



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



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

2023

RAPPORT
ANNUEL



Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Paris - Le Bourget

Présentation du rapport 2023

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

18 décembre 2023

I – CONTEXTE DANS LEQUEL LE RAPPORT 2023 A ÉTÉ RÉDIGÉ

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.



II – LA PRÉVENTION DES MANQUEMENTS EST RESTÉE UNE PRIORITÉ DE LA POLICE DE L’ENVIRONNEMENT SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

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 PRÉVENTION DES MANQUEMENTS EST RESTÉE UNE PRIORITÉ DE LA POLICE DE L'ENVIRONNEMENT SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

Sur l'aéroport de Paris - Le Bourget, les restrictions sont encadrées par deux arrêtés :

- Arrêté du 27 juillet 2012 réglementant l'utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et climatisation-chauffage lors de l'escale sur les aérodromes de Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Orly et Paris – Le Bourget (Entré en vigueur le 28 octobre 2012) ;
- Arrêté du 15 février 2011 portant restriction d'exploitation (Entré en vigueur le 24 février 2011).

II – LA PRÉVENTION DES MANQUEMENTS EST RESTÉE UNE PRIORITÉ DE LA POLICE DE L’ENVIRONNEMENT SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

Sur l’aéroport de Paris - Le Bourget, les poursuites engagées ont évolué de la manière suivante :

Pour les 22 dossiers analysés en 2022 :

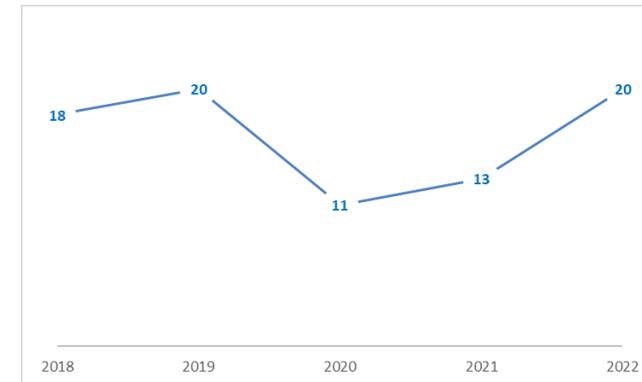
- 18 ont été sanctionnés :
 - 10 pour non-respects des règles d’utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) ;
 - 8 pour usages d’aéronefs restreints au départ de la plateforme ;
- 4 non-sanctionnées

Parmi les 14 dossiers analysés en 2023 :

- 11 ont été sanctionnés (5 pour usages d’aéronefs restreints et 6 pour non-respects des limites d’utilisation de l’APU) ;
- 3 ont été non sanctionnés.

20 dossiers sont en cours d’instruction :

- 6 concernent des poursuites pour non-respect des restrictions d’usage de l’APU ;
- 14 concernent des poursuites pour départ avec un type d’aéronef restreint.



II – LA PRÉVENTION DES MANQUEMENTS EST UNE PRIORITÉ DE LA POLICE DE L’ENVIRONNEMENT SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

Parallèlement à la répression des manquements, le collège de l’Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires suscite et soutient les actions de prévention menées par les membres des communautés aéroportuaires (aéroclubs, écoles de pilotage, compagnies aériennes, aéroports, assistants d’escale et contrôleurs aériens) afin de bien informer chacun du SENS et de la LETTRE des règles. Cette action porte ses fruits sur de nombreux aéroports.

L’effet cumulé des actions répressives et préventives a pu s’apprécier puisque le nombre de poursuites engagées en 2020 et en 2021 a été globalement très inférieur à celui des années précédentes, en proportion du nombre de vols réalisés.

Les conditions générales de la reprise des activités en 2022 (programmation des vols à un niveau supérieur à la capacité de production) ont malheureusement eu pour effet des annulations et des retards, ayant des impacts sur les passagers et sur les territoires. Il est probable que le nombre de poursuites engagées par les services de l’aviation civile en 2022 dépasse largement les niveaux records de 2018 et 2019.

III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS

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 qu’ont 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.

IV - TRAITER LA QUALITÉ DE L'AIR ET LE BRUIT AVEC LA MÊME ATTENTION

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 prescrit le déploiement de systèmes de visualisation des trajectoires et de mesures du bruit afin de faciliter les données publiques et de permettre que s'exerce une certaine vigilance citoyenne..

Elle recommande au Gouvernement de définir, sur proposition du Conseil National du Bruit, des indicateurs événementiels du bruit aérien (intensité et répétitivité).

IV - TRAITER LA QUALITÉ DE L'AIR ET LE BRUIT AVEC LA MÊME ATTENTION

Pour les grands aéroports, l'Autorité a recommandé aux préfets d'établir, lorsque cela n'est déjà fait, les nouvelles cartes stratégiques du bruit pour la 4^{ème} 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 enfin le Gouvernement et le Parlement à mobiliser les ressources nécessaires pour rattraper les retards pris en 2020, 2021 et 2022 dans la réalisation de certains programmes d'insonorisation des établissements scolaires, des établissements sanitaires et des logements inscrits dans les plans de gêne sonore.

IV - TRAITER LA QUALITÉ DE L'AIR ET LE BRUIT AVEC LA MÊME ATTENTION

L'articulation des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) des grandes métropoles et des plan d'action des aéroports engagés dans la certification Air Accréditation Carbone (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 d'une demande d'étude 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.

V – L'EXERCICE DES MISSIONS CONSULTATIVES

L'Autorité de contrôle s'est vue confier par le législateur des missions consultatives sur de nombreux plans, programmes et projets concernant soit les grands aéroports, soit les territoires aéroportuaires.

Ayant relevé de nombreux dysfonctionnements, elle s'est attachée à analyser le cadre juridique de ces consultations et les pratiques qu'en font d'administration et les autres parties pouvant la saisir pour avis.

Elle a récemment rendu public son rapport au Gouvernement et au Parlement. Elle recommande de moderniser le cadre des consultations et de faire évoluer les pratiques de manière à mieux contribuer au dialogue local entre professionnels de l'aéronautique, collectivités territoriales et associations.

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

VI – LES CHIFFRES CLEFS DE LA GESTION DE L'ACNUSA

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

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’asseoir 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

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^{ème} 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

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 – 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 5^e piste du système aéroportuaire au nord de l’Île-de-France.

FOCUS 2 – 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.

FOCUS 3 – 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 2^e 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>

V – LES JURIDICTIONS ADMINISTRATIVES CONFORTENT L’ACTION DE

Au cours des cinq dernières années, 285 décisions de l’ACNUSA ont fait l’objet de recours de la part des personnes morales ou physiques sanctionnées par une amende administrative. Le Tribunal Administratif de Paris a prononcé un jugement défavorable à l’Autorité dans 7 cas (aucun en 2020 et 2021).

La Cour d’Appel de Paris a été saisie de 58 décisions du Tribunal Administratif (ou renvoyées par le Conseil d’État). Elle a prononcé deux arrêts défavorables à l’Autorité (aucun en 2019, 2020 et 2021).

Le Conseil d’État a été saisi en cassation de 4 décisions de la Cour d’Appel de Paris. Il a prononcé une décision défavorable à l’Autorité en 2017 mais aucune en 2018, 2019, 2020 et 2021. Celle-ci a été transmise au Conseil Constitutionnel qui a enjoint au Gouvernement de modifier deux articles du Code des Transports, ce qui a été fait en 2018.

Les recours ont confirmé l’action de l’Autorité de contrôle. Les arrêts de la Cour d’Appel et du Conseil d’État ont en effet renforcé au cours des deux dernières années la jurisprudence sur laquelle l’ACNUSA appuie ses décisions. De nouveaux recours se forment chaque année. Les jugements définitifs auxquels ils donnent lieu permettent de trancher les divergences d’interprétation de certaines règles. Ils confortent ainsi les bases juridiques de l’action des services locaux de l’aviation civile chargés de la police de l’environnement. Ils permettent aux compagnies aériennes de se concentrer sur les mesures correctrices leur permettant de prévenir les risques de récidives, notamment manquements répétés sur une même plateforme



VI - ADAPTER LE CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Le cadre législatif a cependant besoin d'un toilettage pour satisfaire aux exigences actuelles :

- ✓ **Simplifier la procédure de sanctions aujourd'hui trop lourde et trop longue, et introduire des souplesses : possibilité d'accorder un sursis, de fixer une amende globale et forfaitaire pour une série finie d'infractions, de communiquer (article L 6361-4 et L 6361-12 à 14 du Code des transports)**
- ✓ **Prendre en compte l'impact des émissions atmosphériques sur la santé (modification de l'article L 6361-6 du Code des transports)**
- ✓ **Renforcer le contrôle du respect des engagements ((article L 6361-7, 7ème alinéa)**

VII - L'EXERCICE DES MISSIONS CONSULTATIVES

L'Autorité de contrôle s'est vue confier par le législateur des missions consultatives sur de nombreux plans, programmes et projets concernant soit les grands aéroports, soit les territoires aéroportuaires.

Ayant relevé de nombreux dysfonctionnements, elle s'est attachée à analyser le cadre juridique de ces consultations et les pratiques qu'en font d'administration et les autres parties pouvant la saisir pour avis.

Elle a récemment rendu public son rapport au Gouvernement et au Parlement. Elle recommande de moderniser le cadre des consultations et de faire évoluer les pratiques de manière à mieux contribuer au dialogue local entre professionnels de l'aéronautique, collectivités territoriales et associations.

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

VIII – LES DONNÉES CLEFS DE LA GESTION

L’Autorité de contrôle s’est attachée à déployer en 2021 un outil de téléprocédure inspiré de l’outil

« télérecours » installé par le Conseil d’État dans toutes les juridictions administratives. Cet outil est au service des personnes poursuivies par l’administration de l’aviation civile devant l’ACNUSA.

Elle a, parallèlement, mis en place un nouveau site Internet permettant de rendre l’information qu’elle traite ou produit plus facilement accessible à ses différents publics.

**Budget de fonctionnement 2021 : - Autorisations d’engagement : 543 630 €
- Crédits de paiement : 535 821 €**

**Effectifs 2021 : - Equipe permanente : 12 ETP (hors président) et 4 apprentis
- Membres du collège : 10 (seul le président est à temps plein)**

Recouvrement du produit des amendes titrées en 2021 : 3 453 142 € (soit 43,62 % du montant des amendes titrées en 2021)

Le taux de 90% de recouvrement au bout de cinq ans est satisfaisant.

VII – LES 23 RECOMMANDATIONS EN VIGUEUR

- **4 recommandations visent à améliorer les connaissances sur les nuisances aéroportuaires**
- **5 recommandations visent à réduire le bruit dans l'environnement**
- **3 recommandations visent à améliorer la qualité de l'air et des milieux**
- **7 recommandations visent à éviter, réduire et compenser l'impact des nuisances sur les territoires**
- **4 recommandations visent à sécuriser les fondements de la lutte contre les nuisances aéroportuaires**

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>



**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