



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 Nantes – Atlantique

**Présentation du rapport 2023**

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

7 décembre 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 :**

- **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 dès le premier trimestre 2022 puis une certaine stabilisation au niveau des capacités de production en Europe (au prix de nombreux 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 Nantes – Atlantique est un aéroport pour lequel les outils forgés au niveau communautaire ou au niveau national ont été mis en œuvre pour la période 2018-2022/2023 :**

- **Les Cartes Stratégiques de Bruit ont été élaborées en 2020 sur la base du trafic 2019 (84 297 mouvements) ;**
- **Le Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement a été élaboré sur la base des prévisions de trafic 2025 (94 199 mouvements) ;**
- **Dans la mesure où la mise en œuvre des actions était insuffisante pour régler le « problème de bruit », une nouvelle mesure de restriction d'exploitation a été prise (après étude de l'impact prévisible de cette mesure) dont seul le résumé a été rendu public. Il s'agit de la mise en place d'un couvre-feu.**

**Il reste que des nuisances persistent.**

**L'élaboration du plan d'action 2024-2028 – sur la base des nouvelles cartes stratégiques publiées devrait permettre de progresser de manière plus significative dans la réduction du bruit dans l'environnement.**

**Il importe bien sûr de porter la même attention à la réduction des émissions atmosphériques (polluants et gaz à effet de serre).**

## 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, mais il est resté très élevé à Nantes – Atlantique où l’administration a engagé plus de poursuites pour non-respect du couvre-feu, qu’elle ne l’avait fait en 2022.**

## II – LA CONFIANCE DES TERRITOIRES PASSE PAR LE RESPECT DES RÈGLES DE

**Sur l'aéroport de Nantes – Atlantique, les poursuites engagées par les services de l'aviation civile ont évolué de la manière suivante :**

PAR ANNÉE DE RÉALISATION DES VOLS LITIGIEUX

En 2022, 56 dossiers de poursuites ont été examinés par le collège de l'Autorité

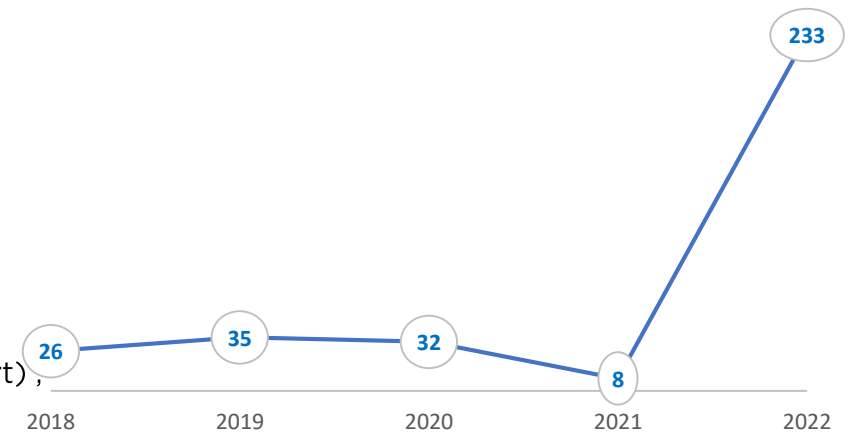
- 10 ont été sanctionnés pour non-respect de procédure au départ de la plateforme ;
- 18 ont été sanctionnés pour usage d'aéronefs restreints – Ch.3 < 13 EPNdB ;
- 20 ont été sanctionnés pour violation du couvre-feu nocturne ;
- 8 n'ont pas été sanctionnés.

En 2023, 218 dossiers de poursuites ont été examinés par le collège de l'Autorité

- 4 ont été sanctionnés pour non-respects de procédure (1 à l'approche et 3 au départ) ;
- 3 ont été sanctionnés pour usages d'aéronefs restreints (Ch.3 < 13 EPNdB) ;
- 144 ont été sanctionnés pour violations du couvre-feu nocturne ;
- 67 n'ont pas fait l'objet de sanction.

et 242 dossiers sont actuellement en cours d'instruction

- 9 pour usage d'aéronefs restreints (Ch.3 < 13 EPNdB au départ ou à l'arrivée) ;
- 233 pour violations du couvre-feu nocturne.



Au 29 novembre 2023, 258 poursuites ont été communiquées à l'Autorité

## II - LA CONFIANCE DES TERRITOIRES PASSE PAR LE RESPECT DES RÈGLES EXISTANTES DE RESTRICTION D'EXPLOITATION DES AÉROPORTS (3)

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 (interministériels depuis mai 2023) . Il importe que le rapport de 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.

En ce sens, l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Nantes - Atlantique et le nouvel arrêté relatif à l'usage des moteurs auxiliaires de puissance mériteront d'être évalués a posteriori avant fin 2024.

## II - LA CONFIANCE DES TERRITOIRES PASSE PAR LE RESPECT DES RÈGLES EXISTANTES DE RESTRICTION D'EXPLOITATION DES AÉROPORTS (4)

**Dans les dossiers de poursuites pour non respect des règles environnementales que le collège a eu à examiner à Nantes - Atlantique, il n'y a que trois types de situations :**

- **Non-respect des procédures d'approche ou de départ (déviations de trajectoire) ;**
- **Utilisation d'aéronefs dont l'usage est restreint ;**
- **Non respect du couvre-feu.**

**Ces situations appellent des actions de prévention différentes de la part de la communauté aéroportuaire (société d'exploitation de l'aéroport, service local de la navigation aérienne, compagnies aériennes basées et assistants d'escale).**

**Il n'est pas durable que plus du quart des constats de non respect des règles et des dossiers de poursuites au niveau national ait lieu à Nantes - Atlantique.**



## II - LA CONFIANCE DES TERRITOIRES PASSE PAR LE RESPECT DES RÈGLES EXISTANTES DE RESTRICTION D'EXPLOITATION DES AÉROPORTS (5)

**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 serait 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 sur des bases juridiques solides.**



## II - LA CONFIANCE DES TERRITOIRES PASSE PAR LE RESPECT DES RÈGLES EXISTANTES DE RESTRICTION D'EXPLOITATION DES AÉROPORTS (6)

La clarté des règles est également essentielle en matière de couvre-feu. L'administration a certainement voulu bien faire en innovant avec la création d'un nouveau concept juridique, celui de règles en programmation non sanctionnables si les retards ne sont pas volontaires. Ce concept n'a pas été soumis pour avis au Conseil d'Etat et il s'est avéré aventureux. Sur la base d'une rédaction juridique pouvant donner lieu à de nombreuses interprétations, l'administration a progressivement dressé procès-verbal pour tous les vols en débordement, transférant ainsi à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires la responsabilité de forger une doctrine interprétative de l'arrêté ministériel. Les compagnies qui pensaient certainement pouvoir déborder ont été flouées. Le territoire qui se pensait protégé l'a également été. Il était grand temps que, plus de deux ans après sa signature et sa publication, le ministre annonce une modification rapide de sa rédaction.

Nous espérons que cela permettra de sortir des ambiguïtés. À ce jour, nous n'avons pas encore été saisis pour avis du projet de modification mineure (au sens du règlement UE 2014/598) annoncée. Il serait souhaitable d'aller vite pour sécuriser l'action publique et prévenir le risque de nouvelles difficultés durant la saison



## 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 les démarches réalisées sur certains territoires aéroportuaires (Rencontres d’Orly, Atelier des territoires à Toulouse, etc.) et recommande de construire des démarches locales, respectueuses de toutes les parties prenantes. Il ne peut durablement y avoir des « gagnants » et des « perdants » du transport aérien.**

**En ce sens, nous avons plaidé pour une déconcentration et pour la mise en responsabilité des opérateurs. Nous avons obtenu satisfaction par le décret du 16 mai 2023.**

**Les préfets sont les mieux placés pour apprécier objectivement et rendre compte des résultats obtenus en matière de réduction du bruit dans l’environnement des aéroports comme en matière de réduction des polluants atmosphériques. Les services de l’aviation civile sont placés sous leur autorité fonctionnelle. Cela devrait**



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

**A Nantes – Atlantique, la reprise de la procédure d'appel d'offres pour le choix du concessionnaire devrait permettre à l'Etat-concédant de concerter avec les collectivités territoriales les clauses environnementales du cahier des charges.**

**Nous recommandons de la concertation et de la transparence.**

**Il importe en effet que les exigences minimales de l'Etat-concédant soient connues afin que les candidats soient challengés pour faire les meilleures propositions possibles pour la durée de la concession. Le candidat retenu devra en effet assurer la transition écologique et énergétique de l'aéroport dans le respect des objectifs sanitaires, environnementaux et climatiques. Le challenge est important. Les règles du jeu doivent être connues pour réussir ensemble.**

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

**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 à :**

- **Concierter une modification\*\* des mesures de restriction d'exploitation de l'aéroport ;**
- **(OU) Soumettre les nouvelles mesures envisageables à étude d'impact ;**
- **(PUIS) 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.**

\* 9 des 12 plus grands aéroports français

\*\* 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 (4)

**Au niveau national, la première priorité est de faire respecter – là où elles existent – les mesures de protection de la période nocturne (couvre-feu, plafonnement réglementaire ou engagement volontaire de plafonnement). Nous avons déploré une augmentation significative des vols en débordement de vols programmés de jour et réalisés de nuit en 2022. La situation s’est malheureusement aggravée en 2023.**

**De plus en plus d’aéroports en Europe ont des mesures de protection de la nuit. La ponctualité des vols est nécessaire pour éviter les annulations, les déroutements et les infractions aux règles environnementales.**

**La protection de la période nocturne reste une priorité absolue de l’Autorité de contrôle.**

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

**Au-delà des mesures envisageables sur les différents aéroports 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 Nantes - Atlantique doit maintenant mettre les bouchées doubles pour devenir un aéroport APU OFF et les opérations au sol (roulage et autres) doivent pouvoir devenir peu émissives. D'ores et déjà, il apparaît que la société aéroportuaire et les assistants d'escale ne sont pas assez engagés dans les investissements nécessaires pour respecter les échéances fixées au niveau européen et permettre aux compagnies de respecter l'arrêté ministériel portant restriction d'usage des APU ;**
- **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 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).**

## 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 aéroportuaires invite les services locaux de la navigation aérienne à conduire les études, essais, expérimentations et concertations nécessaires pour mener à bien la modernisation (optimisation) de chacune des 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.**



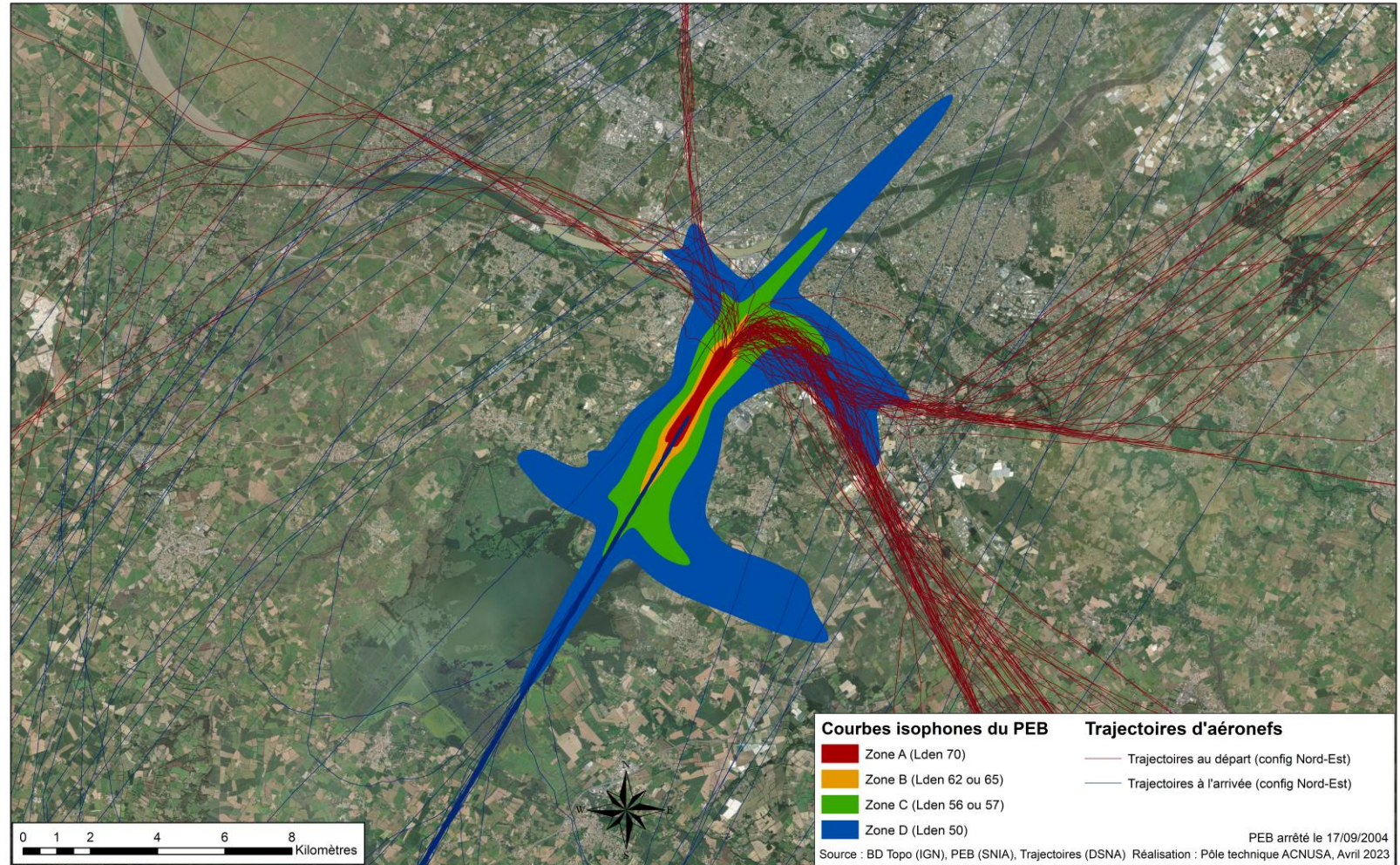
## IV – MOBILISER DE MANIÈRE OPTIMALE LES QUATRE LEVIERS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS (2)

Pour les raisons que vous connaissez, des retards ont été pris à Nantes – Atlantique. Aucun diagnostic partagé n’a été réalisé sur les voies et moyens de la modernisation des procédures opérationnelles d’approche et de départ. Des « expérimentations » ont été réalisées de manière maladroite. Le ministre y a mis fin. Cela ne signifie pas qu’il ne faut rien faire. Nous recommandons à l’opérateur national de la navigation aérienne (Direction des Services de la Navigation Aérienne) de se faire aider par le centre de recherche Eurocontrol pour établir une feuille de route, basée sur les meilleures pratiques en Europe, pour que Nantes – Atlantique bénéficie de tout ce que peut apporter la navigation satellitaire.

Sans attendre, il serait utile de fixer la date à partir de laquelle seuls les aéronefs équipés pour une navigation satellitaire de précision pourront opérer à Nantes – Atlantique.

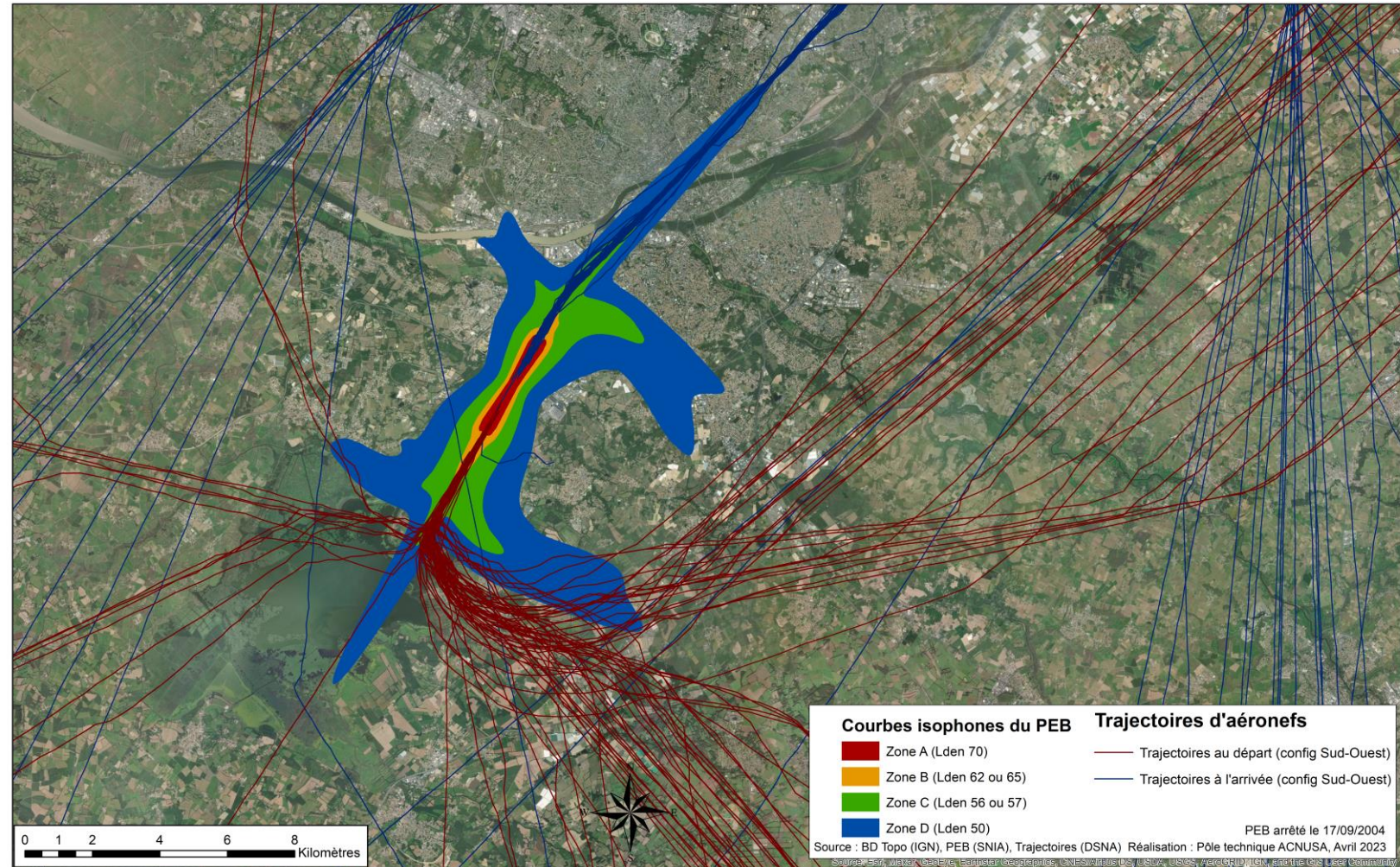


Les chevelus permettent  
d'imaginer les gains qui  
Pourraient être  
en généralisant de  
véritables procédures  
de descentes et  
continue...





Et d'optimiser les  
procédures de  
départ, sur le plan  
horizontal et sur le plan  
vertical.



## 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 sur le territoire.

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. Elles doivent être challengées sur leurs performances environnementales à Nantes – Atlantique.

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 (6)

### 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.

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 ont été souvent les mêmes.

Heureusement, le Plan de Gêne Sonore de Nantes – Atlantique a été révisé récemment. Le Plan d'Exposition au Bruit ne l'a pas été mais le préfet a édicté un Plan d'Intérêt Général pour pouvoir gérer la période jusqu'à la révision.

Nous avons salué en 2022 le fait que certains de ces documents aient été mis en révision par les préfets avec la volonté d'aboutir.

Le levier de la planification et de la programmation est important puisque toutes les politiques publiques visent à SUPPRIMER/RÉDUIRE/COMPENSER les nuisances qui impactent la Santé, l'Environnement et le Climat.



## 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.**

## 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. Un chantier a été ouvert en ce sens par la Direction du Budget et la Direction Générale de l'Aviation Civile. De premières annonces ont été faites ici même par le ministre. Nous souhaitons que ce chantier aboutisse rapidement.**

## 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 sur le territoire qui leur est concédé, et de réaliser des campagnes de mesures afin d'orienter leur action sur les polluants les plus préoccupants. Il a été par ailleurs possible de faire une première campagne de mesures des Particules Ultrafines sur et autour de 5 aéroports, dont Nantes - Atlantique. Un groupe de travail national doit maintenant en dégager les enseignements.**

**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.**



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

**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.**

\* Sur la base des travaux de recherches réalisés par l'INSERM



## 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 (dont le président à temps plein)

**Montant des amendes prononcées en 2022\* :** 4,5 M€

**Montant des amendes prononcées en 2023\*\* :** plus de 10 M€

Le taux de recouvrement des amendes est satisfaisant (la DGFIP/DCST recouvre plus de 50% du produit des amendes en 1 an. Au bout de 5 ans, elle recouvre plus de 90% du produit des amendes).

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

\*\* Les amendes prononcées en 2023 correspondent globalement à des infractions commises en 2022

## 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 ont permis 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.**

**Il reste que tous les recours formés contre des décisions de sanction pour non respect du couvre-feu à Nantes – Atlantique sont en cours d'instruction en première instance (Tribunal Administratif de Paris) et que ces recours ne seront certainement purgés que d'ici quelques années lorsque le Conseil**

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, selon le rapport Environnement de la DGAC, être « jalonnée » par la publication des cartes stratégiques de bruit des aéroports, 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 et de concertation est dense car de nombreux retards ont été pris. 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 D'ORDRE LÉGISLATIF

**Au-delà des recommandations adressées aux préfets et 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 devrait plus s'agir 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 mais il est de + 7 % par rapport à 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 les aéroports concernés afin d’accélérer le renouvellement de la flotte servant au transport à la demande (par des aéronefs électriques de 19 places pour les déplacements de moins de 1 600 kilomètres).**



## 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 et certains aéroclubs sont aujourd’hui engagés 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, Aix – Les Milles, Cannes – Mandelieu) sont engagés dans des cadres locaux de régulation prenant en compte les intérêts des différentes parties prenantes.**

**Sur les grands aéroports sur lesquels il y a une activité significative en aviation légère (dont Nantes – Atlantique), il importe d’agir également pour renouveler rapidement la flotte d’aéronefs en service par des aéronefs de dernière 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**