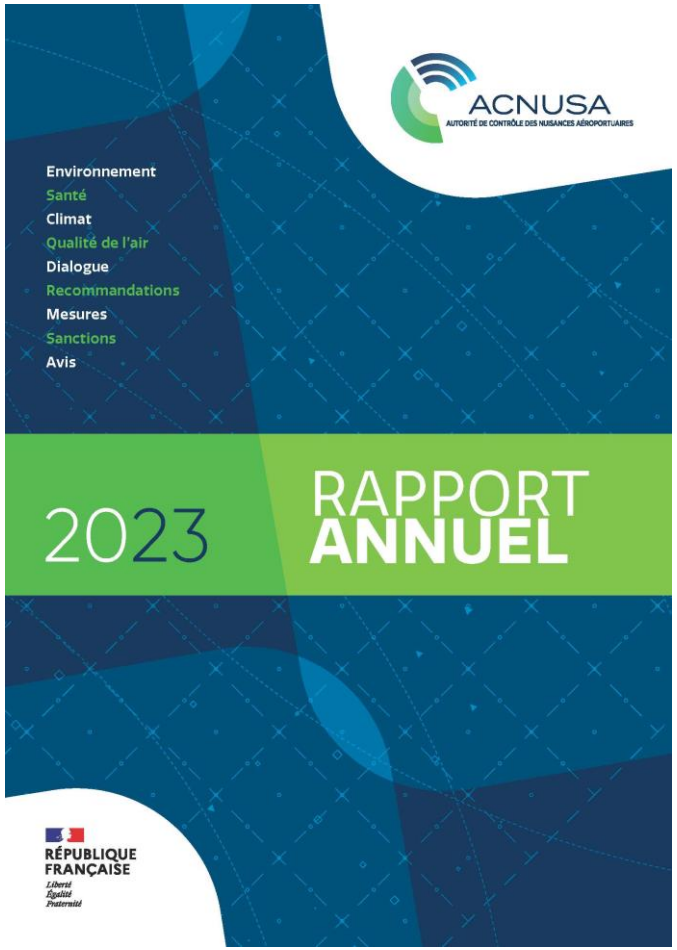
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité



Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Paris – Orly

Présentation du rapport 2023

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

15 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 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 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.

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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

L'aéroport de Paris – Orly est un aéroport pour lequel les outils forgés au niveau communautaire ou au niveau national ont été mis en œuvre avec retard :

- **Les Cartes Stratégiques de Bruit de la période 2018/2023 et le Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement élaboré sur la base des cartes stratégiques, ont été publiés avec retard le 17 mars 2022 ;**
- **Dans la mesure où la mise en œuvre des actions de ce plan apparaît insuffisante pour régler le « problème de bruit », il a été pris acte au niveau gouvernemental que de nouvelles mesures de restriction d'exploitation devraient être prises (après étude d'impact) ;**
- **Le Plan d'Exposition au bruit n'a jamais été évalué ni, a fortiori, ajusté. Il en est de même pour les mesures de compensation inscrites au Plan de Gêne Sonore.**

Les problèmes de bruit persistent.

L'élaboration du plan d'actions des opérateurs pour la période 2024-2028 – sur la base des cartes stratégiques devant être publiées au plus tard en juillet 2023 – 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).

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 heureusement maintenue sur les grands aéroports français en 2022 :

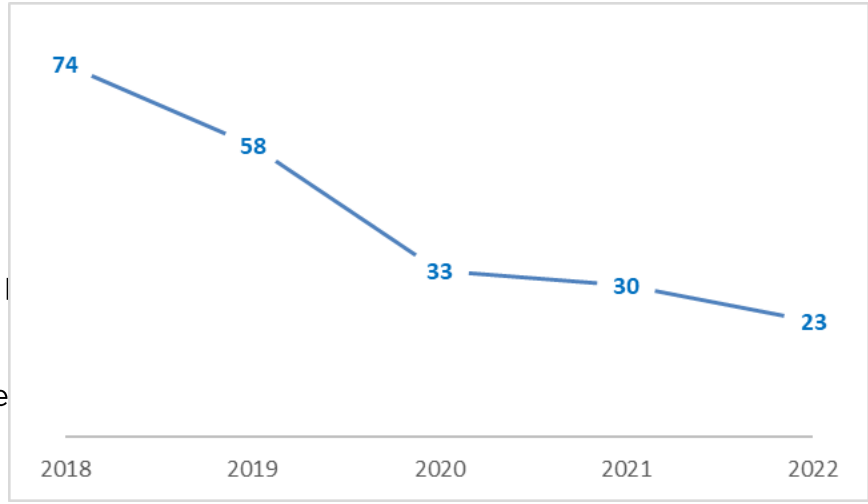
				Rappel 2021	
Compagnies ayant réalisé plus de 19 500 mouvements sur les aéroports français en 2022	660 403 mouvements	410 poursuites	6,21/10 000	0,92/10 000	
Compagnies ayant réalisé entre 5 000 et 19 500 mouvements	328 928 mouvements	145 poursuites	4,41/10 000	5,28/10 000	
Compagnies ayant réalisé moins 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 (hors Nantes – Atlantique).

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

Sur l'aéroport de Paris – Orly, 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, 53 dossiers de poursuites ont été examinés par le collège de l'Autorité

- 30 ont été sanctionnés pour des sorties de volume de protection environnementale ;
- 4 ont été sanctionnés pour non-respects des conditions d'utilisation des APU ;
- 19 n'ont pas été sanctionnés.

En 2023, 23 dossiers de poursuites ont été examinés par le collège de l'Autorité depuis le début de l

- 14 ont été sanctionnés pour non-respects de couvre-feu ;
- 1 a été sanctionné pour non-respect des conditions d'utilisation des APU ;
- 2 ont été sanctionnés pour non-respect des limites du volume de protection environne

et 26 dossiers sont actuellement en cours

- 9 concernent des non-respects du couvre-feu nocturne ;
- 15 sont relatifs à des sorties de volume de protection environnementale ;
- 2 concernent des non-respects de procédure de départ

Au 13 novembre 2023, 28 nouvelles poursuites ont été communiquées à l'Autorité

Les actions menées avec le Groupe Air France, EasyJet et le service local de la navigation aérienne pour réduire le nombre des déviations de trajectoires ont portés leurs fruits.

L'importance du nombre de cas de non respect du couvre-feu et du nombre de déroutements sur Paris – Charles-de-Gaulle, avec repositionnement des aéronefs à Paris – Orly au petit matin, a fortement appelé notre attention.

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 (3)

De manière générale au plan national, 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 les notes 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.

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 poursuites pour non respect des règles environnementales que la collège a eu à examiner à Paris – Orly, il y a trois types de cas :

- **Des sorties non justifiées des volumes de protection environnementale associées aux procédures de départ (en nette baisse) ;**
- **Des cas d'utilisation abusive des moteurs auxiliaires de puissance d'aéronefs en escale ;**
- **Des cas de non respect du couvre-feu, à l'arrivée et au départ (y compris dans certains cas après un refus explicite d'une dérogation ministérielle).**

Chacune de ces situations appelle des actions de prévention différentes. En tout état de cause, le manque de ponctualité et les retards accumulés augmentent fortement les risques d'infraction.

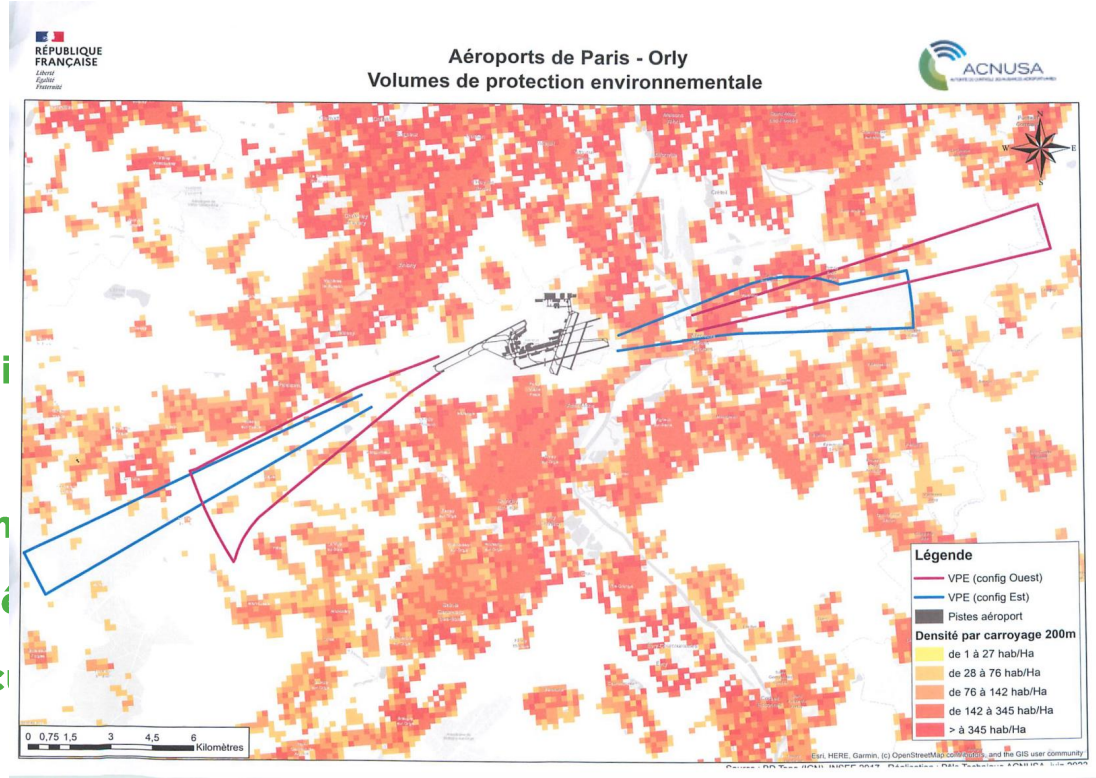
ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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

Il convient de relever que toutes les procédures d'approche et de départ ne se sont pas vues associer des volumes de protection environnementale au sens de l'article L 6362-1 du Code des Transports.

Les pilotes et les contrôleurs aériens, les collectivités territori et les populations concernées doivent pouvoir appréhender facilement la marge de tolérance par rapport à la trajectoire n

Les éventuelles « déviations de trajectoire » doivent pouvoir é caractérisées facilement sur des fondements juridiques indisc



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 a salué les démarches réalisées sur certains territoires (Rencontres d'Orly, Atelier des territoires à Toulouse, etc.) et recommande aux préfets 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 (suite à l'annulation par le Conseil d'Etat d'une décision litigieuse).

Les préfets sont en effet 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. Les services locaux de l'aviation civile ont été placés sous leur autorité pour permettre un meilleur travail interministériel au niveau local. Les décisions locales ne seront plus prises par le seul ministre chargé de l'aviation civile. Elles seront prises conjointement, sur proposition des préfets, par le

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, les préfets sont donc dorénavant chargés, lorsque les résultats ne sont pas à la hauteur des objectifs locaux, de :

- **Concerter, si besoin, une modification mineure* des mesures de restriction d'exploitation de l'aéroport**
- **Ou soumettre de 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**

*** 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)

Le premier point d'attention est celui du respect du couvre-feu. Il est évident que lorsque des compagnies programment des départs ou des arrivées juste avant l'heure du couvre-feu, elles prennent un risque important de se mettre en infraction en quittant le « bloc » après le début du couvre-feu et en arrivant sur la piste bien après le couvre-feu.

Cette situation n'est satisfaisante pour aucune des parties prenantes. Elle ne l'est pas plus pour l'Etat.

Une évaluation objective de cette situation devrait permettre de procéder, après concertation, à la mise en œuvre des mesures permettant de faire respecter la règle de droit. L'ACNUSA a, en ce sens, recommandé dès 2019, que les dérogations accordées soient motivées et publiées en temps réel. Il serait en outre souhaitable que le contrôle aérien ne donne pas le « go » de départ, après le couvre-feu, à un aéronef pour lequel aucune dérogation n'a été accordée.

Un certain accompagnement du couvre-feu est en outre certainement opportun au moins pour éviter les pointes de trafic la première heure du matin et la dernière heure du soir.

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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

Trois autres questions méritent d'être traitées pour élever le niveau de performance collective sur le territoire :

- **La réduction des émissions lors des opérations au sol. L'aéroport 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 à faire les investissements nécessaires pour cela. Les échéances règlementaires devront être respectées ;**
- **Les performances acoustiques minimales des aéronefs autorisés à opérer devraient certainement être précisées et 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 que les exigences de performances minimales soient progressives ;**
- **Les procédures d'approche et de départ, optimisées progressivement par le service local de la navigation aérienne, devront se voir associer des volumes de protection environnementale (article L 6362-1 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).**

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 (1er levier)

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 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.**

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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

PROCEDURES OPERATIONNELLES DE NAVIGATION AERIENNE (1er levier)

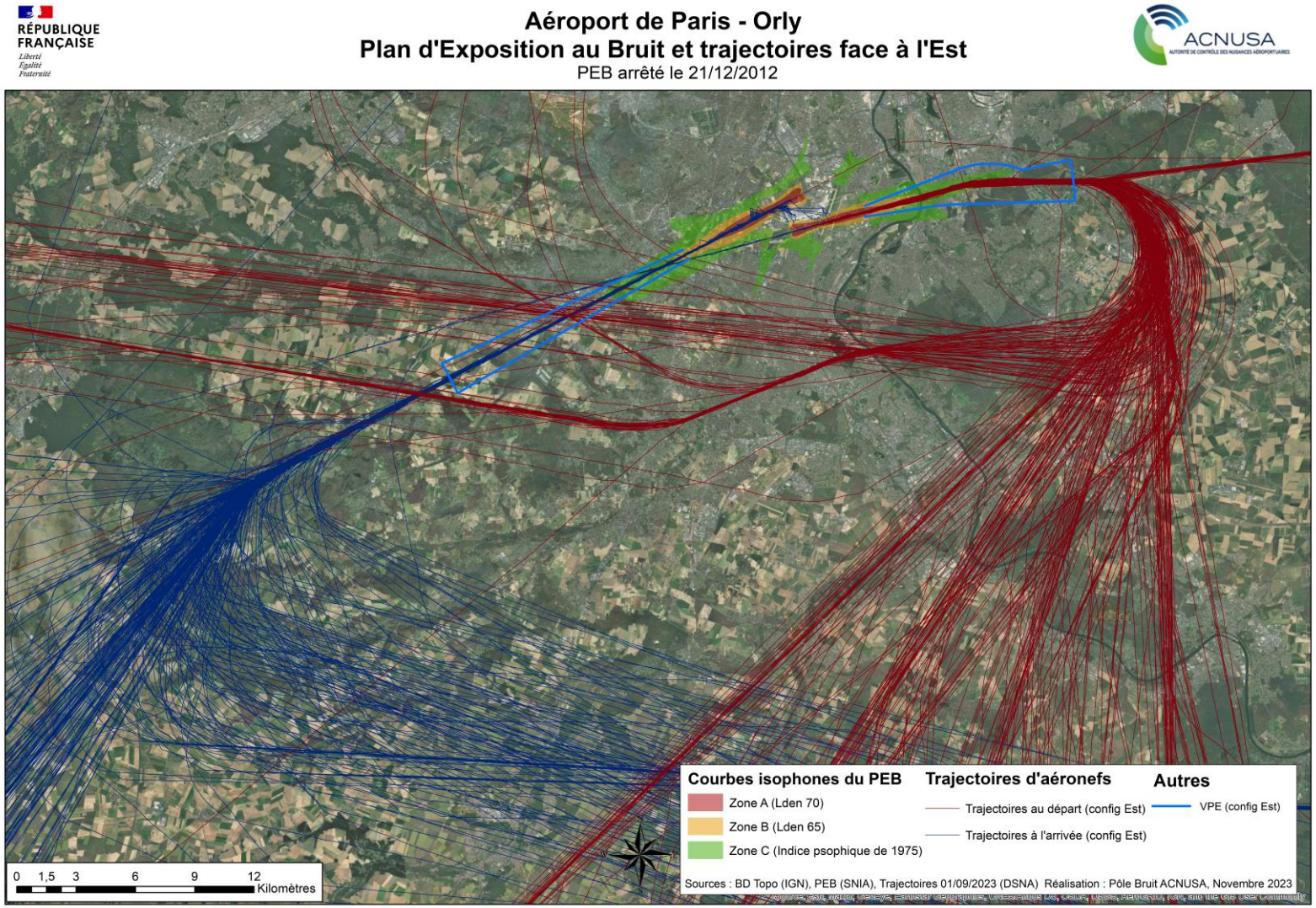
L'ACNUSA accompagne le service de navigation aérienne local pour réussir la mise en place de véritables descentes en continue face à l'ouest. Elle a fait des recommandations pour que ce projet aboutisse. Il importe de viser les conditions, en envisageant des mesures d'accompagnement qu'il appartiendra à la commission d'enquête publique de proposer, pour aller vers une généralisation de cette procédure.

Pour cela, il conviendra de fixer l'échéance à laquelle les aéronefs autorisés à opérer à Paris – Orly auront une obligation d'emport des instruments nécessaires à une navigation satellitaire de précision.

IV – MOBILISER DE MANIÈRE OPTIMALE LES QUATRE LEVIERS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS (3)

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

Les chevelus permettent de visualiser les gains escomptés en généralisant de véritables procédures de descentes en continue…



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

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

Et en optimisant les

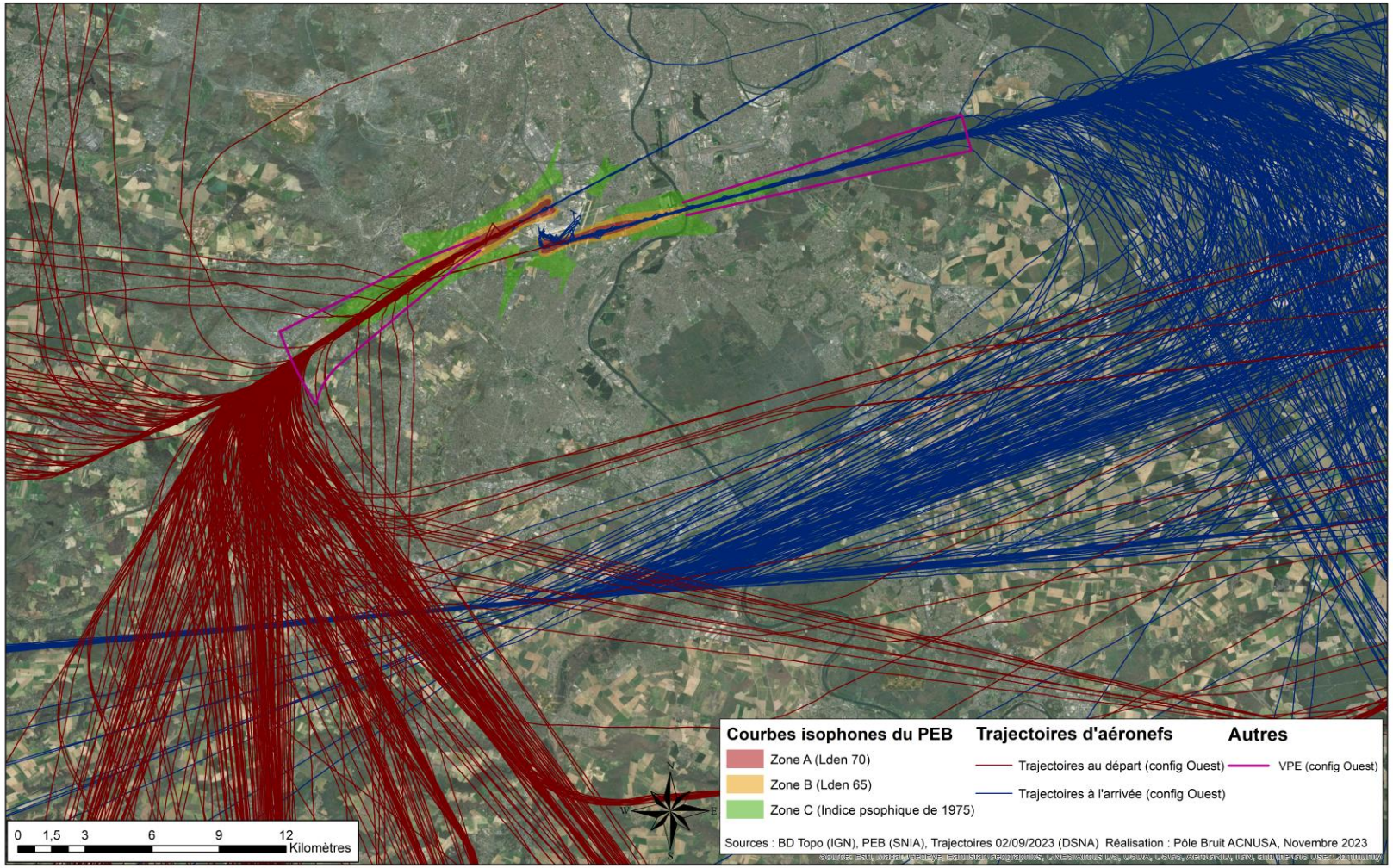
procédures de départ

sur le plan horizontal

et sur le plan vertical.

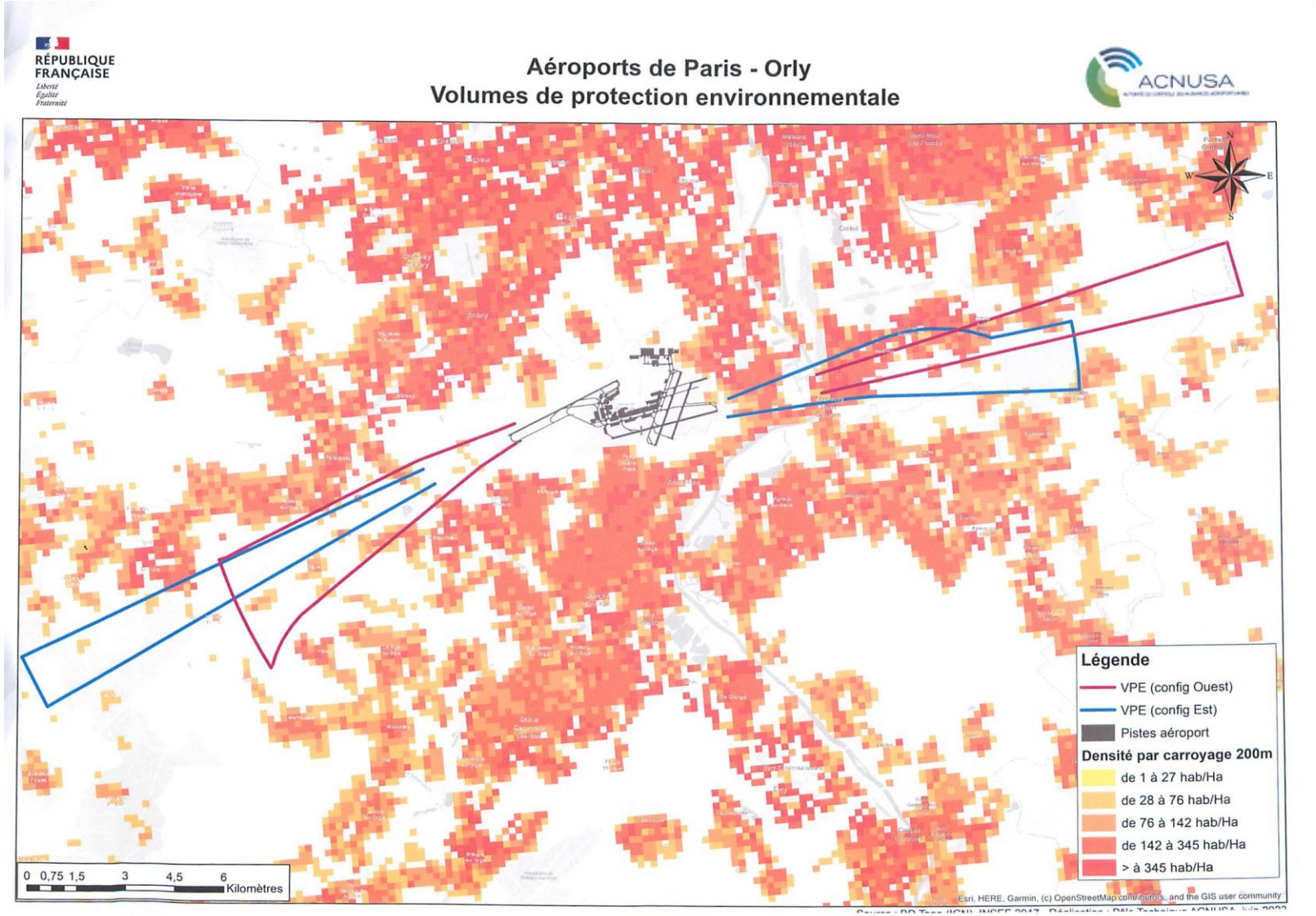
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté Égalité Fraternité

Aéroport de Paris - Orly
Plan d'Exposition au Bruit et trajectoires face à l'Ouest
PEB arrêté le 21/12/2012



ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

Toutes les procédures ne se sont pas vues associer des volumes de protection environnementale (article L 6362-1 du Code des Transports).



ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

IV – MOBILISER DE MANIÈRE OPTIMALE LES QUATRE LEVIERS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS (6)

REDUCTION DES EMISSIONS A LA SOURCE (2ème levier)

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.

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.

Il est souhaitable que les compagnies aériennes opérant à Paris – Orly soient

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

IV – MOBILISER DE MANIÈRE OPTIMALE LES QUATRE LEVIERS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS (7)

PLANNIFICATION ET PROGRAMMATION (3ème levier)

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 sont généralement toujours les mêmes. Il nous faut, collectivement, avoir le courage d'évaluer ces documents et de les réviser lorsque nécessaire.

Nous avons salué en 2022 le fait que certains de ces documents avaient été mis en révision avec la volonté d'aboutir. Il s'agit surtout de Plans de Gêne Sonore.

La planification et la programmation forment un levier important à actionner pour SUPPRIMER/RÉDUIRE ou COMPENSER les impacts territoriaux du bruit dans l'environnement.

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.**

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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

L'ACNUSA a rappelé à chacun des préfets la nécessité d'établir et de publier 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.

Les plans d'action des aéroports ne peuvent plus être un catalogue général. Ils devraient regrouper les actions que chacun des opérateurs (société aéroportuaire, service de navigation aérienne, compagnies aériennes et assistants d'escale) a engagé ou prévoit d'engager pour réduire le bruit dans l'environnement. Le préfet devrait challenger les opérateurs puis présenter les objectifs/résultats escomptés à l'échéance 2028.

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

V – SUIVRE ET CONTRÔLER LE RESPECT DES ENGAGEMENTS ET DES

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires 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. Le chantier a été engagé par les administrations. De premières annonces ont été faites. Il est souhaitable qu'il aboutisse.

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

V – SUIVRE ET CONTRÔLER LE RESPECT DES ENGAGEMENTS ET DES

- **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 pour réduire leurs émissions. 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 des 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.

A Paris – Orly , la direction de l'aéroport s'appuie sur le laboratoire du Groupe ADP qui travaille en bonne intelligence avec Airparif.

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

V – SUIVRE ET CONTRÔLER LE RESPECT DES ENGAGEMENTS ET DES

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.

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

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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€

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 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).

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

VII – LES RECOMMANDATIONS (1)

Au niveau territorial, l'année 2023 devait, selon le rapport Environnement 2022 de la DGAC, être « jalonnée » par la publication des cartes stratégiques de bruit, 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 2022 est accessible sur le site Internet de l'ACNUSA
https://www.acnusa.fr/sites/default/files/2022-06/Rapport%20annuel%202022.pdf

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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 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.

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 % en 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.

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, Aix – Les Milles, Cannes – Mandelieu) sont engagés dans des cadres locaux de régulation prenant mieux 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