ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

ENVIRONNEMENT
SANTÉ
CLIMAT
QUALITÉ DE L'AIR
DIALOGUE
RECOMMANDATIONS
MESURES
SANCTIONS
AVIS

RAPPORT ANNUEL 2023

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

LE COLLÈGE DE L'ACNUSA

Gilles LEBLANC

Nommé président par décret du président de la République en date du 6 avril 2018.

Philippe GUIVARC'H

Nommé en Conseil des ministres du 12 septembre 2018 sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile, en tant que personnalité compétente en matière de navigation aérienne.

Nadine ALLEMAND

Nommée en Conseil des ministres du 12 septembre 2018 sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile, en tant que personnalité compétente en matière d'émissions atmosphériques de l'aviation.

Francis TRUCHETET

Nommé en Conseil des ministres du 30 octobre 2018 sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile, en tant que personnalité compétente en matière d'aéronautique.

Lise DRIENCOURT

Nommée le 30 janvier 2019 par le président du Sénat.

Philippe CANNARD

Nommé le 28 octobre 2021 par le président de l'Assemblée nationale.

Catherine FOISIL

Nommée en Conseil des ministres du 7 octobre 2021 sur proposition du ministre chargé de l'environnement, en tant que personnalité compétente en matière de nuisances sonores.

Bruno VINCENT

Nommé en Conseil des ministres du 7 octobre 2021 sur proposition du ministre chargé de l'environnement, en tant que personnalité compétente en matière d'acoustique

Catherine RIVOALLON PUSTOC'H

Nommée en Conseil des ministres du 7 octobre 2021 sur proposition du ministre chargé de l'environnement, en tant que personnalité compétente en matière d'impact de l'activité aéroportuaire sur l'environnement

Fannie ONEN

Nommée en Conseil des ministres du 8 juin 2022 sur proposition de la ministre des Affaires sociales et de la Santé, en tant que personnalité compétente en santé humaine.

Les membres associés au collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires nommés par arrêté ministériel sont :

Charles Aguettant (François Charritat et Isabelle Vandrot, suppléants), Patrice Beitz (Bruno Laubard et Eric Aguettant, suppléants), Anaïs Bensaï (Philippe Guittet et Yves Ezanno, suppléants), Françoise Brochot (Gérard Lefevre et Andrée Bazoge, suppléants), Geneviève Laferrère (François Rohmer et Daniel Lagorce, suppléants), Florence Leblond (Pascal Thibaudin et Laure Demichieli, suppléants) et Luc Offenstein (Marcel Boyer et Jean-Jacques Fraimout, suppléants).

ÉDITO

La reprise des activités aéroportuaires est particulièrement dynamique. Le niveau record du trafic 2019 est dépassé sur plusieurs grands aéroports français. Il le sera sur de nombreux autres aéroports durant l'été 2023.

Les pouvoirs publics, les industriels et les opérateurs (sociétés aéroportuaires ; compagnies aériennes et assistants d'escale ; prestataire de navigation aérienne) ont pris, depuis 2019, de nombreux engagements sanitaires, environnementaux et climatiques aux niveaux local, national, communautaire ou international. La période de crise n'a cependant pas été mise à profit pour moderniser le cadre de la régulation environnementale de l'exploitation des aéroports et aérodromes, et réaliser les investissements dans les infrastructures indispensables pour réussir la transition énergétique du secteur aéronautique. La reprise a donc été particulièrement difficile avec un manque de ponctualité des vols et un nombre record de manquements aux règles environnementales en 2022.

Un changement de paradigme a été amorcé pendant les Assises nationales du transport aérien. La réduction effective des nuisances aéroportuaires est indispensable pour regagner la confiance des territoires.

Autorité administrative indépendante des parties prenantes, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires enjoint aux pouvoirs législatif et réglementaire de moderniser et de simplifier rapidement les cadres, national et territorial, de la régulation environnementale des aéroports et aérodromes afin de créer les conditions permettant d'espérer atteindre les engagements sanitaires, environnementaux et climatiques de notre pays.

Elle appelle les opérateurs à respecter leurs propres engagements et les règles portant restriction d'exploitation des aéroports pour raison environnementale.

Il importe de regagner rapidement la confiance des différents territoires aéroportuaires à partir de résultats concrets en matière de réduction des émissions sonores, de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Cette confiance dans notre capacité collective à réduire les émissions du transport aérien et des activités aéroportuaires est nécessaire pour espérer atteindre nos objectifs à perspectives 2030 / 2040 / 2050.

Des retards ont malheureusement été pris ces dernières années. L'heure n'est plus à jouer de l'inertie pour retarder la mise en œuvre des mesures nécessaires à la survie de l'humanité sur notre planète. Plus les retards s'accumulent, plus difficiles seront les mesures à prendre.

Le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est disponible pour garantir une approche réellement équilibrée dans le cadre d'une véritable planification territoriale de la transition écologique mise en œuvre par les préfets en étroite concertation avec les collectivités territoriales.

Il a toutes les caractéristiques d'indépendance vis-à-vis des parties prenantes nécessaires pour apprécier si les études d'impact des plans, programmes et projets permettent de garantir le meilleur rapport coût/efficacité en regard des objectifs et engagements du pouvoir exécutif.

Gilles LEBLANC
Président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires

SOMMAIRE

I. LA CONFIANCE PASSE PAR LE RESPECT DES RÈGLES DE RESTRICTION D'EXPLOITATION DES AÉROPORTS 5

A. La police de l'environnement est fortement mobilisée 5

B. L'année 2022 a connu une forte reprise des trafics et de nombreux débordements 8

C. La réduction des nuisances nocturnes est une nécessité sanitaire majeure 10

II. UNE FEUILLE DE ROUTE PARTAGÉE PERMETTRAIT DE RÉDUIRE LES POLLUTIONS QUI IMPACTENT LA SANTÉ ET L'ENVIRONNEMENT DES POPULATIONS HABITANT OU TRAVAILLANT SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS 15

A. Les données publiques relatives au bruit permettent d'apprécier les résultats et de prendre les dispositions nécessaires pour atteindre les objectifs locaux 15

1. Les systèmes de visualisation des trajectoires associés aux mesures de bruit des aéronefs sont opérationnels 15

2. Les cartes stratégiques de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement des aéroports sont des outils indispensables mais encore perfectibles 16

B. Améliorer la connaissance sur les polluants atmosphériques et agir pour les réduire sur et autour des aéroports 18

1. Les inventaires d'émissions et les campagnes de mesure des polluants sont réalisés sur et autour des grands aéroports 18

2. Les plans de protection de l'atmosphère des grandes agglomérations permettent d'inscrire les aéroports dans une dynamique territoriale 19

C. Compléter la batterie des indicateurs santé/environnement 19

1. La recherche d'un ou de plusieurs indicateurs du bruit aérien est engagée 19

2. L'observation des particules ultrafines sur et autour des aéroports permettra de mieux connaitre et de caractériser ce polluant non encore réglementé 20

III. LA CONFIANCE DES TERRITOIRES PASSE PAR LA MOBILISATION EFFECTIVE DES QUATRE LEVIERS PERMETTANT LA RÉDUCTION DES POLLUTIONS SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS 21

A. La maitrise du trafic et le renouvellement des flottes doivent permettre de réduire les émissions à la source 21

B. La nécessaire modernisation des procédures de navigation aérienne 24

C. La mobilisation des outils de planification et de programmation 27

1. Les plans d'exposition au bruit 27

2. Les plans de gêne sonore 28

D. De nouvelles mesures de restriction d'exploitation sont à envisager 29

IV. IL EST NÉCESSAIRE DE SUIVRE ET DE CONTRÔLER LE RESPECT DES ENGAGEMENTS ET DES RÈGLES EN MATIÈRE DE SANTÉ ET D'ENVIRONNEMENT 30

A. À la faveur de la crise sanitaire, les pouvoirs publics, les industriels et les opérateurs ont pris de nouveaux engagements 30

B. Les arrêtés ministériels portant restriction d'exploitation des aéroports doivent être modernisés pour espérer atteindre nos objectifs internationaux, communautaires, nationaux et locaux 33

C. Les décisions de l'Autorité de contrôle sont impartiales et équilibrées 35

V. DONNÉES CLÉS DE LA GESTION DE L'ACNUSA 40

A. Une gestion budgétaire et une défense des intérêts de l'État rigoureuses 40

B. Une gestion des ressources humaines attentive à la continuité du service 41

C. L'appui des services supports des ministères 41

D. Le produit des amendes en recettes au budget général de l'État 42

LES RECOMMANDATIONS ET DEMANDES D'ÉTUDES 43

I. LA CONFIANCE PASSE PAR LE RESPECT DES RÈGLES DE RESTRICTION D'EXPLOITATION DES AÉROPORTS

« Ma 1re conviction, qui est aussi une mise en garde, c'est qu'il n'y aura pas de développement pérenne du transport aérien si on ne crée pas toutes les conditions de son acceptabilité. [...] Nous devons continuer à démontrer la capacité du secteur à être force de propositions. [...] Quand j'évoquais précédemment l'importance de prendre en compte l'acceptabilité du transport aérien, je pensais tout particulièrement aux riverains qui ne peuvent pas être les perdants de la croissance du trafic. Nous devons leur apporter des réponses à la hauteur. »

Élisabeth Borne, alors ministre chargée des Transports, lors de la clôture des Assises nationales du transport aérien, le 8 mars 2019.

A. La police de l'environnement est fortement mobilisée

La crise sanitaire n'a pas entamé la motivation des agents de l'administration de l'aviation civile chargés de veiller au respect de la réglementation environnementale en vigueur sur et autour des aéroports français. Conscients que le seul volet répressif ne suffit pas à faire évoluer les comportements de manière durable, ils mettent l'accent sur les actions de prévention en s'appuyant sur les retours d'expérience.

Le membre associé du collège représentant le ministre chargé de l'aviation civile assiste aux séances plénières en mode juridiction. Il prend ainsi conscience, à travers la pathologie examinée, des pratiques des services locaux de l'administration de l'aviation civile susceptibles d'évoluer, pour réduire les comportements qui peuvent favoriser involontairement la commission de manquements.

Poursuites engagées en 2022 par l'administration de l'aviation civile (par plateforme et type de manquement)

Plateforme	Manquements « horaire »	Manquements « procédure »	Manquements « APU* »	TOTAL
Bâle – Mulhouse (MLH)	185	17	0	202
Beauvais – Tillé (BVA)	3	0	0	3
Bordeaux – Mérignac (BDX)	0	43	0	43
Cannes – Mandelieu (CEQ)	31	4	0	35
Issy-les-Moulineaux (JPD)	1	0	0	1
Lyon – Saint-Exupéry (LYS)	0	6	0	6
Marseille-Provence (MRS)	10	7	0	17
Nantes-Atlantique (NTE)	225	6	0	231
Nice – Côte d'Azur (NCE)	49	18	0	67
Paris – Charles-de-Gaulle (CDG)	197	32	12	241
Paris – Le Bourget (LBG)	7	0	13	20
Paris – Orly (OLY)	12	12	3	27
Pontoise – Cormeilles-en-Vexin (POX)	0	0	0	0
Toulouse – Blagnac (TLS)	11	5	0	16
Toussus-le-Noble (TSU)	26	0	0	26
TOTAL	757	150	28	935

*Moteurs auxiliaires de puissance

3 exemples d'améliorations réalisées en 2022 :

1. RESPECT D'UNE PROCÉDURE DE DÉPART

Certaines *clearance*[1] pouvaient provoquer le non-respect de trajectoires imposées, dans la mesure où elles étaient formulées en des termes pouvant paraître ambigus, peu après le décollage, c'est-à-dire lors d'une phase chargée en actions pour le pilote. Le retour d'expérience effectué a permis de modifier la teneur desdites *clearance* et le moment de leur allocation aux équipages concernés. Ces deux modifications ont conduit à une réduction significative des non-respects de trajectoires constatés sur la plateforme aéroportuaire de Toulouse - Blagnac.

2. RESPECT D'UNE PROCÉDURE DE DÉPART

Après le constat d'observations similaires, d'une compagnie à l'autre, pour expliquer certaines déviations de trajectoires, des groupes de travail locaux ont permis aux acteurs (transporteurs aériens et assistants d'escale ; sociétés aéroportuaires et agents de l'administration de l'aviation civile) d'étudier ensemble les dispositions opérationnelles susceptibles de faire cesser lesdits manquements. Les solutions trouvées vont de la modification de la rédaction de la procédure en question à la mise en place d'un protocole particulier de navigation à appliquer. À Bordeaux – Mérignac, en départ vers l'ouest depuis la piste transverse, les pilotes doivent passer en mode semi-manuel. Il n'y a ainsi plus eu de manquement depuis le 4 novembre 2022.

3. RESPECT D'UNE PLAGE DE RESTRICTION

Une autorisation de décoller est valable pendant un certain laps de temps. La donner avant la fin de la période au cours de laquelle tout mouvement est interdit, impose à l'équipage de faire seul le lien entre la restriction à respecter et la durée de validité de la *clearance*. Donner la *clearance* après la fin de la période de restriction aide l'équipage à respecter la règle, en supprimant la nécessité, pour lui, de vérifier si le mouvement envisagé peut être effectué immédiatement après la *clearance* ou si un délai doit être respecté pour se conformer à la réglementation environnementale (Paris - Le Bourget). La sensibilisation de tous les contrôleurs opérant sur les aéroports ayant des restrictions d'exploitation la nuit a été effectuée.

Avant l'entrée en vigueur de périodes de couvre-feu à Nantes-Atlantique et Bâle – Mulhouse, l'administration de l'aviation civile a pris le soin d'organiser des réunions d'information avec les principales compagnies aériennes opérant sur les plateformes concernées, afin de les inciter à prendre, dans le cadre de leurs programmations pour la saison aéronautique de l'été 2022, les mesures de nature à assurer le respect de ces nouvelles réglementations.

De nombreuses autres initiatives ont été prises pour sensibiliser les pilotes et autres acteurs du secteur du transport aérien à la nécessité de veiller à ce que leurs activités demeurent acceptables par et pour tous, en soutenant, sur des aérodromes non soumis à des restrictions réglementaires, des feuilles de route, des chartes, des guides de bonnes pratiques ou des consignes particulières à portée environnementale. Au-delà des plus grands aéroports, les efforts ont porté sur les écoles de pilotage et les aéroclubs qui assurent la formation et la maintenance des qualifications des personnels du secteur de l'aéronautique dans les grandes métropoles où le trafic des aérodromes peut largement dépasser les 50 000 mouvements par an : Toussus-le-Noble (78) ; Lognes (77) ; Lyon-Bron (69) ; Aix – Les Milles (13) ; Toulouse – Lasbordes (31) ; etc.

Le nombre de poursuites engagées par l'administration a cependant, malgré les efforts de prévention, a largement augmenté avec la reprise du trafic.

1 Consigne donnée par les services de la navigation aérienne

Nombre de poursuites engagées par l'administration de l'aviation civile en 2022 par compagnie aérienne

OPÉRATEUR	NOMBRE DE MOUVEMENTS	NOMBRE DE POURSUITES	POURSUITES POUR 10 000 MOUVEMENTS	En 2021
AIR FRANCE	269 593	56	2,08	1,04
EASYJET EUROPE	90 148	40	4,44	0,8
TRANSAVIA FRANCE	71 937	34	4,73	0,46
RYANAIR	40 254	28	6,96	0,7
VUELING AIRLINES	35 991	35	9,72	2,9
MALTA AIR	32 325	0	0	0
VOLOTEA	29 818	146	48,96	2,7
EASYJET SWITZERLAND	27 683	1	0,36	0
AIR TAHITI	21 656	0	0	0
AIR CORSICA	21 379	0	0	0
EASYJET R-U	19 619	70	35,68	8,43
Compagnies ayant réalisé plus de 19 500 mouvements	660 403	410	6,21	1,15
CAIRE - AIR GUYANE EXPRESS	17 468	0	0	
LUFTHANSA	16 231	2	1,23	
NETJETS TRANSPORTES AERO	15 311	1	0,65	
FEDEX EXPRESS	13 704	11	8,03	
BRITISH AIRWAYS	13 418	2	1,49	
AIR ALGERIE	13 084	1	0,76	
ROYAL AIR MAROC	12 788	5	3,91	
WIZZ AIR	12 779	36	28,17	1,34
TURKISH AIRLINES	11 656	6	5,15	
LUFTHANSA CITYLINE	10 783	0	0	
WINAIR (ANTILLES)	10 744	0	0	
AIR NOSTRUM	9 798	5	5,10	
KLM/CITYHOPPER	8 455	1	1,18	
ST BARTH COMMUTER	7 975	0	0	
AIR CALEDONIE	7 852	0	0	
TUNISAIR	7 822	8	10,23	
ASL AIRLINES BELGIUM	7 571	4	5,28	7,11
ASL AIRLINES FRANCE	7 387	4	5,41	
MONACAIR	6 910	0	0	
DELTA AIR LINES	6 833	1	1,46	
BRUSSELS AIRLINES	6 694	0	0	
AIR AUSTRAL	6 378	0	0	
AIR CARAIBES	6 257	1	1,60	
ASL AIRLINES IRELAND	6 186	10	16,17	
TWINJET	6 092	0	0	
TAP AIR PORTUGAL	6 082	9	14,80	0
NOUVELAIR	6 067	0	0	
TRADEWIND AVIATION	6 037	0	0	
KLM	5 855	10	17,08	
ITALIA TRASPORTO AEREO	5 797	1	1,73	
AERO4M	5 796	0	0	
HELI SECURITE	5 781	0	0	
IBERIA	5 675	9	15,86	5,73
JETFLY AVIATION LUXEM-BOURG	5 454	1	1,83	
SWIFTAIR ESPAGNE	5 380	7	13,01	
AUSTRIAN AIRLINES	5 316	0	0	
CORSAIR	5 222	0	0	
VISTAJET (MALTE)	5 183	3	5,79	
AER LINGUS	5 107	7	13,71	
Compagnies ayant réalisé entre 5 000 et 19 500 mouvements	328 928	145	4,41	
Compagnies ayant réalisé moins de 5 000 mouvements	261 200	131	5,02	
TOTAL	1 250 531	686	5,49	

Montant des amendes infligées par l'ACNUSA en 2022

Type de manquement	Dossiers sanctionnés / Dossiers examinés	Somme des amendes	Moyenne par dossier sanctionné
Horaire	147/219	2 709 500 €	18 432 €
Procédure	188/301	1 803 500 €	9 553 €
APU	17/27	82 500 €	4 853 €
TOTAL	352/547	4 595 500 €	13 055 €

Pour en savoir plus

B. L'année 2022 a connu une forte reprise des trafics et de nombreux débordements

Force est de constater que malgré la concertation préalable, l'étude d'impact, les consultations, les délais de prévenance, les actions de sensibilisation et de prévention réalisées, une nouvelle réglementation peut mettre du temps à être appropriée par les usagers et les opérateurs auxquels elle s'adresse. L'année 2022 en a fourni plusieurs exemples douloureux pour toutes les parties prenantes.

Au cours de l'été dernier, deux réglementations instaurant des couvre-feux sur les aéroports de Nantes-Atlantique et Bâle – Mulhouse ont été méconnues dans des proportions dépassant celles qui auraient pu être admissibles pour la riveraineté pour une première année, malgré le délai de prévenance entre la publication de ces règles et leur entrée en vigueur.

Si la reprise du trafic aérien s'est effectuée dans des conditions chaotiques qui ont pu favoriser le non-respect de la réglementation environnementale, cette situation particulière s'explique en partie par la rédaction, voulue innovante, des arrêtés en question qui prévoient que les mouvements qu'ils interdisent, sur des plages nocturnes, peuvent cependant être effectués lorsque le décalage de leur programmation initiale résulte de *« raisons indépendantes de la volonté du transporteur »*. Bien que les agents de l'administration de l'aviation civile chargés de veiller au respect de ces nouvelles restrictions aient présenté et expliqué, bien en amont, la lecture à retenir des dispositions précitées, certains acteurs ont pu perdre de vue les rapports de présentation et les études d'impact de ces deux arrêtés, de sorte qu'il est revenu à l'ACNUSA le soin de trancher entre les différentes interprétations de ces textes, qui s'opposaient.

Nombre de poursuites engagées par l'administration de l'aviation civile par plateforme pour 10 000 mouvements

Plateforme	Nombre de PV	Nombre de mouvements*	Nombre de PV pour 10 000 mouvements
Bâle – Mulhouse (MLH)	202	84 123	24,01
Beauvais – Tillé (BVA)	3	28 988	1,03
Bordeaux – Mérignac (BDX)	43	64 642	6,65
Cannes-Mandelieu (CEQ)	35	72 625	4,82
Issy-les-Moulineaux (JPD)	1	7 531	1,33
Lyon – Saint-Exupéry (LYS)	6	77 688	0,77
Marseille-Provence (MRS)	17	90 147	1,89
Nantes-Atlantique (NTE)	231	53 776	42,96
Nice – Côte d'Azur (NCE)	67	155 043	4,32
Paris – Charles-de-Gaulle (CDG)	241	409 121	5,89
Paris – Le Bourget (LBG)	20	63 780	3,14
Paris – Orly (OLY)	27	198 622	1,36
Pontoise – Cormeilles-en-Vexin (POX)	0	171	0
Toulouse – Blagnac (TLS)	16	72 987	2,19
Toussus-le-Noble (TSU)	26	118 924	2,19

** Source : Union des aéroports français et francophones associés*

Dans la lignée des actions conduites par les agents de l'administration de l'aviation civile, l'ACNUSA a pris des initiatives visant à prévenir le risque que la situation de l'été 2022 ne se reproduise durant l'été 2023 et les étés suivants. À défaut d'avoir pu examiner tous les dossiers 2022 de manquements aux couvre-feux de Nantes-Atlantique et de Bâle – Mulhouse avant la date à laquelle la programmation de l'été 2023 devait être arrêtée, et afin de permettre à toutes les compagnies intéressées, et non pas aux seules compagnies dont les dossiers avaient été examinés avant cette date, de connaître les critères retenus par le collège de l'ACNUSA pour apprécier le respect ou non des réglementations instaurant un couvre-feu à Nantes-Atlantique et à Bâle – Mulhouse, des réunions d'information ont été organisées par l'ACNUSA. Lors de ces réunions, le raisonnement retenu et appliqué par le collège pour apprécier les dossiers de manquements à ces réglementations a été présenté à toutes les compagnies concernées, de manière détaillée pour Nantes-Atlantique et pour Bâle - Mulhouse.

Pour rendre plus efficiente et rapide la procédure de sanction suivie devant elle, l'ACNUSA propose de compléter les mesures opérationnelles déjà mises en œuvre avec les services de l'aviation civile par la modernisation et la simplification du cadre normatif. Elle répond ainsi au souhait exprimé par le Gouvernement en conclusion des Assises Nationales du Transport Aérien : *« Être performant, c'est aussi pouvoir sortir de certaines lourdeurs administratives, sans jamais compromettre les principes absolus de sécurité et sureté aérienne. […] Nous avons donc élaboré ensemble un plan de simplification d'une cinquantaine de mesures, dont certaines ont d'ores et déjà été mises en place. […] Je sais que la Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM) et d'autres ont porté la nécessité de cet élan de simplification. Un grand nombre des mesures que vous proposiez ont été reprises. Ma volonté est de poursuivre dans cette voie pour simplifier la vie de nos compagnies. […] Cette simplification, c'est par exemple : une meilleure organisation de la DSAC et de l'OSAC pour plus de fluidité dans le traitement des demandes des compagnies aériennes avec un meilleur suivi, la mise en place de guichets uniques, ou encore la dématérialisation de procédures. »*

D'autres demandes de simplification ont concerné les règles sociales et la procédure de sanction en cas de manquements aux règles environnementales.

Grâce aux actions conjointes des services locaux de l'administration de l'aviation civile et du pôle juridique de l'ACNUSA depuis 2020, le délai de traitement des dossiers a pu être réduit à moins d'une année entre la date des faits et la date de notification des sanctions. La modernisation et la simplification législative de la procédure de sanction offriront aux agents de l'administration de l'aviation civile davantage de temps pour renforcer leurs actions de prévention, notamment en accompagnant activement les compagnies aériennes dans la construction de comportements toujours plus vertueux. Une telle évolution ne pourra cependant aboutir que si l'ACNUSA parvient à convaincre l'administration centrale de l'aviation civile de l'utilité des évolutions qu'elle propose dès lors que, paradoxe majeur pour une autorité administrative indépendante, les dispositions qui encadrent le fonctionnement de la première demeurent à la main de la seconde et non dans celle de la direction des affaires juridiques du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.

Parmi les acteurs susceptibles d'améliorer, en 2023, le bilan de l'année écoulée, les agents de l'administration de l'aviation civile peuvent, dans l'exercice de leurs missions, compter sur la vigilance des associations de riverains et des élus locaux. Les éléments d'observation et les signalements transmis par ces derniers aux services de l'administration permettent en effet de maintenir, grâce à des plans de contrôle adaptés aux situations locales, un niveau de surveillance constant. Il appartient cependant d'abord aux transporteurs aériens eux-mêmes d'adopter les mesures qui relèvent de leur responsabilité pour prévenir leurs propres risques de manquements.

RECOMMANDATION 2023/1 :

L'Autorité de contrôle recommande au Gouvernement et au Parlement de simplifier les dispositions encadrant le pouvoir de sanction (articles L 6361-11 à 15 du code des transports) en cohérence avec la loi dite « pour une société de confiance. »

Pour en savoir plus

C. La réduction des nuisances nocturnes est une nécessité sanitaire majeure

Amendes prononcées pour violation des règles de protection de la nuit par aéroport au cours des cinq dernières années

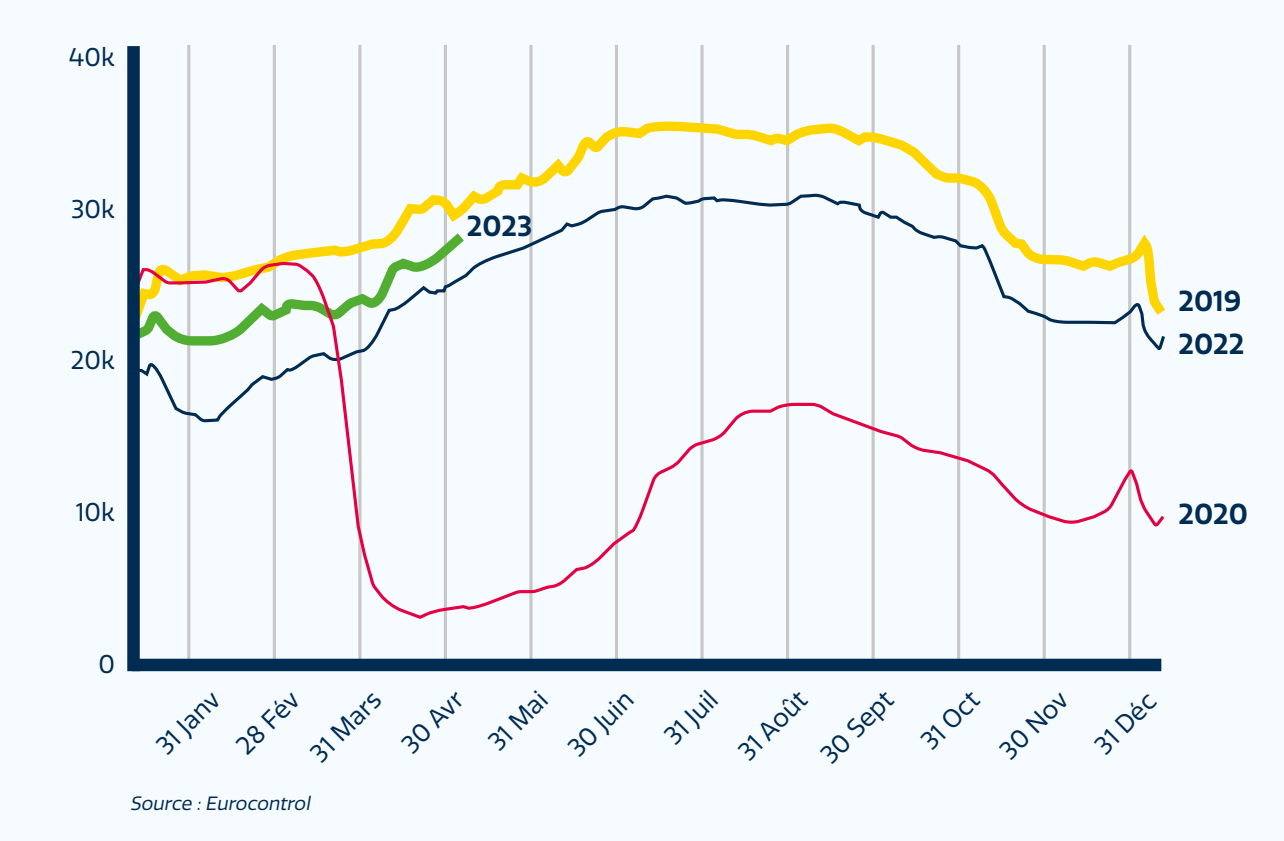
Plateforme	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Bâle – Mulhouse (MLH)	4	5	5	25	4	43
Beauvais – Tillé (BVA)	1	0	0	2	0	3
Lyon – Saint-Exupéry (LYS)	1	0	0	0	0	1
Marseille-Provence (MRS)	6	5	1	0	1	13
Nantes-Atlantique (NTE)	0	0	0	16	38	54
Nice – Côte d'Azur (NCE)	19	4	20	11	8	62
Paris – Charles-de-Gaulle (CDG)	63	152	78	142	75	510
Paris – Le Bourget (LBG)	0	0	0	0	8	8
Paris – Orly (OLY)	0	1	0	1	0	2
Toulouse – Blagnac (TLS)	2	3	2	3	0	10
TOTAL	96	170	106	200	134	706

Pour éviter d'alimenter les attitudes de rejet du secteur par les populations riveraines et des tensions plus violentes, des efforts sont indispensables. Ils sont non seulement attendus sur les plateformes de Nantes-Atlantique et de Bâle-Mulhouse, mais également sur Paris – Charles-de-Gaulle. Sur ces trois plateformes aéroportuaires, les débordements qui ont eu lieu l'année dernière ne pourront plus être tolérés en 2023.

Si les réglementations instaurant un couvre-feu et l'obligation de disposer d'un créneau dit de nuit pour décoller au cours d'une période nocturne donnée ne sont pas identiques selon les plateformes, leur respect peut être anticipé par une seule et même action simple : une programmation des vols raisonnable et réaliste, qui offre une marge suffisante pour absorber les différents aléas inhérents à l'activité de transporteur aérien pour éviter de se retrouver en infraction à la survenance du moindre aléa.

De même que sur Nantes-Atlantique et Bâle – Mulhouse, la situation de l'été 2022 relative aux vols effectués la nuit sur Paris – Charles-de-Gaulle n'a pas été satisfaisante. Une explosion des décollages sans créneau dits de nuit s'est produite, malgré les travaux maintenant en cours depuis 3 ans du Comité de suivi de ces vols mis en place par l'ACNUSA avec les compagnies aériennes et leurs organisations professionnelles. Alors qu'en 2021, 44 poursuites avaient été initiées par les agents de l'aviation civile assermentés et commissionnés (parmi lesquelles 5 ont donné lieu à un classement sans suite et 7 à une décision de non-sanction), 181 poursuites ont été initiées en 2022 (soit 4 fois plus).

Comparaison de l'évolution du trafic aérien journalier en Europe des années 2019/2020/2022/2023 (au 27 avril 2023)



Source : Eurocontrol

Le nombre croissant de vols effectués en méconnaissance de la réglementation environnementale en vigueur sur et autour des aéroports français interroge sur l'évolution des comportements des compagnies aériennes après la période de la crise sanitaire. Si la situation de l'été 2022 peut s'expliquer par la reprise de l'activité qui a eu lieu dans des proportions inattendues, ce qui a entraîné une désorganisation du secteur, il importe que chacun des acteurs concernés adopte les mesures utiles pour éviter que cette situation ne se reproduise. Comme souligné dans le rapport d'étude des mouvements en cœur de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle, les acteurs du secteur aéronautique doivent poursuivre et amplifier leurs actions pendant que l'administration de l'aviation civile envisage la réforme du dispositif réglementaire de 2003, sous peine que le plafond réglementaire, qui se situe aujourd'hui au niveau élevé de 17 500 mouvements en cœur de nuit par an, ne soit dépassé en 2023. L'inertie de l'administration de l'aviation civile et les débordements constatés ne peuvent qu'inciter les collectivités territoriales, les associations et les populations impactées à revendiquer l'instauration d'un couvre-feu ou, à tout le moins, une baisse du plafond à des niveaux sensiblement identiques à ceux des grands aéroports européens concurrents (Londres Heathrow et Amsterdam Schiphol).

La difficulté rencontrée à contenir les mouvements de nuit concerne également d'autres aéroports français, notamment Paris – Orly, Toulouse – Blagnac et Bordeaux – Mérignac où le nombre de vols programmés de jour et réalisés en débordement de nuit est source de fortes tensions. L'aéroport de Bordeaux-Mérignac a enregistré, au total, 4910 mouvements de nuit en 2022.

Dans la mesure où la mise en œuvre des plans de protection du bruit dans l'environnement des aéroports, qui ont mobilisé les leviers opérationnels, n'a pas permis de satisfaire aux objectifs locaux, de nouvelles mesures de restriction d'exploitation doivent être envisagées sur certains aéroports.

Les restrictions nocturnes en vigueur

Plateforme	Restrictions de nuit	Départ		Arrivée		Base juridique
		Début	Fin	Début	Fin	
Beauvais – Tillé (BVA)	Couvre-feu nocturne	00:00 – 05:00				Arrêté du 25 avril 2002 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais – Tillé (modifié par arrêté du 26 décembre 2019 relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais – Tillé) Arrêté du 8 mars 2022 modifiant l'arrêté du 25 avril 2002 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais – Tillé
	Chap. 3 avec marge cumulée < 5 EPNdB	22:00 – 00:00				
		05:00 – 07:00				
Paris – Charles-de-Gaulle (CDG)	Créneau	00:00	04:59			Arrêté du 6 novembre 2003 portant interdiction entre 0 heure et 5 heures des décollages d'aéronefs non programmés pendant ladite période horaire sur l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle
	Niveau de bruit en survol > 99 EPNdB	00:00	04:59			Arrêté du 6 novembre 2003 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage sur l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle
	Niveau de bruit en approche > 104,5 EPNdB			00:30	05:59	
	Chap. 3 avec une marge cumulée < 10 EPNdB	22:00 – 06:00				Arrêté du 20 septembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle
	Essais moteurs	22:00 – 06:00				
	Mossud	Passage au point 22:20-07:00				
Cannes – Mandelieu (CEQ)	Chap. 2 interdits					Arrêté du 6 décembre 1995 modifié portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes – Mandelieu
	Chap. 3 inf. 13 EPNdB interdits					
	Turboréacteurs + 35 tonnes et turbopropulseurs + 22 tonnes interdits					
Paris – Le Bourget (LBG)	Turboréacteurs	22:15	06:00			Arrêté du 15 février 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris – Le Bourget
	Turboréacteurs (sauf chap. 3, 4 et 14)			23:30	06:15	
	Hélices sup. 9 000 kg (sauf chap. 3, 4 et 14)	22:15	06:00	23:30	06:15	
Bâle – Mulhouse (MLH)	Chap. 2 interdits					Pour les faits antérieurs au 1er février 2022 : Arrêté du 6 mai 2020 portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Bâle – Mulhouse
	Couvre-feu	23:00	06:00	00:00	05:00	
	Vols d'aviation générale	22:00 – 06:00				
	Chap. 3 avec une marge cumulée < 13 EPNdB	22:00	00:00	22:00	00:00	Pour les faits à partir du 1er février 2022 : Arrêté du 6 août 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle – Mulhouse
				05:00	06:00	
	Chap. 3 et niveau approche > 97 EPNdB	00:00 – 09:00				
		22:00 – 00:00 (dimanches et jours fériés communs français et suisses suivants : 1er janvier, Vendredi saint, lundi de Pâques, 1er mai, 25 décembre et 26 décembre)				
	Sauf si réalisés avec réducteur de bruit, essais moteurs interdits toute la journée le dimanche et, du lundi au samedi, la nuit	22:00 – 06:00				

Plateforme	Restrictions de nuit	Départ		Arrivée		Base juridique
		Début	Fin	Début	Fin	
Marseille-Provence (MRS)	Turboréacteurs chap. 2 interdits					Arrêté du 3 mai 2012 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Marseille-Provence
	Turboréacteurs chap. 3 avec une marge cumulée < 10 EPNdB	22:00 - 06:00				
	Turbopropulseurs chap. 2, 3 ou 5 avec une marge cumulée < 8 EPNdB	22:00 - 06:00				
	Essais moteurs	22:00 - 06:00 (sauf si départ prévu avant 07:00)				
	Vols d'entraînement	Voir AIP				
Nantes-Atlantique (NTE)	Chap. 2 interdits					Pour les faits antérieurs au 8 avril 2022 : Arrêté du 24 avril 2006 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique
	Chap.3 avec une marge cumulée < 8 EPNdB	22:30 - 23:00				
	Chap. 3 avec une marge cumulée < 13 EPNdB	23:01 - 06h00				
	Vols d'entraînement pour MTOW sup. 5,7 tonnes (interdits samedis, dimanches, jours fériés)	12:00-14:00 / 18:00-08:00 (du lundi au vendredi)				
	Vols d'entraînement pour MTOW inf. 5,7 tonnes	22:30 - 06:00				
	Essais moteurs en maintenance	23:30 - 06:00				
	Chap. 2 interdits					Pour les faits à partir du 8 avril 2022 : Arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique
	Couvre-feu	00:00 - 06:00				
	Chap. 3 avec une marge cumulée < 13 EPNdB	22:00 - 06:00				
	Vols d'entraînement pour MTOW sup. 5,7 tonnes (interdits samedis, dimanches, jours fériés)	12:00-14:00 / 18:00-08:00 (du lundi au vendredi)				
	Vols d'entraînement pour MTOW inf. 5,7 tonnes	22:30 - 06:00				
	Essais moteurs en maintenance	23:30 - 06:00				
Paris - Orly (OLY)	Couvre-feu	23:15	06:00	23:30	06:15	Loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises (article 131, 22°) Décision ministérielle du 4 avril 1968 portant réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly
	Essais moteurs interdits la nuit sauf s'ils sont exécutés avec un réducteur de bruit	23:15 - 06:00				
Toulouse - Blagnac (TLS)	Turboréacteurs sauf chap. 3, 4 et 14	22:00 - 06:00				Arrêté du 28 mars 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse - Blagnac
	Turboréacteurs chap. 3 avec une marge cumulée < 10 EPNdB	22:00 - 00:00				
	Turboréacteurs chap. 3 avec une marge cumulée < 13 EPNdB	00:00 - 06:00				
	Essais moteurs	22:00 - 06:00				
Toussus-le-Noble (TSU)	Couvre-feu (sauf basés) : horaires effectifs du contrôle d'aérodrome	22:30 - 06:00				Arrêté du 11 juin 2021 fixant les conditions d'utilisation de l'aérodrome de Toussus-le-Noble
	Réglementation des tours de pistes en fonction des jours et horaires, du caractère basé ou non de l'avion et de sa classification CALIPSO					

Les aéronefs de chapitre 2 sont interdits sur tous les aéroports en Europe.

Il y a urgence à ce que, pour chaque grand aéroport, un ou plusieurs scénario(s) de régulation des mouvements de nuit, adapté(s) au territoire concerné, soi(ent) concerté(s) par les préfets avec les parties prenantes puis soumis à une étude d'impact (approche équilibrée). À ce titre, il convient d'évaluer le meilleur rapport coût/efficacité de scénarios qui combineraient deux mesures :

- **Une mesure portant restriction progressive d'exploitation en période nocturne** (22h00/6h00) des aéronefs les plus bruyants (selon leurs bruits certifiés en approche et en survol) ;

- **Une mesure de plafonnement des vols de nuit** pouvant aller, lorsque ces vols ne sont pas indispensables à l'économie locale, jusqu'au couvre-feu.

La concertation préalable sur les scénarios envisageables, l'étude d'impact de ces scénarios, puis la consultation publique et les consultations de la commission consultative de l'environnement et de l'Autorité de contrôle devraient ainsi permettre au ministre chargé de l'aviation civile de prendre ses décisions au cas par cas selon une approche réellement équilibrée[2]. Conformément à l'article 3 du règlement (UE) n° 598/2014, une autorité compétente et indépendante doit garantir le caractère équilibré de la démarche. Par lettre du 22 mai 2022, l'ACNUSA a confirmé à la Première ministre sa disponibilité pour assurer cette mission. Le Gouvernement a préféré confier cette responsabilité aux préfets sans préjudice pour l'Autorité de contrôle qui conserve ses compétences consultatives sur les projets d'arrêtés ministériels accompagnés de leurs rapports de présentation et de leurs études d'impact.

Pour gagner la confiance des territoires, il serait plus que souhaitable que cette démarche puisse être conduite pour chacun des aéroports concernés en première partie de l'actuelle législature, afin de permettre d'en apprécier les résultats d'ici la fin de la quatrième échéance européenne (2024/2028).

2 Il pourrait être opportun que ces décisions soient cosignées par les ministres chargés de la Santé, de l'Environnement et des Transports.

II. UNE FEUILLE DE ROUTE PARTAGÉE PERMETTRAIT DE RÉDUIRE LES POLLUTIONS QUI IMPACTENT LA SANTÉ ET L'ENVIRONNEMENT DES POPULATIONS HABITANT OU TRAVAILLANT SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

Gagner la confiance des territoires passe par le partage des connaissances scientifiques et techniques. Dans le cadre du colloque organisé par l'ACNUSA à l'Assemblée nationale le 9 janvier 2023, les principaux organismes producteurs de données en matière de bruit et de pollution atmosphérique sur et autour des aéroports ont affirmé leur engagement pour la transparence des données en signant une charte. Les données doivent permettre aux préfets de faire régulièrement une cartographie objective de la situation et d'établir des plans d'action visant à atteindre les objectifs locaux, en déclinaison des objectifs communautaires et nationaux. Les années 2023/2028 seront décisives pour gagner la confiance dans la capacité collective du secteur aéronautique à réduire concrètement les pollutions sonores et atmosphériques sur et autour des aéroports.

A. Les données publiques relatives au bruit permettent d'apprécier les résultats et de prendre les dispositions nécessaires pour atteindre les objectifs locaux

1. LES SYSTÈMES DE VISUALISATION DES TRAJECTOIRES ASSOCIÉS AUX MESURES DE BRUIT DES AÉRONEFS SONT OPERATIONNELS

Les systèmes de visualisation des trajectoires et de mesure de bruit homologués par l'ACNUSA sont accessibles au public pour la plupart des grands aéroports.

Les différents systèmes déployés par les sociétés aéroportuaires sont bien conçus. Ils associent le suivi des trajectoires des aéronefs en approche, au sol et au départ aux mesures de bruit effectuées sur les stations :

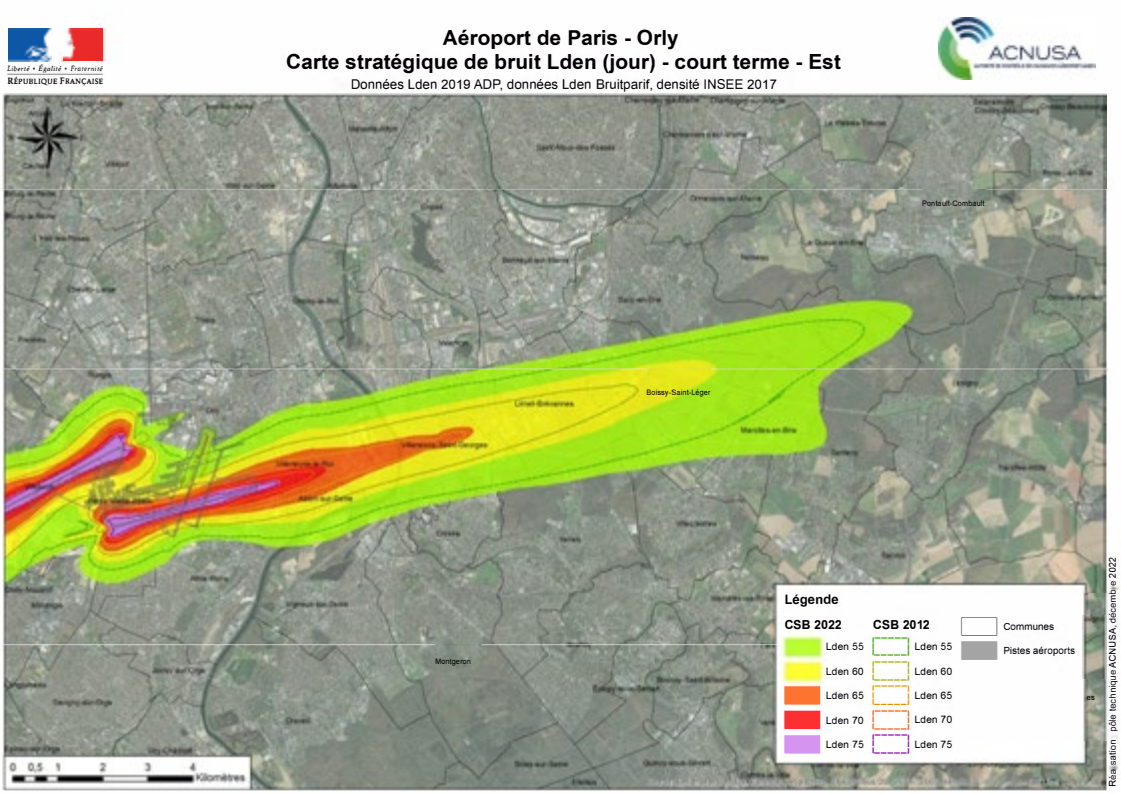
- Les trois grands aéroports « parisiens » : https://vitrail.entrevoisins.org/vitrail/
- Bâle – Mulhouse : https://travis.euroairport.com/travis.php?lang=fr
- Nantes–Atlantique : https://maestro.nantes.aeroport.fr/appmap
- Lyon – Saint-Exupéry : https://lys.flighttracking.casper.aero/
- Bordeaux – Mérignac : https://trajectoires.bordeaux.aeroport.fr/appmap
- Toulouse – Blagnac : https://tls.flighttracking.casper.aero/
- Beauvais – Tillé : https://lfob.aerovision.cloud/appmap
- Lille – Lesquin : https://lfqq.aerovision.cloud/appmap
- Nice – Côte d'Azur et Cannes – Mandelieu (en attente de validation du protocole par le SNA-SE).
- Marseille-Provence : https://www.marseille.aeroport.fr/societe/developpement-durable/suivi-trajectoires

L'efficience de ces outils se trouve cependant fragilisée par les limites fixées unilatéralement aux exploitants par le prestataire national de la navigation aérienne à l'utilisation de certaines données radar. Ces limites imposées aux aéroports sont basées sur une vision extensive des différentes sécurités. Elles peuvent semer un doute légitime sur la volonté de transparence de l'administration de l'aviation civile. Si certaines sont justifiées par des raisons explicites de défense et de sécurité, d'autres ne le sont pas. Ces limites à l'accès aux données publiques ont conduit certaines collectivités territoriales et certaines associations qui en ont les moyens financiers à se doter de systèmes alternatifs privés. La plupart des données relatives aux trajectoires suivies par les aéronefs sont en effet accessibles à ceux qui savent où aller les chercher et comment les traiter. Il n'est pas satisfaisant que des collectivités et/ou associations, voire d'autres administrations que celle de l'aviation civile, doivent procéder de la sorte. L'Autorité de contrôle enjoint au prestataire national de la navigation aérienne de lever rapidement les limites à la transmission des données radar qui ne sont pas justifiées par une raison avérée de sécurité nationale.

Dans certaines grandes agglomérations, les mesures du bruit réalisées avec les stations déployées par les sociétés aéroportuaires sont utilement intégrées dans les observatoires du bruit mis en place par les Régions ou les Métropoles avec Acoucité ou Bruitparif.

2. LES CARTES STRATÉGIQUES DE BRUIT ET LES PLANS DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DES AÉROPORTS SONT DES OUTILS INDISPENSABLES MAIS ENCORE PERFECTIBLES

Les cartes stratégiques de bruit doivent être réalisées par les services de l'État tous les cinq ans. Elles permettent d'apprécier si la situation sur et autour de chacun des aéroports s'est améliorée ou dégradée durant la période. Elles permettent de mettre au point, avec les opérateurs (sociétés aéroportuaires ; compagnies aériennes et assistants d'escale ; écoles de pilotage et industriels locaux ; prestataires de services de navigation aérienne) des actions correctrices dans le cadre des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) adaptés aux situations locales.



L'État a fait le choix politique de confier à l'administration de l'aviation civile, et non aux sociétés aéroportuaires, la responsabilité d'établir les PPBE des aéroports. Ces plans d'action engageant les opérateurs sont approuvés et publiés par les préfets. Ils sont consolidés aux niveaux local et national. Des retards importants avaient été pris par notre pays en regard du calendrier fixé par la directive européenne bruit. Un effort de rattrapage louable a été fait au cours des trois dernières années mais le compte n'y est pas encore, même si la Commission européenne a prolongé d'un an la troisième échéance pour tenir compte des difficultés rencontrées par les États membres pendant la crise sanitaire.

Suivi des engagements pris dans le cadre des plans de prévention du bruit dans l'environnement

Aéroports	CSB* 2016	PPBE 2018-2023*** 3ème échéance	CSB* 2022	PPBE 2024-2028 4ème échéance
Bâle – Mulhouse	20/03/2019	20/03/2019 – Période 2018-2022	En cours d'élaboration	-
Bordeaux – Mérignac	20/05/2021	21/12/2022 – Période 2021-2025	26/12/2022	-
Lyon – Saint-Exupéry	07/02/2020	28/10/2021 – Période 2019-2024	En cours d'élaboration	-
Marseille-Provence	19/01/2021	Période 2020-2024 : en cours d'approbation	En cours d'élaboration	-
Nantes-Atlantique	24/09/2021	24/09/2021 – Période 2020-2024	En cours d'élaboration	-
Nice-Côte d'Azur	24/12/2020	31/08/2022 – Période 2020-2024	En cours d'élaboration	-
Paris – Charles-de-Gaulle	16/11/2016	16/11/2016** – Période 2022-2026	En cours d'approbation	-
Paris – Le Bourget	13/02/2018	13/02/2018**	17/04/2023	-
Paris – Orly	21/12/2012	17/03/2022 – Période 2018-2023	17/03/2022	-
Toulouse – Blagnac	19/04/2019	04/10/2022 – Période 2018-2023	En cours d'élaboration	-

** Carte stratégique du bruit.*

*** Les PPBE de Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Le Bourget de deuxième échéance de la directive, ont été rapportés, après information de la Commission européenne, pour la 3ème échéance.*

**** Du fait de la crise sanitaire, la Commission européenne a prolongé d'un an les plans de la 3ème échéance.*

L'Autorité de contrôle a été consultée en 2022 sur les projets de PPBE de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, Marseille – Provence, Toulouse – Blagnac et Bordeaux – Mérignac. Mis au point durant la période difficile de la crise sanitaire, ces plans d'action ont le grand mérite d'exister même si certains d'entre eux n'ont pas été approuvés par les préfets.

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement des aéroports, réalisés par l'administration de l'aviation civile pour la troisième échéance (2018/2022) en s'attachant à mobiliser de manière optimale les trois premiers leviers de réduction du bruit identifiés depuis plus de vingt ans par l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI), n'ont malheureusement, à l'exception de celui de Paris – Orly, pas d'objectifs précis. Leurs effets seront difficilement évaluables autrement que globalement par comparaison des cartes stratégiques de bruit 2016 et 2022.

« Le PPBE (adopté le 31 août 2022) propose 15 nouvelles actions qui confirment la démarche proactive de l'exploitant et des services de l'État pour maitriser les effets du bruit aérien autour de l'aéroport de Nice. L'optimisation des trajectoires grâce aux procédures satellitaires offre notamment des voies d'amélioration pour le futur. »

Philippe LOOS, préfet des Alpes-Maritimes

Sur la plupart des aéroports, les plans d'action 2018/2022 (prolongés en 2023) n'auront généralement pas permis de régler les pollutions de bruit. Si ce n'est déjà fait, un ou plusieurs scénario(s) de restriction d'exploitation doit (doivent) donc être envisagé(s) et soumis à étude d'impact (règlement UE n°598/2014) afin de permettre de retenir les mesures ayant le meilleur rapport coût/efficacité, c'est-à-dire les plus équilibrées.

De nouveaux retards ont malheureusement encore été pris pour l'élaboration, la validation et la publication des cartes stratégiques de bruit 2022. À la date de la publication de ce rapport, seules celles de l'aéroport de Bordeaux – Mérignac et de Paris - Orly ont été approuvées et publiées. Ces nouveaux retards ne sont pas admissibles. Ils sont préjudiciables à la crédibilité de l'action publique car ils entravent l'évaluation de la situation et l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement de la quatrième échéance (2024/2028). Les cartes stratégiques de bruit 2022 sont en effet le socle nécessaire pour préparer le plan d'action des PPBE 2024/2028 sur la base de nouveaux objectifs locaux concertés avec les parties prenantes (professionnels de l'aéronautique ; collectivités territoriales et associations).

L'Autorité de contrôle a recommandé au Gouvernement de changer de méthode pour élaborer les plans d'action 2024/2028 afin de placer les opérateurs en responsabilité pour leur permettre de faire valoir localement leurs stratégies environnementales, leurs objectifs et leurs résultats opérationnels. Elle a également recommandé de placer les préfets en position de conduire l'élaboration de ces plans en s'appuyant sur les services déconcentrés de l'État et les services locaux de l'aviation civile pour challenger les sociétés aéroportuaires (conseils de surveillance et directoire), leurs prestataires et leurs clients. **Les plans d'action des aéroports (plans de prévention du bruit dans l'environnement) sont des outils qui devraient participer à la planification territoriale efficiente de la transition écologique sur la période 2024/2028.**

B. Améliorer la connaissance sur les polluants atmosphériques et agir pour les réduire sur et autour des aéroports

La pollution de l'air ambiant demeure un risque sanitaire important sur de nombreux territoires. Il convient de maintenir les efforts de réduction des émissions sur toutes les sources. Les activités aériennes sur et autour des aéroports ne sont pas les premières sources de polluants à l'échelle des agglomérations concernées mais leur contribution n'est pas négligeable. Les territoires aéroportuaires sont fortement impactés par les émissions des transports aérien et routier et des autres sources implantées sur ou à proximité des aéroports.

1. LES INVENTAIRES D'ÉMISSIONS ET LES CAMPAGNES DE MESURE DES POLLUANTS SONT RÉALISÉS SUR ET AUTOUR DES GRANDS AÉROPORTS

Le pouvoir réglementaire n'a pas cru utile, malgré la décision du Conseil d'État ayant annulé la prescription de l'Autorité de contrôle, de reprendre cette prescription à son compte. La plupart des grands aéroports et de nombreux aérodromes secondaires ont cependant suivi les recommandations de l'ACNUSA et conventionné avec l'Autorité de Surveillance de la Qualité de l'Air de leur région pour réaliser leurs inventaires d'émissions atmosphériques et des campagnes de mesures des polluants réglementés.

Station de mesure des polluants de l'air à l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle

Les sources identifiées sont aussi bien côté pistes que côté ville. Les inventaires et les campagnes permettent aux opérateurs de travailler sur des bases objectives à la réduction de toutes les émissions identifiées.

Parallèlement, la plupart des grands aéroports se sont engagés dans la démarche Accréditation Carbone (dispositif international d'engagements volontaires pour réduction des émissions de CO_2 des aéroports soutenu par l'Union européenne). Cette démarche systémique permet d'embarquer tous les acteurs dans la recherche de progrès collectifs vers le zéro carbone net.
Enfin, les responsables européens du secteur de l'aéronautique ont signé la déclaration de Toulouse qui a contribué à forger l'accord international signé par 184 pays membres de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile.

Cet accord vient opportunément compléter l'accord de Paris qui avait exclu le secteur aéronautique.

Aujourd'hui, les connaissances sur l'impact des émissions atmosphériques sur la santé et le climat sont partagées par tous. Les engagements des industriels de l'aéronautique et des États en matière de transport aérien sont publics. Il importe d'en assurer le suivi aux différents niveaux de manière à les faire respecter et, de prendre, en temps utile, les mesures correctrices éventuellement nécessaires pour respecter la trajectoire sur laquelle le Gouvernement a engagé notre pays.

2. LES PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE DES GRANDES AGGLOMÉRATIONS PERMETTENT D'INSCRIRE LES AÉROPORTS DANS UNE DYNAMIQUE TERRITORIALE

L'Autorité de contrôle est consultée par les préfets sur les projets de Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) des grandes agglomérations disposant d'un ou plusieurs aéroports. Elle veille ainsi à ce que les inventaires des sources d'émissions et les campagnes de mesures des polluants sur et autour des aéroports soient bien pris en compte pour choisir les mesures les plus pertinentes pour contribuer à améliorer la qualité de l'air local.

En 2022, l'Autorité de contrôle a été consultée sur la révision du PPA de l'agglomération lyonnaise. Les problématiques propres au territoire aéroportuaire y ont été abordées et des actions ont été retenues pour une réduction des émissions atmosphériques. Le défi « diminuer les émissions des plateformes aéroportuaires » regroupe quatre actions et plusieurs sous-actions.

Les (sous) actions pour le secteur aérien sont proportionnées à sa contribution des émissions sur la zone d'étude du PPA de l'agglomération lyonnaise. Des indicateurs permettront le suivi de leur mise en œuvre. **Les actions retenues répondent globalement aux recommandations de l'ACNUSA.**

Les PPA sont de bons outils mais il serait utile de les décliner de manière plus précise sur les territoires aéroportuaires qui peuvent concentrer un nombre important de sources. Ces territoires sont souvent parmi les plus défavorisés des métropoles qui bénéficient d'un aéroport. Pour agir efficacement, il importe de prendre en compte les effets cumulés de chacune des sources afin de pouvoir agir de manière efficiente sur chacune d'entre elles.

C. Compléter la batterie des indicateurs santé/environnement

1. LA RECHERCHE D'UN OU DE PLUSIEURS INDICATEURS DU BRUIT AÉRIEN EST ENGAGÉE

L'indicateur principal qualifiant la nuisance sonore induite par le trafic aéroportuaire est le Lden (day, evening, night). Il traduit des niveaux énergétiques moyennés sur 24h et pondérés par tranche horaire (journée, soirée et nuit). Il est insuffisant pour permettre d'agir efficacement. L'ACNUSA recommande depuis plusieurs années d'engager les travaux nécessaires pour mettre au point un (ou des) indicateur(s) évènementiel(s) permettant de mieux appréhender la nature, la fréquence et l'intensité du bruit aérien, et de mieux quantifier ses impacts sur la santé.

La loi d'orientation des mobilités en 2019 a ouvert des perspectives d'avancées en matière de bruit ferroviaire avec la demande explicite du législateur d'indicateurs permettant d'appréhender les caractéristiques des évènements sonores perturbateurs. L'ACNUSA a participé activement aux travaux du Conseil National du Bruit (CNB) qui a adopté un avis le 9 juin 2021 sur les pics de bruit ferroviaire. Elle œuvre maintenant, en harmonie avec le CNB, à la définition du (ou des) indicateur(s) événementiel(s) nécessaire(s) pour mieux prendre en compte les effets du bruit aérien sur la santé. L'objectif partagé est de parvenir à ce que les indicateurs évènementiels qui seront proposés soient validés par le Conseil national du bruit en 2024, puis par les ministères de la Santé et de l'Environnement en 2025. Il serait en effet souhaitable que le Gouvernement puisse arrêter en même temps les indicateurs événementiels pour les transports ferroviaire et aérien.

2. L'OBSERVATION DES PARTICULES ULTRAFINES SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS PERMETTRA DE MIEUX CONNAÎTRE ET DE CARACTÉRISER CE POLLUANT NON ENCORE RÉGLEMENTÉ

Des campagnes de mesures des particules ultrafines (PUF) ont été mises en œuvre sur plusieurs plateformes aéroportuaires sous contrôle spécifique de l'Autorité de contrôle. Les PUF (diamètre inférieur à 0,1 µm) constituent la majorité du nombre des particules mais une faible partie de leur masse. Les sources de ces particules peuvent être aussi bien naturelles (feux de forêt, poussières terrigènes, etc.) qu'anthropiques (chauffage, transports, industries, etc.). Les PUF émises par les avions sont différentes de celles produites par les autres sources thermiques, telles que les véhicules routiers. Du côté pistes des aéroports, les principales sources d'émissions des PUF sont :

- les avions (moteurs principaux, moteurs auxiliaires de puissance, freins et usures de pneus) ;
- les véhicules et engins de piste (coté piste) et autres véhicules (coté ville) ;
- les installations de production d'énergie, d'essais moteurs, de maintenance, etc.

Dans son rapport public sur la gestion de la qualité de l'air sur et autour des plateformes aéroportuaires (2020), l'ACNUSA proposait d'encourager les aéroports français à réaliser des études exploratoires en lien avec les Associations Agréées pour la Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA) compétentes sur leurs territoires ; et que les acteurs qui souhaiteraient bénéficier des premières connaissances acquises se rapprochent du groupe de travail national PUF piloté par Atmo France avec la participation du Laboratoire central de la surveillance de la qualité de l'air, de l'administration (DGEC, DGAC) et de l'ACNUSA.

Il n'existe actuellement pas de valeurs réglementaires « qualité de l'air » pour les PUF. Les études sur ce sujet n'ont également pas de caractère obligatoire. Il n'y a pas de norme caractérisant leur mesure. Les polluants réglementés (PM10 ; PM2,5 ; NOx ; COV ; O_3) sont systématiquement suivis par les AASQA.

Le groupe de travail a été mis en place en 2020. Les travaux de ce groupe visent, dans un premier temps, à déterminer s'il existe ou non un lien entre le trafic aérien et les niveaux de PUF dans l'air ambiant sur et autour des aéroports. À l'issue des études exploratoires de mesures réalisées sur et autour de six aéroports, le groupe de travail est chargé d'apprécier la situation globale. Il doit vérifier la cohérence des études exploratoires locales sur les plateformes, les spécificités sur et autour des aéroports, les protocoles d'études pour savoir s'ils sont bien adaptés à ces spécificités, interpréter les résultats des études exploratoires, et proposer une publication groupée des études françaises.

Les travaux en cours pour compléter la batterie des indicateurs de bruit et améliorer la connaissance sur les particules ultrafines participent des missions confiées à l'Autorité de contrôle par le législateur (article L6361-6 du code des transports).

III. LA CONFIANCE DES TERRITOIRES PASSE PAR LA MOBILISATION EFFECTIVE DES QUATRE LEVIERS PERMETTANT LA RÉDUCTION DES POLLUTIONS SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

Les leviers de réduction des pollutions ont été bien identifiés depuis plus de vingt ans. Ils ne sont malheureusement pas encore totalement bien mobilisés localement, au détriment des parties des territoires aéroportuaires les plus impactées. Il importe qu'ils le soient durant la période 2024/2028.

A. La maîtrise du trafic et le renouvellement des flottes doivent permettre de réduire les émissions à la source

La maîtrise du trafic est un enjeu majeur. Après des décennies de forte croissance, certains territoires européens cherchent aujourd'hui à apprécier le niveau de trafic raisonnable pour leurs propres équilibres. Londres et Amsterdam envisagent sérieusement, sur la base d'études d'impact extrêmement précises, de modérer les mouvements sur leurs grands aéroports notamment la nuit. Au niveau national, l'Ademe a éclairé le débat en analysant les impacts de différents scénarios d'évolution du trafic aérien. Au niveau local, des réflexions s'engagent sur la valeur ajoutée pour les territoires en fonction de la nature et des caractéristiques des vols. Compte tenu des externalités, tous les vols n'ont pas le même rapport coût/efficacité. Ces réflexions, encore balbutiantes au niveau territorial, méritent d'être soutenues.

Après la modération du trafic, le renouvellement des flottes d'aéronefs est le premier levier de réduction du bruit et des autres polluants sur et autour de tous les aéroports et aérodromes. Il s'agit d'un enjeu essentiel pour les territoires et il est nécessaire de s'interroger sur les performances exigées des aéronefs autorisés à opérer sur les aéroports.

Cet enjeu commence à être pris en compte pour l'aviation légère, notamment en ce qui concerne les aéronefs utilisés en formation. Il importe que les grandes collectivités territoriales et les industriels du secteur de l'aéronautique soutiennent les actions initiées pour renouveler la flotte des aéronefs et promouvoir les meilleures pratiques avec une priorité aux aérodromes ayant un trafic très important.

DEMANDE D'ÉTUDE 2023/2 :

L'Autorité de contrôle demande aux ministères chargés des collectivités territoriales et de la cohésion des territoires (direction générale des collectivités locales) d'étudier et d'expérimenter un mécanisme de solidarité territoriale à l'échelle des agglomérations disposant d'un ou plusieurs aéroport(s), inspiré du fonds de compensation des nuisances aériennes existant en Île-de-France, pour abonder les moyens des collectivités locales subissant le plus les externalités du transport aérien sans en dégager des ressources compensant leurs charges particulières.

DEMANDE D'ÉTUDE 2023/1 :

L'Autorité de contrôle demande aux ministères de la Santé, de l'Environnement et des Transports (direction générale de la santé ; commissariat général du développement durable ; direction générale de l'Aviation civile) : forger et expérimenter sur certains territoires fortement impactés par les nuisances aéroportuaires, un volet médico-social des plans de gêne sonore après avoir réalisé localement, auprès des riverains, des études portant sur les habitudes somnologiques pour identifier notamment certaines pathologies liées aux conséquences des perturbations de sommeil.

Il commence également à être pris en compte par les opérateurs d'aviation d'affaires qui ont pris conscience que leurs activités ne peuvent être durables que si les performances environnementales de leurs aéronefs et de leurs opérations, en approche, au sol et au départ, sont réellement conformes à leurs engagements. Les principaux aéroports concernés (Paris – Le Bourget, Nice–Côte d'Azur, Cannes – Mandelieu, Lyon – Bron et Bordeaux – Mérignac) doivent créer les conditions pour que les engagements deviennent réalité sur tous les aéroports français. Cet enjeu est au cœur de la stratégie de nombreuses compagnies aériennes assurant du transport public. Les aéronefs de nouvelles générations sont en effet moins couteux en exploitation (consommation de carburant, maintenance) et beaucoup moins émissifs (bruit, polluants atmosphériques, gaz à effet de serre) que les aéronefs de générations précédentes.

Consciente de sa responsabilité face à l'urgence écologique, Air France s'engage et agit.
Le renouvellement de notre flotte visant à remplacer progressivement nos appareils par des modèles nouvelle génération plus propres et plus économes en carburant compte parmi nos mesures phares : 64 % d'avions de nouvelle génération prévus dans la flotte d'ici 2028, 15 % d'émissions de CO_2 en moins observés en moyenne sur les avions de nouvelle génération.
· https://airfranceact.airfrance.com/
· https://www.airfranceklm.com/fr/nos-engagements/environnement

Les principales compagnies aériennes affichent leurs objectifs de réduction de leurs émissions de CO_2 (de moitié entre 2019 et 2030 avec l'objectif de neutralité carbone en 2050). Il serait souhaitable qu'elles affichent également leurs objectifs de réduction de leurs émissions sonores et de leurs émissions de polluants atmosphériques. Pour gagner la confiance des territoires, elles seraient bien inspirées de décliner leurs objectifs de réduction des pollutions au niveau de chacun des aéroports sur lesquels elles opèrent. La question se pose avec plus d'acuité pour les compagnies opérant des vols tout cargo, notamment là où elles opèrent de nuit.

Il serait souhaitable que les renouvellements de flottes annoncés ne constituent pas, dans la réalité, des augmentations de flottes. De nombreuses voix se font entendre pour mieux organiser les sorties de flottes des aéronefs les plus émissifs. Certaines soulignent la nécessité d'« aide à la casse » permettant d'accélérer le renouvellement de leurs flottes. Ces questions sont importantes car, parallèlement, il est légitime que certains territoires ne souhaitent pas se retrouver « moins-disants » au niveau environnemental en laissant opérer des aéronefs dont les caractéristiques environnementales sont refusées sur les territoires les plus attractifs pour les compagnies aériennes.
Suite à la recommandation de l'ACNUSA relative à la prise en compte du bruit certifié, en approche et au départ, des aéronefs au lieu des marges acoustiques, la réponse des ministres devrait permettre que les exigences de performance environnementale des aéronefs soient progressivement exprimées localement en bruits certifiés.

Au-delà du renouvellement des flottes, la réduction du bruit à la source passe également par la mise en œuvre des recommandations opérationnelles relatives à la réduction des émissions en approche, au sol (réduction des temps d'attente et de roulage, repoussage des aéronefs moteurs éteints, roulage avec N-1 réacteurs) et au départ.

Les consignes des constructeurs et des compagnies aériennes pour réduire les émissions sont aujourd'hui clairement orientées vers la réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Il reste qu'elles ne sont localement pas toujours totalement bien appliquées au détriment des populations impactées. Il importe de renforcer la vigilance sur ces points.

> FOCUS
LES APU (MOTEURS AUXILIAIRES DE PUISSANCE)

Pour les aéroports européens classés dans le réseau RTE-E, l'obligation d'équipement des postes avion en électricité devrait rendre le recours à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance exceptionnelle lorsque les aéronefs sont en escale. Il existe en effet sur le marché des moyens, fixes ou mobiles, permettant de produire la climatisation (chaud ou froid) nécessaire aux aéronefs. La réglementation française impose aux aéronefs d'utiliser ces équipements lorsqu'ils existent. Il est important que les aéroports français dont les postes avion ne sont pas encore totalement équipés se conforment à la réglementation européenne (01/01/2025 pour les postes au contact et 01/01/2030 pour les postes au large), et que les compagnies aériennes utilisent les équipements. C'est l'intérêt de toutes les parties prenantes.

À Nice – Côte d'Azur par exemple, l'aéroport a équipé tous les postes au contact (400 Hz) et a engagé l'équipement des postes au large (50 Hz). En complément des infrastructures de base, la plateforme disposait déjà, en 2021, d'équipements mobiles : 35 « ground power unit » (GPU) et 1 « air conditionning unit » (ACU).

De manière générale, pour la bonne information de leurs usagers, il serait souhaitable que les sociétés aéroportuaires publient, par la voie de l'information aéronautique, le niveau d'équipement de leurs postes. Cela permettrait aux pilotes de savoir si le poste qui leur est affecté est « APU OFF ».

Embraer 190 de TAP Express à Nice – Côte d'Azur branché en 400 Hz en passerelle

Combo GPU/ACU mobile du constructeur Guinault

> FOCUS
L'ASSISTANCE EN ESCALE

La chambre syndicale de l'assistance en escale (CSAE) est engagée auprès des aéroports et des compagnies aériennes dans la nécessaire transition écologique et énergétique de ses activités au service des aéronefs et de leurs passagers. Elle participe localement aux concertations nécessaires pour que les investissements réalisés par les aéroports pour fournir une énergie décarbonée satisfassent aux besoins opérationnels. Son livre blanc rendu public en 2023 valorise les bonnes pratiques de la profession et précise ses engagements :

- 90 % de véhicules et engins de piste propres (électriques, hybrides, CNV, biogaz, HVO, hydrogène) en 2030 et 100 % en 2050 (contre 41 % en 2021).
- Réduction de 20 % des émissions directes de CO_2 entre 2019 et 2030, et zéro émission nette en 2050.

Ces engagements s'appliquent aussi bien aux services apportés à l'aviation commerciale qu'à ceux apportés à l'aviation d'affaires sur tous les aéroports français, y compris sur les territoires ultramarins.

B. La nécessaire modernisation des procédures de navigation aérienne

La modernisation de la navigation aérienne est le deuxième levier de réduction des nuisances qui impactent la santé, l'environnement et le climat. Elle s'inscrit dans le cadre du programme européen « SESAR », qui est le volet technologique du projet « ciel unique européen ». Elle s'appuie sur des outils de nouvelle génération et la mise en place de nouvelles procédures optimisées pour toutes les phases du vol (montée, croisière, descente et approche). Celles-ci permettront le retrait des procédures conventionnelles. Des retards ont été pris dans les dernières décennies et une impulsion bienvenue a été donnée en 2022 pour les rattraper d'ici 2030.

Priorité a été donnée en 2022 à la modernisation des outils et procédures des Centres en Route de la Navigation Aérienne (CRNA) de manière à fluidifier le trafic, économiser le carburant et réduire les émissions des aéronefs lors des phases de croisière.

Priorité a également été donnée à la suppression entre 2022 et 2024 de 24 balises utilisées pour des procédures conventionnelles abandonnées au profit de procédures satellitaires beaucoup plus précises.

Certaines procédures d'approche ou de départ ont été modifiées. Les études d'impact des projets de modification transmis pour avis à l'Autorité de contrôle relèvent de réels progrès dans la prise en considération des impacts sonores et environnementaux des trajectoires d'approche ou de départ.

Les projets examinés en 2022 ont concerné :

- les procédures dites en Overlay (sans changement de trajectoire afin de ne pas impacter les populations nouvelles) ;
- des rétrécissements de flux (pour réduire les périmètres impactés au sol) ;
- des trajectoires plus directes (pour éviter des survols) ;
- des procédures modifiées uniquement sur le plan vertical.

Pour améliorer les approches, le meilleur moyen est celui de la généralisation des procédures en descente continue (au sens d'Eurocontrol et de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile). Les compagnies sont très demandeuses du déploiement de ces procédures sur tous les aéroports français.

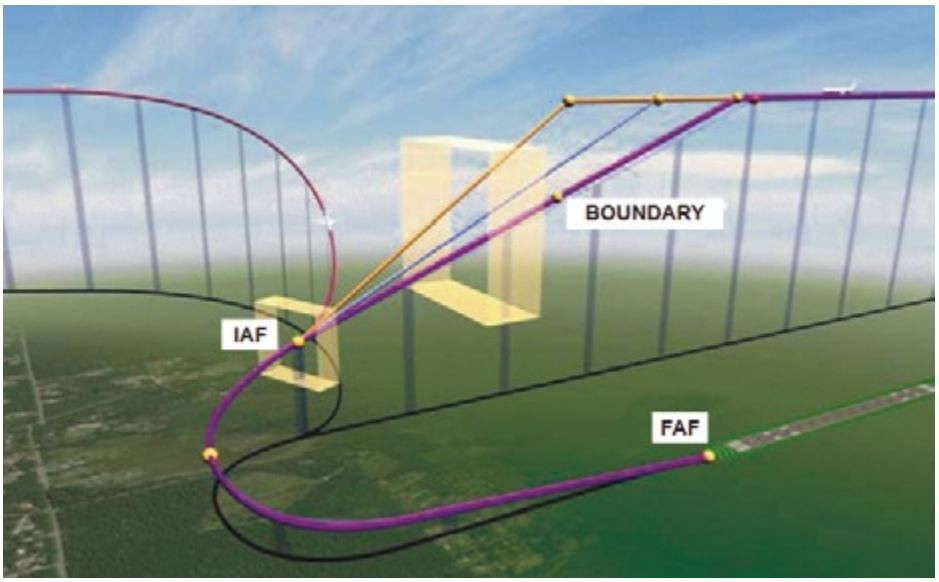


Schéma de principe des descentes en continu. Source DOC 9931 (AN/476) OACI – CDO
Boundary : cadre dans lequel peut être mis en œuvre une descente continue
IAF (Initial Approach Fix) : point d'approche initial
FAF (Final Approach Fix) : point d'approche final

La difficulté de mise en place de ces procédures est d'avoir à traiter par anticipation des points de saturation du trafic. Il importe de procéder aux concertations et consultations nécessaires sur la base d'une étude d'impact suffisament précise. Le projet de généralisation des approches en descente continue à Paris – Charles-de-Gaulle, initialement prévu en 2018 pour entrer en service en 2023, a ainsi dû être reporté pour permettre de préparer les concertation et consultation nécessaires à sa mise au point, puis à sa mise en service.

Plusieurs autres projets sont heureusement à l'étude, en cours d'expérimentation ou entrés en vigueur, pour certaines approches des aéroports d'Ajaccio-Bonaparte, Lyon – Saint-Exupery, Nice – Côte d'Azur, Bordeaux – Mérignac et de Paris – Orly.

Le collège de l'Autorité de contrôle a mis en place une commission technique de manière à pouvoir accompagner les services locaux de la navigation aérienne en amont afin d'assurer la réussite de leurs projets. Une attention particulière est bien entendu portée par les membres de cette commission à la vérification sur les simulateurs de vols des compagnies opérant sur l'aéroport considéré de la modélisation réalisée par les concepteurs de procédures, puis à la qualité des études d'impact des projets soumis à concertation puis à consultations. L'expérience de quelques services locaux montre qu'il est possible de bien conduire les projets.

À Nice, par exemple, il est intéressant de relever la réduction des populations impactées. Les procédures satellitaires permettront une meilleure maîtrise de la trajectoire (moins de déviations venant impacter le centre-ville de Nice). Il reste souhaitable d'associer à cette nouvelle procédure un volume de protection environnementale au sens de l'article L6362-1 du code des transports, pour que la réglementation environnementale soit connue et comprise de tous (contrôleurs aériens et pilotes, collectivités territoriales et administration).

L'expression d'une règle simple, hautement compréhensible par toutes les parties prenantes, à commencer par les pilotes et les contrôleurs aériens, contribue à réduire le nombre de poursuites engagées par l'administration de l'aviation civile pour « déviation de trajectoire » (plafond de l'amende encourue : 20 000 €). Dans l'exemple de Nice, l'expression par arrêté ministériel du volume de protection environnementale associé (au sens de l'article L6362-1 du code des transports) à la procédure d'approche apparaît assez simple à définir pour protéger les habitants des risques de déviation.

Dernière phase de la procédure d'arrivée à Nice en piste 22R

La deuxième priorité est celle de l'optimisation des procédures de départ. Après les difficultés rencontrées par les services locaux de la navigation aérienne pour étudier, tester, expérimenter, concerter et mettre en œuvre des projets intéressants, à Lille — Lesquin (départ vers l'est/départ vers l'ouest), à Toulouse – Blagnac (départ vers le sud avant virage à droite ou à gauche), à Rennes (départ vers l'est), à Paris – Orly (départ vers l'est) et à Nantes-Atlantique, l'Autorité de contrôle recommande l'instauration d'une « feuille de route », partagée avec les sociétés aéroportuaires et les compagnies aériennes concernées et présentée aux autres parties prenantes, pour permettre aux services locaux de la navigation aérienne de travailler en confiance afin de mener à bien, selon une méthodologie éprouvée, les projets de modification des procédures de départ susceptibles de réduire l'impact sonore et environnemental de ces opérations.

Les cinq projets locaux sur lesquels l'ACNUSA s'est prononcée en 2022 sont les suivants :

- **Janvier 2022, modification des trajectoires (FISTO-LACOU), en piste 32 à Toulouse – Blagnac**
- **Février 2022, modification des trajectoires d'arrivée RNP20, à Paris – Orly**
- **Mars 2022, suppression des balises VOR et NDB à Lyon — Saint-Exupéry**
- **Septembre 2022, modification de la procédure VPT A en piste 04 à Nice – Côte d'Azur**
- **Novembre 2022, expérimentation des descentes (CDO) continues à Lyon – Saint-Exupéry en piste 17/35**

Il est souhaitable que le prestataire national de navigation aérienne (DSNA) puisse informer les aéroports, les compagnies aériennes concernées et l'Autorité de contrôle de la feuille de route de chacun de ses services locaux pour ce qui est de la modernisation des procédures d'approche et de départ des grands aéroports. La présentation de chacune de ces feuilles de route aux parties prenantes contribuera à gagner la confiance des territoires et facilitera la conduite des projets.

> FOCUS
NUISANCES DES HÉLICOPTÈRES

La loi 3DS du 21 février 2022, le décret n°2022-746 du 27 mai 2022 et l'arrêté interministériel du 24 avril 2022 sont venus compléter le cadre réglementaire. Le ministre chargé de l'aviation civile était auparavant seul à pouvoir réguler l'activité des hélicoptères, et seulement en agglomération au sens de la carte OACI 1/50000 dont la lisibilité n'est pas optimale.

Aujourd'hui, les préfets de département peuvent agir en montagne et sur les territoires soumis à un usage intensif des hélicoptères. Ils peuvent instaurer, sur ces territoires, un système déclaratif préalable pour l'utilisation des hélisurfaces, fixer des restrictions d'horaires sur des périodes définies et limiter le nombre de mouvements en fonction de la nature de l'utilisation de l'hélisurface. Un nouveau régime de sanctions administratives vise à permettre de faire respecter les arrêtés préfectoraux. En 2022, seul le préfet du Var a mis en œuvre ces nouvelles dispositions sur les communes de Ramatuelle, Saint-Tropez, Gassin, La Mole, Sainte-Maxime, Cogolin, La Croix-Valmer et Grimaud. Le bilan de la première année de mise en œuvre des nouveaux dispositifs semble positif. Le nombre des mouvements d'hélicoptères sur la presqu'île de Saint-Tropez est passé de 11 356 en juillet/août 2019 à 7 085 en juillet/août 2022. L'engagement des différents services de l'État (préfecture, aviation civile, police de l'air et des frontières, gendarmerie du transport aérien) a été important. Les efforts doivent être poursuivis, dans une approche équilibrée, en donnant à ces services la capacité à traiter en temps presque réel les données radar du prestataire national de navigation aérienne et du système d'observation au sol afin de réduire le nombre de manquements.

L'Autorité de contrôle invite les préfets des départements soumis à des nuisances importantes d'hélicoptères utilisés comme taxis volants à se saisir du nouveau dispositif réglementaire pour soumettre la création d'hélistations au régime déclaratif et mettre en œuvre les pouvoirs de régulation qui leur ont été confiés.

C. La mobilisation des outils de planification et de programmation

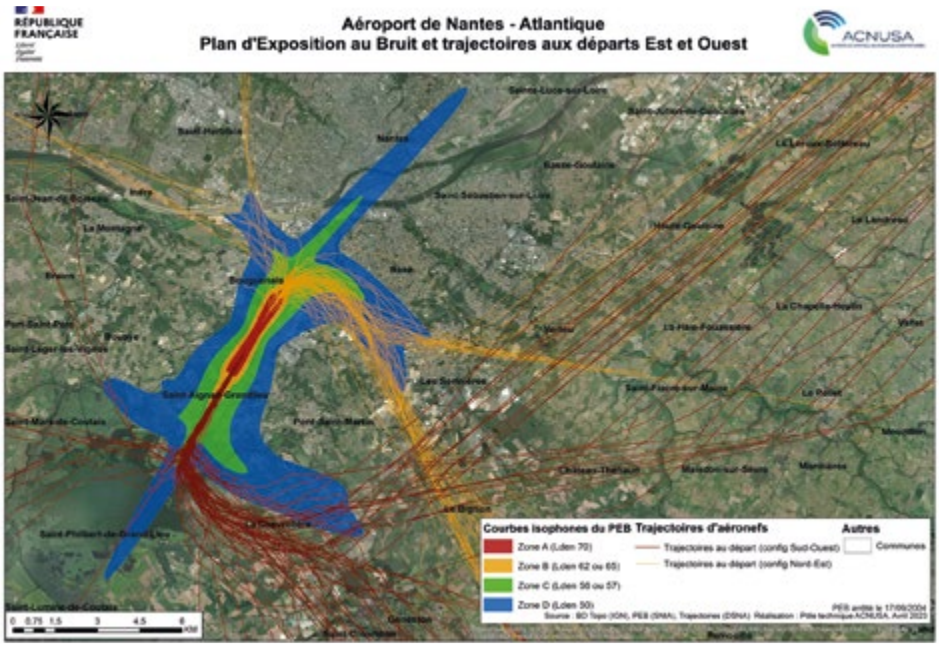
Deux outils ont été forgés il y a déjà plusieurs décennies et sont toujours en vigueur. Ils méritent d'être réévalués afin de gagner en pertinence et en efficacité.

1. LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT

Les Plans d'Exposition au Bruit (PEB) des aéroports et aérodromes ont des caractéristiques sensiblement équivalentes aux Plans de Prévention des Risques Technologiques ou Naturels (PPRT et PPRN). Ils portent des servitudes d'urbanisme afin de ne pas augmenter la population soumise aux risques sanitaires que constitue le bruit à proximité des aéroports et aérodromes. Ils permettent d'informer les propriétaires et locataires du niveau de risque et des normes de constructions applicables à chaque zone. Ils s'inscrivent directement dans les plans locaux d'urbanisme intercommunaux qui doivent eux-mêmes être compatibles avec le schéma directeur de l'Île-de-France dans la région capitale, avec les schéma régionaux d'aménagement et de développement durable du territoire dans les autres régions.

Les PEB des aéroports et aérodromes devraient être évalués tous les cinq ans comme le prescrit la loi et le rappellent les arrêtés préfectoraux les ayant approuvés. Ils ne le sont pas, à une exception près dans le Haut-Rhin où les préfets ont toujours managé cet outil de manière attentive et pragmatique.

Les difficultés de gestion des PEB d'aéroports et d'aérodromes semblent assez similaires aux difficultés qui peuvent être rencontrées par l'État pour gérer certains PPRN. Cependant, alors que les procédures d'élaboration des plans de prévention des risques distinguent nettement les études de risques et les prescriptions réglementaires qu'en dégagent les préfets, après une analyse territoriale puis la concertation et les consultations nécessaires, les PEB des aéroports ne sont, le plus souvent, que la transposition réglementaire des courbes isophones 55, 62 ou 65 et 70 décibels issues des projections de trafic modélisées par la direction du transport aérien. L'absence de distanciation entre les cartes de bruit (censées rendre compte du risque sanitaire) et la représentation cartographique des servitudes d'urbanisme rend difficile l'appropriation de ces plans par les collectivités concernées. Il s'ensuit que de nombreux PEB d'aéroports n'ont jamais été évalués. Certains maintiennent d'ailleurs des servitudes d'urbanisme sur des terrains où cela n'est plus justifié alors que d'autres terrains devraient être protégés des risques dans le cadre d'une politique foncière aux objectifs partagés entre État et collectivités territoriales.



« À la demande des préfectures du Rhône et de l'Isère, l'inspection générale de l'écologie et du développement durable (IGEDD) s'est vu confier une mission d'appui et d'expertise sur la stratégie de l'État en matière d'aménagement de la Plaine Saint-Exupéry. Le rapport de cette mission a été communiqué en 2022 et formule 22 recommandations qui concernent notamment la gouvernance stratégique du projet afin que les collectivités et acteurs locaux soient associés, la préservation des possibilités de développement des infrastructures de transport et notamment aéroportuaires, tout en garantissant une compensation environnementale et agricole du projet à l'échelle du territoire. »
Benoît Rochas, sous-préfet en charge du Rhône-Sud

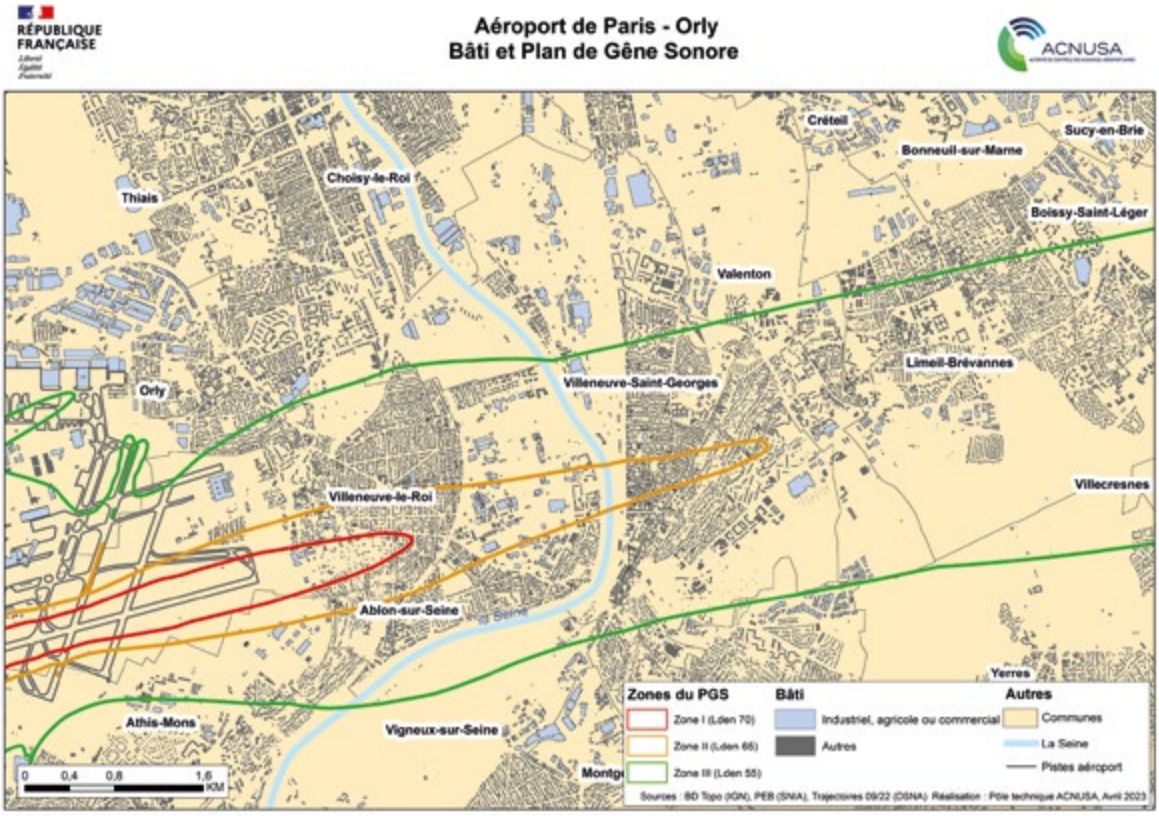
Une réflexion est aujourd'hui engagée par l'État sur l'élaboration et la gestion des plans de prévention des risques sanitaires et technologiques, et les plans d'intervention et de secours associés. Cette réflexion pourrait utilement être étendue aux plans d'exposition au bruit. Si l'État, par sa direction générale de l'aviation civile, est certainement le mieux placé pour identifier et cartographier les risques sanitaires sur et autour des aéroports et aérodromes, la prise en compte de ces risques dans la planification territoriale pourrait utilement être interrogée. Sur de nombreux territoires, il n'est en effet pas certain que les objectifs visés par les plans d'exposition au bruit des aéroports et aérodromes aient été atteints. L'articulation de ces plans avec les plans d'intervention sur le bâti existant (plans de gêne sonore) reste en outre, malgré de nombreux rapports sur ce sujet, l'objet de nombreuses interrogations.

2. LES PLANS DE GÊNE SONORE

Les Plans de Gêne Sonore (PGS) ont été conçus selon une logique pollueur/payeur pour définir les territoires sur lesquels des aides à l'insonorisation de bâtiments peuvent être apportées aux maîtres d'ouvrage grâce au produit de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (taxe additionnelle payée par les usagers du transport aérien avec leurs billets) perçue sur l'aéroport. Plusieurs dispositions ont été prises par arrêtés ministériels à la création de ce dispositif pour limiter les montants des subventions (dépenses). D'autres dispositions ont été parallèlement prises en lois de finances pour limiter les prélèvements (recettes). Une évaluation de ce dispositif particulièrement complexe serait nécessaire pour le moderniser de manière à le rendre beaucoup plus efficient. Cette évaluation permettrait de surmonter les nombreux freins identifiés, notamment lors des expérimentations réalisées dans le Val-de-Marne, en Loire-Atlantique et en Haute-Garonne, pour simplifier les dossiers des maîtres d'ouvrage souhaitant traiter en même temps de la rénovation énergétique et de l'insonorisation d'un bâtiment. D'autres freins à la réalisation des programmes locaux ont déjà été recensés par les élus de certains territoires concernés (association Ville et Aéroport).
L'évaluation des outils de planification et de programmation devrait conduire le pouvoir réglementaire à s'interroger sur le champ d'application des outils existants. Ils ne concernent aujourd'hui que l'urbanisme et la construction alors qu'il serait aujourd'hui raisonnable de penser que la planification territoriale de la transition écologique devrait aujourd'hui s'intéresser également au vivant dans une approche globale et cohérente des territoires les plus impactés par les activités aéroportuaires qui sont souvent parmi les territoires les plus défavorisés des grandes métropoles. La planification et la programmation devraient s'intéresser à la biodiversité sur ces territoires (au-delà des prairies aéroportuaires) et, plus encore, à l'humain qui vit et/ou travaille sur ces territoires. L'association Aérobiodiversité travaille au plan scientifique sur la reconquête de la biodiversité sur et autour des aéroports à la demande des opérateurs et/ou collectivités territoriales qui font appel à elle. Il serait souhaitable de donner suite aux appels des professionnels de santé pour donner un volet médico-social aux plans de gêne sonore.

De manière générale, il apparait nécessaire de bien distinguer l'élaboration et l'utilisation des courbes isophoniques lors de la mise au point des plans d'exposition du bruit et des plans de gêne sonore. L'administration de l'aviation civile serait bien inspirée, pour améliorer la qualité du dialogue local, de fournir aux préfets les cartes isophones

40/45/50/55/60/65/70 dB. Cela lui permettrait d'être plus transparent et de ne pas être prise au dépourvu lors de la prochaine révision de la directive européenne bruit. Celle-ci prendra en effet en considération les recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé pour la région Europe qui visent à prendre en compte les bruits de l'aérien à partir de seuils inférieurs aux seuils réglementaires actuels.



RECOMMANDATION 2023/2 :

L'Autorité de contrôle recommande au Parlement et au Gouvernement d'évaluer l'efficience des outils législatifs et réglementaires forgés pour éviter ou réduire l'exposition des populations au bruit des aéronefs et pour compenser les risques sanitaires auxquels reste exposée la population vivant sur les territoires les plus impactés.

D. De nouvelles mesures de restriction d'exploitation sont à envisager

Lorsque les cartes stratégiques de bruit 2022 montrent que les objectifs locaux n'ont pas été atteints malgré la mobilisation des trois premiers leviers (PPBE 2018-2022 prolongés en 2023), des mesures nouvelles sont à envisager. Elles devraient être soumises à étude d'impact afin de permettre aux parties prenantes (concertation), au public (consultation), puis au décideur (arrêté ministériel) de bien apprécier leur rapport coût/efficacité (voir IV. B).

IV. IL EST NÉCESSAIRE DE SUIVRE ET DE CONTRÔLER LE RESPECT DES ENGAGEMENTS ET DES RÈGLES EN MATIÈRE DE SANTÉ ET D'ENVIRONNEMENT

La confiance des populations impactées par les activités aéroportuaires passe par le respect des engagements pris pour réduire les nuisances, qu'ils soient imposés ou volontaires. L'Autorité de contrôle assure le contrôle des engagements pris aussi bien par les pouvoirs publics que par l'opérateur de navigation aérienne, les compagnies aériennes ou les gestionnaires d'aéroport. L'article L 6361–7 alinéa 7, lui en donne pleinement compétence. Elle *« contrôle, à son initiative ou sur saisine de la commission consultative de l'environnement mentionnée à l'article L.571–13 du code de l'environnement, le respect des engagements pris par les différentes parties intéressées à l'exploitation de l'aérodrome en vue d'assurer la maîtrise des nuisances sonores liées à cette exploitation. Elle rend publics les résultats de ce contrôle. »*

A. À la faveur de la crise sanitaire, les pouvoirs publics, les industriels et les opérateurs ont pris de nouveaux engagements

Les administrations chargées de la santé, de l'environnement et des transports reçoivent chaque année le rapport public de l'ACNUSA. Elles ont six mois pour indiquer les suites qu'elles entendent donner aux recommandations et demandes d'études. Leurs réponses sont rendues publiques[3]. Elles constituent souvent des engagements à moyen ou long terme qui peuvent malheureusement être quelquefois « oubliés » lors des changements de gouvernement. Il appartient à l'Autorité de s'assurer que les engagements pris sont respectés et que les suites données sont effectives.

Au niveau territorial, les représentants de l'État, les collectivités territoriales et certains opérateurs se sont vu confier l'élaboration de plans et de programmes qui prévoient la plupart du temps des actions, avec des objectifs et des délais de réalisation. Si l'Autorité de contrôle est consultée pour avis sur ces projets de plans (plan de gêne sonore, plan de prévention du bruit dans l'environnement, plan de protection de l'atmosphère, schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire, etc.), elle doit s'assurer du respect (délais et résultats) des engagements pris dans la mesure où tout ou partie des actions visent à la réduction des nuisances aéroportuaires et/ou de leurs impacts sur la santé, l'environnement et le climat.

Le contrôle par l'ACNUSA du respect des engagements pris dans le cadre de plans approuvés par les préfets ne soulève aucune réserve, mais la légitimité du contrôle du respect des engagements volontaires des opérateurs est souvent discutée. Certains opérateurs prétendent dénier à l'Autorité de contrôle le droit de veiller au respect des actions qu'ils se sont engagés, sans obligation législative ou réglementaire, à réaliser.

Le collège de l'ACNUSA ne partage pas cette analyse et considère, conformément aux textes qui régissent ses compétences, qu'il est nécessaire qu'une autorité compétente et indépendante s'assure que les annonces faites publiquement, dans des instances de concertation ou lors des consultations de réduction des nuisances aéroportuaires sur la santé, l'environnement et le climat soient monitorées pour la bonne information des populations impactées. Ces dernières ont droit à l'assurance que ce qui leur est annoncé soit vérifié en toute indépendance. Il en va de leur confiance dans la capacité de chacun des acteurs de l'aérien à

[3] Se reporter aux réponses faites par le ministre de la Transition écologique de de la Cohésion des territoires et le ministre délégué chargé des Transports aux recommandations 2022.

œuvrer conformément à ce qui est publiquement énoncé et ne pas nourrir le sentiment qu'il s'agirait juste d'effets d'annonce, constituant des slogans plus ou moins publicitaires.

L'enjeu est important au sortir de la crise sanitaire et au moment où le transport aérien retrouve des niveaux d'activité proches, voire supérieurs à ceux de 2019. Les engagements pris par le Gouvernement, les industriels et les opérateurs du secteur sont nombreux. Il importe qu'ils soient tenus.

Dès avant la crise, certains engagements gouvernementaux ont suscité de fortes attentes des populations concernées. Ainsi, en mars 2019, la ministre chargée des Transports, à l'issue des Assises nationales du transport aérien, avait pris plusieurs engagements publics, notamment la généralisation des descentes continues à Paris – Charles-de-Gaulle en 2023.

> ***« La stratégie intègre donc pleinement cette dimension et présente des pistes d'actions très concrètes. Je pense par exemple à la généralisation des descentes continues à Paris – Charles-de-Gaulle. »***
> **Élisabeth Borne, ministre chargée des Transports le 8 mars 2019**

À la même époque (avril 2019), la même ministre avait pris également des engagements en conclusion des Rencontres d'Orly.

> ***« À ce titre, je suis tout à fait prête à ce qu'on introduise des restrictions d'exploitation pour les avions les plus bruyants, dans le cadre prévu par les règles européennes. Car les atterrissages et décollages de tels avions sont assez largement minoritaires, mais n'en affectent pas moins les riverains. »***
> **Élisabeth Borne, ministre chargée des Transports le 11 avril 2019**

Soucieux que les engagements pris se concrétisent, le collège de l'Autorité de contrôle veille à ce que ce qui devait être engagé ou réalisé le soit, dans un délai raisonnable. La crise sanitaire ne saurait justifier un report trop important dans la réalisation des engagements, et encore moins un renoncement non motivé. Les attentes des populations étant encore plus fortes au sortir de la crise, la réalisation des engagements pris devrait être accélérée plutôt que ralentie.

Au-delà des engagements gouvernementaux, différents opérateurs se sont engagés dans des démarches de réduction de leurs nuisances pour un transport aérien durable. Ces engagements s'inscrivent souvent dans des démarches d'accréditation ou de labellisation portées par les organisations professionnelles internationales, avec plusieurs niveaux d'accréditation ou de labellisation octroyés par des organismes indépendants. D'autres engagements sont pris par des industriels, des compagnies aériennes ou des sociétés d'exploitation aéroportuaires donnant lieu à des communications publiques importantes. Dans les deux cas, l'Autorité se félicite des démarches engagées et veille à s'assurer de la réalisation effective des actions annoncées en matière de réduction des pollutions.

Les sociétés aéroportuaires sont parmi les premières a avoir formalisé et structuré leur démarche de réduction des émissions de CO_2 dans le cadre de l'*Airport Carbon Accreditation (ACA)*.

Ce programme mondial permet d'évaluer et de reconnaître, de manière indépendante, le niveau des efforts des aéroports pour gérer et réduire leurs émissions de CO_2 puis, progressivement, celles de leurs clients et fournisseurs. Les aéroports français sont parmi les plus engagés dans ce programme soutenu par la Commission européenne. L'Autorité de contrôle encourage les efforts en ce sens. Elle est en contact permanent avec *Airports Council International Europe (ACI Europe)* l'association professionnelle de l'industrie aéroportuaire et la Commission européenne pour accompagner cette démarche.

« CANSO est fière de proposer à ses membres un programme complet qui leur permettra d'évaluer leurs efforts actuels en matière d'environnement et les incitera à prendre de nouvelles mesures. »
Simon Hocquard, directeur général de la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)

Une démarche similaire (*Green ATM*) a été initiée par l'association européenne des prestataires de service de navigation aérienne – *Civil Air Navigation Services Organisation* (CANSO). L'opérateur national français, la direction des services de navigation aérienne (DSNA), a récemment annoncé son objectif d'être labellisée (au niveau 1) en 2024. Cette première marche est intéressante. Le collège de l'Autorité accompagnera les services locaux pour mener à bien les actions concernant les approches, les opérations au sol, et les départs des aéronefs. Il importe que le prestataire national de la navigation aérienne rattrape son retard et puisse viser, en quelques années, un haut niveau de service pour permettre de réduire les nuisances en approche et au départ des aéroports et aérodromes français.

De nombreuses compagnies aériennes, au sortir de la crise, ont également fait des annonces sur leurs engagements pour la durabilité du transport aérien. L'Autorité de contrôle est attentive à ces annonces afin de pouvoir s'assurer de leur respect. Lorsqu'une compagnie aérienne annonce un renouvellement de flotte avec des appareils moins émissifs et bruyants, cela ne signifie pas que les nouveaux aéronefs opéreront sur toutes les plateformes du réseau de la compagnie.

Elle invite les compagnies à décliner leurs engagements sur les aéroports où elles opèrent. Il importe, pour ne pas créer d'illusion, que les compagnies (passagers, fret, affaires) soient précises localement sur l'effectivité de leurs renouvellements de flottes : mise en service de nouveaux aéronefs/retrait des anciens.

« Je fais de cet exemple un prélude à d'autres, j'ai demandé une étude d'impact pour éclairer les décisions à prendre en matière de nouvelles restrictions d'exploitation proportionnées pour l'aéroport de Lille – Lesquin. […] Pour faire la transparence, il faut lancer ces études et ne pas avoir de préjugés ou de réticences. Nous avons de plus en plus à renforcer et à proportionner nos mesures de lutte contre le bruit. […] On peut, on doit imaginer de nouvelles mesures graduées ».
Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports, colloque de l'ACNUSA le 9 janvier 2023

B. Les arrêtés ministériels portant restriction d'exploitation des aéroports doivent être modernisés pour espérer atteindre nos objectifs internationaux, communautaires, nationaux et locaux

Les arrêtés ministériels portant restriction d'exploitation des grands aéroports sont, pour la plupart d'entre eux, en vigueur depuis le début des années 2000.

Certains d'entre eux sont devenus désuets. D'autres posent, à l'expérience acquise par l'Autorité de contrôle chargée d'exercer les pouvoirs de sanctions, des difficultés d'application et méritent d'être réévalués. Les modifications minimes des mesures existantes ne devraient, selon le législateur communautaire, pas être considérées comme de nouvelles restrictions du bruit. Rien ne s'oppose donc à procéder à une modification mineure d'un arrêté existant lorsque nécessaire. Une divergence d'appréciation existe sur ce point entre la DGAC et l'ACNUSA. La DGAC considère les dispositions nécessaires pour lui permettre de poursuivre les compagnies arrivant à Paris – Charles-de-Gaulle en cœur de nuit sans créneau comme une « nouvelle restriction » alors que l'ACNUSA considère qu'il s'agit uniquement d'une modification mineure pour permettre à l'administration de se donner les moyens de faire respecter le plafond des mouvements autorisés.

Le règlement (UE) n°598/2014 du Conseil et du Parlement européen du 16 avril 2014 relatif à l'établissement des règles et des procédures concerne l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation liées au bruit sur les aéroports. Ce règlement a pris effet le 13 juin 2016 et a abrogé la directive 2002/30/CE. Il vise à améliorer l'environnement sonore autour des aéroports de l'Union européenne, notamment pour les vols de nuit. Le règlement s'applique obligatoirement aux plus grands aéroports (plus de 50 000 mouvements par an d'aéronefs civils de plus de 34 tonnes). À l'instar de la directive qu'il remplace, il se fonde sur les principes de l'approche équilibrée adoptés dès 2001 par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Il s'applique directement à l'ordre juridique des États membres qui ne peuvent pas se prévaloir de prendre des mesures de transposition pour en retarder la mise en vigueur.

L'approche équilibrée est une approche en vertu de laquelle les États membres examinent les mesures applicables en vue de résoudre les problèmes de bruit sur et autour d'un aéroport situé sur son territoire (voir III). Il s'agit d'intégrer les effets escomptés des actions inscrites dans les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aéroport qui concernent la réduction à la source du bruit généré par les aéronefs, l'aménagement et la gestion du territoire et les procédures opérationnelles de navigation aérienne dites de moindre bruit, pour envisager les restrictions d'exploitation en vue de traiter le problème du bruit de manière économiquement efficiente, aéroport par aéroport.

Pour chaque aéroport, le temps est venu pour les représentants de l'État d'apprécier, en concertation avec les différentes parties prenantes, si les actions inscrites dans PPBE ont permis de traiter le problème du bruit, notamment la nuit.

Si les objectifs locaux sont atteints, une simple modification mineure du (ou des) arrêté(s) ministériel(s) en vigueur peut être suffisante pour prévenir les risques de manquement et/ou de dégradation de la situation locale au cours de la période 2024/2028.

Si les objectifs locaux ne sont pas atteints, il convient de mettre au point, en concertation avec les parties prenantes (sociétés d'exploitation aéroportuaire, compagnies aériennes et assistants d'escale, collectivités territoriales, associations de riverains et associations de défense de la santé et de l'environnement), le (ou les) scénario(s) des mesures de restriction d'exploitation susceptibles de permettre d'atteindre les objectifs locaux de réduction du bruit dans l'environnement. Ce (ou ces) scénario(s) doit(vent) ensuite être soumis à étude d'impact afin d'éclairer le public et de permettre un dialogue serein et constructif sur le rapport coût/efficacité du (ou des) scénario(s) envisagé(s).

Le règlement (UE) n°598/2014 permet au décideur d'être éclairé sur les impacts de sa décision. Celle-ci doit être notifiée à la Commission européenne au moins six mois avant d'entrer en vigueur. La Commission européenne dispose de trois mois pour faire part de ses observations éventuelles.

Sur et autour des grands aéroports français, le principal problème reste celui de la protection de la période nocturne. L'Autorité de contrôle recommande de soumettre à études d'impact des scénarios différenciés combinant une exigence progressive sur les caractéristiques acoustiques (bruit certifié) des aéronefs autorisés à opérer et un plafonnement des vols en période nocturne (22h00 – 6h00).

Le deuxième problème est celui de la conception et du respect des procédures opérationnelles de navigation aérienne, en approche, au sol et au départ. Les progrès réalisés en matière de navigation de précision satellitaire permettent à la direction des services de la navigation aérienne, prestataire unique pour l'aviation civile, de concevoir, tester, expérimenter et concerter, des procédures de moindre bruit parfaitement adaptées à la configuration de chaque aéroport. L'Autorité de contrôle recommande au prestataire de programmer, avec chacune des sociétés aéroportuaires et les principales compagnies opérant sur chaque aéroport, les modifications de procédures de circulation aérienne de départ et d'approche aux instruments envisageables au cours de la prochaine période (2024/2028). Il s'agit de donner à toutes les parties prenantes de la lisibilité sur le niveau d'exigence, notamment pour ce qui est de l'emport par les aéronefs des instruments requis pour réduire leurs impacts territoriaux.

L'Autorité de contrôles recommande de mettre en œuvre l'article L6362-1 du code des transports en associant un volume de protection environnementale (VPE) à chaque procédure de départ ou d'arrivée portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique. Le volume associé à la procédure concernée doit être défini par arrêté ministériel. Cette disposition est importante car elle permet que la règle de protection soit connue aussi bien des pilotes et des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, que des collectivités territoriales et des populations concernées.

Pour une bonne application du règlement (UE) n°598/2014, la qualité des études d'impact des mesures de restriction d'exploitation est essentielle. Le Conseil et le Parlement européen ne sont pas hostiles à l'introduction de restrictions d'exploitation au cas par cas par les États membres si elles contribuent à réduire le niveau général du bruit dans l'environnement de l'aéroport. Mais ils se méfient des restrictions inefficaces parce qu'inadaptées autant que des restrictions excessives qui entraîneraient des distorsions de concurrence ou entraveraient l'efficience globale du réseau des aéroports de l'Union européenne. L'expérience acquise depuis près de 10 ans devrait permettre d'aborder sereinement cette question sur et autour de chacun des grands aéroports français.

Afin de progresser en matière de qualité des études d'impact, il serait nécessaire de prévoir une évaluation systématique de ces études a posteriori afin de pouvoir apprécier les écarts éventuels entre les impacts projetés et les impacts réels 2 ans puis 5 ans après la mise en œuvre d'une mesure nouvelle. Les conclusions des études d'impact réalisés pour les mesures prises à Lyon – Saint-Exupéry et Nantes-Atlantique illustrent la nécessité de ces évaluations pour améliorer la qualité des productions.

RECOMMANDATION 2023/3 :

L'Autorité de contrôle recommande de s'appuyer sur les résultats des plans de prévention du bruit dans l'environnement (2018/2023) pour moderniser les arrêtés ministériels portant restriction d'exploitation des aéroports pour raison sanitaires et environnementales. Il s'agit d'avoir mis en œuvre de nouveaux arrêtés avant la fin de l'actuelle législature pour chacun des grands aéroports.

C. Les décisions de l'Autorité de contrôle sont impartiales et équilibrées

Certaines décisions du collège font l'objet de recours gracieux ou contentieux. De nombreux recours contentieux ont ainsi été formés à la suite de l'annulation, par le Conseil constitutionnel en décembre 2017, de deux articles du code des transports qui encadraient la procédure de sanction devant l'ACNUSA. Ces articles ont été rétablis par le Parlement après les modifications demandées et sont entrés en vigueur en octobre 2018 après publication du décret nécessaire à l'application de la loi. Ces contentieux sont, pour l'essentiel, purgés.

Les recours devant le tribunal administratif de Paris

Année du dépôt du recours	Recours déposés contre des décisions de l'ACNUSA	Recours traités		Recours en cours d'instruction
		Arrêts favorables à l'ACNUSA	Arrêts défavorables à l'ACNUSA	
2017	86	85	1	0
2018	41*	36	5	0
2019	105	104	1	0
2020	18	16	2	0
2021	50	40	0	10
2022	30	0	0	30

**dont 2 traités devant le tribunal administratif de Nantes le 14-11-2022 ayant conduit au rejet de la demande d'annulation de la mise en demeure de payer faite (cf. tableau décisions juridictionnelles 2022).*

En 2022, le tribunal administratif de Paris a traité 64 recours formés sur des décisions prises par le collège les années précédentes.

Dans un cas, il a annulé la décision prise par l'Autorité de contrôle pour une question de procédure tout en confirmant le raisonnement sur le fond et le montant d'amende prononcé. Il s'agissait d'une décision prise par le collège de l'ACNUSA avant que les dispositions législatives censurées par le Conseil constitutionnel en décembre 2017 ne soient reprises par la loi du 4 août 2018.

Dans 50 cas, le tribunal administratif a rejeté les recours, en mettant souvent à la charge des requérants les frais engagés par l'ACNUSA.

11 recours contentieux ont fait l'objet de désistements ou sont devenus sans objet en cours d'instruction.

Dans seulement deux cas, le tribunal administratif de Paris a annulé une décision prise par l'ACNUSA.

Tout d'abord, il a annulé une décision de sanction pour utilisation de l'APU. Le tribunal a retenu que le collège de l'ACNUSA a eu tort de ne pas considérer que, au sens de l'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 trois grands aérodromes parisiens (CDG, Orly et Le Bourget), la recherche de bagages de passagers débarqués de l'avion constituait un motif de sécurité permettant de déroger aux durées maximales d'utilisation de l'APU.

La deuxième annulation prononcée par le tribunal administratif de Paris concerne la décision par laquelle le collège de l'ACNUSA a implicitement rejeté une demande de réalisation d'étude relative aux nuisances sonores et atmosphériques liées à l'activité de la base aéronautique de Landivisiau. L'ACNUSA a interjeté appel de ce jugement au double motif que, selon elle, son champ de compétence est borné aux aérodromes civils et qu'en qualité d'autorité administrative indépendante, elle ne saurait être tenue de réaliser une telle étude que la loi ne prescrit pas.

Le tribunal administratif a ainsi validé ou confirmé 62 des 64 décisions qu'il a examinées en 2022. Le tribunal administratif de Paris n'a pas laissé impunis les manquements ayant fait l'objet de poursuites de la part de l'administration de l'aviation civile. Ses décisions ont contribué à donner confiance aux collectivités et populations victimes des infractions dans la capacité de l'État à faire respecter les règles qu'il édicte.

Les recours devant la Cour administrative d'appel de Paris

Année de dépôt	Recours concernant des décisions de l'ACNUSA	Recours traités		Recours en cours d'instruction
		Décisions favorables à l'ACNUSA	Décisions défavorables à l'ACNUSA	
2017	23	23	0	0
2018	4	2	2	0
2019	0	0	0	0
2020	3*	3	0	0
2021	21	20	0	1
2022	9	1	0	8

** dont 2 faisant suite à une décision de cassation et de renvoi prononcée par le Conseil d'État.*

De son côté, la cour administrative d'appel a examiné 21 requêtes d'appel formées contre des décisions du tribunal administratif confirmant les décisions de l'ACNUSA et les a toutes rejetées.

Les recours devant le Conseil d'État

Année de dépôt	Recours concernant des décisions de l'ACNUSA	Recours traités		Recours en cours d'instruction
		Décisions favorables à l'ACNUSA	Décisions défavorables à l'ACNUSA	
2017	1	0	1	0
2018	0	0	0	0
2019	2	2	0	0
2020	1	1	0	0
2021	2	0	2*	0
2022	0	0	0	0

**Les deux décisions du Conseil d'État défavorables à l'ACNUSA en 2021 ne portaient pas sur des décisions individuelles. La première annulait des décisions implicites du président de la République et du Premier ministre refusant d'abroger la décision de mars 2017 par laquelle la direction du transport aérien de la direction générale de l'aviation civile a été désignée comme autorité au titre de l'article 3 du règlement (UE) n° 598/2014. La deuxième annulait les articles 1er à 3 et 5 à 11 des prescriptions du 6 octobre 2020 de l'ACNUSA portant sur la gestion de la qualité de l'air par les exploitants aéroportuaires sur et autour des aéroports.*

Les restrictions d'exploitation diurnes en vigueur

Plateforme	Restrictions atmosphériques	Base juridique
Bordeaux – Mérignac (BDX)	Procédures de moindre bruit (à vue ou aux instruments)	Arrêté du 6 mars 2009 portant application de procédures de moindre bruit sur l'aérodrome de Bordeaux – Mérignac
Paris – Charles-de-Gaulle CDG	Volume de protection environnementale (VPE)	Arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle
Cannes – Mandelieu (CEQ)	Procédures de moindre bruit (à vue ou aux instruments)	Arrêté du 6 décembre 1995 modifié portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu (modifié par Arrêté du 5 août 2019 modifiant l'arrêté du 6 décembre 1995 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu)
	Tours de piste à basse hauteur (entre 500 ft et la hauteur du tour de piste standard) : autorisés sauf pour les hélicoptères.	Arrêté du 6 mars 2009 portant application de procédures de moindre bruit sur l'aérodrome de Bordeaux – Mérignac
Bâle – Mulhouse (MLH)	Procédures de moindre bruit (à vue ou aux instruments)	Pour les faits antérieurs au 1er février 2022 : Arrêté du 6 mai 2020 portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse Pour les faits postérieurs au 1er février 2022 : Arrêté du 6 août 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse
	Vols d'entrainements	
Marseille – Provence (MRS)	Procédures de moindre bruit (à vue ou aux instruments)	Arrêté du 3 mai 2012 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Marseille – Provence
Nice – Côte d'Azur (NCE)	Procédures de moindre bruit (à vue ou aux instruments)	Arrêté du 2 mars 2010 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur
Nantes – Atlantique (NTE)	Procédures de moindre bruit (à vue ou aux instruments)	Pour les faits antérieurs au 8 avril 2022 : Arrêté du 24 avril 2006 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique
	Interdiction des vols d'entraînement pour MTOW > 5,7 tonnes	
	Vols d'entraînement pour MTOW < 5,7 tonnes	
	Procédures de moindre bruit (à vue ou aux instruments)	Pour les faits postérieurs au 8 avril 2022 : Arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique
	Vols d'entraînement pour MTOW sup. 5,7 tonnes (interdits samedis, dimanches, jours fériés)	
	Vols d'entraînement pour MTOW inf. 5,7 tonnes	
Paris – Orly (OLY)	Volume de protection environnementale (VPE) – hors hélices	Arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris-Orly
Pontoise – Cormeilles en Vexin (POX)	Tours de pistes	Arrêté du 30 juillet 2002 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Pontoise – Cormeilles-en-Vexin
Toulouse – Blagnac (TLS)	Procédures de moindre bruit (à vue ou aux instruments)	Arrêté du 28 mars 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac
	Inverseurs de poussée / inverseurs de pas d'hélices	

Plateforme	Restrictions atmosphériques	Base juridique
Toussus-le-Noble (TSU)	**Poids maximal au décollage des aéronefs autorisés est limité à 12 tonnes**	Arrêté du 11 juin 2021 fixant les conditions d'utilisation de l'aérodrome de Toussus-le-Noble
	Autorisation des seuls aéronefs munis de turboréacteurs certifiés selon chapitre 3, 4 ou 14	
	Aéronefs à motorisation thermique	
	Procédures de moindre bruit (à vue ou aux instruments)	
	Hélicoptères : Vols touristiques	
	Hélicoptères : vols d'entraînement et vols touristiques circulaires sans escale ou avec escale de moins d'une heure, à destination et/ou au départ de l'aérodrome interdits pendant certaines plages	
	Tours de piste Entre le 1er avril et le 30 septembre, les samedis, dimanches et jours fériés, les tours de piste des avions légers de classe D ou non classés selon la classification CALIPSO créée par l'arrêté du 11 juin 2013 susvisé sont interdits,	

L'article L6362-1 du code des transports énonce qu'un volume de protection environnementale est un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou à une procédure d'arrivée portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, dans lequel le vol doit être contenu pour des raisons environnementales.

V. DONNÉES CLÉS DE LA GESTION DE L'ACNUSA

Conformément à l'article 21 de la loi n° 2017-55 du 20 janvier 2017 portant statut général des autorités administratives indépendantes et des autorités publiques indépendantes, le rapport annuel de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires présente comment sont utilisées les ressources humaines et financières qui lui sont attribuées et présente la projection pluriannuelle des moyens que le collège de l'Autorité de contrôle estime devoir être attribuées à l'ACNUSA pour remplir au mieux ses missions dans les prochaines années.

L'année 2022 est marquée par la forte reprise des activités aéroportuaires, avec certains segments d'activités retrouvant des niveaux supérieurs à ceux d'avant crise sanitaire. Les services de l'Autorité de contrôle ont veillé à rester mobilisés tout au long de l'année 2022 pour accompagner, en toute indépendance vis-à-vis de chacune d'elle, toutes les parties prenantes afin de retrouver la confiance des territoires dans leurs capacités à permettre un retour de la croissance des activités aériennes dans le respect de la santé et de l'environnement des populations impactées. L'ensemble des activités des services en 2022 est retracé dans le Rapport d'activités des services 2022, publié en mars, accompagné et présenté dans le Rapport d'activités des services 2021 accompagné du Bilan social 2022 et du Rapport de clôture des comptes 2022.

A. Une gestion budgétaire et une défense des intérêts de l'État rigoureuses

Le budget de l'Autorité de contrôle est inscrit au programme 217 des ministères de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, de la Transition énergétique et de la Mer (MTECT/MTE/Mer : « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables »).

Crédits de fonctionnement de l'ACNUSA

	Bilan des comptes 2019		Bilan des comptes 2020		Bilan des comptes 2021		Bilan des comptes 2022		
	AE (1)	CP (2)	AE	CP	AE	CP	Report AE 2021	AE	CP
Fonctionnement général	62 531 €	59 342 €	32 832 €	30 000 €	50 487 €	46 452 €	5 755 €	39 590 €	39 170 €
Systèmes d'information et de communication	138 985 €	105 391 €	159 096 €	84 839 €	190 343 €	152 855 €	37 488 €	68 546 €	104 717 €
Formations et colloques	-	-	59 692 €	22 349 €	65 953 €	50 979 €	15 831 €	40 616 €	35 616 €
Frais de justice	86 570 €	45 770 €	210 568 €	181 008 €	152 952 €	133 206 €	16 740 €	157 417 €	164 545 €
Déplacements	32 699 €	32 699 €	10 863 €	10 863 €	16 666 €	16 666 €	-	33 670 €	33 670 €
Documentation et communication	163 519 €	124 279 €	128 492 €	117 588 €	157 674 €	92 124 €	63 660 €	87 122 €	84 997 €
Expertises et études	155 956 €	142 651 €	105 231 €	91 678 €	54 395 €	43 538 €	10 000 €	58 520 €	33 760 €
TOTAL	**640 260 €**	**510 132 €**	**706 774 €**	**538 325 €**	**688 471 €**	**535 821 €**	**149 474 €**	**485 482 €**	**496 475 €**

(1) Autorisations d'engagement
(2) Crédits de paiement

Le bilan des comptes 2022 traduit les efforts que poursuit l'Autorité de contrôle dans la modernisation de ses outils métiers, avec notamment le lancement de la rénovation des outils « amendes » et « Téléprocédure », menée avec assistance à maîtrise d'ouvrage de la direction du numérique des ministères et rattachée au marché-cadre informatique des ministères. Les crédits consacrés à la défense des intérêts de l'État devant les juridictions administratives restent élevés mais les décisions prises très majoritairement en faveur de l'Autorité de contrôle par ces dernières démontrent toute leur utilité.

Pour les prochaines années, l'Autorité de contrôle souhaiterait disposer d'une dotation annuelle d'autorisations d'engagement et de crédits de paiement rétablie, en euros constants, au niveau de la loi de finances initiale 2020.

B. Une gestion des ressources humaines attentive à la continuité du service

L'Autorité de contrôle dispose d'un effectif limité. Malgré ces ressources humaines relativement faibles, elle favorise les mobilités des agents de l'équipe permanente afin d'enrichir les compétences et valoriser l'expérience acquise au sein de l'ACNUSA. En 2022, l'Autorité de contrôle a connu la mobilité quasi simultanée des responsables du pôle technique. Le recrutement de leurs remplaçants a été réalisé selon un calendrier permettant d'assurer la continuité du service.

Pour assurer correctement ses missions, à périmètre de compétence identique, il convient de maintenir absolument, dans les lois de finances, les 12 ETP (hors président) dont l'Autorité de contrôle dispose. Il est indispensable de prévoir un accroissement de ces effectifs (+ 2 ETP) de manière à renforcer les actions de prévention des risques de manquement, traiter l'augmentation des dossiers de poursuite et à pouvoir contribuer de manière plus forte à la recherche, par un dialogue local serein et constructif, de solutions adaptées au cas par cas, selon une approche réellement équilibrée, pour réduire les pollutions qui impactent la santé et l'environnement des populations.

C. L'appui des services supports des ministères

Dans un rapport de 2018, la Cour des comptes avait préconisé que l'Autorité de contrôle s'appuie davantage sur les services supports des ministères de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et de la Transition énergétique, source d'efficacité et d'économie d'échelle. Depuis 2019, l'Autorité de contrôle a signé plusieurs conventions avec le secrétariat général des ministères. Ces conventions couvrent l'hébergement dans les locaux des ministères, l'informatique et la téléphonie et enfin la gestion des ressources humaines. Pour ce dernier domaine, la convention signée avec la direction des ressources humaines est entrée en vigueur au 1er janvier 2022. Ces adossements permettent à l'Autorité de contrôle de se consacrer pleinement à ses missions propres.

D. Le produit des amendes en recettes du budget général de l'État

L'Autorité de contrôle est ordonnateur en recettes pour les amendes que prononce son collège et émet des titres de perception sur le budget général de l'État. La direction des créances spéciales du Trésor (DCST), en tant que comptable, en assure le recouvrement. En 2022, l'Autorité de contrôle a émis 184 titres de recettes pour un montant de 4 482 000 €.

Un peu plus de 55 % de ce montant ont été recouvrés dans l'année. Il est à noter que 6 ans après leur émission, ce sont plus de 91 % du montant des titres émis qui sont recouvrés par la DCST (taux de recouvrement particulièrement élevé pour ce type de recettes).

En 2022, le tribunal administratif de Paris a rejeté la plupart des recours contre les décisions du collège de l'Autorité de contrôle. Il a également condamné des requérants à verser des frais irrépétibles à l'État pour compenser les frais engagés pour défendre les décisions. L'ACNUSA est ordonnateur de ces recettes et la Direction départementale des finances publiques de l'Essonne, comptable, en assure le recouvrement.

En 2022, 29 décisions du tribunal administratif de Paris concernant les recours de 6 compagnies ont donné lieu à une condamnation à verser des frais irrépétibles pour un total de 41 500 €. À ce jour, 24 500 € pour les titres émis en 2021 et 10 000 € pour les titres émis en 2022 ont été recouvrés et versés au budget général de l'État.

Montant du produit des amendes prononcées par le collège de l'ACNUSA

Année d'émission	Comptable en charge du recouvrement	Titres émis	Montant des titres émis	Montant des titres recouvrés	Dont recouvrements réalisés par les saisies ACNUSA	Restes à recouvrer	Titres admis en non-valeur	Montant des titres admis en non-valeur	% recouvré	% restant à recouvrer	% de titres admis en non-valeur
2014	DSFIPE	96	1 842 700 €	1 682 904 €	747 000 €	60 246 €	12	99 550 €	91,33%	3,27%	5,40%
2015	DCST	107	2 896 500 €	2 463 420 €	303 000 €	20 000 €	18	413 080 €	85,05%	0,69%	14,26%
2016	DCST	118	4 545 400 €	3 694 701 €	86 000 €	595 199 €	11	255 500 €	81,28%	13,09%	5,62%
2017	DCST	145	4 079 000 €	3 538 315 €		313 073 €	13	227 612 €	86,74%	7,68%	5,58%
2018	DCST	100	2 793 700 €	1 628 700 €		707 500 €	11	457 500 €	58,30%	25,32%	16,38%
2019	DCST	185	7 365 500 €	5 917 970 €		1 038 515 €	11	409 015 €	80,35%	14,10%	5,55%
2020	DCST	113	2 363 000 €	1 854 800 €		413 200 €	4	95 000 €	78,49%	17,49%	4,02%
2021	DCST	254	7 906 750 €	5 867 242 €		1 507 500 €	6	532 008 €	74,21%	19,07%	6,73%
2022	DCST	184	4 482 000 €	2 498 000 €		1 984 000 €	0	-	55,73%	44,27%	0,00%
TOTAL		1 302	38 274 550 €	29 146 052 €	1 136 000 €	6 639 233 €	86	2 489 265 €	76,15%	17,35%	6,50%

LES RECOMMANDATIONS ET DEMANDES D'ÉTUDES

1. AMÉLIORER LES CONNAISSANCES SUR LES POLLUTIONS AÉROPORTUAIRES (BRUIT ET POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES)

Les connaissances sur les effets des polluants sur la santé ont fortement progressé au cours des dix dernières années. Elles ont conduit l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) à faire les recommandations pour l'Europe. Celles-ci devraient conduire le Conseil et le Parlement européen à réviser les seuils réglementaires des directives BRUIT du 25 juin 2002 et QUALITÉ DE L'AIR du 15 décembre 2004 et du 21 mai 2008.

2022/3* : L'Autorité de contrôle recommande au ministre chargé de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires 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 des 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.

2021/1* : L'Autorité de contrôle recommande aux préfets la mise en place d'un observatoire local des mouvements de nuit sur chacun des grands aéroports français qui pourra être appuyé d'un dispositif national inspiré de celui mis en œuvre pour Paris – Charles-de-Gaulle afin de permettre, lorsqu'un couvre-feu n'a pas été mis en place, de faciliter la recherche de solutions opérationnelles permettant de soulager les territoires impactés par des mouvements qui ne sont pas indispensables à l'économie locale.

2. RÉDUIRE LE BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DES AÉROPORTS

Les plans de prévention du bruit de la période 2018/2022 prolongés à 2023 n'ont pas permis de réduire le bruit dans l'environnement des aéroports. Une plus grande attention doit être prêtée aux objectifs et aux actions des prochains plans (2024/2028).

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.

2019/13* : L'Autorité de contrôle recommande au préfet du Val-d'Oise de proposer au ministre chargé de l'aviation civile l'actualisation de l'arrêté du 6 novembre 2003 (modifié le 2 mai 2012) portant restriction d'exploitation nocturne des aéronefs dépassant un seuil de bruit certifié au décollage ou à l'atterrissage à Paris-Charles-de-Gaulle.

Les seuils retenus en 2003 (99 EPNdB au décollage et 104,5 EPNdB à l'atterrissage) devraient être progressivement réduits, selon un calendrier précis, afin de donner de la visibilité à chacune des parties prenantes. Les seuils retenus après concertation pourraient servir de référence pour arrêter les seuils les plus appropriés pour chacun des autres aéroports.

2021/3* : L'Autorité de contrôle recommande au prestataire national de la navigation aérienne d'établir une « feuille de route » pour chacun de ses services locaux en charge des procédures d'approche et de départ des aéroports afin de donner de la lisibilité aux aéroports et aux compagnies aériennes, ainsi qu'aux autres parties prenantes, sur les optimisations de procédures qui seront étudiées, concertées, testées, expérimentées et mises en œuvre.

Elle souligne l'importance à accorder à la qualité des études d'impact les projets de modification de procédures opérationnelles pour permettre le dialogue local serein et constructif nécessaire à la réduction des impôts locaux des aéronefs. Elle rappelle l'intérêt d'associer à chaque procédure d'approche ou de départ un volume de protection environnementale conformément à l'article L6362-1.

2020/1* : L'Autorité de contrôle recommande au Gouvernement de mettre en œuvre le règlement (UE) n°598/2014. Pour chacun des grands aéroports sur lequel un problème de bruit a été identifié, il s'agit, lorsque les actions réalisées pour réduire le bruit dans l'environnement n'ont pas permis de satisfaire aux objectifs locaux, d'envisager les mesures de restriction d'exploitation nécessaires.

Celles-ci doivent être soumises à étude d'impact afin de permettre la participation du public au processus de décision. Le rapport coût/efficacité des mesures retenues doit être correctement établi. Depuis 2001, l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile recommande cette approche équilibrée entre les enjeux Santé, Environnement et Transport.

2023/3 : L'Autorité de contrôle recommande au Gouvernement (ministres chargés de la santé, de l'environnement et des transports) de s'appuyer sur les résultats obtenus après mise en œuvre des plans d'action 2018/2022 prolongés en 2023 pour moderniser et compléter les arrêtés ministériels portant restriction d'exploitation des aéroports pour raison sanitaires environnementales.

Il s'agit de mettre en œuvre de nouveaux arrêtés ministériels, simples et directement compréhensibles par les personnes concernées.

3. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET DES MILIEUX SUR ET AUTOUR DES AEROPORTS

Le cadre de la lutte contre la pollution atmosphérique (article L6361-6 II du code des transports) est devenu totalement désuet. Il ne répond pas aux exigences sociétales actuelles.

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.

2011/8* : L'Autorité de contrôle recommande aux gestionnaires des plus grandes plateformes de moduler leurs redevances aéroportuaires par un système incitatif à l'utilisation des avions les moins émissifs en oxydes d'azote.

Cette recommandation reprise par la Conférence européenne de l'aviation civile ECAC/27-4 est mise en œuvre par de nombreux grands aéroports européens.

4. ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER L'IMPACT DES NUISANCES SUR LES TERRITOIRES

La forte reprise du trafic aérien ne permet pas, malgré les actions réalisées au plan national et au plan local, de satisfaire aux objectifs locaux. Il importe de regagner la confiance des territoires pour conduire une planification plus efficiente de la nécessaire transition écologique.

2023/1 : L'Autorité de contrôle demande aux ministères de la Santé, de l'Environnement et des Transports (direction générale de la santé ; commissariat général du développement durable ; direction générale de l'aviation civile) de forger et expérimenter sur certains territoires fortement impactés par les nuisances aéroportuaires, un volet médico-social des plans de gêne sonore après avoir réalisé localement, auprès des riverains, des études portant sur les habitudes somnologiques pour identifier notamment certaines pathologies liées aux conséquences des perturbations de sommeil.

2023/2 : L'Autorité de contrôle demande aux ministères chargés des Collectivités territoriales et de la Cohésion des territoires (direction générale des Collectivités locales) d'étudier et d'expérimenter un mécanisme de solidarité territoriale à l'échelle des agglomérations disposant d'un ou plusieurs aéroport(s), inspiré du fonds de compensation des nuisances aériennes existant en Île-de-France, pour abonder les moyens des collectivités locales subissant le plus les externalités du transport aérien sans en dégager des ressources compensant leurs charges particulières.

2019/14* : L'Autorité de contrôle recommande aux préfets de procéder tous les cinq ans à une évaluation des hypothèses ayant sous-tendu l'élaboration des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) et des Plans de Gêne Sonore (PGS).

Il s'agit d'appuyer, en temps utile, que les préfets des départements concernés puissent engager, après la concertation et les consultations nécessaires, la mise en révision éventuellement nécessaire de ces documents afin de réduire le risque d'écarts trop importants entre ces documents et la réalité vécue par les populations concernées.

2018/1* : L'Autorité de contrôle recommande aux préfets du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis d'engager la révision des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore de Paris – Charles-de-Gaulle et de Paris – Le Bourget.

Il s'agit de simplifier la cartographie réglementaire existante sur les territoires concernés en prenant en compte les effets cumulés des mouvements sur chacun des deux aérodromes qui ne forment qu'un seul système aéroportuaire.

2022/5* : L'Autorité de contrôle demande au ministre chargé de l'aviation civile de faire respecter les dispositions réglementaires portant restriction d'exploitation des aéroports, notamment pour ce qui est du plafond des mouvements de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle.

Une injonction préventive et, lorsque nécessaire, des poursuites doivent être engagées en cas d'arrivée en cœur de nuit sans créneau de nuit.

2023/2 : L'Autorité de contrôle recommande au Parlement et au Gouvernement : d'évaluer l'efficience des outils législatifs et réglementaires forgés pour éviter ou réduire l'exposition des populations au bruit des aéronefs et pour compenser les risques auxquels reste exposée la population vivant sur les territoires les plus impactés.

5. SÉCURISER LES FONDEMENTS DE L'ACTION CONTRE LES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

La loi relative aux nuisances aéroportuaires a plus de vingt ans. Elle a été amendée et complétée ponctuellement plusieurs fois. Elle mérite d'être évaluée et modernisée pour permettre aux pouvoirs publics d'agir de manière plus efficiente.

2021/2* : L'Autorité de contrôle recommande au Parlement et/ou au Gouvernement de prendre une initiative législative pour moderniser les textes relatifs à la lutte contre les nuisances environnementales sur et autour des aéroports.

2023/1 : L'Autorité de contrôle recommande au législateur de moderniser et de simplifier les dispositions encadrant le pouvoir de sanction (article L6361-11 à 15 du code des transports) en cohérence avec la loi dite « pour une société de confiance ».

L'objectif est d'alléger et raccourcir les procédures pour permettre aux compagnies aériennes de dégager rapidement les enseignements des manquements afin de prévenir les risques de récidives et de réduire ainsi le nombre de leurs manquements.

2020/2* : L'Autorité de contrôle recommande au législateur de compléter les articles L6361 à L6372 du code des transports pour poser les bases juridiques du suivi des engagements et du contrôle du respect des règles relatives aux nuisances dues aux émissions atmosphériques.

Les enjeux sanitaires de la qualité de l'air dans les grandes métropoles justifient largement que le législateur modernise les dispositions actuellement en vigueur pour les aligner sur les dispositions existantes en matière de nuisances sonores.

2017/4* : L'Autorité de contrôle recommande au législateur de clarifier la liste des plans, programmes et projets sur lesquels elle doit être consultée ainsi que les modalités de cette consultation.

Il s'agit de donner suite au rapport transmis au Gouvernement et au Parlement en avril 2022.

« Il y a urgence à aller plus vite et plus loin, et à ne pas oublier là où subsiste de grandes marges de progression. Je pense à l'investissement dans l'isolation acoustique des logements à proximité des aéroports. Je pense aussi à la concertation avec les élus locaux et les riverains qui peut apporter des solutions ».

Naïma Moutchou, vice-présidente de l'Assemblée nationale, colloque de l'ACNUSA le 9 janvier 2023

* Recommandations reformulées en 2023

Aéroports dont le nombre de mouvements en 2022 a dépassé 10 000 pour l'aviation commerciale et/ou 40 000 pour l'aviation non commerciale[4]

Aéroport	Nombre de mouvements commerciaux	Nombre de mouvements non commerciaux
Île-de-France		
Chavenay – Villepreux	0	69 188
Lognes – Emerainville	0	81 967
Meaux – Esbly	0	59 967
Paris – Charles-de-Gaulle*	402 849	6 272
Paris – Issy-les-Moulineaux*	0	7 531
Paris – Le Bourget*	63 780	NC
Paris – Orly*	195 791	2 831
Pontoise – Cormeilles-en-Vexin*	171	NC
Saint-Cyr-l'École	0	73 537
Toussus-le-Noble*	0	118 924
Régions métroplitaines		
Aix – Les Milles	NC	59 814
Ajaccio – Napoléon Bonaparte	15 280	17 051
Annecy	NC	43 098
Avignon-Provence	2 238	59 376
Bâle – Mulhouse*	64 193	19 930
Bastia – Poretta	15 980	756
Beauvais – Tillé*	28 988	NC
Bordeaux – Mérignac*	45 134	19 508
Cannes – Mandelieu*	9 343	63 282
Figari-Sud Corse	12 218	6 375
Gap – Tallard	0	43 042
Grenoble – Le Versoud	0	65 134
Lille – Lesquin*	13 696	9 913
Lyon – Bron	3 228	NC
Lyon – Saint-Exupéry*	77 688	0
Marseille-Provence*	87 004	3 143
Montpellier-Méditerranée	15 935	56 722
Nantes-Atlantique*	44 366	9 410
Nice-Côte d'Azur*	144 843	10 200
Perpignan – Rivesaltes	3 373	61 125
Strasbourg**	10 432	19 473
Toulouse – Blagnac*	64 158	8 829
Toulouse – Lasbordes	0	54 004
Vinon-sur-Verdon	0	45 000
Régions ultramarines		
Guadeloupe-Pôle Caraïbes	26 339	NC
La Réunion-Roland Garros	12 694	17 448
Martinique-Aimé Césaire	15 432	132
Saint-Barthélémy-Rémy de Haenen	41 364	3 157
Tahiti-Faa'a	22 523	12 104

** Aéroport sous contrôle ACNUSA*
*** Aéroport sorti du contrôle ACNUSA*
NC Non communiqué
4 *Source : Union des aéroports français & Francophones associés*

244, boulevard Saint-Germain – 75007 Paris
Tél. : 01 53 63 31 80 – contact@acnusa.fr – www.acnusa.fr

Directeur de la publication : **Gilles Leblanc**
Conception graphique et réalisation : **wala-studio-graphique.fr**
Impression : **DILA –** ISBN : **978-2-11-138236-7**
Crédits photos : **Laboratoire ADP, ASL Airlines France, Guinault SA, Arnaud Bouissou**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES