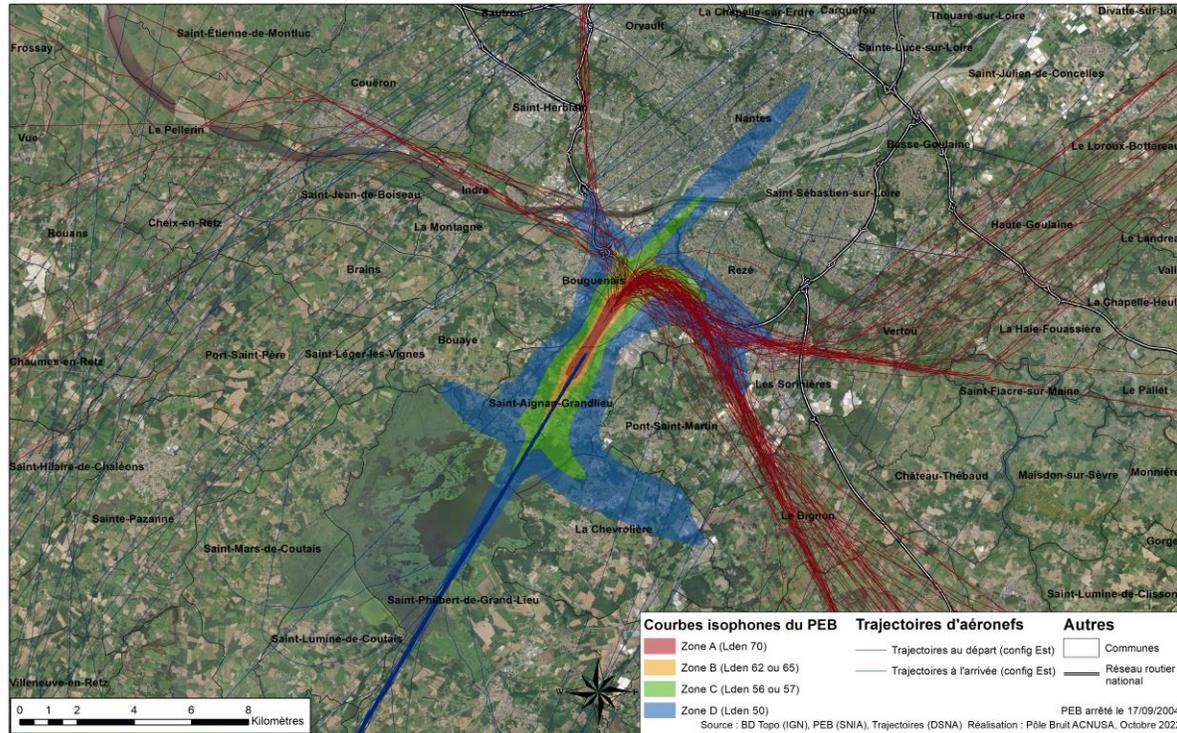
Il est regrettable que les règles de l'art relatives à la conduite d'expérimentations ne soient pas toujours bien suivies. Le collège a déploré l'absence de méthode rigoureuse qui a conduit à ne pas pouvoir optimiser les procédures de départ vers le sud à Toulouse – Blagnac et déplore aujourd'hui les difficultés rencontrées à Paris – Orly (départs face à l'est), Lille – Lesquin (départs face à l'est), Rennes – Bretagne (départs face à l'ouest) et Nantes – Atlantique (départs vers le sud).

À l'aéroport de Nantes – Atlantique, il n'existe encore aucune obligation d'emport des équipements de navigation satellitaire. Il serait certainement utile de donner une perspective aux opérateurs (opérateurs de navigation aérienne pour la conception des procédures, compagnies aériennes pour l'adaptation de leurs flottes). Certaines procédures modernes nécessitent en effet que les aéronefs soient équipés de systèmes de navigation satellitaire de précision. Beaucoup commencent à l'être car des obligations d'emport commencent à exister sur des aéroports européens. La question est importante à Nantes – Atlantique.

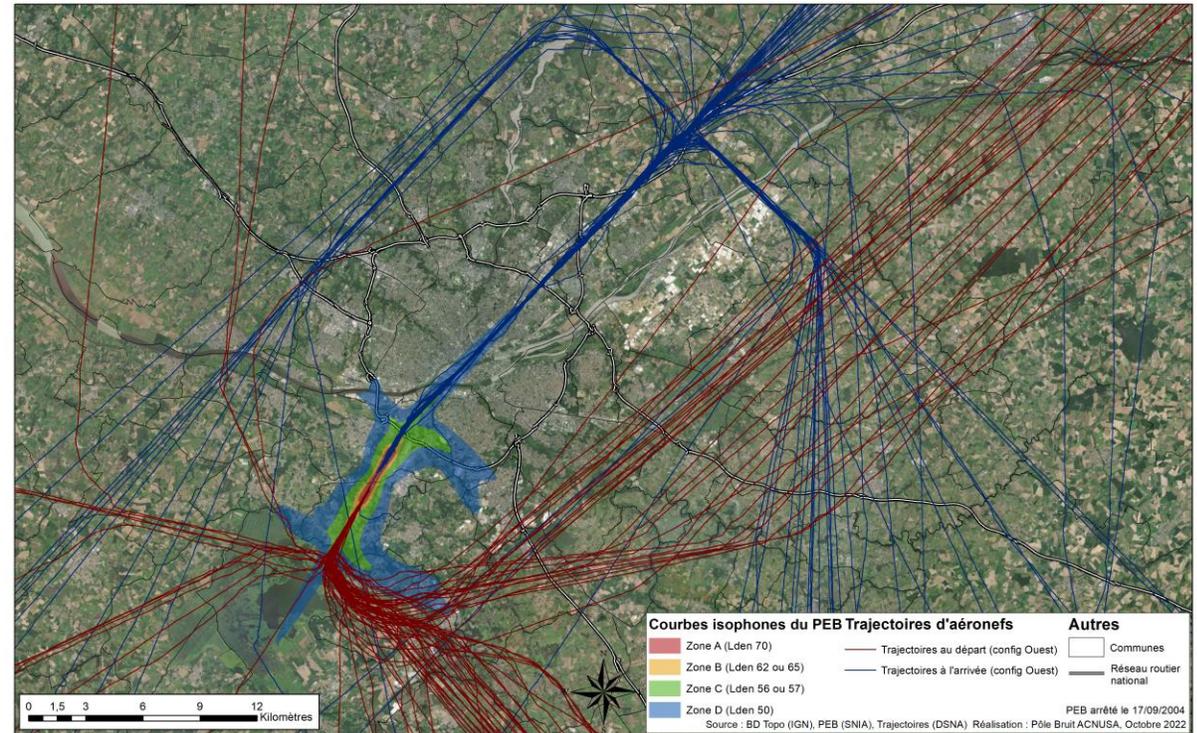
Il est de l'intérêt de toutes les parties, après les échecs relatifs de certaines démarches engagées ces dernières années, que les industriels et les opérateurs se mobilisent pour concevoir et mettre en œuvre des procédures opérationnelles optimales pour réduire les impacts sur l'agglomération de Nantes.

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS

Aéroport de Nantes - Atlantique
Plan d'Exposition au Bruit et trajectoires face à l'Est



Aéroport de Nantes - Atlantique
Plan d'Exposition au Bruit et trajectoires face à l'Ouest



III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a invité certaines compagnies aériennes opérant à Nantes – Atlantique à essayer d'évaluer elles-mêmes les résultats pouvant être attendus localement 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 et de vous permettre de vérifier leur efficacité.

Pour rétablir la confiance sur les territoires, il importe que les stratégies environnementales des principales compagnies opérant à Nantes – Atlantique puissent en effet s'apprécier concrètement au niveau local. Elles ne peuvent pas se cacher derrière l'administration de l'aviation civile et doivent prendre leurs propres responsabilités.

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 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 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. Elle ne méconnaît pas les difficultés liées à la transmission incomplète des données radars de la DSNA à l'aéroport (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 importe, à notre sens, que les données publiques – plus fiables que les données privées accessibles par certains sites – soient complètes. Nous avons relancé le Gouvernement sur ce point important pour espérer gagner la confiance des territoires.

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

L'Autorité indépendante a recommandé aux préfets d'établir en juin 2022 les nouvelles cartes stratégiques du bruit pour la 4^{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. En la matière, nous appelons de nos vœux que Nantes, où l'industrie aéronautique est puissante, fasse référence.

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. Nous saluons la décision de la commission mixte paritaire (Assemblée nationale, Sénat) de compenser budgétairement une partie des recettes perdues. Nous sommes favorables à des avances remboursables sur le produit futur de la taxe sur les nuisances sonores afin de pouvoir financer sans retard les dossiers prêts.



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.

Quatre aéroports ont été volontaires pour s'engager dans la mesure des particules ultrafines (Nice - Côte d'Azur, Groupe Aéroports de Paris, Nantes - Atlantique*, 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.

* À Nantes - Atlantique, la DGAC s'est substituée à l'aéroport

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 a ainsi 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. En première analyse, les deux ministres considèrent qu'il y a suffisamment de connaissances sur le sujet pour agir. Nous reprendrons donc notre recommandation pour inciter à mettre en place des plans d'actions qui traitent à la fois du bâti (PGS) et de l'humain (approche médicosociale).

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.

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 des nouveaux moyens de transports par voie aérienne.

Rapport sur les nuisances sonores des hélicoptères (juillet 2022)

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

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 que les parties prenantes d’ores et déjà engagées sur certains aéroports, soient proactives pour favoriser un développement raisonnable de ces activités avec des aéronefs peu émissifs et des équipements adaptés.

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, Toulouse – Lasbordes) 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. Cela concerne bien sûr Nantes – Atlantique dont l’activité formation est importante, y compris pour l’industrie aéronautique.

Rapport sur les nuisances sonores de l’aviation légère (juillet 2020)
<https://www.acnusa.fr/nuisances-sonores-de-laviation-legere-128>

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 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 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 ainsi 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 beaucoup 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)**

Il importe enfin que l'ACNUSA puisse mieux assurer le contrôle du respect des engagements de l'Etat et des opérateurs (article L 6361-7, 7ème alinéa)

VI - ADAPTER LE CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

L'Autorité recommande parallèlement au Gouvernement 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

Des études d'impact – dites selon une approche équilibrée – sont nécessaires pour permettre au public et au décideur d'apprécier tous les effets des mesures de restriction d'exploitation envisagées. 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. Les premières études d'impact, réalisées pour Lyon – Saint-Exupéry et Nantes – Atlantique, méritent une évaluation a posteriori pour permettre de dégager les enseignements pour améliorer la qualité de ce type d'études.

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, générateurs d'incompréhension ou de tensions locales, 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.

<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 indépendante dispose de 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)

Le produit des amendes est bien sûr affecté au budget général de l'Etat.

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