



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



ACNUSA  
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

Environnement  
Santé  
Climat  
Qualité de l'air  
Dialogue  
Recommandations  
Mesures  
Sanctions  
Avis

2023

RAPPORT  
ANNUEL

RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Toulouse – Blagnac

**Présentation du rapport 2023**

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

17 novembre 2023

## I – CONTEXTE DANS LEQUEL LE RAPPORT 2023 A ÉTÉ RÉDIGÉ (1)

**La forte reprise des activités aéroportuaires dès le début 2022 n'a pas toujours été bien anticipée par les opérateurs :**

- **Un retour des activités « cargo » au-dessus du niveau 2019 dès octobre 2020 en Europe ;**
- **Une activité « aviation d'affaires » 2021 et 2022 bien au-dessus du niveau 2019 en Europe ;**
- **Une activité « aviation générale » restée à haut niveau, notamment en raison des besoins de formation et de maintien des qualifications des personnels en ayant besoin ;**
- **Une reprise des activités « passagers » particulièrement forte au premier trimestre 2022 puis une certaine stabilisation au niveau des capacités de production du système en Europe (au prix de retards, d'annulations de vols et de manquements aux règles environnementales).**

**Dans ce contexte, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires s'est attachée à accompagner les opérateurs dans leurs nouvelles stratégies environnementales et à contribuer à un dialogue local serein et constructif alors que les attentes de résultats concrets sont exprimées avec de plus en plus de force sur les territoires.**

## I – CONTEXTE DANS LEQUEL LE RAPPORT 2023 A ÉTÉ RÉDIGÉ (2)

**L'aéroport de Toulouse-Blagnac est un aéroport pour lequel les outils forgés au niveau communautaire ou au niveau national n'ont pas toujours été mis en œuvre de manière conforme aux objectifs visés :**

- **Cartes Stratégiques de Bruit publiées régulièrement ;**
- **Plans de Protection du Bruit dans l'Environnement élaborés aux échéances prévues sur la base des cartes stratégiques, puis évalués ;**
- **Dans la mesure où la mise en œuvre des actions de ces plans s'est avérée insuffisante pour régler le « problème de bruit », nouvelles mesures de restriction d'exploitation prises (après étude de l'impact prévisible de ces mesures).**




**Des nuisances persistent.**

**Le plan de prévention du bruit dans l'environnement 2024-2028 – sur la base des nouvelles cartes stratégiques publiées en octobre 2023 – devrait permettre de progresser de manière plus significative dans la réduction du bruit dans l'environnement. Il doit être arrêté avant le 18 juillet 2024.**

**Il importe bien sûr de porter la même attention à la réduction des émissions atmosphériques (polluants et gaz à effet de serre). Si les textes sectoriels nationaux sont peu contraignants, ils doivent se soumettre à la réglementation européenne et les résultats, dans notre pays, ne sont pas au niveau requis.**

## II – LA CONFIANCE DES TERRITOIRES PASSE PAR LE RESPECT DES RÈGLES EXISTANTES DE RESTRICTION D’EXPLOITATION DES AÉROPORTS (1)

**La vigilance des services de l’aviation civile s’est maintenue sur les grands aéroports français en 2022 :**

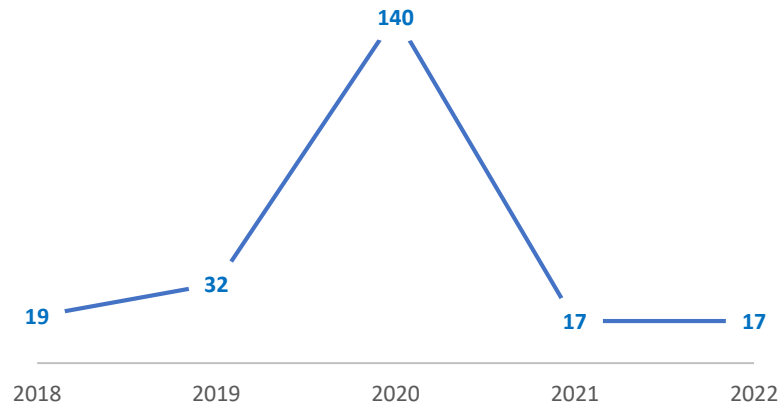
				Rappel 2021	
Compagnies ayant réalisé plus de 19 500 mouvements sur les aéroports français en 2022	660 403 mouvements	410 poursuites	6,21/10 000	0,92/10 000	
Compagnies ayant réalisé entre 5 000 et 19 500 mouvements	328 928 mouvements	145 poursuites	4,41/10 000	5,28/10 000	
Compagnies ayant réalisé moins de 5 000 mouvements	261 200 mouvements	131 poursuites	5,02/10 000	7,69/10 000	

**La plupart des grandes compagnies, françaises et étrangères, ont engagé des plans de mesures correctrices pour prévenir leurs risques de récidives. Elles ont généralement été bien accompagnées par les communautés aéroportuaires locales. Le nombre des poursuites engagées par l’administration de l’aviation civile a diminué légèrement en 2023.**

## II – LA CONFIANCE DES TERRITOIRES PASSE PAR LE RESPECT DES RÈGLES EXISTANTES DE RESTRICTION D’EXPLOITATION DES AÉROPORTS (1)

Sur l’aéroport de Toulouse – Blagnac, les poursuites engagées par les services de l’aviation civile ont évolué de la manière suivante :

PAR ANNÉE DE RÉALISATION DES VOLS LITIGIEUX



Au 9 octobre, 5 poursuites ont été communiquées à l’Autorité pour 2023

En 2022, 76 dossiers de poursuites ont été examinés par le collège de l’Autorité

- 17 ont été sanctionnés pour non-respect de procédure au départ
- 59 n’ont pas été sanctionnés (dont 57 également liés aux mauvaises conditions de conduite de l’expérimentation des nouvelles procédures de départ face au sud avant virage vers le nord lors du 1er semestre 2020)

En 2023, 8 dossiers de poursuites ont été examinés par le collège de l’Autorité

- 5 ont été sanctionnés pour non-respects de procédure au départ
- 3 ont été sanctionnés pour l’usage de types d’aéronefs restreints (Ch. 3 <13 EPNdB)

6 dossiers sont actuellement en cours d’instruction (dont 2 pour usage de types d’aéronefs restreints et 4 pour non-respect de procédure départ)



## II – LA CONFIANCE DES TERRITOIRES PASSE PAR LE RESPECT DES RÈGLES EXISTANTES DE RESTRICTION D’EXPLOITATION DES AÉROPORTS (1)

De manière générale, la **QUALITÉ** des règles n’est pas toujours suffisante pour faciliter la compréhension de leur sens et de leurs objectifs. Les règles sont établies par arrêtés ministériels ou interministériels. Il importe que la présentation de ces arrêtés, les études d’impact qui permettent d’apprécier le caractère équilibré des mesures qu’ils contiennent, et la rédaction formelle des arrêtés soient irréprochables. Les règles doivent être correctement fondées en droit, et assez simples pour ne pas risquer de les voir interpréter de manière différente par les différentes parties prenantes. Il ne suffit pas d’édicter une règle, encore faut-il qu’elle soit applicable pour être respectée.

Quelles que soient les nouvelles dispositions envisagées, l’arrêté du 28 mars 2011 portant restriction d’exploitation de l’aéroport de Toulouse-Blagnac mérite d’être évalué à posteriori et, certainement, simplifié.

## II – LA CONFIANCE DES TERRITOIRES PASSE PAR LE RESPECT DES RÈGLES EXISTANTES DE RESTRICTION D’EXPLOITATION DES AÉROPORTS (1)

**Dans les poursuites pour non respect des règles environnementales que la collège a eu à examiner, il n’y a que deux types de situations.**

- **Non-respect des procédures de départ (déviations de trajectoire).**
- **Utilisation d’aéronefs dont l’usage est restreint.**

**Ces deux types de situations appellent des actions de prévention différentes de la part de la communauté aéroportuaire.**

**Un nouveau dispositif réglementaire a été mis en place en 2023. Dans la mesure où les aéroports ont obligation (européenne) à équiper les postes avions en moyens permettant d’éviter l’usage des moteurs auxiliaires de puissance lorsque les aéronefs sont en escale, les compagnies ont obligation d’utiliser ces moyens. Nous avons recommandé d’établir des plans locaux de contrôle afin de faire respecter ces obligations.**

## II – LA CONFIANCE DES TERRITOIRES PASSE PAR LE RESPECT DES RÈGLES EXISTANTES DE RESTRICTION D’EXPLOITATION DES AÉROPORTS (1)

Certaines règles sont rédigées de manière non directement compréhensibles par tous. C’est le cas pour ce qui est des règles associées aux procédures opérationnelles d’approche et de départ de l’aéroport. Il est souhaitable que la modernisation des procédures de navigation aérienne conduise, dans la période 2024-2028, à des trajectoires optimales aussi bien en matière de sécurité que d’environnement et que des « volumes de protection environnementale » leur soient systématiquement associés conformément à l’article L 6362-1 du Code des transports.

Les pilotes et les contrôleurs aériens, les collectivités territoriales et les populations concernées doivent pouvoir appréhender facilement la marge de tolérance par rapport à la trajectoire nominale. Les éventuelles « déviations de trajectoire » doivent pouvoir être caractérisées facilement.

Nous déplorons que la nouvelle procédure de départ face au nord ait été publiée sans y associer un volume de protection environnementale.



## III – UNE FEUILLE DE ROUTE PARTAGÉE PAR LES PARTIES PRENANTES EST NÉCESSAIRE POUR PROGRESSER (1)

**Le rapport ACNUSA 2023 rappelle les objectifs sanitaires et environnementaux fixés au niveau communautaire et les évolutions du cadre réglementaire basé sur la directive BRUIT et la directive QUALITÉ DE L’AIR, sur le paquet réglementaire CLIMAT et sur le règlement UE 2014/598.**

**L’Autorité salue la démarche d’Atelier des territoires conduite par le préfet. Le rapport recommande en effet de construire des démarches locales, respectueuses de toutes les parties prenantes. Il ne peut durablement y avoir des « gagnants » et des « perdants ».**

**En ce sens, nous avons plaidé pour une certaine déconcentration et pour la mise en responsabilité des opérateurs.**

**Les préfets sont les mieux placés pour apprécier objectivement les résultats obtenus en matière de réduction du bruit dans l’environnement des aéroports comme en matière de réduction des polluants atmosphériques. Ils disposent dorénavant de l’autorité fonctionnelle nécessaire sur les services de l’aviation civile. Cela permet de sortir ces services de leur isolement et de faciliter le travail interministériel local avec le territoire.**

## III - UNE FEUILLE DE ROUTE PARTAGÉE PAR LES PARTIES PRENANTES EST NÉCESSAIRE POUR PROGRESSER (2)

**Sur la base d'une feuille de route partagée avec les collectivités territoriales, les opérateurs et les associations, la plupart des préfets ont été invités, lorsque les résultats locaux ne sont pas à la hauteur des objectifs visés :**

- **Concierter une modification\* des mesures de restriction d'exploitation de l'aéroport**
- **Soumettre les nouvelles mesures envisageables à étude d'impact**
- **Concierter de nouveau sur la base des résultats de l'étude d'impact avant de proposer au ministre chargé de l'Environnement et au ministre chargé des Transports de prendre un nouvel arrêté.**

**La démarche est engagée pour Toulouse-Blagnac. La méthodologie permettant d'apprécier objectivement le rapport coût/efficacité de chacune des mesures envisageables n'a malheureusement pas été harmonisée avec l'instruction interministérielle relative aux études d'impact dans le secteur des transports.**

\* Le règlement UE 2014/598 a prévu une procédure simplifiée pour les adaptations mineures



### III - UNE FEUILLE DE ROUTE PARTAGÉE PAR LES PARTIES PRENANTES EST NÉCESSAIRE POUR PROGRESSER (3)

**Le premier point sensible sur tous les territoires aéroportuaires est celui de la protection de la période nocturne. Nous avons connu en 2022 et durant l'été 2023, une augmentation significative des vols en débordement (programmés de jour et réalisés de nuit). Plus largement, le manque de ponctualité des vols intra-européens a conduit à un nombre extrêmement important d'annulations de vols, de déroutements et d'infractions des règles environnementales (ou de non-respect des engagements de plafonnement).**

**L'Autorité de contrôle a eu à faire face à des « innovations administratives » mal assurées (avec des règles en programmation qui pouvaient laisser penser aux compagnies qu'elles étaient permissives). Ces ambiguïtés ne sont satisfaisantes pour aucune des parties prenantes. Les territoires demandent à ce que la parole de l'Etat ne soit pas dévoyée. Les compagnies demandent des règles simples et faciles à comprendre. L'Etat se trouve mis en difficulté. Les ambiguïtés sont particulièrement coûteuses.**

## III – UNE FEUILLE DE ROUTE PARTAGÉE PAR LES PARTIES PRENANTES EST NÉCESSAIRE POUR PROGRESSER (4)

**Au-delà des différentes mesures envisageables pour assurer la protection de la période nocturne, trois autres points méritent d'être traités pour élever le niveau de performance collective sur le territoire :**

- **Les émissions lors des opérations au sol. L'aéroport de Toulouse-Blagnac devrait rapidement devenir un aéroport APU OFF et les opérations au sol (roulage et autres) doivent pouvoir devenir peu émissives. La société aéroportuaire et les assistants d'escale sont engagés dans les investissements nécessaires pour cela afin de respecter les échéances fixées au niveau européen ;**
- **Les performances acoustiques minimales des aéronefs autorisés à opérer pourraient utilement être réévaluées en s'appuyant sur les bruits certifiés des aéronefs (approche, survol) plutôt que sur les marges acoustiques qui « favorisent » les aéronefs les plus lourds ;**
- **Les procédures d'approche et de départ, optimisées progressivement par le service local de la navigation aérienne, pourraient utilement se voir associer des volumes de protection environnementale (article L 6361-15 du Code des transports) afin que les marges de tolérance accordées par rapport à des trajectoires opérationnelles soient exprimées de façon lisible et compréhensible par tous (pilotes et contrôleurs aériens, aéroports et assistants d'escale, collectivités territoriales et populations concernées).**

### III - UNE FEUILLE DE ROUTE PARTAGÉE PAR LES PARTIES PRENANTES EST NÉCESSAIRE POUR PROGRESSER (5)

**Ces différents points seront utilement soumis à étude d'impact selon une approche réellement équilibrée sous l'autorité du préfet. La qualité des études d'impact est essentielle pour un dialogue local serein et constructif. Elle l'est pour bien éclairer le public et, plus encore, les décideurs (ministres de l'Environnement et des Transports).**

**Il importe bien sûr de veiller à ce que les scénarios soumis à étude d'impact permettent de satisfaire aux objectifs locaux. L'étude d'impact doit permettre d'éclairer le débat / la concertation / la prise de décision.**

**L'étude d'impact doit évidemment être réellement équilibrée. Elle doit être fondée sur une méthodologie robuste aussi bien pour évaluer les coûts économiques de nouvelles restrictions que les bénéfices environnementaux de ces mesures.**

### III - UNE FEUILLE DE ROUTE PARTAGÉE PAR LES PARTIES PRENANTES EST NÉCESSAIRE POUR PROGRESSER (5)

**Au plan méthodologique, l'ACNUSA a recommandé au Gouvernement de compléter l'instruction interministérielle de 2014 relative aux études d'impact dans le secteur des transports de manière à combler les vides existants dans cette instruction pour le transport aérien (notamment l'absence de valeurs tutélaires à donner aux externalités négatives : santé, environnement, climat). Cette recommandation avait été validée par le ministre en charge des transports en 2018 mais le travail n'a malheureusement pas été réalisé.**

**Parallèlement, les méthodes utilisées dans les études d'impact du transport aérien pour apprécier les retombées économiques pour les secteur de l'aéronautique et du tourisme sont aujourd'hui très discutés par les communes, comme l'a rappelé la chambre régionale des comptes dans son rapport sur le maillage aéroportuaire en Occitanie. De nombreuses études et recherches montrent, qu'il convient notamment de prendre en compte les dépenses des passagers import sur le territoire mais qu'il convient aussi de prendre en compte les sorties de capitaux que représentent les dépenses des passagers export.**

## **IV – MOBILISER DE MANIÈRE OPTIMALE LES QUATRE LEVIERS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS (1)**

### **PROCEDURES OPERATIONNELLES DE NAVIGATION AERIENNE**

**Partout en France, l’Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares invite les services locaux de la navigation aérienne à conduire les études, essais, expérimentations, concertations et consultations nécessaires pour mener à bien la modernisation (optimisation) de toutes les procédures opérationnelles de navigation aérienne sur les aéroports français d’ici 2030 :**

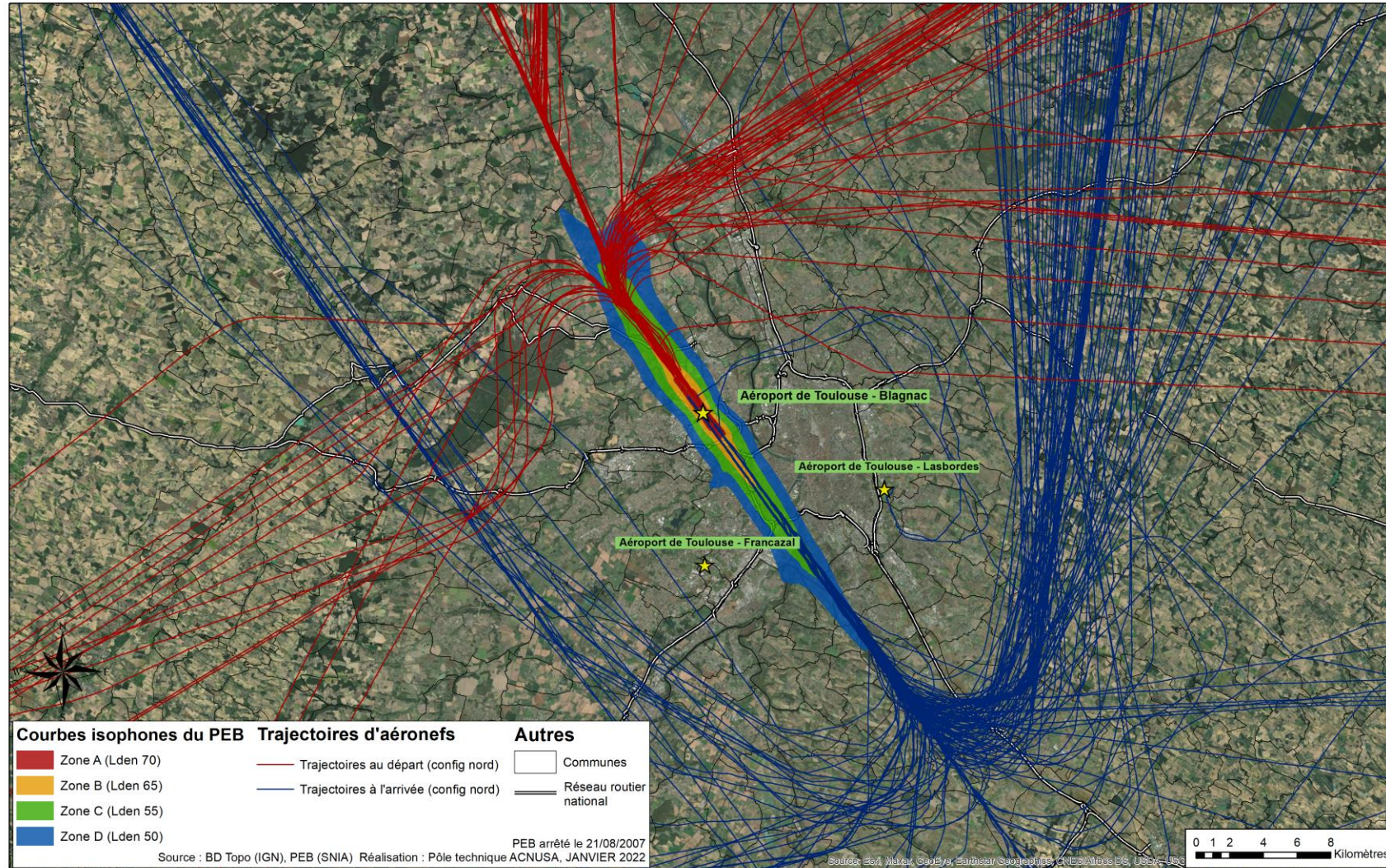
- Généralisation de véritables approches en descente continue selon des trajectoires optimales ;**
- Modernisation des procédures de départ permises par les progrès technologiques (navigation satellitaire de précision) et l’élévation des qualifications des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne.**

**À l’aéroport de Toulouse-Blagnac, il n’existe encore aucune obligation d’emport des équipements de navigation satellitaire. Il serait certainement utile de fixer une perspective temporelle aux opérateurs (opérateurs de navigation aérienne pour la conception des procédures, compagnies aériennes pour l’adaptation de leurs flottes).**

# IV – MOBILISER DE MANIÈRE OPTIMALE LES QUATRE LEVIERS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS (2)



## Aéroport de Toulouse - Blagnac Plan d'Exposition au Bruit et trajectoires face au Nord

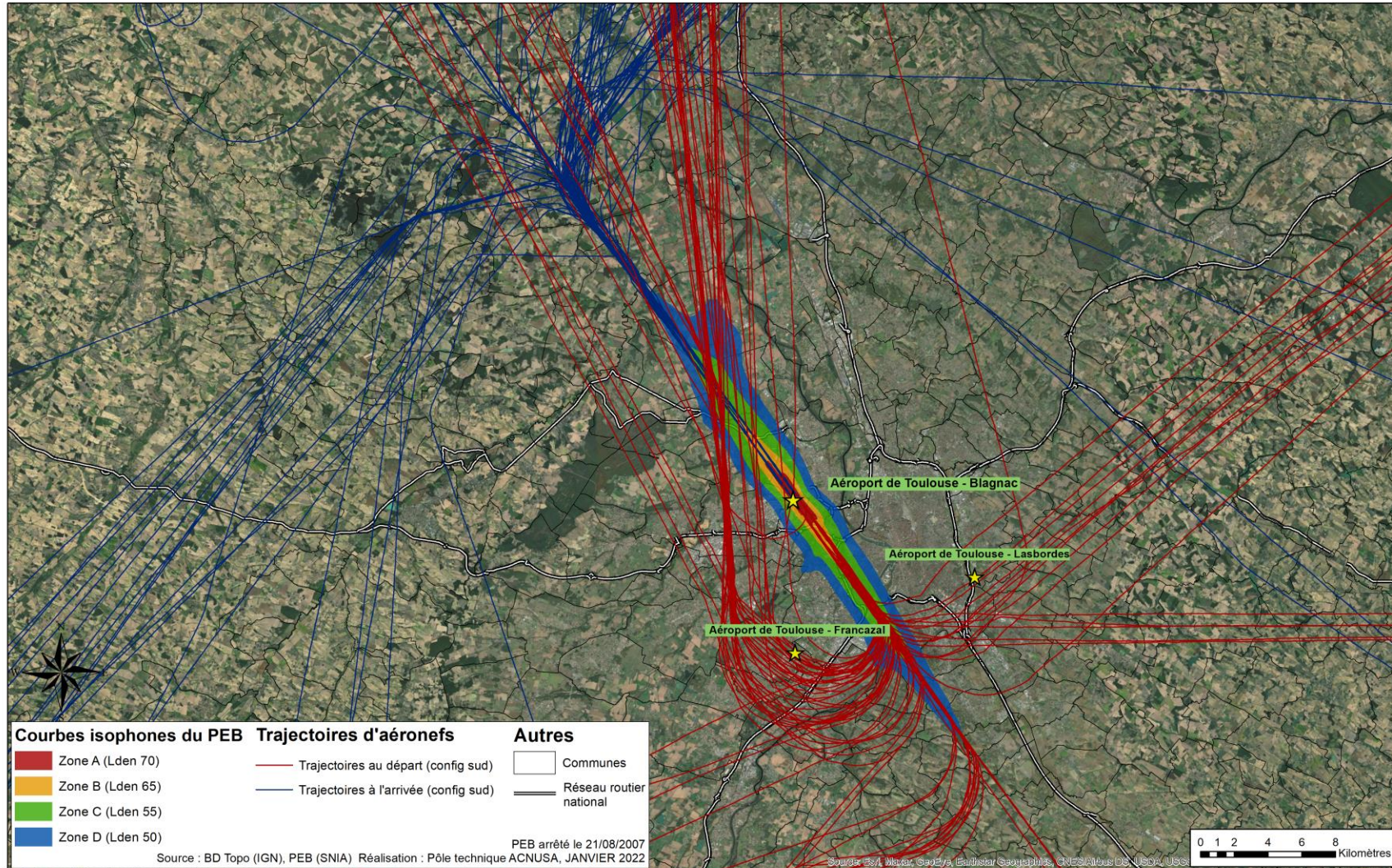




# IV – MOBILISER DE MANIÈRE OPTIMALE LES QUATRE LEVIERS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS (4)



## Aéroport de Toulouse - Blagnac Plan d'Exposition au Bruit et trajectoires face au Sud



## IV – MOBILISER DE MANIÈRE OPTIMALE LES QUATRE LEVIERS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS (5)

### REDUCTION DES EMISSIONS A LA SOURCE

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a invité certaines compagnies aériennes à évaluer les résultats pouvant être attendus localement de leurs propres stratégies environnementales (renouvellement de leur flotte, amélioration de leurs procédures internes) afin de pouvoir vous présenter elles-mêmes les résultats qu'elles escomptent à Toulouse-Blagnac.

Pour rétablir la confiance sur les territoires, il importe que les stratégies environnementales des compagnies se déclinent se mesurent et s'apprécient au niveau local.

Si la concurrence entre compagnies a surtout joué ces dernières années sur le facteur prix, il est probable que les clients (particuliers ou professionnels) seront de plus en plus attentifs à choisir demain la compagnie qui respecte le mieux la réglementation et produit le moins de bruit et d'émissions atmosphériques sur leurs territoires de vie.

## IV – MOBILISER DE MANIÈRE OPTIMALE LES QUATRE LEVIERS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS (5)

### PLANNIFICATION ET PROGRAMMATION

**Sur de nombreux territoires, les documents de planification et de programmation visant à réduire ou compenser les nuisances aéroportuaires n'ont pas été évalués et/ou révisés depuis longtemps. Beaucoup d'entre eux sont obsolètes.**

**Pour éviter les incompréhensions et frustrations, l'ACNUSA recommande de procéder à une évaluation de ces documents tous les cinq ans afin de permettre au préfet, après concertation avec les collectivités territoriales, de les réviser en temps utile.**

**Les prétextes utilisés pour ne pas actualiser ces documents sont généralement toujours les mêmes depuis 15 ans.**

**Nous avons salué en 2022 le fait que certains de ces documents avaient été mis en révision avec la volonté d'aboutir.**

**Le travail interministériel rendu possible par le décret du 16 mai 2023 devrait permettre de gérer les plan d'exposition au bruit (servitudes d'urbanisme) comme les autres plans de prévention des risques territoriaux. Il devrait permettre de faire des plans de gêne sonore de véritables programmes de compensation des nuisances qui ne peuvent être supprimés ou réduites de manière significative.**

## V - SUIVRE ET CONTRÔLER LE RESPECT DES ENGAGEMENTS ET DES RÈGLES (1)

**Répondre au défi climatique est une priorité planétaire qui bénéficie de beaucoup d'attention et de crédits. Cette priorité ne saurait occulter les nuisances subies par les populations des territoires aéroportuaires.**

**La lutte contre le BRUIT dans l'environnement reste la première préoccupation de proximité. Le programme de recherche DEBATS a contribué à améliorer les connaissances scientifiques sur les effets du bruit aérien sur la santé. Le rapport du Conseil National du Bruit (CNB) et de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) a permis de réévaluer le coût social du bruit dans notre pays.**

**L'ACNUSA s'est vue confier une délégation de pouvoir concernant les indicateurs de bruit. En accord avec le Gouvernement, elle travaille actuellement dans le cadre du Conseil National du Bruit, à établir d'ici 2025 des indicateurs événementiels du bruit aérien (intensité et répétitivité).**

## V – SUIVRE ET CONTRÔLER LE RESPECT DES ENGAGEMENTS ET DES RÈGLES (2)

**L'ACNUSA a recommandé à chacun des préfets d'établir et de publier en 2022\* les nouvelles cartes stratégiques du bruit pour la 4<sup>ème</sup> échéance (2024-2028) et au Gouvernement de déconcentrer la conduite et la mise en œuvre des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des aéroports pour cette prochaine échéance avec un objectif de résultats en harmonie avec ceux des métropoles où sont implantés les aéroports.**

**Elle appelle le Gouvernement et le Parlement à mobiliser les ressources nécessaires pour rattraper les retards pris en 2020, 2021 et 2022 dans la réalisation des programmes d'insonorisation des établissements scolaires, des établissements sanitaires et des logements inscrits dans les plans de gêne sonore.**

**Elle rappelle enfin la nécessité de moderniser les arrêtés ministériels qui encadrent les subventions accordées à l'insonorisation du bâti et recommande de faciliter le couplage insonorisation/rénovation énergétique.**

***\*fait le 4 octobre 2022 pour Toulouse-Blagnac***

## V – SUIVRE ET CONTRÔLER LE RESPECT DES ENGAGEMENTS ET DES RÈGLES (3)

**La réduction des émissions atmosphériques est nécessaire pour améliorer la QUALITÉ DE L’AIR local et lutter contre le changement climatique.**

**Les outils de planification et de programmation ont été forgés pour permettre aux collectivités territoriales et aux opérateurs d’agir de manière efficiente. Il importe de s’en saisir pour rétablir une bonne qualité de l’air dans les grandes métropoles françaises et réduire les émissions de gaz à effet de serre.**

**Une convention type a été passée par l’ACNUSA avec la fédération ATMO France pour aider les aéroports à observer la qualité de l’air local avec l’appui des associations agréées de surveillance de la qualité de l’air. Cela a permis aux principaux aéroports d’établir l’inventaire des sources d’émissions et de réaliser des campagnes de mesures afin d’orienter leur action sur les polluants les plus préoccupants.**

**Toulouse-Blagnac est engagé dans le programme Air Carbone Accreditation (ACA).**

**Le sujet est sérieux et nul n’ignore que notre pays fait l’objet de poursuites pour non respect des exigences de qualité de l’air dans nombre de ses grandes agglomérations.**

## V – SUIVRE ET CONTRÔLER LE RESPECT DES ENGAGEMENTS ET DES RÈGLES (4)

L'articulation des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) des grandes métropoles et des plans d'action des aéroports engagés dans la certification Air Carbone Accreditation (ACA) devrait permettre de réduire significativement les émissions aéroportuaires au cours de l'actuelle législature.

Il reste nécessaire d'améliorer nos connaissances sur les effets sanitaires cumulés du bruit et des pollutions atmosphériques sur les salariés et les populations les plus impactées.

L'ACNUSA recommande ainsi au ministre chargé de la transition écologique et de la cohésion des territoires et au ministre chargé de la santé de saisir conjointement le Conseil National de l'Air et le Conseil National du Bruit pour travailler\* sur les effets cumulés du bruit et des principaux polluants sur la santé afin que ces effets cumulés puissent être mieux pris en compte sur les territoires les plus exposés.

## VI – LES CHIFFRES CLEFS DE LA GESTION DE L'ACNUSA (1)

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.

**Budget de fonctionnement 2022 :** - Autorisations d'engagement : 634 956 €  
- Crédits de paiement : 496 475 €

**Masse salariale 2022 :** 1,4 M€ (AE =CP)

**Effectifs 2022 :** - Equipe permanente : 12 ETP (hors président) et 2 apprentis  
- Membres du collège : 10 (seul le président est à temps plein)

**Montant des amendes prononcées en 2022\* :** 4,5 M€ (2,5 M€ ont été recouvrés dans l'année)

Certains recouvrements sont plus difficiles mais plus de 90 % du montant des amendes est recouvré au bout de cinq ans.

\*les amendes prononcées en 2022 correspondent globalement à des infractions commises en 2021.



## VI – LES CHIFFRES CLEFS DE LA GESTION DE L'ACNUSA (2)

**Certaines des décisions prises par le collège de l'ACNUSA font l'objet de recours. Depuis plusieurs années, les décisions du Tribunal Administratif de Paris confortent celles du collège.**

**Certains dossiers du Tribunal Administratif font l'objet d'appels devant la Cour Administrative d'Appel de Paris. Les décisions de la CAA de Paris permettent de conforter la jurisprudence sur laquelle s'appuient les agents assermentés de l'aviation civile et le collège. La jurisprudence formée depuis plus de 20 ans en matière de nuisances aéroportuaires a permis d'assoir solidement cette politique publique.**

Tribunal Administratif				
Année de dépôt	Recours concernant l'Autorité	Recours traités		Recours en cours d'instruction
		Jugements favorables à l'Autorité	Jugements défavorables à l'Autorité	
2017	86	85	1	0
2018	41*	36	5	0
2019	105	104	1	0
2020	18	16	2	0
2021	50	48	0	2
2022	30	12	0	18
2023	22	0	0	22

\* dont 2 traitées devant le tribunal administratif de Nantes le 14-11-2022 et rejetant la demande d'annulation de la mise en demeure de payer faite à la société Transavia Airlines (cf. tableau décisions juridictionnelles 2022).

## VII – LES RECOMMANDATIONS (1)

**Au niveau territorial, l'année 2023 devait être « jalonnée » par la publication des dernières cartes stratégiques de bruit, l'élaboration des plans de protection du bruit dans l'environnement pour la 4<sup>ème</sup> échéance (2024-2028), la révision de certains documents de planification et de programmation, la modernisation de certaines procédures opérationnelles de navigation aérienne et la mise au point de nouvelles mesures de restriction d'exploitation de certains aéroports (les préfets ayant été désignés pour réaliser les études d'impact des mesures envisageables).**

**Le programme de travail est dense car des retards importants ont été pris au cours des dernières années. Le Gouvernement souhaite des résultats concrets – en matière de réduction des nuisances aéroportuaires – avant la fin de l'actuelle législature. Nous y œuvrons, en toute indépendance, à ses côtés car seuls les résultats permettront de rétablir la confiance des territoires là où elle a été perdue.**

Le rapport public 2022 est accessible sur le site Internet de l'ACNUSA  
<https://www.acnusa.fr/sites/default/files/2022-06/Rapport%20annuel%202022.pdf>

## VII – LES RECOMMANDATIONS (2)

### RECOMMANDATIONS

Au-delà des recommandations adressées aux acteurs locaux, l’Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a produit des recommandations d’ordre législatif. Elle recommande notamment au Gouvernement et au Parlement de :

1. **Moderniser et simplifier le cadre législatif de l’exercice des pouvoirs de sanctions (article L 6361-5 à 14 du Code des transports) ;**
2. **Modifier l’objectif concernant les émissions atmosphériques. Il ne s’agit plus de savoir si ces émissions ont un impact sur la santé et le climat mais de réduire ces émissions (article L 6361-6 du Code des transport) ;**
3. **Actualiser les fondements de ses missions consultatives (lien en bas de page) ;**
4. **Renforcer les possibilités de contrôle du respect des engagements (article L 6361-7 du Code des transport) ;**
5. **Moderniser les fondements législatifs des plans et programmes, afin de rendre les plans d’exposition au bruit, les plans de gêne sonore et les plans de prévention du bruit dans l’environnement des aéroports plus efficaces.**
6. **Revoir, là où cela est nécessaire le classement des aéroports de manière à ce que le taux de la taxe sur les nuisances sonores aériennes puisse être fixé à un niveau permettant de financer les programmes d’insonorisation du bâti dans un délai raisonnable.**

## FOCUS 1 – NUISANCES DES HÉLICOPTÈRES

**Saisie par des territoires fortement impactés par les nuisances des hélicoptères, l’Autorité de contrôle a produit un rapport assorti de propositions visant à mieux maîtriser ces nuisances.**

**L’ACNUSA recommande notamment aux grandes collectivités territoriales (EPCI) concernées de mettre en place un réseau d’hélistations plutôt que de laisser se multiplier les hélisurfaces.**

**Le législateur a pris des dispositions pour limiter l’usage des hélicoptères en zone de montagne. Le Gouvernement a, par ailleurs, pris un décret portant déconcentration permettant aux préfets de définir les territoires sur lesquels ils soumettent la création d’hélisurfaces à déclaration.**

**Les perspectives de nouvelles offres de transport à la demande par voie aérienne sur certains territoires (zones densément peuplées ou espaces naturels), appellent à travailler sur l’acceptabilité de ces offres et à fixer, en 2024, le cadre de régulation environnementale de ces nouveaux moyens de transports.**



Rapport sur les nuisances sonores des hélicoptères (juillet 2022)

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

## FOCUS 2 – AVIATION D’AFFAIRES

**La crise sanitaire a favorisé l’augmentation du trafic de l’aviation d’affaires. A fin août 2022, celui-ci était supérieur de + 21 % à celui de 2019. il a légèrement baissé depuis (+ 7 % sur 2019).**

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

**Les organisations professionnelles ont récemment publié une étude qui souligne que ce secteur pourrait réduire rapidement, de manière significative, ses émissions. Il importe de concrétiser ces promesses sur chacun des aéroports concernés.**



## FOCUS 3 – NUISANCES SONORES DE L’AVIATION LÉGÈRE

**L’ACNUSA a fait la promotion de son rapport consacré aux nuisances de l’aviation légère.**

**Ce rapport met l’accent sur la nécessité de renouveler les flottes d’aéronefs utilisés notamment en formation. Il importe en effet que les pilotes puissent se former et/ou maintenir leurs qualifications sur les aéronefs peu émissifs.**



**Plusieurs grandes écoles de formation de nombreux aéroports sont aujourd’hui engagées dans le renouvellement de leurs flottes et la révision de leurs méthodes pédagogiques.**

**Plusieurs aéroports ayant une très forte activité « aviation générale » (Toussus – Le Noble, Lognes – Emerainville, Lyon – Bron, Cannes – Mandelieu) sont engagés dans des cadres locaux de régulation prenant mieux en compte les intérêts des différentes parties prenantes.**

**Il est souhaitable que les grands aéroports qui accueillent de l’aviation légère s’en inspirent. C’est le cas de Bâle – Mulhouse où les activités sont loin d’être négligeables. Il est souhaitable que la « charte de l’environnement » en cours d’élaboration aboutisse à des engagements forts. Au-delà, il serait opportun d’accompagner le renouvellement des flottes pour ne plus avoir que des avions de nouvelle génération.**



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Autorité indépendante, l'ACNUSA est au service des différentes parties prenantes. Elle est garante du respect des engagements et des règles environnementales sur votre aéroport.

**MERCI DE VOTRE ATTENTION**