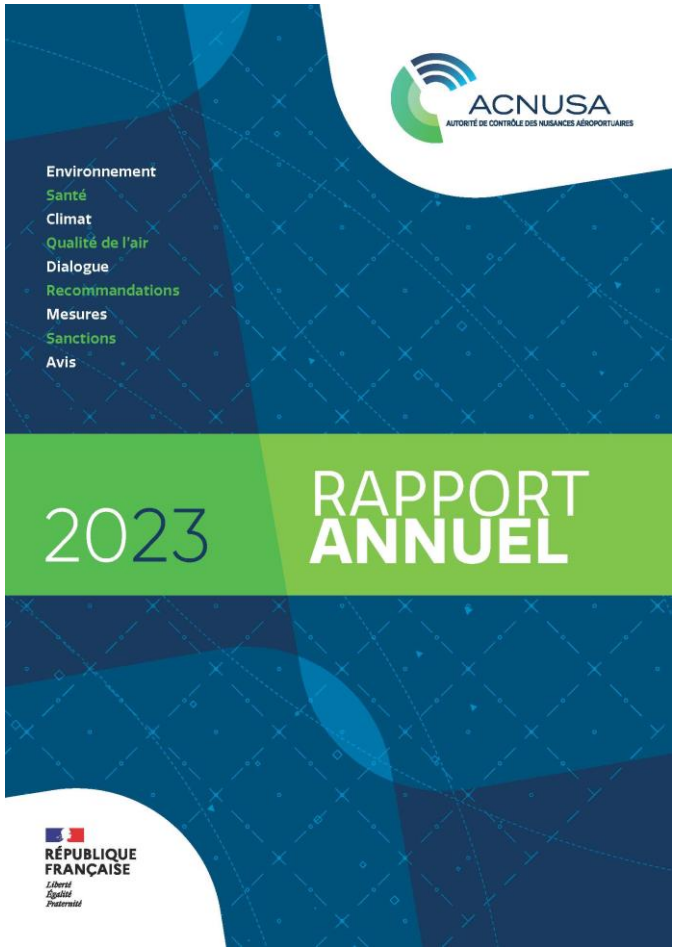
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité



Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle

Présentation du rapport 2023

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

19 décembre 2023

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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 ;**
- **Une activité « aviation d'affaires » 2021 et 2022 bien au-dessus du niveau 2019 ;**
- **Une activité « aviation légère » 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 (sociétés aéroportuaires, compagnies aériennes, assistants d'escale, services de la navigation aérienne) 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.

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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

L'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle est un aéroport pour lequel les outils forgés au niveau communautaire ou au niveau national ont été formellement mis en œuvre avec un certain décalage par rapport aux échéances règlementaires (2018-2022 prolongé en 2023 puis 2024-2028). Ils ont été approuvés pour la période 2022-2026 :

- **Les Cartes Stratégiques de Bruit ont été approuvées le 8 juin 2023 sur la base du trafic 2019 (484 297 mouvements) ;**
- **Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (494 199 mouvements) ; la mise en œuvre des actions initiées au plan d'action apparaît insuffisante pour régler le « problème de bruit ».**

Des nuisances persistent.

Le décalage entre le plan d'action de l'aéroport et les plans d'action des grandes collectivités territoriales rend l'action publique moins lisible. L'esprit et la lettre de la règlementation vise à ce que ces plans soient élaborés en même temps, afin de permettre, à la fin de chaque échéance, de mesurer 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).

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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 en 2023 (hors Nantes – Atlantique).

II – LA CONFIANCE DES TERRITOIRES PASSE PAR LE RESPECT DES RÈGLES DE RESTRICTION D'EXPLOITATION DES AÉROPORTS (2)

Sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, les poursuites engagées par les services de l'aviation civile ont évolué de la manière suivante :

En 2022, 201 dossiers de poursuites ont été examinés par le collège de l'Autorité

- 66 ont été sanctionnés pour absence de créneau ;
- 29 ont été sanctionnés pour non respect VPE-D ;
- 4 ont été sanctionnés pour usages d'aéronefs restreints (Ch.3 < 10 EPNdB au départ) ;
- 5 ont été sanctionnés pour usages d'aéronefs restreints (Ch.3 < 10 EPNdB à l'arrivée) ;
- 5 ont été sanctionnés pour non-respects de procédure à l'approche ;
- 3 ont été sanctionnés pour non-respect des conditions d'utilisation des APU ;
- 89 n'ont pas été sanctionnés.

En 2023, 198 dossiers de poursuites ont été examinés par le collège de l'Autorité

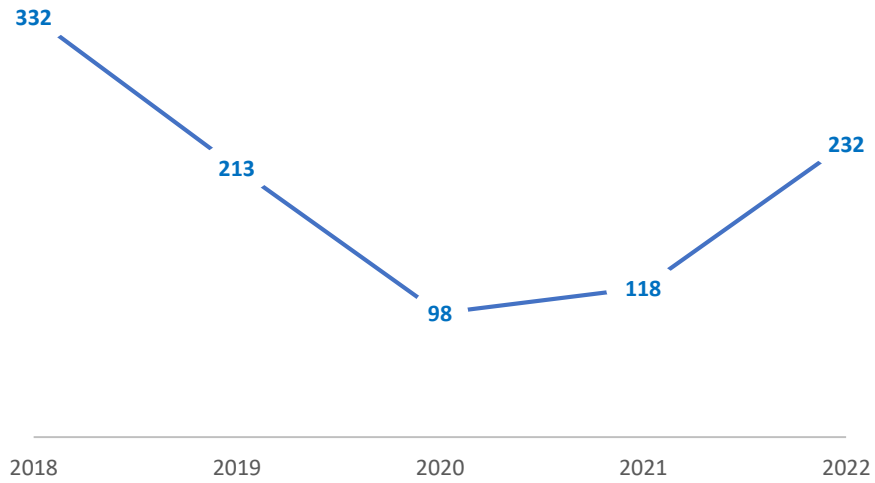
- 161 ont été sanctionnés pour absence de créneau ;
- 11 ont été sanctionnés pour non respect VPE-D ;
- 7 ont été sanctionnés pour usages d'aéronefs restreints (3 « Départ Ch.3 <10 EPNdB », 1 « Départ Ch.3 <5 EPNdB », 1 « Atterrissage Ch.3 <10 EPNdB » 1 « Atterrissage Ch.3 <5 EPNdB »)
- 6 ont été sanctionnés pour non-respects de procédure à l'approche ;
- 2 ont été sanctionnés pour non-respect des conditions d'utilisation des APU ;
- 11 n'ont pas fait l'objet de sanction.

et 121 dossiers sont actuellement en cours d'instruction

99 pour absence de créneau ;

- 11 pour non respect VPE-D ;
- 5 pour non-respect des conditions d'utilisation des APU ;
- 3 pour non-respects de procédure à l'approche ;
- 3 pour non-respect du seuil de bruit à l'arrivée.

PAR ANNÉE DE RÉALISATION DES VOLS LITIGIEUX



Au 4 décembre 2023, 140 poursuites ont été transmises à l'Autorité (les dossiers portés en session de décembre sont en délibéré)

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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

Il convient de relever que le nombre de poursuites engagées par l'administration de l'aviation civile en 2023 a nettement baissé pour ce qui est des déviations de trajectoires (sorties de VPE). Il faut certainement y voir le résultat de l'action pédagogique réalisée avec le service local de la navigation aérienne et deux grandes compagnies (EasyJet et Air France) qui a permis de réduire le nombre de déviations inappropriées.

Il convient également de relever que le nombre de poursuites engagées par l'administration de l'aviation civile pour des départs en cœur de nuit de vols long courrier a diminué. Il faut y voir le fruit du travail du Comité de suivi qui a permis de travailler avec les compagnies concernées.

Malheureusement, le nombre de poursuites à l'encontre des compagnies « low cost » pour des départs en cœur de nuit de vols intereuropéens ou « méditerranéens » a augmenté.

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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

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 sans ambiguïté pour être respectée.

En ce sens, les arrêtés* portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle et le nouvel arrêté relatif à l'usage des moteurs auxiliaires de puissance mériteraient d'être évalués a posteriori de manière à les rendre, si besoin est, plus lisibles et efficients.

* Arrêté du 18 février 2003, 3 arrêtés du 6 novembre 2003, arrêté du 20 septembre 2011, arrêté du 27 juillet 2012

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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 Paris – Charles-de-Gaulle , il y a surtout des cas de :

- **Non-respect du dispositif règlementaire visant à la protection de la période nocturne ;**
- **Déviations de trajectoire ;**
- **Utilisation d'aéronefs particulièrement bruyants dont l'usage est restreint ;**
- **Utilisation abusive des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs pendant l'escale.**

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 serait utile que la communauté aéroportuaire produise, pour les professionnels, des documents pédagogiques adaptés permettant de prévenir les risques de manquements. Les documents que nous avons aidé à produire à Nice se sont avérés extrêmement utiles.

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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 des aéroports en région. A Paris – Charles-de-Gaulle, ces règles sont aujourd'hui assimilées par la plupart des pilotes et des contrôleurs aériens. Ce n'est pas toujours le cas en région. 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.

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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 protection de la période nocturne. Le « vide juridique » existant dans le dispositif réglementaire de 2003 pose toujours problème pour assurer le respect du plafond réglementaire autorité en cœur de nuit (17 562 mouvements en 2023). Si l'administration de l'aviation civile engage des poursuites devant l'ACNUSA pour les départs en cœur de nuit sans créneau approprié, elle doit s'appuyer sur le règlement « créneau » pour poursuivre les arrivées sans créneau devant la commission administrative de l'aviation civile afin que le ministre puisse prendre d'éventuelles sanctions.

La manque de lisibilité du dispositif entretien des ambiguïtés. Celles-ci ne sont ni dans l'intérêt des compagnies, ni dans celles des collectivités et populations impactées par les mouvements en cœur de nuit.

Nous espérons que le pouvoir réglementaire arrivera à sortir de ces ambiguïtés à la faveur des nouvelles mesures de restriction de l'exploitation de l'aéroport qu'il envisage (concertation et étude d'impact en cours sous la conduite du préfet du Val d'Oise).

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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 sur les territoires 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 permettre un meilleur travail interministériel au niveau territorial.

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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 à :

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

* Pour 9 des 12 plus grands aéroports français

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

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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

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.

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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

Au-delà des mesures envisageables sur les différents aéroports pour assurer la protection de la période nocturne, d'autres points pouvant faire consensus méritent d'être traités pour élever le niveau de performance collective sur les territoires :

- **Les émissions lors des opérations au sol. L'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle doit 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 le Groupe ADP et les assistants d'escale sont 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. Il serait souhaitable de définir un calendrier avec des exigences de performances environnementales, à des échéances précises, pour les aéronefs autorisés à opérer à Paris – Charles-de-Gaulle.**

- **Les procédures d'approche pourraient être optimisées (la généralisation de véritables approches en descente continue, promise pour fin 2023, a malheureusement été retardé) et les procédures de départ de moindre bruit peuvent certainement être encore améliorées.**

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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

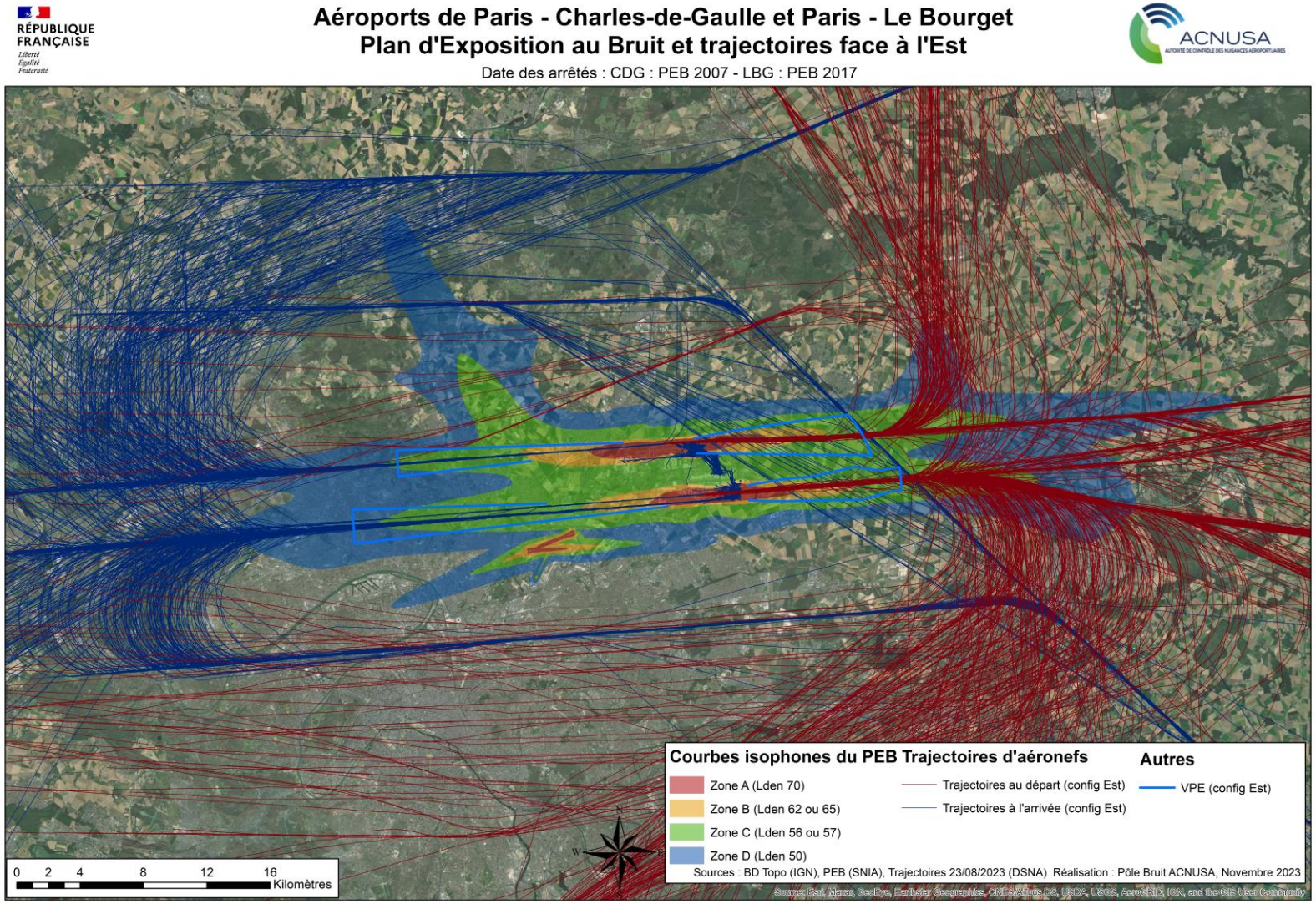
PROCEDURES OPERATIONNELLES DE NAVIGATION AERIENNE

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.**

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

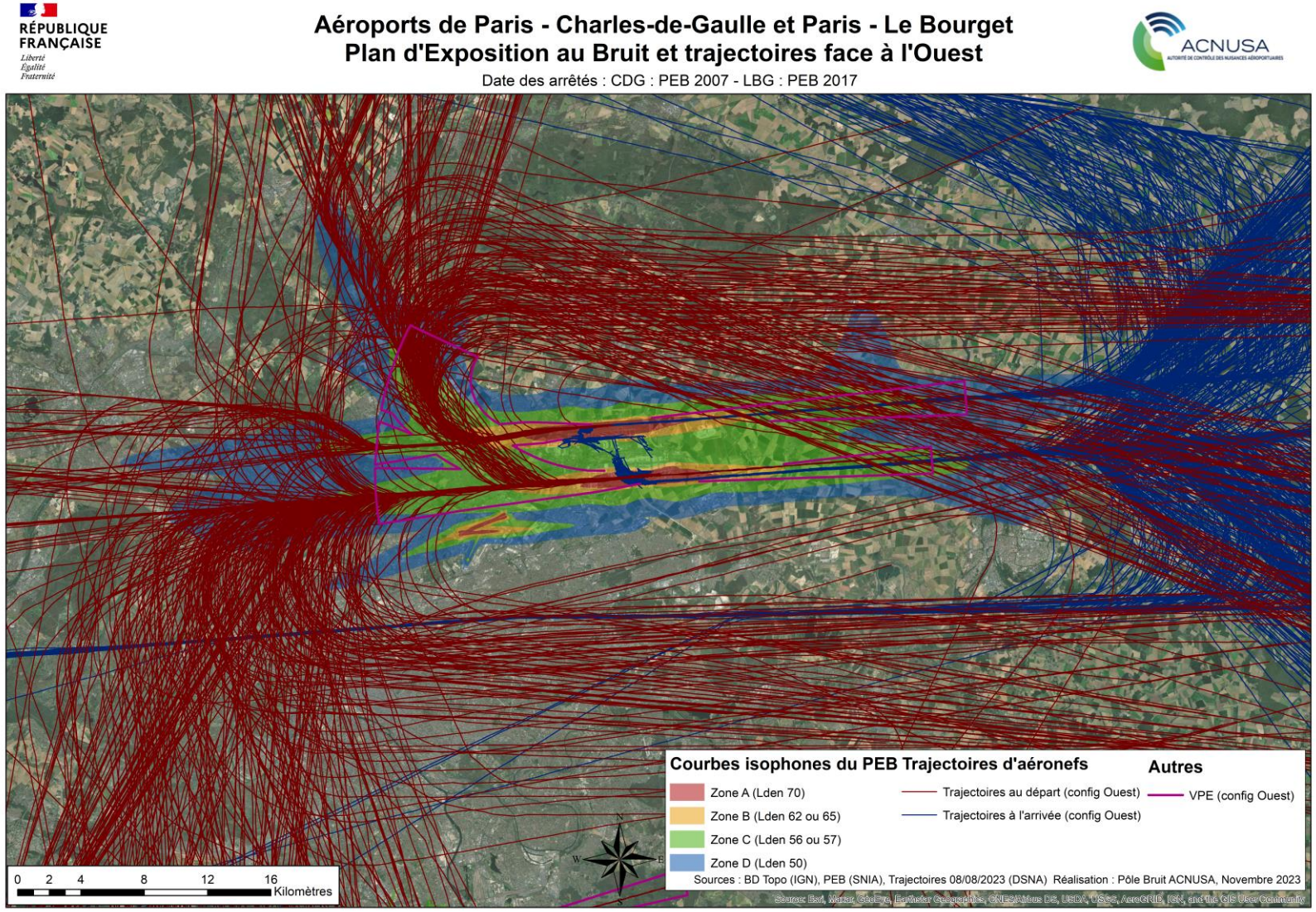
Les chevelus permettent d'imaginer les gains qui pourraient être escomptés en généralisant de véritables procédures de descentes en continue…



ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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

L'utilisation des doublets (nord et sud) mériteraient également d'être requestionnée.



ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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

REDUCTION DES EMISSIONS A LA SOURCE

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a invité plusieurs 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 Paris – Charles-de-Gaulle.

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.

* **notamment Air France, Fed Ex et Easyjet**

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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

PLANNIFICATION ET PROGRAMMATION

Les documents de planification et de programmation visent à réduire ou compenser les nuisances aéroportuaires sur de nombreux territoires. Ils n'ont pas été évaluées et/ou révisées 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.

Les plans d'exposition au bruit de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle a été arrêté il y a plus de 15 ans (3 avril 2007) et le plan de gêne sonore en vigueur date du 11 décembre 2012. A la demande de l'ACNUSA, une évaluation des effets cumulés du bruit dans l'environnement des aéroports de Paris – Charles-de-Gaule et de Paris – Le Bourget a été réalisée pour apprécier ce que pourrait être des PEB et PGS prenant en compte les trafics 2018 de ces deux aéroports. L'ACNUSA recommande de mieux mobiliser le levier planification et programmation.

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.

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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. La part du bruit aérien dans les 147 milliards d'euros est de l'ordre de 5 à 6 % au niveau national. Elle est bien sûr plus importante sur les territoires les plus impactés.**

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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

L'ACNUSA a donc recommandé à chacun des préfets d'établir et de publier en 2022 les nouvelles cartes stratégiques du bruit pour la 4ème 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 par le ministre à Nantes. Nous souhaitons que ce chantier aboutisse rapidement.

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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 régionaux 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. En Île-de-France, ce travail est fait par le laboratoire du Groupe ADP. Il a été par ailleurs possible de faire une première campagne de mesures des Particules Ultrafines sur et autour de 5 aéroports, dont Paris – Charles-de-Gaulle. 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) devront 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.

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).

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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 4ème 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 2023 est accessible sur le site Internet de l'ACNUSA

https://www.acnusa.fr/sites/default/files/2023-07/Rapport%20annuel%202023.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 efficients.**
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.**

https://www.acnusa.fr/rapport-au-gouvernement-et-au-parlement-sur-les-conditions-dexercice-des-missions-consultatives-464 ;

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. L'expérimentation de service de transport par eVTOL envisagée au 2e semestre 2024 à Paris et en Île-de-France pourrait être l'occasion de traiter ce sujet.

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 soulignant que ce secteur pourrait réduire rapidement, de manière significative, ses émissions. Il importe de concrétiser ces promesses sur les aéroports concernés, notamment à Paris – Le Bourget, afin d'accélérer le renouvellement de la flotte et de mettre en place les meilleures pratiques opérationnelles. L'enjeu est important car Paris – Le Bourget est la 5e piste du système aéroportuaire au nord de l'Île-de-France.

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.

Rapport sur les nuisances sonores de l'aviation légère (juillet 2020)
https://www.acnusa.fr/nuisances-sonores-de-laviation-legere-128

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