

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

RAPPORT ACNUSA 2023

Regagner la confiance des territoires passe par une réaction à la mesure de la dégradation de certaines situations locales

1. La confiance passe par le respect des règles de restriction d'exploitation des aéroports
2. 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
3. La confiance des territoires passe par la mobilisation effective des 4 leviers permettant la réduction des pollutions sur et autour des aéroports
4. Il est nécessaire de suivre et de contrôler le respect des engagements et des règles en matière de santé et d'environnement

Paris, le 9 juin 2023 – La reprise des activités s'est accompagnée d'une augmentation des infractions aux règles environnementales sur la plupart des aéroports français. La confiance des territoires passe d'une part par le respect des règles, d'autre part par la réduction effective des émissions sonores et des polluants qui affectent la santé et l'environnement des populations des agglomérations bénéficiant d'un ou plusieurs aéroports.

222 %

C'est l'augmentation, par rapport à l'année 2021, du nombre de poursuites engagées par l'administration civile pour non-respect des règles environnementales sur les aéroports français. Ce chiffre est à considérer au regard de la hausse du trafic aérien en France sur la même période qui est de

92 %

L'année 2022 a été marquée par une forte reprise des trafics. Ceux-ci ont maintenant atteints ou dépassé les niveaux records de l'année 2019 sur la plupart des aéroports. Les conditions opérationnelles de la reprise ont en effet été difficiles avec beaucoup d'annulations de vols, de retards et de non-respect des règles environnementales édictées par arrêtés ministériels. La planification et la programmation des vols sont souvent tellement tendues que les moindres aléas inhérents au métier de transporteur aérien ont de fortes conséquences économiques, sociales et environnementales. Les manquements sont pourtant passibles d'amendes administratives pouvant aller jusqu'à 20 000 ou 40 000 € selon les cas.

Une plus grande attention est à porter par le secteur de l'aéronautique aux enjeux sanitaires, environnementaux et climatiques sur les territoires. La priorité donnée à la lutte contre le changement climatique ne peut conduire à négliger les conséquences sanitaires du bruit et de la pollution de l'air sur et autour des aéroports.

De nombreux opérateurs se sont engagés à être plus respectueux des territoires mais les résultats ne sont prochainement pas à la hauteur des enjeux. Il importe que les opérateurs d'une part, les pouvoirs publics d'autre part, mobilisent de manière beaucoup plus efficiente les leviers dont ils disposent :

- **Réduction des émissions à la source** (modération des trafics et renouvellement des flottes d'aéronefs) ;
- **Optimisation des procédures opérationnelles de navigation aérienne, en approche, au sol et au départ des aéroports ;**
- **Planification et programmation ;**
- **Restrictions d'exploitation lorsque la mobilisation des trois premiers leviers n'a pas permis d'atteindre les objectifs locaux.**

Le Gouvernement a récemment pris une mesure de déconcentration (décret du 15 mai 2023). Il s'est ainsi donné **les moyens d'améliorer la concertation locale avec les parties prenantes sur et autour des grands aéroports**. Lorsque les résultats des actions des plans de prévention du bruit dans l'environnement des aéroports ne sont pas à la hauteur des objectifs locaux, il sera ainsi possible de concerter localement les mesures de restriction d'exploitation envisageables puis de les soumettre à étude d'impact. Cette démarche, rendue obligatoire par le règlement européen UE 598/2014, devrait permettre de **moderniser et de compléter le cadre de la régulation environnementale** de certains grands aéroports français, dans une approche réellement équilibrée, avant la saison aéronautique été 2025.

La Parlement et le Gouvernement ont par ailleurs indiqué leur intention de se saisir de la proposition de **modernisation et de simplification de la procédure de sanction** en cas de non-respect des règles environnementales de manière à la rendre plus efficace.

La confiance passe par des règles simples, compréhensibles par chacune des parties prenantes et respectables.

La dégradation de la situation sur et autour de plusieurs aéroports français conduit l'ACNUSA à considérer qu'il y a urgence à agir de manière cohérente aux trois niveaux (local, national et européen) pour regagner la confiance des territoires et rendre le transport aérien acceptable, y compris par celles et ceux qui sont les plus impactées par ses externalités négatives.

- [Lire le rapport annuel 2023 de l'ACNUSA](#)

A propos de l'ACNUSA

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est une autorité administrative indépendante, créée par la loi du 12 juillet 1999. L'ACNUSA est chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien et le secteur aéroportuaire. Elle peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales sur et autour des aéroports. Elle doit également satisfaire à un devoir d'information et de transparence notamment vis-à-vis des riverains. Outre ses compétences sur l'ensemble des aéroports civils, elle dispose de pouvoirs spécifiques sur 14 principales plateformes, et d'un pouvoir de sanction à l'encontre des compagnies aériennes.

Contact presse : Arnaud BECK
Courriel : arnaud.beck@acnusa.fr
Téléphone : +33 7 61 18 29 65

Contact presse
Courriel : acnusa@grayling.com
Téléphone : 07 62 78 19 90

HAUSSE PRÉOCCUPANTE DU NOMBRE DE POURSUITES ENGAGÉES PAR L'ADMINISTRATION CIVILE POUR NON RESPECT DES RÈGLES ENVIRONNEMENTALES SUR LES AÉROPORTS FRANÇAIS

Plateforme	2018	2019	2020	2021	2022
Bâle - Mulhouse (MLH)	21	32	15	10	202
Beauvais - Tillé (BVA)	0	2	0	0	3
Bordeaux - Mérignac (BDX)	27	20	5	54	43
Cannes - Mandelieu (CEQ)	14	4	7	5	35
Issy-les-Moulineaux (JPD)	0	0	0	0	1
Lyon - Saint-Exupéry (LYS)	19	8	1	0	6
Marseille - Provence (MRS)	35	21	17	3	17
Nantes-Atlantique (NTE)	13	46	24	24	231
Nice - Côte d'Azur (NCE)	34	54	15	15	67
Paris - Charles-de-Gaulle (CDG)	279	258	105	107	241
Paris - Le Bourget (LBG)	18	20	6	15	20
Paris - Orly (ORY)	68	62	37	29	27
Pontoise - Corbeilles-en-Vexin (POX)	0	0	0	2	0
Toulouse - Blagnac (TLS)	18	30	140	15	16
Toussus-le-Noble (TSU)	1	42	20	11	26
TOTAL	547	599	392	290	935

La reprise du trafic aérien de 2022 s'est accompagnée d'une certaine désorganisation du secteur aéroportuaire. Elle a provoqué nombre d'annulations et de retards de vols notamment sur la période nocturne dont les conséquences sur le sommeil et la santé des riverains sont aujourd'hui bien documentés.

En 2022, les plus fortes augmentations ont concerné les aéroports de Nantes-Atlantique et Bâle-Mulhouse. Les ambiguïtés des intentions du pouvoir réglementaires qui a introduit ou modifié une couvre-feu ont provoqué une situation préjudiciable pour les compagnies aériennes et les autres parties concernées.

L'ACNUSA recommande d'établir, après concertation et véritable étude d'impact, des règles intelligibles et ne pouvant pas donner lieu à des interprétations divergentes.

NOMBRE DE POURSUITES ENGAGÉES PAR L'ADMINISTRATION PAR COMPAGNIE AÉRIENNE

Le secteur de l'aviation est un secteur industriel respectueux des règles. Les manquements sont rares en regard de l'importance des trafics. Il convient de les apprécier en X pour 10 000 mouvements réalisés sur les aéroports français.

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 LUXEMBOURG	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	

LA PROTECTION DE LA NUIT RESTE LA PRIORITÉ

Les règles de protection de la période nocturne sont très différentes selon les aéroports. Elles portent généralement sur :

- Les performances environnementales minimales des aéronefs autorisés à opérer de nuit.
- Le plafonnement du nombre des vols autorisés en période nocturne (pouvant aller jusqu'à une couvre-feu à Beauvais-Tillé, Paris-Orly, Nantes-Atlantique et Bâle - Mulhouse).

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 (ORY)	0	1	0	1	0	2
Toulouse - Blagnac (TLS)	2	3	2	3	0	10
TOTAL	96	170	106	200	134	706

L'ACNUSA rappelle que les effets du bruit des aéronefs sur la santé sont aujourd'hui parfaitement documentés par les publications scientifiques et largement diffusées par l'Agence Nationale de Sécurité Sanitaire de l'Alimentation, de l'Environnement et du Travail (ANSES) et l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). La protection de la période nocturne reste la priorité de l'Autorité de contrôle.

La fin de l'année 2022 a été marquée par la signature d'une chartre de ponctualité par laquelle les opérateurs (sociétés aéroportuaires ; compagnies aériennes et assistants d'escale ; services du contrôle de la navigation aérienne) se sont engagés à une programmation raisonnée pour garantir une meilleure ponctualité des vols. L'Autorité de contrôle appelle les opérateurs à respecter leurs engagements, notamment pour éviter que les derniers vols des rotations journalières des aéronefs, généralement programmés de jour, ne viennent déborder sur la nuit.

Les retards des compagnies aériennes ne sont bien sûr pas volontaires. Ils sont inhérents au transport aérien. L'Autorité de contrôle recommande donc fermement aux compagnies aériennes d'élaborer une programmation des vols raisonnée et réaliste prenant bien en compte les aléas inhérents à leurs activités pour assurer une ponctualité suffisante pour respecter les arrêtés ministériels portant restriction d'exploitation des aéroports français. Elle rappelle que le plafond des amendes encourues est de 40 000 € par manquement.

LES DÉCISIONS DE L'ACNUSA SONT IMPARTIALES ET ÉQUILIBRÉES

L'Autorité de contrôle exerce les pouvoirs de sanctions pour les infractions aux règles environnementales sur les aéroports français. Les constats d'infraction et les poursuites sont réalisés par des agents de l'administration civile assermentés à cet effet. La procédure devant l'ACNUSA est contradictoire. Elle permet aux personnes poursuivies de se défendre des griefs qui leur ont été notifiés. Le plafond des amendes encourues est 20 000 € ou 40 000 € selon le type de manquement.

Montant des amendes administratives 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 €

Montant des amendes infligées par l'ACNUSA de 2018 à 2022

Année	Dossiers sanctionnés / Dossiers examinés	Somme des amendes	Moyenne par dossier sanctionné
2022	352/547	4 595 500 €	13 055 €
2021	410/599	6 525 750 €	15 916 €
2020	238/300	3 883 000 €	16 247 €
2019	334/572	6 895 500 €	20 645 €
2018	192/341	2 994 200 €	15 595 €

Les recours devant le tribunal administratif de Paris

Certaines décisions du collège ont fait l'objet de recours. En 2022, le tribunal administratif de Paris a traité 64 recours contentieux formés sur des décisions prises par le collège de l'ACNUSA les années précédentes.

11 recours contentieux ont fait l'objet de désistements ou sont devenus sans objet en cours d'instruction. Dans 50 cas, le tribunal administratif a rejeté les recours. Dans seulement deux cas, le tribunal administratif a annulé une décision prise par l'Autorité de contrôle. Le tribunal administratif a ainsi validé ou confirmé 62 des 64 décisions qu'il a examinées en 2022.

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 traitées 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).

Les décisions ayant fait l'objet d'un appel devant la Cour administrative d'appel de Paris

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.

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.

Certaines décisions ont été prises en cassation devant le Conseil d'Etat

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 1^{er} 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 suites données aux recours portés devant les juridictions administratives permettant d'apprécier la qualité des décisions prises par le collège de l'Autorité de contrôle sur la base de l'instruction contradictoire conduite par la magistrate détachée comme rapporteur entre la personne poursuivie et la personne ayant engagé les poursuites (administration de l'aviation civile).

FOCUS – LIMITER L'USAGE DES MOTEURS AUXILIAIRES DE PUISSANCE (APU) LORSQUE LES AÉRONEFS SONT EN ESCALE

Pour les aéroports européens classés dans le réseau RTE-E, [l'obligation pour les aéroports d'équiper 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, y compris des salariés, des usagers du transport aérien et des populations riveraines.

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 dispose d'équipements mobiles : 35 « ground power unit » (GPU) et 1 « air conditioning unit » (ACU). De manière générale, pour la bonne information de leurs usagers, l'Autorité de contrôle recommande aux sociétés aéroportuaires de publier, par la voie de l'information aéronautique, le niveau d'équipement de leurs postes. Cela permettrait aux pilotes de savoir de manière certaine si le poste qui leur est affecté est « APU OFF ».

FOCUS – LES SOCIÉTÉS D'ASSISTANCE EN ESCALE JOUENT UN RÔLE ESSENTIEL SUR LES AÉROPORTS

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 des assistants d'escale. [Son livre blanc rendu public en 2023](#) fait la présentation des 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.
- Réduction de 20 % des émissions directes de CO₂ entre 2019 et 2030 et, bien sûr 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. L'Autorité de contrôle est attentive à ce que ces engagements soient respectés sur tous les aéroports (aviation commerciale, passagers et fret ; aviation d'affaires)

FOCUS - LES NUISANCES DES HÉLICOPTÈRES EFFECTUANT DU TRANSPORT DE PASSAGERS IMPACTENT FORTEMENT DES TERRITOIRES SENSIBLES

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 par des non spécialistes.

Aujourd'hui, les préfets de département peuvent agir en montagne et sur les territoires soumis à un usage intensif des hélicoptères. Ils peuvent instaurer 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 est positif mais encore très insuffisant. 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. A certaines heures, il s'agit encore d'hélicoptères toutes les 4 minutes. L'engagement des différents services de l'État (préfecture, aviation civile, police de l'air et des frontières, gendarmerie du transport aérien) est important. Les efforts doivent être poursuivis 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 s'attaquer à la place que constitue, pour les professionnels, le développement de transports illégaux (réalisés par des personnes n'ayant pas qualité pour réaliser du transport public) et 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.

Au moment où la perspective de nouveaux modes de mobilités par voies aériennes (e-VTOL) se rapproche, la capacité des pouvoirs publics à réguler les activités des « taxis volants » est un enjeu de société qu'il convient de bien appréhender.