

**Réponses aux recommandations et demandes d'études 2022
de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires**

Ci-dessous figurent les réponses du Ministère de la transition écologique et de la Cohésion des territoires et du Ministère des transports aux nouvelles recommandations et demandes d'études issues du rapport pour l'année 2022 de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires.

Thématique 1 : indicateurs de gêne due à l'aspect évènementiel du bruit aérien

- [*Recommandation 2022/1 : L'Autorité de contrôle recommande à l'administration de définir des indicateurs de gêne due à l'aspect évènementiel du bruit aérien prenant en compte des critères d'intensité et de répétitivité des nuisances dans la suite des travaux réalisés sur le bruit ferroviaire en application de la loi d'orientation sur les mobilités*](#)
 - [*Demande d'étude 2022/1 : L'Autorité de contrôle demande au ministre de la transition écologique de l'aider à définir des indicateurs de gêne due à l'aspect évènementiel du bruit aérien prenant en compte des critères d'intensité et de répétitivité des nuisances dans l'esprit des travaux réalisés sur le bruit ferroviaire en application de la Loi d'Orientation sur les Mobilités.*](#)
- ➔ Il existe déjà des indicateurs de gêne due à l'aspect évènementiel du bruit aérien utilisés dans le cadre réglementaire. Ces indicateurs dits « évènementiels » visent à traduire ce qu'on appelle les « pics de bruit ». Par exemple, l'indicateur NA (*Number Above*) décompte le nombre d'évènements sonores dont l'intensité maximale atteint ou dépasse un niveau prédéfini. Il est utilisé pour définir le périmètre des communes où une enquête publique doit se tenir dans le cadre de la mise en place de nouvelles procédures de circulation aérienne (article R 227-7 du code de l'aviation civile).
 - ➔ Ces indicateurs sont par ailleurs déjà en partie utilisés sur certaines plateformes ou dans le cadre de certains travaux, le plus souvent à titre indicatif de manière volontaire. En Île-de-France par exemple, les riverains ont accès, via les rapports mensuels et annuels produits par le laboratoire du bruit du Groupe Aéroports de Paris¹, aux mesures relatives aux évènements de bruit dépassant des seuils donnés (NA 62, NA 65 et NA 70). De plus, l'association Bruitparif publie sur son site internet « Réseau de mesure de l'environnement sonore en Île-de-France » ([RUMEUR](#)) le résultat des mesures de ses stations de bruit avec différents types d'indicateurs, et notamment des indicateurs évènementiels.
 - ➔ A ce jour, le cadre réglementaire définissant les documents de référence tels que les cartes stratégiques de bruit (CSB) et les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) ne prévoit pas l'utilisation d'indicateurs évènementiels.
 - ➔ La direction générale de la prévention des risques (DGPR) va missionner formellement le Conseil national du bruit (CNB) avec l'appui de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) pour analyser et expérimenter des

¹Voir par exemple : <https://entrevoisins.groupeadp.fr/donnees/mesure-du-bruit/bilans/>

indicateurs événementiels pour l'aérien, à l'instar de ce qui a été fait pour le ferroviaire².

- L'application aux outils cartographiques réglementaires, ainsi que l'articulation avec les indicateurs moyennés existants faisant référence au niveau européen (Lden et Ln), dont l'intérêt de est réel, devront être définies.

Thématique 2 : qualité de l'air

- *[Recommandation 2022/2](#) : L'Autorité de contrôle recommande au ministre chargé de la transition écologique de prescrire aux sociétés d'exploitation des aéroports l'établissement d'inventaires des sources d'émissions sur les territoires qui leur sont concédés (ou confiés en délégation de service public) et de faire réaliser des campagnes de mesure des polluants, en propre ou par l'Association Agréée pour la Surveillance de la Qualité de l'Air compétente localement.*

- Cette recommandation fait suite à l'annulation par le Conseil d'État des prescriptions du 6 octobre 2020 de l'Autorité portant sur la gestion de la qualité de l'air par les exploitants aéroportuaires sur et autour des aéroports³.
- L'État soutient les démarches volontaires que les sociétés d'exploitation des principaux aéroports (ie. les aéroports dits « Acnusés ») peuvent entreprendre pour réaliser des inventaires des sources d'émissions sur les emprises qui leur sont concédées.
- Une telle mission pourrait par ailleurs être inscrite dans le cahier des charges lors du renouvellement des concessions aéroportuaires, sachant que beaucoup d'aéroports sont concédés par des collectivités territoriales.
- Par ailleurs, l'État fixe sa stratégie pour réduire les émissions au niveau national dans le Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) dans le respect des exigences européennes. Ce plan, qui comprend des mesures par secteur d'activité dont celui des transports, a été révisé pour la période de 2022 à 2025 afin de mieux protéger la population et l'environnement. Cette stratégie est ensuite déclinée dans les Plans régionaux pour la qualité de l'air et dans les Plans de protection de l'atmosphère (PPA) qui définissent des actions concrètes pour l'atteinte des objectifs de qualité de l'air dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants. De plus, pour chaque région, l'État confie aux Associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) un ensemble de missions définies dans le code de l'environnement telles que la surveillance et l'évaluation de la qualité de l'air à l'aide d'un réseau de stations de mesures ainsi que la diffusion au public des informations et prévisions relatives à la surveillance de la qualité de l'air.
- D'importants travaux sont menés pour améliorer les connaissances sur la caractérisation de la contribution du transport aérien à la pollution de l'air, en collaboration avec les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (par exemple l'étude en cours portant sur la mesure des concentrations en particules ultrafines sur l'aéroport de Nantes-Atlantique est très innovante). S'agissant des particules ultrafines (PUF), le groupe de travail piloté par Atmo

² Des réflexions sont en cours au sein du CNB, à la suite d'une disposition de la loi d'orientation des mobilités visant à expérimenter de tels indicateurs pour le ferroviaire, qui ont d'ores-et-déjà conduit à la publication d'un arrêté du 29 septembre 2022 fixant à titre expérimental les modalités de détermination et d'évaluation applicables à l'établissement d'indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire.

³ Par une décision du 15 décembre 2021, le Conseil d'État a annulé ces prescriptions au motif que l'ACNUSA n'est chargée, dans le domaine de la pollution atmosphérique causée par l'aviation, que de contribuer au débat en matière d'environnement aéroportuaire et ne peut, à ce titre, que formuler des recommandations, et non des prescriptions.

France, animé par Airparif et auquel l'Acnusa participe, constitue une enceinte de discussion entre l'État, les ASQAA et l'Autorité pour échanger sur des enjeux de méthodologies de mesures, de comparaison des résultats et de manière de les présenter.

- ➔ Même si l'aviation demeure un contributeur mineur à la dégradation de la qualité de l'air, la plupart des gestionnaires d'aéroports collaborent d'ores-et-déjà avec les AASQA pour élaborer et rendre publiques des rapports réguliers relatifs à la qualité de l'air sur et autour des plateformes. À titre d'exemple, SURVOL est ainsi un observatoire d'information, en fonctionnement depuis 2013, sur les principales nuisances environnementales générées par les trois grands aéroports franciliens : la pollution de l'air et le bruit.
- ➔ Dans le cadre des PPA et du PREPA, la DGAC veille également à ce que les aéroports soient pris en compte et que des fiches action ambitieuses soient proposées. Ces actions reprennent d'ailleurs largement certaines propositions de mesures et indicateurs de suivi recommandées par l'Acnusa.
- ➔ S'agissant de la réglementation, des mesures volontaristes ont également été prises ou sont en cours d'adoption : les arrêtés généralisant la limitation des temps d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) à l'ensemble de aéroports Acnusés et réduisant les temps pour les arrêtés en vigueur sur les aéroports de Paris, Nice et Nantes en sont une bonne illustration. Les consultations sur ces arrêtés sont en cours (CCE, public, Acnusa) et devraient permettre leur publication à la fin du 1^{er} trimestre 2023.
- ➔ L'instauration d'une tarification électrique avantageuse à l'instar de ce qui a été mis en place dans le secteur maritime, avec la réduction de la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE) adoptée dans le cadre de la loi de finances pour 2022, constitue également une mesure de nature à favoriser la réduction des émissions polluantes sur les aéroports. Ces deux mesures ont été intégrées au PREPA, publié par arrêté le 8 décembre 2022⁴.

Thématique 3 : effets cumulés du bruit et des polluants atmosphériques

- [*Recommandation 2022/3 : L'Autorité de contrôle recommande au ministre chargé de la transition écologique et au ministre chargé de la santé de saisir le Conseil National du Bruit et le Conseil National de l'Air d'une demande d'étude sur les effets cumulés du bruit et des principaux polluants sur la santé pour que ces effets cumulés soient pris en compte sur les territoires les plus exposés identifiés par les différentes cartes stratégiques de bruit.*](#)
- ➔ Il n'existe pas à ce jour de méthode scientifique reconnue pour prendre en compte les effets cumulés de la pollution sonore et de la pollution atmosphérique. Néanmoins, la DGAC, la DGPR et la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) suivent de manière rapprochée l'avancement des programmes de recherche en la matière, par exemple des travaux de recherche menés par l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (INSERM).

Thématique 4 : restrictions d'exploitation

- [*Recommandation 2022/4 : L'Autorité de contrôle recommande au ministre chargé de l'aviation civile de mettre en place les restrictions horaires en fonction du bruit certifié des aéronefs en approche et en survol et non plus en fonction des marges acoustiques.*](#)

⁴ Lien vers le PREPA : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046745030>

- Il convient d'abord de préciser que les restrictions actuellement adoptées reposent non pas sur les marges acoustiques par point de mesure mais sur les marges acoustiques cumulées⁵ (i.e. sur les trois points de mesure de certification). La marge acoustique cumulée est un des principaux indicateurs utilisés pour la certification des aéronefs conformément à la réglementation internationale, européenne et nationale.
- A la suite de la demande d'étude formulée sur le sujet en 2019, une étude a été réalisée par la DGAC. Une fois finalisé, le rapport sera diffusé à l'Acnusa. Cette étude semble confirmer l'intérêt qu'il y aurait à utiliser, dans certaines conditions, des restrictions fondées sur les niveaux de bruit certifié, ainsi que la faisabilité juridique de ce type de restrictions.
- Cependant, il s'agit simplement d'un type de restrictions possible parmi d'autres qui ne peut pas se substituer systématiquement aux restrictions sur les marges acoustiques cumulées. Les études d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) ont vocation à examiner ces scénarios.
- La possibilité et l'opportunité de recourir à un tel indicateur dans la mise en place de nouvelles restrictions d'exploitation seront donc étudiées.

Thématique 5 : vols de nuit à Paris - Charles-de-Gaulle

- [*Recommandation 2022/5 : L'Autorité de contrôle demande au ministre chargé de l'aviation civile de faire respecter le plafond des créneaux de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle, par des actions d'information préventive et en engageant des poursuites en cas d'arrivée en cœur de nuit sans « créneau de nuit »*](#)
 - Les arrivées en cœur de nuit sur des créneaux de jour ne peuvent pas faire l'objet de sanctions environnementales à ce jour, la réglementation environnementale n'existant que pour les décollages.
 - Mettre en œuvre des sanctions environnementales sur les arrivées en cœur de nuit constitue une restriction supplémentaire nécessitant de mener préalablement une étude d'impact, selon l'approche équilibrée.
 - Le comité de suivi des mouvements de nuit présidé par le préfet Régis Guyot a été mis en place par la DGAC qui en a confié la responsabilité à l'Acnusa. Le maintien de ce comité de suivi – dont les résultats sont positifs, le plafond de créneaux n'ayant plus été dépassé depuis 2019 – est souhaitable.
 - La DGAC est en train d'élaborer un système d'attribution de quotas environnementaux qui permettra de sanctionner les arrivées en cœur de nuit non programmées. Ce système a d'ores et déjà fait l'objet d'échanges avec de nombreuses parties prenantes et pourra être présenté et discuté dans l'étude d'impact selon l'approche équilibrée qui sera menée à Paris – Charles de Gaulle.
 - En outre, une expérimentation préalable pourra être envisagée à brève échéance, dans l'attente de la mise en place de cette réglementation. Il serait possible de conventionner avec les quelques compagnies qui opèrent durant le cœur de nuit en appliquant les règles des quotas environnementaux sans les sanctions. Il pourrait y avoir une première phase de test avec l'association COHOR, uniquement sur la partie technique de gestion des créneaux puis une

⁵ On entend par marge acoustique cumulée d'un aéronef la somme des différentes marges (c'est-à-dire l'écart entre le niveau de bruit certifié et le niveau de bruit maximal autorisé) applicables à chacun des trois points de référence pour la mesure du bruit qui sont définis dans le chapitre de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 dont cet aéronef relève.

seconde phase, à caler sur le début d'une saison aéronautique, avec des compagnies intéressées.

Thématique 6 : aviation d'affaires

- [*Demande d'étude 2022/2 : L'autorité de contrôle demande au Gouvernement et/ou au Parlement de construire une réflexion sur les conditions d'un développement durable de l'aviation d'affaires sur les aéroports français.*](#)
- Dans le contexte de la crise énergétique, de la lutte contre le changement climatique et des efforts de sobriété demandés à l'ensemble des secteurs, le Gouvernement étudie actuellement les mesures les plus pertinentes pour réduire l'impact environnemental de l'aviation d'affaires, à l'échelle nationale comme européenne. Une hausse du niveau de taxation du carburant utilisé pour l'aviation privée a ainsi été décidée dans le cadre de la loi de finances pour 2023.
- Le collège de l'Acnusa sera saisi, dans le respect des textes fixant son champ de compétences, sur tout projet d'évolution réglementaire en la matière.