



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Lille - Lesquin

Présentation du rapport 2022

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

9 février 2023

I – CONTEXTE DANS LEQUEL LE RAPPORT 2022 A ÉTÉ RÉDIGÉ

Les Assises Nationales du Transport Aérien ont fait naître des espoirs de réduction des nuisances mais la pandémie COVID a rendu difficile le respect de certains 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. Le changement de paradigme est engagé.

La nouvelle législature 2022 – 2027 est stratégique pour nous placer collectivement dans des trajectoires de réduction du bruit et des émissions atmosphériques respectueuses de l'environnement et de la santé. Pour cela, il importe de 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 » 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 UNE PRIORITÉ DE LA POLICE DE L'ENVIRONNEMENT SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

Sur les aéroports où une réglementation environnementale est en place (ce qui n'est pas le cas de Lille – Lesquin) 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 ont généralement été bien accompagnées par les communautés aéroportuaires locales.

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

L'aéroport de Lille – Lesquin est, parmi les aéroports placés sous le contrôle de l'Autorité, atypique puisqu'il ne dispose pas encore d'un arrêté ministériel portant restriction d'exploitation pour raison environnementale. Il est important que les engagements pris par l'Etat se traduisent concrètement par un arrêté.

Les scénarios de régulation envisageables devront, bien sûr, faire l'objet d'une étude d'impact afin d'éclairer le public et le décideur. Le choix des différents scénarios de régulation qui seront soumis à étude d'impact est essentiel. Il appartient au décideur de s'assurer que l'approche est équilibrée, c'est-à-dire que les effets négatifs et les effets positifs de ses choix ont bien été évalués.

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

Lorsque des règles environnementales seront édictées, le collège de l’Autorité de contrôle assurera la répression des manquements. Il suscitera parallèlement 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, par exemple 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 total de poursuites engagées par les services de l’aviation civile en 2022, sur les grands aéroports français, dépasse très largement, au niveau national, les niveaux records de 2018 et 2019.

*Rapport de déviations des trajectoires

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

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 ensembliers capables de mobiliser les acteurs opérant sur leurs plateformes pour obtenir des résultats concrets, mesurables et perceptibles.

Les sociétés aéroportuaires mettent en place les systèmes de visualisation des trajectoires associés aux mesures de bruit. Elles dressent les inventaires des sources d'émissions atmosphériques et diligentent les campagnes de mesure des polluants. Ces données sont indispensables pour guider les actions nécessaires afin de réduire les impacts des activités aéroportuaires sur la santé et l'environnement, comme sur la biodiversité et le climat.

Elles permettent de contribuer notamment aux :

- **Plans de protection de l'atmosphère**
- **Plans de protection du bruit dans l'environnement**

En matière de système et de campagnes de mesures, la société d'exploitation de Lille – Lesquin suit attentivement les préoccupations que ce soit en matière de polluants atmosphériques ou de mesures de bruit. Le système de mesures de bruit associé au suivi des trajectoires est en cours de renouvellement et devrait pouvoir être homologué prochainement.

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

La société aéroportuaire est, pour les collectivités territoriales concédantes et / ou parties prenantes, comme pour leurs différents clients, un acteur essentiel pour mettre en œuvre une approche équilibrée / raisonnée du développement des activités.

A Lille – Lesquin, elle intervient pour le compte des collectivités concédantes dont la responsabilité est importante (volet environnemental du cahier des charges de la concession), notamment pour ce qui est du plafonnement éventuel du nombre de mouvements (jour / nuit).

La protection de la période nocturne est une préoccupation majeure de l’Autorité de contrôle :

- Sur Lille – Lesquin, concédant et concessionnaire se sont engagés à ne pas développer d’activités fret singulièrement en période nocturne
- Une grande attention doit être portée à la planification et à la programmation des vols commerciaux (passagers) afin d’éviter les départs trop matinaux et les retours trop tardifs

Nous recommandons la mise en place d’un comité de suivi des vols de nuit (22h00-6h00) afin de permettre au directoire, au conseil de surveillance et à la commission consultative de l’environnement de comprendre et de suivre la situation et son évolution éventuelle afin de pouvoir proposer, si nécessaire, des mesures de restriction d’exploitation adaptées. Il ne saurait en effet y avoir de dégradation de la situation.

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

La responsabilité de l'État régulateur est de mettre en place puis moderniser régulièrement le cadre de la régulation environnementale locale (arrêtés ministériels) afin de l'adapter aux performances actuelles des aéronefs et des outils de navigation aérienne, ainsi qu'aux objectifs locaux (bruit et qualité de l'air).

Le cadre de la régulation environnementale de l'aéroport de Lille – Lesquin doit à notre sens être posé rapidement 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 rend obligatoire l'équipement des postes avions en électricité au 1^{er} janvier 2025 pour les postes au contact et au 1^{er} janvier 2030 pour les postes au large, il importe que les infrastructures électriques 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).

Des subventions européennes existent pour aider les aéroports qui en ont besoin pour respecter leurs obligations.

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. Lille – Lesquin doit rejoindre rapidement la liste des aéroports européens où l'usage des APU est strictement limité. Cela nécessite bien sûr que les équipements de substitution mis en place par la société aéroportuaire et / ou un assistant d'escale fonctionnent.

Sur ce point, nous recommandons une réglementation simple, parfaitement lisible et compréhensible afin d'éviter les risques d'infraction.

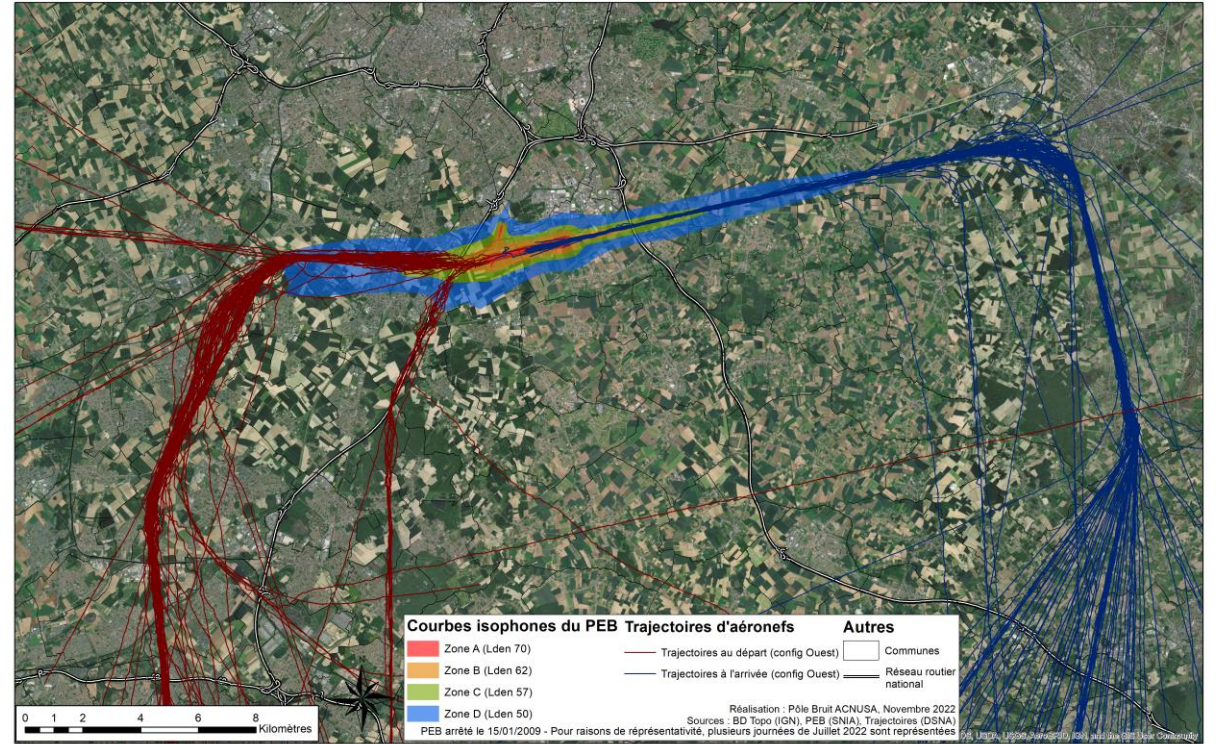
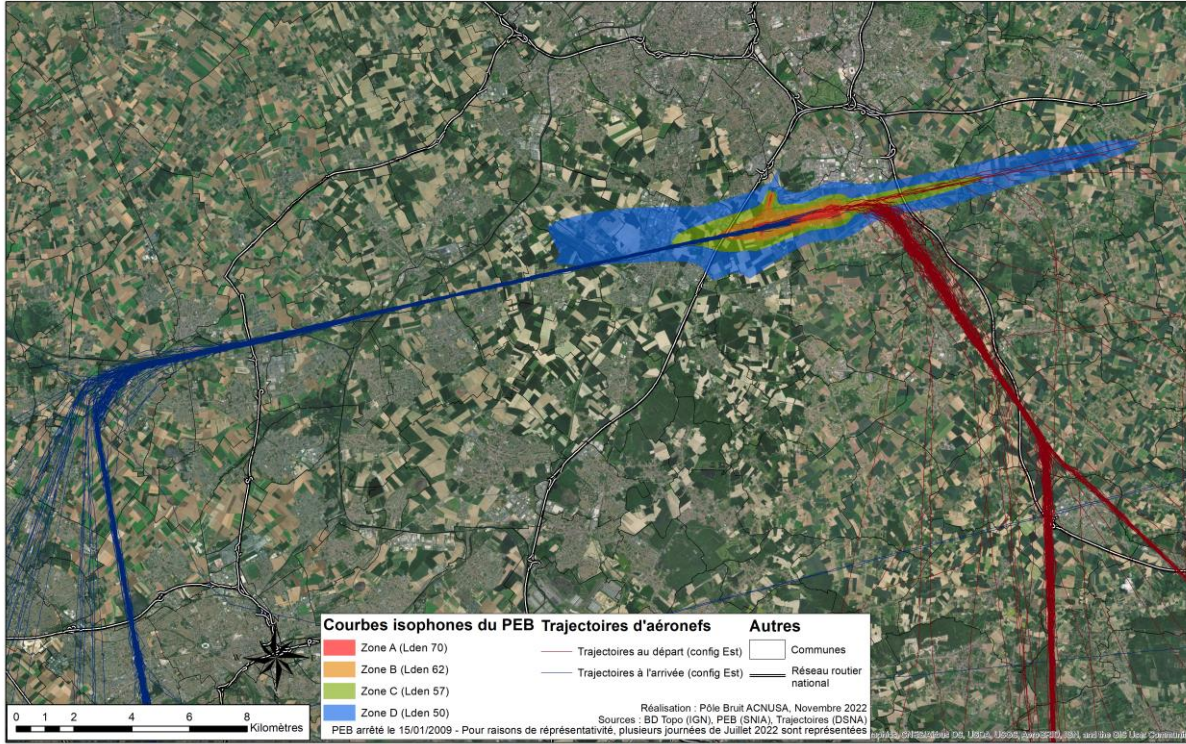
III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

- B. Des caractéristiques environnementales des aéronefs autorisés à opérer à Lille – Lesquin. Les performances acoustiques minimales des aéronefs autorisés à opérer ne sont pas encore arrêtées. Ces caractéristiques devraient se baser sur le bruit certifié des aéronefs (bruit certifié en approche pour les atterrissages et bruit certifié en survol pour les départs). Nous recommandons en effet 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. Nous recommandons de fixer un calendrier avec des exigences progressives qui peuvent naturellement être plus fortes entre 22h00 et 6h00 que durant la journée.**
- C. Des procédures d'approche et de départ. Les procédures doivent être optimisées par le service local de la navigation aérienne et des volumes de protection environnementale devraient être associés aux nouvelles procédures (article L 6361-15 du code des transports). Les marges de tolérance accordées par rapport aux trajectoires nominales doivent en effet être 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

Aéroport de Lille - Lesquin
Plan d'Exposition au Bruit et trajectoires face à l'Est

Aéroport de Lille - Lesquin
Plan d'Exposition au Bruit et trajectoires face à l'Ouest



III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

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 chacune des procédures opérationnelles de navigation aérienne sur les aéroports. Il s'agit de :

- Généraliser de véritables approches en descente continue avec une précision satellitaire (et non guidage radar)
- Moderniser les procédures de départ (prise d'altitude plus rapide avec moindre poussée) 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 Lille – Lesquin, il n'existe encore aucune obligation d'emport des équipements de navigation satellitaire nécessaires pour des procédures RNAV-AR. 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, que les industriels et les opérateurs se mobilisent pour concevoir et mettre en œuvre des procédures opérationnelles optimales sur la piste principale afin de réduire les impacts de l'aéroport sur l'agglomération lilloise.

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

L’Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a invité les compagnies aériennes 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 qu’elles puissent vous présenter les résultats qu’elles en escomptent.

Cet exercice nous paraît souhaitable pour stimuler les performances environnementales et gagner 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.

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

D. La protection de la période nocturne reste la préoccupation majeure des collectivités et des populations riveraines. Le comité local de suivi des mouvements réalisés de nuit (22h00 – 6h00) qu’il vous appartient de mettre en place, si cela n’est pas déjà fait, permettra d’apprécier les effets des mesures prises par les compagnies (maîtrise de la planification et de la programmation des horaires) et par la société aéroportuaire (modulations tarifaires) afin d’alléger le territoire des vols non réellement indispensables durant les périodes les plus sensibles. Il importe qu’il associe les compagnies les plus concernées afin de rechercher des solutions opérationnelles. Il pourra, bien sûr, être force de proposition pour apprécier la situation et proposer les adaptations éventuellement nécessaires du cadre de régulation local.

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.

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

Dans les zones où la réduction du bruit ne peut être suffisante pour atteindre les objectifs sanitaires, les plans de gêne sonore (PGS) permettent d’insonoriser les bâtiments les plus impactés (établissements scolaires, établissements sanitaires et sociaux, logements).

A Lille – Lesquin, l’élaboration du PGS a pris du retard. Les premières cartes de bruit ont été présentées fin 2022. Elles doivent permettre l’analyse territoriale indispensable pour établir un programme d’intervention à la hauteur des enjeux. Le plan de gêne sonore ne peut pas être simplement la projection cartographique du logiciel IMPACT.

L’Autorité de contrôle recommande de s’inspirer de l’approche retenue à Nantes – Atlantique de manière à intégrer au PGS les bâtiments qu’il apparaît nécessaire d’insonoriser, après avoir ouvert, si besoin, un droit de délaissement aux propriétaires les plus impactés.

Lorsque le programme physique aura été évalué, il vous restera à fixer l’objectif temporel pour sa réalisation et à arrêter son plan de financement (c’est-à-dire fixer le montant de la taxe sur les nuisances sonores aériennes).

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 Lille – Lesquin a été arrêté le 15 janvier 2009. Il devrait être évalué tous les cinq ans pour apprécier s’il est bien appliqué et s’il produit ses effets.

L’évaluation de la situation apparaît indispensable afin de prévenir les 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)**

Si l’évaluation prévue par l’arrêté préfectoral du 15 juin 2009 conduit à devoir adapter, voire réviser ce document d’urbanisme, il convient que cela soit fait par les services territorialement compétents. Les servitudes d’urbanisme liées au bruit doivent être traitées avec la même attention que les servitudes liées aux risques naturels ou technologiques.

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 chacun des aéroports à observer la qualité de l’air local avec l’appui des associations agréées de surveillance de la qualité de l’air. Cela a permis aux principaux aéroports de mieux dresser l’inventaire des sources d’émissions et de réaliser des campagnes de mesures afin d’orienter leur action sur les polluants les plus préoccupants.

Quatre aéroports ont été volontaires pour s’engager dans la mesure des particules ultrafines (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 plans 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. Même si les émissions de l’aéroport sont modestes à l’échelle de l’agglomération, ces émissions doivent être réduites (comme celles des autres sources) notamment routières.

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. Le ministre de la Santé considère qu’il y a déjà assez d’études sur le sujet et souhaite que l’ACNUSA incite à une action plus opérationnelle. 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 en effet qu’à traiter du bâti. Il nous semble aujourd’hui nécessaire d’avoir une approche plus globale de mieux traiter de l’humain et de la biodiversité. Nous ferons des recommandations en ce sens en 2023.

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.

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 20% à ce qu’il était en Europe avant la crise sanitaire.

Dès le printemps 2022, l’ACNUSA a recommandé au Parlement et/ou au Gouvernement de conduire une réflexion sur la régulation nécessaire à un développement durable des différentes formes de transports à la demande sur les aéroports français.

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

Ce segment d’activités qui fait l’objet de beaucoup d’attention y compris médiatiques se doit d’être exemplaire à Lille – Lesquin comme sur les autres aéroports.



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 total 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, Toulouse – Lasbordes, 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 l’aéroport de Lille – Lesquin qui accueille de l’aviation légère s’en inspire.



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

Dans la mesure où il n’y a pas encore de règles environnementales à Lille – Lesquin, il n’y a pas de procès-verbaux pour infractions et de sanctions pour non-respect de ces règles. Il y a encore moins de recours sur nos décisions de sanction.

Sachez cependant que nos décisions sont respectées et, en cas de recours, confortées par la Cour administrative d’appel de Paris et le Conseil d’Etat. Ces trois dernières années, les juridictions administratives n’ont prononcé aucune décision individuelle défavorable à l’ACNUSA.

Les arrêts de la Cour administrative d’appel et du Conseil d’État ont 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^{ème} alinéa) afin de contribuer à regagner la confiance des territoires.**

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>

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**

Les suites données par le Gouvernement aux recommandations de l'ACNUSA sont également disponibles sur notre site.

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