

CHIFFRES CLÉS

15 AVIS  **CONSULTER**
PUBLIÉS EN 2018

1,2 MILLION
DE PERSONNES

**QUI VIVENT DANS LE PÉRIMÈTRE
D'EXPOSITION AU BRUIT DES PLUS
GRANDS AÉROPORTS FRANÇAIS**

515 000
RIVERAINS

**HABITENT DANS LE PÉRIMÈTRE
DE GÊNE SONORE**

341 DOSSIERS

**DE MANQUEMENTS PRÉSENTÉS
EN PLÉNIÈRE EN 2018**

19,6 MILLIONS
D'EUROS

**D'AMENDES INFLIGÉES
DEPUIS 2014**

58 CONTRÔLES
EFFECTUÉS

**PAR LA GENDARMERIE DU TRANSPORT
AÉRIEN LORS DU PIC DE POLLUTION
PROLONGÉE EN FÉVRIER 2019**

**6 DES PLUS GRANDS
AÉROPORTS
NATIONAUX**

**ÉQUIPÉS DE STATIONS FIXES POUR
LE SUIVI DE LA QUALITÉ DE L'AIR**

89 STATIONS

**DE MESURE DE BRUIT HOMOLOGUÉES
PAR L'ACNUSA**

**8 DES PLUS GRANDS
AÉROPORTS
NATIONAUX**

**ENGAGÉS POUR LA NEUTRALITÉ
CARBONE**

44,5 MILLIONS
D'EUROS

**RÉCOLTÉS POUR L'AIDE
À L'INSONORISATION EN 2018**

4 PLATEFORMES
EN FRANCE

**INTERDISENT LES AVIONS DE MARGE
CUMULÉE INFÉRIEURE À 13 EPNDB
EN PÉRIODE NOCTURNE**

 **CONSULTER**

Les membres du collège sont allés à la rencontre de toutes les parties prenantes du secteur aéroportuaire pour échanger et travailler sur les sujets d'environnement et de santé sur lesquels l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a compétence. La croissance de l'industrie aéronautique et du tourisme se traduit par une forte augmentation des passagers du transport aérien et des activités aéroportuaires. La concertation est nécessaire pour rétablir la confiance entre des parties aux intérêts trop souvent présentés comme contradictoires, et dégager des axes de progrès profitables à tous.

L'année 2018 a été celle du retrait du projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et de l'ouverture de la concertation sur les compensations relatives au développement de l'aéroport de Nantes – Atlantique. Elle a donné lieu aux Assises nationales du transport aérien, à la définition d'une nouvelle [stratégie nationale pour le transport aérien à horizon 2025](#) et à la préparation de la loi d'orientation des mobilités. L'année 2019 a permis une concertation préalable au projet de création d'un nouveau terminal à l'aéroport Paris – Charles-de-Gaulle. Elle est pour l'Autorité de contrôle, créée par la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999, l'occasion de célébrer ses vingt ans.

Dans son rapport, le collège dresse le bilan des recommandations formulées depuis 2010, date à laquelle l'Autorité a vu ses compétences élargies à l'ensemble des nuisances environnementales sur et autour des aéroports.

Les actions engagées en 2018 pour conforter l'action de l'ACNUSA concernent la modernisation de ses systèmes d'information et l'adossement de son fonctionnement aux services supports du ministère de la Transition écologique et solidaire, conformément à [l'article 21 de la loi n° 2017-55 du 20 janvier 2017](#). L'Autorité de contrôle entend mener son action en toute transparence vis-à-vis des services de l'État et des collectivités territoriales, de ses partenaires et de toutes les parties prenantes au secteur.

Les enseignements tirés par le collège en 2018 permettent de [tracer cinq axes de progrès](#) sur lesquels il entend œuvrer au cours des prochains mois. Le premier axe concerne les vols opérés en période nocturne. Il apparaît urgent de mettre en œuvre un cadre renforcé, protecteur pour l'environnement et la santé des riverains. Le deuxième axe concerne les mesures de compensation des nuisances sonores. Il s'agit d'assurer une meilleure solidarité territoriale en mobilisant les différents dispositifs existants. Le troisième axe concerne la considération et les valeurs à donner aux externalités environnementales et sanitaires. L'obtention d'un consensus permettrait de créer les conditions d'un meilleur dialogue. Le quatrième axe concerne la lutte contre la pollution atmosphérique. Le collège appelle à ce que les textes juridiques existants soient consolidés. Enfin, le dernier axe de progrès identifié concerne l'efficacité des restrictions environnementales. Elles doivent être confortées dans le cadre d'un véritable contrat social avec les riverains.

L'objectif de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est de favoriser de meilleures synergies entre les services de l'État et des collectivités, les compagnies aériennes et les gestionnaires d'aéroport, les associations de riverains, les associations de défense de l'environnement et de la santé.



Paris, mai 2019
Le collège

 **CONSULTER**

SOMMAIRE

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS ET DEMANDES D'ÉTUDES	6-7
TEMPS FORTS	8
A. LE COLLÈGE TRACE CINQ AXES DE PROGRÈS ISSUS DES ENSEIGNEMENTS DE L'ANNÉE 2018	9
I. LES VOLS DE NUIT REPRÉSENTENT UNE PRÉOCCUPATION MAJEURE DES RIVERAINS ET DOIVENT ÊTRE ENCADRÉS	9
1 INTERDIRE LES AVIONS LES PLUS BRUYANTS ENTRE 22 HEURES ET 6 HEURES : UN OBJECTIF À ATTEINDRE SUR TOUTES LES GRANDES PLATEFORMES FRANÇAISES	10
1.1 Mise en œuvre de la restriction d'exploitation relative aux aéronefs les plus bruyants en période nocturne	
1.2 État des lieux des plateformes dotées de restrictions d'exploitation relatives au bruit en période nocturne	
2 FAVORISER L'EXPRESSION D'ENGAGEMENTS FORTS POUR LA RÉDUCTION DU BRUIT EN PÉRIODE NOCTURNE	14
2.1 Réalisation d'études d'approche équilibrée sur l'ensemble des plateformes françaises	
2.2 Mesures complémentaires : instauration de couvre-feux et meilleure programmation des vols	
II. LES MESURES DE COMPENSATION POUR LES RIVERAINS DOIVENT ÊTRE AMÉLIORÉES	15
1 CONSOLIDER LES DISPOSITIFS DE COMPENSATION ET DE PROTECTION EXISTANTS	16
1.1 Évaluation régulière des hypothèses des plans de gêne sonore	
1.2 Renforcement de la coopération entre l'État et les collectivités territoriales dans le cadre de la rénovation des quartiers et villages inscrits dans les plans de gêne sonore	
1.3 Évaluation régulière des hypothèses et du respect du plan d'exposition au bruit	
2 SE DONNER LES MOYENS DE MIEUX COMPENSER LES NUISANCES	20
2.1 De la nécessité d'accélérer la réalisation de l'insonorisation des quartiers et villages inscrits dans les périmètres des plans de gêne sonore	
2.2 Du besoin de stopper l'érosion du produit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes	
2.3 De l'opportunité de créer des fonds de compensation des nuisances aéroportuaires	
III. LA PRISE EN COMPTE DES EXTERNALITÉS NÉCESSITE UN CONSENSUS DES PARTIES PRENANTES ET DES DONNÉES FIABLES	25
1 INTÉGRER LES EXTERNALITÉS DANS LES ÉTUDES D'APPROCHE ÉQUILIBRÉE POUR UNE CONCERTATION DE QUALITÉ ET DES DÉCISIONS ÉCLAIRÉES	25
1.1 Pour une approche cohérente des externalités par le secteur aéroportuaire	
1.2 Un meilleur suivi de l'évolution des externalités grâce à des indices adaptés	
2 RENFORCER LA COLLABORATION AVEC LES GESTIONNAIRES D'AÉROPORT POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DES INFORMATIONS DIFFUSÉES	27
2.1 Par une surveillance accrue des systèmes de mesure du bruit des aéroports	
2.2 Par le challenge des aéroports sur les informations relatives à la qualité de l'air qu'ils publient	
2.3 Par le déploiement systématique d'outils de visualisation des trajectoires accessibles à tous	
IV. LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE REQUIERT UN CORPUS RÉGLEMENTAIRE ADAPTÉ AUX EXIGENCES ACTUELLES	30
1 RÉDUIRE LES ÉMISSIONS SUR LES AÉROPORTS EXIGE UNE RÉGLEMENTATION APPROPRIÉE, DES INVESTISSEMENTS ET UNE CONCERTATION DES PARTIES PRENANTES	32
1.1 Identification des différentes sources d'émissions de polluants atmosphériques	
1.2 Vers une évolution de la réglementation encadrant les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	
1.3 Besoin de concertation entre les aéroports et les collectivités territoriales	
2 CONTRÔLER LE RESPECT DES ENGAGEMENTS DU SECTEUR EN MATIÈRE DE POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE	36
2.1 Mise en œuvre de l'article 45 de la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV)	
2.2 Vers la neutralité carbone des aéroports	
V. L'EFFICACITÉ DES RESTRICTIONS ENVIRONNEMENTALES DOIT ÊTRE RENFORCÉE DANS LE CADRE D'UN NOUVEAU CONTRAT SOCIAL AVEC LES RIVERAINS	38
1 FAIRE ÉVOLUER LE CADRE LÉGISLATIF EST INDISPENSABLE	38
1.1 Réviser la liste des personnes susceptibles d'être sanctionnées par l'ACNUSA	
1.2 Accroître l'efficacité des sanctions prononcées par l'Autorité	
1.2.1 Plafonds d'amendes efficaces	
1.2.2 Sursis conditionné	

2 MODERNISER LE CADRE RÉGLEMENTAIRE EST NÉCESSAIRE	41
2.1 Tendre vers une convergence des restrictions horaires	
2.1.1 <i>Les limitations nocturnes doivent être exclusivement liées à l'environnement et non à la capacité aéroportuaire</i>	
2.2 Étendre le dispositif des volumes de protection environnementale à toutes les plateformes	
3 INITIER DES CHANGEMENTS DE PRATIQUES POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DU SERVICE PUBLIC	45
3.1 Renforcer la coopération de l'Autorité de contrôle avec les services de l'aviation civile	
3.1.1 <i>Assurance de l'exhaustivité des poursuites</i>	
3.1.2 <i>Manuel des instructeurs</i>	
3.2 Favoriser les retours d'expérience de l'exercice du pouvoir de sanction	
B. L'AUTORITÉ INSCRIT SON ACTION DANS UNE VISION PLURIANNUELLE APRÈS AVOIR SURMONTÉ LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES EN 2018	47
I. L'ANNÉE 2018 A ÉTÉ FRUCTUEUSE	48
1 PRIORITÉ A ÉTÉ DONNÉE À LA REFONDATION DES BASES JURIDIQUES DE L'ACTION DE L'AUTORITÉ	49
2 PRIORITÉ A ÉGALEMENT ÉTÉ DONNÉE À LA COMPLÉTUDE DU COLLÈGE ET À LA CONSOLIDATION DU SOCLE DES EFFECTIFS	49
3 PRIORITÉ A ENFIN ÉTÉ DONNÉE À CRÉER LES CONDITIONS DE MUTUALISATION EN ADOSSANT LE FONCTIONNEMENT DES SERVICES DE L'AUTORITÉ AUX SERVICES SUPPORT DU MTES	50
II. L'ACTION DE L'AUTORITÉ S'INSCRIT DANS UNE VISION PLURIANNUELLE CLAIRE ET LARGEMENT PARTAGÉE	51
1 LES QUESTIONS IMMOBILIÈRES ET MOBILIÈRES ET LE SUPPORT INFORMATIQUE SONT L'OBJET D'UNE PREMIÈRE CONVENTION	51
2 LA GESTION DES RESSOURCES HUMAINES PEUT ÊTRE AMÉLIORÉE	51
3 L'EFFICIENCE DE L'ACTION DE L'AUTORITÉ PASSE PAR LA MODERNISATION DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION	51
4 L'AUTORITÉ A BESOIN DE CONFORTER LA SÉCURITÉ JURIDIQUE DE SES ACTIONS	51
5 LES PARTENARIATS AVEC LES AUTRES AUTORITÉS INTERVENANT EN MATIÈRE AÉROPORTUAIRE DEMANDENT À ÊTRE DÉVELOPPÉS	52
6 LE FONCTIONNEMENT DU COLLÈGE PEUT UTILEMENT ÊTRE MODERNISÉ	52
7 L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE A BESOIN D'APPUI POUR RENFORCER SA TECHNICITÉ	52
7.1 Partenariats avec les observatoires	
7.2 Partenariats avec certains organismes spécialisés du réseau scientifique et technique du MTES	
7.3 Capacité de traitement automatique et de valorisation de la donnée collectée	
III. L'EFFICIENCE DE L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE PASSE AUSSI PAR DES ACTIONS DE MODERNISATION DE L'ÉTAT ET DES AJUSTEMENTS LEGISLATIFS	54
1 LE PROCESSUS DE CONSTATATION DES INFRACTIONS ET LA GESTION DE LA PROCÉDURE CONTRADICTOIRE ENTRE L'ÉTAT ET LES PERSONNES POURSUIVIES DOIVENT ÊTRE FIABILISÉS	54
2 LA MODERNISATION DES OUTILS ET MÉTHODES DE TRAVAIL DE LA NAVIGATION AÉRIENNE EST DEVENUE UN ENJEU CRUCIAL POUR RÉDUIRE CONCRÈTEMENT LES NUISANCES AÉROPORTUAIRES AU COURS DES PROCHAINES ANNÉES	54
3 L'EFFICIENCE DE L'ACNUSA EST FORTEMENT DÉPENDANTE DE LA QUALITÉ DES RÈGLES ENVIRONNEMENTALES LOCALES ÉTABLIES PAR ARRÊTÉS MINISTÉRIELS	55
4 UNE CERTAINE DÉCONCENTRATION EST NÉCESSAIRE	55
5 LES MOYENS DE SANCTION DE L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE PEUVENT ÊTRE AMÉLIORÉS	55
C. BILAN DES RECOMMANDATIONS ÉMISES PAR L'AUTORITÉ DEPUIS 2010	56
I. NUISANCES ATMOSPHÉRIQUES ET SONORES	57
1 QUALITÉ DE L'AIR ET MILIEUX	57
2 BRUIT	57
II. QUALITÉ, CONTRÔLE ET DIFFUSION DE L'INFORMATION	58
1 INFORMATION DES RIVERAINS	58
2 INFORMATION AUX ÉQUIPAGES	57
III. COMPENSATION, PLANIFICATION ET PROGRAMMATION	59
IV. APPLICATION DES TEXTES ET MODIFICATIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES	59
GLOSSAIRE	61
L'ACNUSA EN QUELQUES MOTS	62

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS ET DEMANDES D'ÉTUDES

RECOMMANDATION 2019 N° 1

AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

(cf. page 13)

Faire aboutir rapidement les études et concertations locales de manière que les aéroports mentionnés à l'article 1609 *quater* vices A du code général des impôts fassent l'objet d'ici le 31 décembre 2021 d'arrêtés ministériels de restrictions d'usage interdisant aux aéronefs du chapitre 3 dont la marge certifiée cumulée est inférieure à 13EPNdB d'opérer sur ces plateformes entre 22 heures et 6 heures.

RECOMMANDATION 2019 N° 2

AU GOUVERNEMENT (cf. page 14)

Définir pour les quinze prochaines années le calendrier des restrictions d'exploitation des aéronefs en période nocturne en fonction de leurs caractéristiques acoustiques. Il s'agit de donner des perspectives pour les aéroports, les compagnies aériennes, les collectivités et les populations riveraines. Cela facilitera les études et concertations locales nécessaires à la mise au point des arrêtés de restrictions.

RECOMMANDATION 2019 N° 3

AUX COLLECTIVITÉS MAÎTRES D'OUVRAGE DES BÂTIMENTS SCOLAIRES (cf. page 16)

Insonoriser, voire déplacer, les écoles, collèges et lycées situés dans les périmètres des plans de gêne sonore. L'insonorisation étant financée à 100 % par la taxe sur les nuisances sonores aériennes, l'Autorité considère possible de réaliser avant le 31 décembre 2020 les programmes opérationnels relatifs aux établissements restant à traiter.

RECOMMANDATION 2019 N° 4

AU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE ET AU MINISTÈRE DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES ET DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES (cf. page 18)

Créer les conditions permettant aux préfets d'engager, avec les métropoles et les sociétés aéroportuaires concernées, des opérations coordonnées de rénovation de l'habitat situé

dans le périmètre des plans de gêne sonore. Il s'agit de traiter des besoins d'insonorisation et de rénovation énergétique en mobilisant à cet effet les recettes affectées à l'insonorisation et les moyens de droit commun du financement du logement (subventions, prêts et aides fiscales).

RECOMMANDATION 2019 N° 5

AU PARLEMENT (cf. page 19)

Rétablir rapidement la zone C du plan d'exposition au bruit de Paris – Orly pour éviter d'accroître les populations vivant sous les trajectoires d'approche et de décollage et créer une zone D afin de permettre aux habitants, actuels ou futurs, de bénéficier de règles de construction adaptées à leur localisation.

RECOMMANDATION 2019 N° 6

AU MINISTÈRE CHARGÉ DU BUDGET ET AU MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS (cf. page 23)

Réévaluer le montant de la ressource affectée à l'insonorisation des logements, des établissements scolaires, sanitaires et sociaux, de manière à permettre de mener à bien, dans des délais raisonnables, les opérations inscrites dans les plans de gêne sonore des grands aéroports. Il s'agit de la remonter rapidement à hauteur de 60 millions d'euros par an au minimum. Pour assurer la réalisation rapide des travaux d'insonorisation, permettre aux sociétés d'exploitation aéroportuaire et aux collectivités concernées d'emprunter à hauteur des besoins de financement non couverts en gageant la dépense sur les recettes futures de la TNSA.

RECOMMANDATION 2019 N° 7

AU GOUVERNEMENT (cf. page 26)

S'inspirer des notes techniques du 27 juin 2014, relative à l'évaluation des projets de transport, et du 22 février 2019, relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières pour établir des valeurs aux externalités à prendre en compte pour les projets aéroportuaires.

RECOMMANDATION 2019 N° 8 **AUX SOCIÉTÉS D'EXPLOITATION** **AÉROPORTUAIRE NON ENCORE ENGAGÉES**

(cf. page 29)

Mettre en place dans les deux ans à venir un outil de visualisation des trajectoires et de mesures de bruit accessible à tous.

RECOMMANDATION 2019 N° 9 **AU GOUVERNEMENT ET AU PARLEMENT**

(cf. page 36)

Confier à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires la mission et les moyens permettant de suivre et de contrôler les actions des aéroports afin d'atteindre en 2020 et 2025 les objectifs fixés à l'article 45 de la loi de transition écologique pour une croissance verte.

RECOMMANDATION 2019 N° 10 **AU MINISTÈRE DE LA TRANSITION** **ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, AU TRAVERS** **DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉNERGIE** **ET DU CLIMAT (DGECE) ET DE LA DIRECTION** **GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE (DGAC)**

(cf. page 37)

Définir un cadre réglementaire qui permette à l'ACNUSA d'assurer efficacement le suivi et le contrôle du respect des engagements pris par les aéroports pour atteindre la neutralité carbone des aéroports et la réduction de leurs émissions atmosphériques.

RECOMMANDATION 2019 N° 11 **AU PARLEMENT ET AU GOUVERNEMENT**

(cf. page 40)

Préciser la rédaction de l'article L. 6361-12 et compléter l'article L. 6361-13 du code des transports relatifs au régime des sanctions afin de pouvoir sanctionner tous les auteurs de manquements aux arrêtés ministériels, ouvrir la possibilité de sursis conditionné et réformer le dispositif de plafonnement actuel relatif aux personnes morales.

RECOMMANDATION 2019 N° 12 **À LA DIRECTION DES SERVICES** **DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (DSNA)**

(cf. page 45)

S'engager, y compris en matière de délais, sur la mise en place de procédures satellitaires afin d'obtenir des trajectoires précises à moindres nuisances (bruit et pollution de l'air) sur chacun des grands aéroports. Arrêter des volumes de protection environnementale (VPE) autour des trajectoires d'approche et de décollage des aéroports régionaux.

DEMANDE D'ÉTUDE 2019 N° 1 **À LA DIRECTION GÉNÉRALE** **DE L'AVIATION CIVILE** (cf. page 11)

Procéder aux études nécessaires pour fonder les restrictions nocturnes sur les niveaux de bruit certifiés aux points dits de survol et d'approche. Il s'agit de pouvoir passer, sur tous les aéroports, de restrictions d'usage de certains types d'aéronefs établies uniquement sur la marge acoustique cumulée certifiée à des restrictions construites sur des indicateurs plus représentatifs des nuisances sonores effectivement générées lors des phases de décollage et d'atterrissage.

DEMANDE D'ÉTUDE 2019 N° 2 **AU CENTRE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE** **DU BÂTIMENT (CSTB)** (cf. page 18)

Élaborer un guide technique à l'attention des maîtres d'ouvrage, des maîtres d'œuvre et des entreprises locales visant à traiter, de manière cohérente et efficace, les besoins d'insonorisation et de performance énergétique, aussi bien en réhabilitation qu'en aménagement et en construction neuve. La production de ce guide pourrait être utilement assurée en collaboration avec le Centre d'information et de documentation sur le bruit (CIDB) et financée par le ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales (DGALN et CGET), en partenariat avec l'Agence nationale de l'Habitat (ANAH) ainsi que l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU). Elle permettrait de soutenir la dynamique attendue au niveau local.

DEMANDE D'ÉTUDE 2019 N° 3 **AU MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS** **ET AU MINISTÈRE DES OUTRE-MER** (cf. page 24)

Mener une réflexion spécifique aux territoires ultramarins afin d'envisager des seuils inférieurs à ceux en vigueur pour les aéroports de l'Hexagone afin de pouvoir y déployer les dispositions prévues par l'article 1609 *quater* vices A, pour les plateformes dont le trafic est supérieur à 20 000 mouvements d'aéronefs de plus de 20 tonnes. Dans la mesure où la plupart des avions assurant des liaisons régionales ont un poids inférieur à 20 tonnes, les territoires ultramarins n'entrent pas dans le champ des dispositions protectrices pour l'environnement et la santé. Placer un seuil plus bas en matière de tonnage permettrait sur ces territoires de percevoir la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) et de faire bénéficier ainsi aux populations les plus exposées d'aides à l'insonorisation.

TEMPS FORTS

RENCONTRES D'ORLY,
DU 14 MARS AU 11 AVRIL 2019

STRATÉGIE NATIONALE DU TRANSPORT AÉRIEN EN 2025, FRUIT DES ASSISES NATIONALES DU TRANSPORT AÉRIEN, 8 MARS 2019.

ENTRETIENS DU PRÉSIDENT DE L'AUTORITÉ AVEC M^{ME} ÉLISABETH BORNE, MINISTRE CHARGÉE DES TRANSPORTS, MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, 24 MAI 2018 ET 1^{ER} MARS 2019.

RENCONTRES DU PRÉSIDENT DE L'AUTORITÉ AVEC LE MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, M. NICOLAS HULOT, 12 AVRIL 2018 ET M. FRANÇOIS DE RUGY, 18 FÉVRIER 2019.

CONCERTATION SUR LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DU TERMINAL 4 ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT PARIS - CHARLES-DE-GAULLE À L'HORIZON 2035/2040, DU 12 FÉVRIER AU 12 MAI 2019.

RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE L'AUTORITÉ, 17 JANVIER 2019.

VISUALISATION DES TRAJECTOIRES ET DES INFORMATIONS EN LIGNE DISPONIBLE SUR LES 3 PLATEFORMES FRANCILIENNES, 1^{ER} JANVIER 2019.

CONVENTION DE PARTENARIAT SIGNÉE ENTRE LA FÉDÉRATION ATMO FRANCE ET L'ACNUSA, 17 DÉCEMBRE 2018.

SÉMINAIRE DE TRAVAIL AVEC LES MEMBRES ASSOCIÉS DE L'AUTORITÉ, 10 DÉCEMBRE 2018.

1^{RES} ÉLECTIONS DE L'ACNUSA POUR LE COMITÉ TECHNIQUE ET LA COMMISSION CONSULTATIVE PARITAIRE, 6 DÉCEMBRE 2018.

AVIS SUR L'ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CARTOGRAPHIE DU BRUIT DES AÉRODROMES DE PARIS - CHARLES-DE-GAULLE ET DE PARIS - LE BOURGET ET DE LA PRISE EN COMPTE CONJOINTE DES TRAFICS DES DEUX PLATEFORMES, 9 OCTOBRE 2018.

CONSULTER

HOMOLOGATION DU SYSTÈME DE MESURE DE BRUIT DE BEAUVAIS - TILLÉ, 9 OCTOBRE 2018.

« AÉROPORTS ET TERRITOIRES », ASSISES NATIONALES DU TRANSPORT AÉRIEN, COLLOQUE DU 3 OCTOBRE 2018.

CONSULTER

LOI N° 2018-699 DU 3 AOÛT 2018 ET DÉCRET N° 2018-835 DU 2 OCTOBRE 2018 QUI REFORMENT LES BASES JURIDIQUES RELATIVES À L'EXERCICE DU POUVOIR DE SANCTION DE L'AUTORITÉ.

CONSULTER

BILAN DU PROGRAMME D'ACTION DES AÉRODROMES ÉTABLI PAR L'ADEME EN APPLICATION DE L'ARTICLE 45 DE LA LOI RELATIVE À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE POUR LA CROISSANCE VERTE, 30 MAI 2018.

CONSULTER

« ENGAGEMENT DES ACTEURS DU TRANSPORT AÉRIEN EN FAVEUR DE LA BIODIVERSITÉ AÉROPORTUAIRE », COLLOQUE DES ASSISES NATIONALES DU TRANSPORT AÉRIEN, 3 MAI 2018.

« PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES AÉROPORTS » ANIMATION DU GROUPE DE TRAVAIL PAR MME ROUIL, MEMBRE DU COLLÈGE, ASSISES NATIONALES DU TRANSPORT AÉRIEN, 4 AVRIL ET 30 MAI 2018.

DÉCISION DE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'AÉROPORT DE NANTES - ATLANTIQUE, 27 JANVIER 2019.

A. LE COLLÈGE TRACE CINQ AXES DE PROGRÈS

ISSUS DES ENSEIGNEMENTS DE L'ANNÉE 2018

I. LES VOLS DE NUIT REPRÉSENTENT UNE PRÉOCCUPATION MAJEURE DES RIVERAINS ET DOIVENT ÊTRE ENCADRÉS

Le bruit est un enjeu majeur de santé publique sur et autour des aéroports. Plusieurs institutions, aux niveaux national, européen et international, ont pris des dispositions concrètes visant à protéger la santé et l'environnement des populations les plus exposées au bruit.

L'Union européenne a, dans sa [directive n° 2002/49/CE du 25 juin 2002](#), défini une approche commune aux États membres en vue de prévenir et de réduire l'exposition aux nuisances liées au bruit dans l'environnement. Il s'agit de mettre en œuvre des mesures harmonisées au niveau communautaire.

Cette directive a fait l'objet d'une transposition en droit français dans les [articles R. 572-1 à R 572-11 du code de l'environnement](#) ainsi qu'à l'[article R. 147-5-1 du code de l'urbanisme](#). L'arrêté du 3 avril 2006 fixe la liste des aérodromes dont le bruit émis doit faire l'objet d'évaluation et l'arrêté du 4 avril 2006, relatif à l'établissement de cartes de bruit et des plans de prévention du bruit et de l'environnement, détermine les conditions de mise en œuvre de la directive.

Les grandes collectivités territoriales et les principaux opérateurs disposent aujourd'hui de cartes stratégiques et la plupart d'entre eux de plans d'action à cinq ans.

Le bureau régional de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour l'Europe a publié en 2018 de [nouvelles lignes directrices](#) prenant en compte les risques auxquels sont exposés les populations en raison du bruit dans l'environnement. En particulier pour le secteur aéroportuaire, l'OMS « *recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de 40dB L_{night} (la nuit), car un niveau supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur le sommeil* ». Ces lignes directrices devraient inspirer les États membres lors de la révision prochaine de la directive européenne.

1 INTERDIRE LES AVIONS LES PLUS BRUYANTS ENTRE 22 HEURES ET 6 HEURES : UN OBJECTIF À ATTEINDRE SUR TOUTES LES GRANDES PLATEFORMES FRANÇAISES

1.1 Mise en œuvre de la restriction d'exploitation relative aux aéronefs les plus bruyants en période nocturne

Afin de réduire les nuisances générées par les appareils les plus bruyants, des mesures de restriction d'exploitation sont prises sur certaines plateformes aéroportuaires.

Ces restrictions apparaissent devoir être généralisées rapidement à toutes les plateformes aéroportuaires françaises. Les avions concernés sont ceux du chapitre 3 dont la marge acoustique cumulée certifiée est inférieure à 13 EPNdB.

Marge acoustique d'un aéronef, qu'est-ce que c'est ?

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est une institution spécialisée des Nations unies créée par la convention de Chicago le 7 décembre 1944. Elle est chargée d'établir le cadre réglementaire mondial de la sécurité de l'aviation civile internationale.

L'annexe 16 de la Convention internationale de l'aviation civile relative à la protection environnementale définit dans son volume 1 les normes de certification acoustique des aéronefs et les conditions dans lesquelles sont effectuées les mesures de certification.

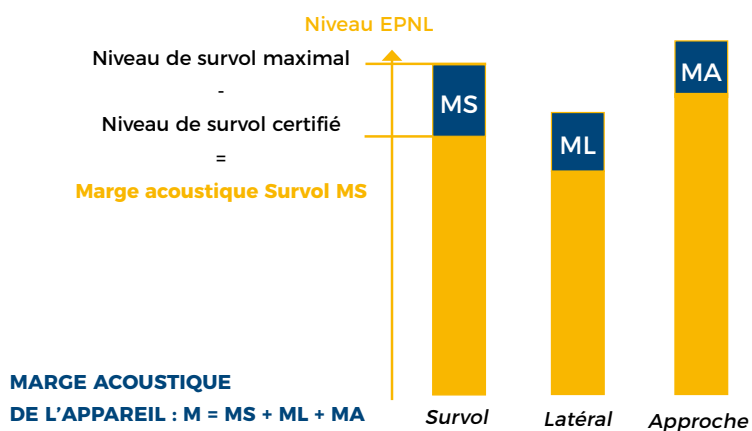
S'y trouve un classement acoustique par chapitre, en fonction de l'année de conception de l'appareil et du type d'avion (hélice, turboréacteur, etc.). Les turboréacteurs des aéronefs sont régis par les chapitres II, III, IV et XIV.

Ainsi, chaque avion est doté d'un certificat acoustique établi sur la base de mesures de bruit certifiées en trois points (approche, survol, latéral). En fonction du chapitre et de la masse maximale au décollage, les limites maximales de bruit (approche, survol, latéral) certifiées pour l'aéronef sont établies.

La marge acoustique en chaque point est calculée en soustrayant le niveau mesuré du niveau maximal.

Les marges aux trois points sont additionnées pour obtenir la marge acoustique cumulée certifiée, ces dernières pouvant se compenser.

Plus la marge acoustique est faible, plus l'avion est bruyant.



Cette pondération présente l'inconvénient de ne pas traduire la gêne provoquée par un survol d'aéronef au décollage ou à l'atterrissage.

Elle a cependant l'avantage de définir une base commune fondée sur des mesures certifiées.

Actuellement, la plupart des arrêtés de restriction sont fondés seulement sur la marge acoustique cumulée certifiée. À ce jour, seuls les arrêtés de restriction applicables à [Paris – Charles-de-Gaulle \(2 mai 2012\)](#) et [Bâle – Mulhouse \(18 juin 2015\)](#) prennent également en compte le niveau de bruit certifié au point dit de survol et d'approche.

DEMANDE D'ÉTUDE 2019 N° 1 À LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE

Procéder aux études nécessaires pour fonder les restrictions nocturnes sur les niveaux de bruit certifiés aux points dits de survol et d'approche. Il s'agit de pouvoir passer, sur tous les aéroports, de restrictions d'usage de certains types d'aéronefs établies uniquement sur la marge acoustique cumulée certifiée à des restrictions construites sur des indicateurs plus représentatifs des nuisances sonores effectivement générées lors des phases de décollage et d'atterrissage.

La période de minuit à 6 heures, souvent considérée comme le « cœur de nuit », est celle sur laquelle doit porter la majorité des efforts de protection. Cette durée de six heures est inférieure à la durée minimale que l'OMS juge nécessaire depuis 2009 pour couvrir les besoins de sommeil de la majorité de la population. L'Organisation estime en effet que huit heures consécutives sont nécessaires pour protéger le sommeil de 50% de la population, et qu'il faut dix heures pour en protéger 80% ¹.

En France, la période de 22 heures – 6 heures est celle prise en compte pour calculer les indicateurs acoustiques L_{den} et L_{night} à partir desquels sont forgées les politiques publiques relatives aux plans de gêne sonore (PGS) en L_{den} uniquement, et les plans d'exposition au bruit (PEB) ³.

Qu'est-ce qu'un plan de gêne sonore (PGS)² ?

C'est un plan qui délimite des zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement, sous certaines conditions. Seuls les 11 principaux aéroports sont dotés d'un PGS.

ZONE I : très forte nuisance comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70 ;

ZONE II : forte nuisance, entre la courbe d'indice L_{den} 70 et L_{den} 65 ou 62 ;

ZONE III : nuisance modérée inclut entre la limite extérieure de la zone 2 et L_{den} 55.

Qu'est-ce qu'un plan d'exposition au bruit (PEB)³ ?

C'est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. Il vise à interdire ou à limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances.

ZONE A : exposition au bruit très forte ;

ZONE B : exposition au bruit forte, limite extérieure entre L_{den} 65 et L_{den} 62 ;

ZONE C : exposition au bruit modérée, limite extérieure entre L_{den} 57 et L_{den} 55 ;

ZONE D : obligatoire pour les 11 principaux aéroports - exposition au bruit faible.

Si des contingences économiques propres à chaque aéroport ou à chaque métropole peuvent justifier le choix de mesures de protection variées sur la période de 22 heures – 6 heures, l'ACNUSA recommande fermement que l'interdiction d'usage des aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à 13 EPNdB soit une protection minimale effective sur l'ensemble de cette période sur chacun des grands aéroports français avant la fin de l'année 2021.

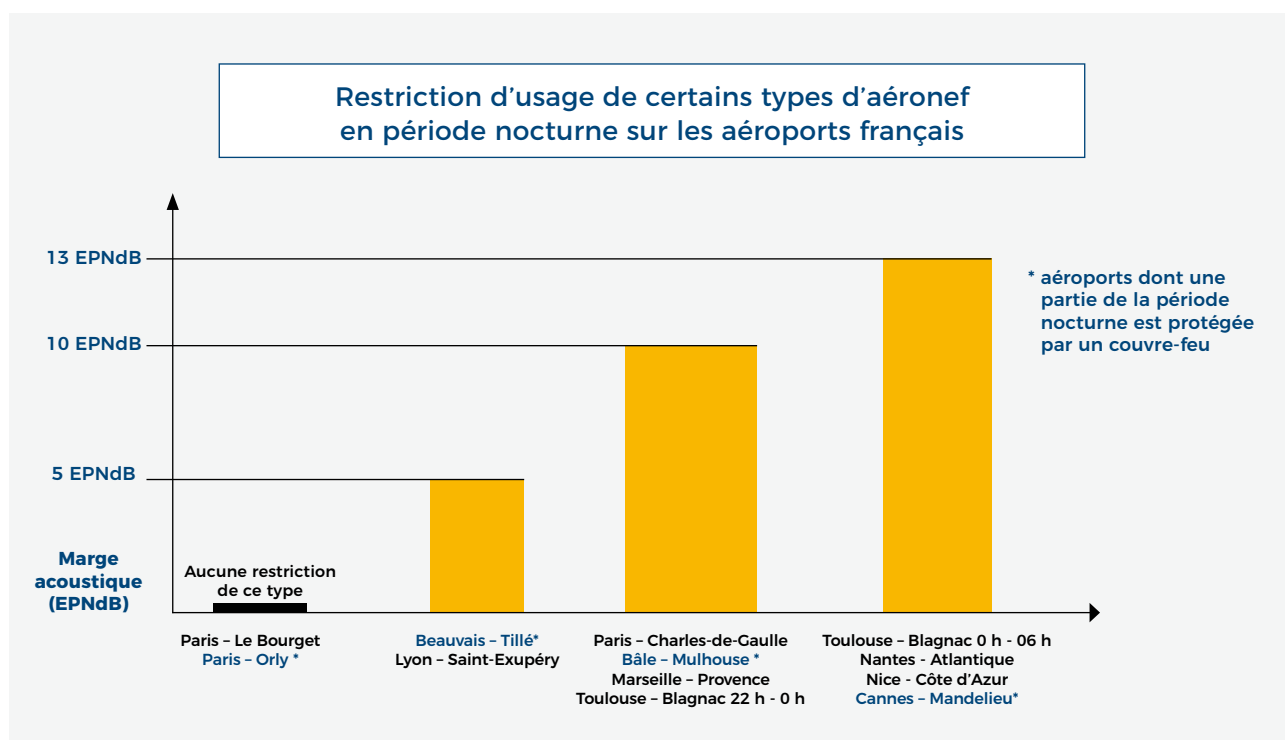
¹ http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf

² Article R.571-66 du code de l'environnement.

³ Article R.112-3 du code de l'urbanisme.

1.2 État des lieux des plateformes dotées de restrictions d'exploitation relatives au bruit en période nocturne

Afin de limiter les nuisances environnementales sur et autour des aéroports, des restrictions d'exploitation ont été prises, de manière ponctuelle ou pérenne, notamment pour protéger les riverains du bruit. Un corpus de textes relatifs aux restrictions environnementales existe pour chacune des plateformes. D'une plateforme à une autre, la rédaction des arrêtés de restriction présente cependant des disparités parfois peu justifiées s'agissant des types d'aéronefs, mais aussi des heures prises en compte (stationnement à l'aire ou au point, atterrissage - toucher des roues - ou arrivée).



Seules quatre plateformes aéroportuaires françaises sont aujourd'hui dotées de restrictions d'usage applicables aux aéronefs dont la marge acoustique cumulée certifiée est inférieure à 13 EPNdB :

- **Nantes - Atlantique** (pour tous les types d'avions entre 23 h 01 et 6 heures),
- **Nice - Côte d'Azur** (s'applique aux turboréacteurs entre 23 h 15 et 6 h 15),
- **Toulouse - Blagnac** (s'applique aux turboréacteurs entre minuit et 6 heures),
- **Cannes - Mandelieu**, (s'applique H24 aux turboréacteurs).



Un projet de révision de l'arrêté de restriction d'usage des aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à 5 EPNdB est en cours d'étude à Lyon - Saint Exupéry depuis 2016.

À Marseille - Provence, des études ont également été engagées. L'Autorité souhaite que tous les moyens soient mis en œuvre pour que les deux arrêtés ministériels attendus puissent être publiés en 2019.

Un couvre-feu s'applique sur trois plateformes : il est effectif à Beauvais - Tillé entre minuit et 5 heures ; à Bâle - Mulhouse entre minuit et 5 heures pour les arrivées et entre minuit et 6 heures pour les départs ; à Paris - Orly, les départs sont interdits entre 23 h 15 et 6 h 15 et les arrivées entre 23 h 30 et 6 h 30. Les conditions dans lesquelles sont accordées des dérogations à Bâle - Mulhouse demandent à être rapidement fixées par arrêté ministériel afin d'éviter d'avoir à constater des contournements de la règle.

RECOMMANDATION 2019 N° 1 AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Faire aboutir rapidement les études et concertations locales de manière que les aéroports mentionnés à [l'article 1609 quater vices A du code général des impôts](#) fassent l'objet d'ici le 31 décembre 2021 d'arrêtés ministériels de restrictions d'usage interdisant aux aéronefs du chapitre 3 dont la marge certifiée cumulée est inférieure à 13EPNdB d'opérer sur ces plateformes entre 22 heures et 6 heures.

En complément des restrictions environnementales, la protection des riverains en période nocturne doit s'appuyer sur la mise en place de bonnes pratiques, notamment s'agissant des procédures de vols. C'est, entre autres, le cas des [descentes continues](#), qui doivent être privilégiées sur l'intégralité de la période nocturne. Des travaux sont actuellement en cours pour généraliser en 2023 la descente continue à Paris – Charles-de-Gaulle. Des études de même nature sont indispensables pour généraliser cette procédure sur tous les autres grands aéroports français où les contraintes opérationnelles sont le plus souvent moindres qu'à Paris – Charles-de-Gaulle.

De même, pour les procédures au décollage, il faudrait étudier pour chacune d'elles la mise en place de procédures de moindre bruit. L'ACNUSA se félicite notamment des travaux menés sur de nouvelles procédures de décollage à Paris – Orly (procédure PRISALT). Elle suivra attentivement les évaluations environnementales et la concertation qui devraient permettre d'aboutir à une réduction des nuisances.

Paris – Charles-de-Gaulle est un hub sur lequel les mesures de restriction peuvent avoir un effet vertueux sur la plupart des autres aéroports

Paris – Charles-de-Gaulle étant l'un des premiers hubs européens, tout progrès en matière de réduction des nuisances sonores sur cette plateforme semble pouvoir bénéficier à d'autres plateformes. L'ampleur du trafic sur cet aéroport appelle à une vigilance particulière de la part de l'Autorité de contrôle pour ce qui est des vols de nuit contingentés par arrêtés ministériels de 2003.

L'Autorité de contrôle est extrêmement attentive à ce que les recommandations du rapport du groupe de travail « vols de nuit »^a soient suivies d'effets. Ces dernières concernent le choix de configurations préférentielles la nuit, le suivi et l'évaluation des descentes douces entre 0 h 30 et 5 heures, l'alternance des doublets de piste et les vols en bordure de nuit.

La mise en place des descentes continues pendant la période nocturne est un gain pour la protection des riverains la nuit, aussi l'ACNUSA recommande-t-elle à la Direction des services de la navigation aérienne de tout mettre en œuvre pour que le déploiement progressif s'accélère.

La publication de l'indice global moyen pondéré ([IGMP](#)) 2017 pour la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle a fait apparaître un accroissement significatif des émissions sonores en cœur de nuit. Ce point fait l'objet d'un développement dans la partie III ([cf. page 26](#)).

L'ACNUSA recommande que des négociations soient rapidement engagées par Groupe ADP avec les compagnies aériennes en adéquation avec la recommandation n° 2019 – 1 pour améliorer la programmation des vols et éviter ainsi dans la mesure du possible tous les décollages trop tardifs et les atterrissages trop matinaux. Elle appelle à ce que les manquements aux arrêtés de 2003 fassent l'objet de procès-verbaux dressés par les agents de l'État assermentés à cet effet.

^a Comité de suivi du groupe de travail « Vols de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle », septembre 2018, Régis Guyot.

2 FAVORISER L'EXPRESSION D'ENGAGEMENTS FORTS POUR LA RÉDUCTION DU BRUIT EN PÉRIODE NOCTURNE

2.1 Réalisation d'études d'approche équilibrée sur l'ensemble des plateformes françaises

La protection minimale de la période nocturne uniquement par des mesures de restrictions d'usage des aéronefs dont la marge certifiée cumulée est de 13 EPNdB est nécessaire, mais elle n'est pas suffisante.

[Le règlement \(UE\) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014](#) relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, rend obligatoire la réalisation d'une étude d'approche équilibrée prenant en compte les spécificités locales en vue de l'introduction de restrictions d'exploitations⁴.

Ce processus doit offrir aux compagnies la lisibilité nécessaire pour adapter progressivement leurs flottes à des échéances précises et leur stratégie de programmation. Au vu de l'amélioration des performances des avions et de celles du contrôle aérien, grâce aux innovations technologiques et aux qualifications des personnels, les critères retenus dans les arrêtés devraient être plus protecteurs, selon des principes et un calendrier général qui pourraient être définis au niveau central et selon des modalités qui devraient être étudiées et concertées localement.

Les progrès réalisés grâce à l'amélioration des performances doivent en effet produire des gains partagés entre les acteurs économiques et les riverains.

RECOMMANDATION 2019 N° 2 AU GOUVERNEMENT

Définir pour les quinze prochaines années le calendrier des restrictions d'exploitation des aéronefs en période nocturne en fonction de leurs caractéristiques acoustiques. Il s'agit de donner des perspectives pour les aéroports, les compagnies aériennes, les collectivités et les populations riveraines. Cela facilitera les études et concertations locales nécessaires à la mise au point des arrêtés de restrictions.

2.2 Mesures complémentaires : instauration de couvre-feux et meilleure programmation des vols

De nombreuses associations de riverains et collectivités directement concernées réclament la mise en place de couvre-feux. Il s'agit d'interdire toute opération aérienne sur une période nocturne définie sauf dérogations explicitement visées par l'arrêté de restriction encadrant le couvre-feu. L'opportunité d'un couvre-feu se détermine au cas par cas pour chaque plateforme. Son établissement nécessite de prendre en compte tous les paramètres environnementaux, économiques et sociaux pertinents à travers la réalisation d'une étude d'approche équilibrée pour chaque aéroport envisagé. Cette étude devrait examiner les conditions dans lesquelles les avions basés ayant subi des retards parfaitement exceptionnels pourraient prétendre à d'éventuelles dérogations. L'expérience de Bâle - Mulhouse souligne la nécessité d'un encadrement réglementaire précis de cette possibilité.

Parallèlement, afin de réduire les nuisances environnementales, en particulier sonores, l'Autorité invite les aéroports à travailler en meilleure collaboration avec le coordonnateur national à la programmation des vols pour éviter toute opération non indispensable en cœur de nuit (minuit à 6 heures) et d'alléger les opérations entre 22 heures et minuit. Elle entend protéger les riverains, en allant dans le sens des recommandations de l'OMS.

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0598>



Les sociétés d'exploitation aéroportuaire sont invitées à mener des concertations au niveau local, en bonne entente avec le coordinateur national, pour alléger la programmation des vols entre 22 heures et minuit et éviter la programmation de vols de minuit à 6 heures.

Enfin, des incitations tarifaires (modulation des taxes et des redevances) doivent être mises en place pour favoriser le renouvellement des flottes et privilégier les opérations en dehors de la période nocturne.

II. LES MESURES DE COMPENSATION POUR LES RIVERAINS DOIVENT ÊTRE AMÉLIORÉES

Les grands aéroports sont des portes d'entrée des territoires qu'ils desservent. [La stratégie nationale du transport aérien en 2025](#) mise au point à l'issue des Assises nationales du transport aérien 2018 souligne que les riverains des aéroports ne doivent pas être les perdants du développement économique et social des grandes métropoles. Il apparaît donc nécessaire de porter un nouveau regard sur les mécanismes de solidarité qui doivent jouer en faveur des habitants des quartiers et villages inscrits dans les périmètres des plans de gêne sonore (PGS).

En décembre 2018, pour l'ensemble des onze principales plateformes, 513 514* personnes habitaient dans une zone de PGS. Cela représentait 162 921 logements, dont 62 258 ont bénéficié d'une prise en charge de travaux d'insonorisation.

Nombre d'habitants et de logements ayant fait l'objet d'une prise en charge de travaux d'insonorisation (données disponibles à la fin 2018)							
Plateforme	Nombre d'habitants en zone I du PGS	Nombre d'habitants en zone II du PGS	Nombre d'habitants en zone III du PGS	TOTAL	Nombre de logements recensés**	Nombre de logements insonorisés**	Taux de réalisation**
Paris - Charles-de-Gaulle	0	392	254 671	255 063	81 751	29 084	36%
Paris - Orly	574	9 434	120 379	130 387	35 329	17 566	50%
Paris - Le Bourget	0	383	42 147	42 530	14 920	1 225	8%
Toulouse - Blagnac	76	1 499	42 193	43 768	14 640	6 500	44%
Marseille - Provence	0	562	15 047	15 609	6 020	1 333	22%
Nice - Côte d'Azur	0	0	8 130	8 130	3 960	2 622	66%
Bâle - Mulhouse	0	0	6 020	6 020	1 344	672	50%
Nantes - Atlantique	0	54	4 206	4 260	1 751	912	52%
Lyon - Saint-Exupéry	3	0	3 188	3 191	1 506	1 439	96%
Bordeaux - Mérignac	4	98	3 374	3 476	1 250	686	55%
Beauvais - Tillé	0	11	1 076	1 087	450	219	49%
Total	657	12 433	500 431	513 521	162 921	62 258	38%

* Données recalculées par le pôle Bruit de l'ACNUSA (version 12.2018).

Sources PEB / PGS : SNIA ; Sources données populations : LCSQA (recensement INSEE 2014 + BDD IGN).

** Sources gestionnaires d'aéroport correspond au nombre de logements recensés dans la zone, ne prenant pas en compte le critère d'antériorité au PEB.

1 CONSOLIDER LES DISPOSITIFS DE COMPENSATION ET DE PROTECTION EXISTANTS

1.1 Évaluation régulière des hypothèses des plans de gêne sonore

Il importe de procéder à une évaluation régulière des hypothèses qui sous-tendent les plans de gêne sonore. En effet, les trafics, les trajectoires et les performances acoustiques des aéronefs évoluent. Il appartient donc d'apprécier la pertinence du PGS et s'il convient de l'adapter ou de le réviser. La révision de celui de Nantes – Atlantique a conduit à un triplement des populations éligibles à l'aide à l'insonorisation ; des milliers d'habitants ont donc subi les effets du bruit sans bénéficier de l'aide légale pendant des années.

Comparaison des surfaces, du nombre d'habitants
et de logements des PGS de Nantes – Atlantique de 2019 et de 2003

		PGS 2019	PGS 2003
ZONE I	Surface (en km ²)	1,26	0,91
	Habitants	3	0
	Logements	0	n/a
ZONE II	Surface (en km ²)	1,76	1,11
	Habitants	164	54
	Logements	67	NA
ZONE III	Surface (en km ²)	24,23	11,09
	Habitants	14 919	4 206
	Logements*	7 066	n/a
TOTAL	Surface (en km ²)	27,25	13,11
	Population (en habitants)	15 086	4 260
	Logements	7 133	n/a

Données calculées par le pôle bruit de l'ACNUSA, sources données populations : LCSQA (recensement INSEE 2014 + BDD IGN) ; sources des données logements : DGAC estimation sur la base des fichiers fonciers 2017 (DDTM Loire-Atlantique).

RECOMMANDATION 2019 N° 3 AUX COLLECTIVITÉS MAÎTRES D'OUVRAGE DES BÂTIMENTS SCOLAIRES

Insonoriser, voire déplacer, les écoles, collèges et lycées situés dans les périmètres des plans de gêne sonore.

L'insonorisation étant financée à 100 % par la taxe sur les nuisances sonores aériennes, l'Autorité considère possible de réaliser avant le 31 décembre 2020 les programmes opérationnels relatifs aux établissements restant à traiter.

De manière particulière, et au vu des résultats de [l'étude d'impact des effets cumulés du trafic des aéroports de Paris – Charles-de-Gaulle et de Paris – Le Bourget](#), l'Autorité de contrôle a recommandé en 2018 aux pouvoirs publics de réviser dès 2020 les plans de gêne sonore (et les plans d'exposition au bruit) de ces deux aéroports qui constituent un seul système aéroportuaire.

Par courrier du 10 août 2018 et à la suite d'une étude engagée en 2017 par l'ACNUSA, le président de l'Autorité a saisi les préfets et les recteurs d'académie pour qu'ils établissent et transmettent un état des lieux chiffré de la situation, en matière d'insonorisation des établissements scolaires situés dans le périmètre d'un PGS.

Pour l'ensemble des plateformes, 340 établissements ont été recensés par les services de l'Autorité. Les premiers résultats (partiels) montrent que un tiers des établissements ont été construits ces trente dernières années en respectant les normes techniques. Un deuxième tiers a fait l'objet de travaux d'insonorisation, dont les effets n'ont pas toujours été vérifiés. Le dernier tiers n'a pas encore fait l'objet de travaux. L'Autorité de contrôle a demandé aux préfets d'appeler l'attention des collectivités, maîtres d'ouvrage concernés, et de faire jouer, lorsque nécessaire, des mécanismes de solidarité en faveur des collectivités qui n'auraient pas les moyens de monter les programmes de travaux.

1.2 Renforcement de la coopération entre l'État et les collectivités territoriales dans le cadre de la rénovation des quartiers et villages inscrits dans les plans de gêne sonore

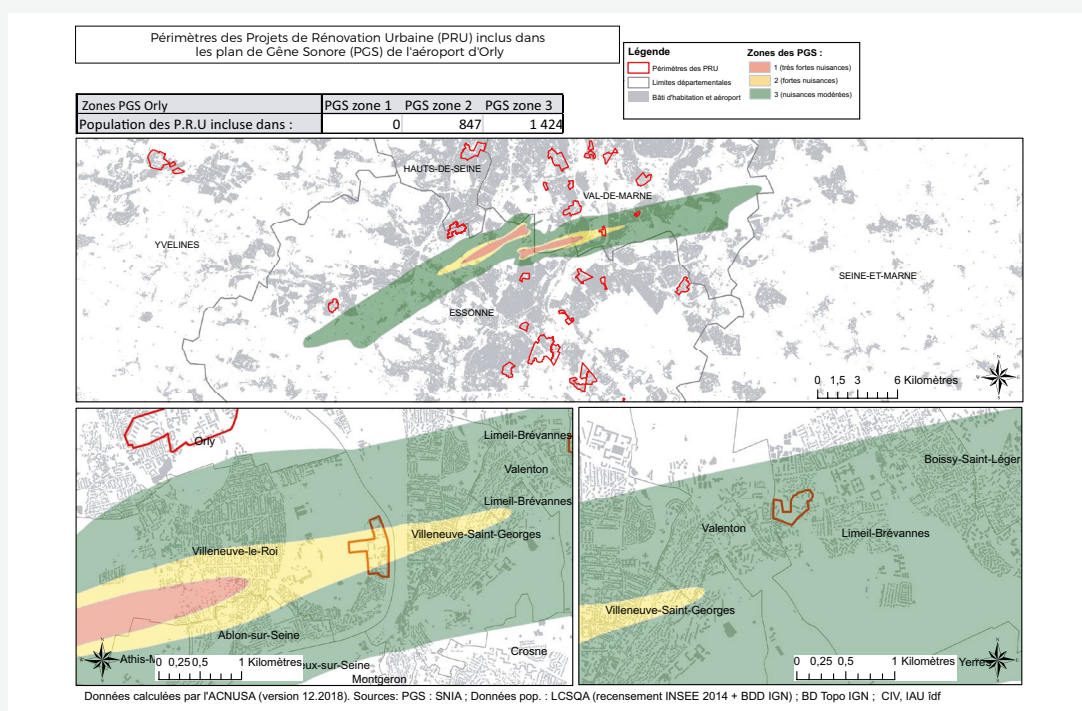
Une approche locale est indispensable pour apprécier de manière précise la situation de chacun des quartiers ou villages inscrits dans le périmètre du PGS. Leur morphologie urbaine diffère selon les aéroports et certains bénéficient de politiques prioritaires de l'État, financées par l'[Agence nationale de l'habitat \(ANAH\)](#), l'[Agence nationale pour la rénovation urbaine \(ANRU\)](#), l'[Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie \(ADEME\)](#) et/ou la [Caisse des dépôts et consignations \(CDC\)](#). Sur certains territoires, les cartographies prioritaires se superposent.

Les différents financeurs mobilisés doivent être encouragés à s'accorder librement au niveau local pour mandater un opérateur de proximité chargé :

- d'assister les maîtres d'ouvrage pour aider les habitants éligibles à réaliser le diagnostic de leur patrimoine ;
- d'établir le programme de travaux répondant aux objectifs d'insonorisation et de rénovation énergétique ;
- de présenter les dossiers de financement.

La coordination locale des programmes de travaux offrirait une meilleure maîtrise des dépenses. Elle permettrait d'évaluer de manière efficace et coordonnée si les différents objectifs (insonorisation et rénovation énergétique) sont atteints.

Superposition des périmètres des projets de rénovation urbaine de l'ANRU au plan de gêne sonore de Paris - Orly



RECOMMANDATION 2019 N° 4

AU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE ET AU MINISTÈRE DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES ET DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Créer les conditions permettant aux préfets d'engager, avec les métropoles et les sociétés aéroportuaires concernées, des opérations coordonnées de rénovation de l'habitat situé dans le périmètre des plans de gêne sonore. Il s'agit de traiter des besoins d'insonorisation et de rénovation énergétique en mobilisant à cet effet les recettes affectées à l'insonorisation et les moyens de droit commun du financement du logement (subventions, prêts et aides fiscales).

DEMANDE D'ÉTUDE 2019 N° 2

AU CENTRE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE DU BÂTIMENT (CSTB)

Élaborer un guide technique à l'attention des maîtres d'ouvrage, des maîtres d'œuvre et des entreprises locales visant à traiter, de manière cohérente et efficace, les besoins d'insonorisation et de performance énergétique, aussi bien en réhabilitation qu'en aménagement et en construction neuve. La production de ce guide pourrait être utilement assurée en collaboration avec le [Centre d'information et de documentation sur le bruit \(CIDB\)](#) et financée par le [ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales \(DGALN et CGET\)](#), en partenariat avec l'Agence nationale de l'habitat ([ANAH](#)) ainsi que l'Agence nationale pour la rénovation urbaine ([ANRU](#)). Elle permettrait de soutenir la dynamique attendue au niveau local.

1.3 Évaluation régulière des hypothèses et du respect du plan d'exposition au bruit

Si la priorité opérationnelle doit être donnée à la rénovation des quartiers et villages inscrits dans les périmètres des PGS, il importe de veiller à ne pas exposer des populations supplémentaires à des niveaux sonores engendrant des risques sanitaires.

Le troisième pilier de l'approche équilibrée recommandée par l'OACI et imposée par le règlement européen de 2014 en vue de réduire l'impact des nuisances sonores aéroportuaires est le « *land-use planning and management* », soit la planification et gestion de l'utilisation des sols. Il s'agit de limiter la population subissant les nuisances. Un aéroport étant source de création de richesses et de nuisances, il est impératif qu'une zone de protection soit définie pour éviter un accroissement des populations les plus exposées. Le plan d'exposition au bruit est un des outils permettant de maîtriser l'urbanisme dans les zones soumises à des niveaux de bruit aérien moyen (Lden) supérieurs à 50dB.

La validité des hypothèses sur lesquelles sont construits les PEB doit être vérifiée de façon régulière afin de s'assurer que la définition des périmètres des zones A, B, C et D sont toujours valables.

Il semblerait opportun de profiter de l'obligation réglementaire d'élaboration des cartes stratégiques du bruit (sur lesquelles s'appuient les plans de protection du bruit dans l'environnement, PPBE, des territoires) pour procéder à la réévaluation systématique des hypothèses des PGS et PEB.

Par ailleurs, des observatoires permettant de suivre et d'évaluer localement la mise en œuvre effective des servitudes d'urbanisme existent déjà sur certains territoires. Un projet de convention est en cours entre la [Fédération nationale des agences d'urbanisme \(FNAU\)](#) et l'ACNUSA pour inciter les métropoles et les sociétés d'exploitation aéroportuaire à la création de nouveaux observatoires.



Mettre en place, avec le soutien financier de la société d'exploitation aéroportuaire concernée, des observatoires permettant de suivre et d'évaluer localement la mise en œuvre effective des servitudes d'urbanisme.

Il s'agit de veiller à la protection foncière en zone C des plans d'exposition au bruit et aux règles de construction applicables dans les zones D.

**RECOMMANDATION
2019 N° 5
AU COURVÈNEMENT
ET AU PARLEMENT**

Rétablir rapidement la zone C du plan d'exposition au bruit de Paris – Orly pour éviter d'accroître les populations vivant sous les trajectoires d'approche et de décollage et créer une zone D afin de permettre aux habitants, actuels ou futurs, de bénéficier de règles de construction adaptées à leur localisation.

À l'image de ce qui a été fait en matière de planification depuis plusieurs décennies à l'ouest de Lyon avec une directive nationale d'aménagement (DTA)⁵, il peut apparaître pertinent, au niveau de métropoles comme Toulouse, Bordeaux, Nantes, Strasbourg, Montpellier et Lille, d'assurer une protection foncière allant au-delà des limites des plans d'exposition au bruit.

À cette fin, il serait intéressant de mettre en œuvre, avec les établissements publics fonciers (EPF) territorialement compétents, une politique active de veille afin de conforter la vocation agricole, naturelle ou forestière des espaces situés sous les trajectoires des aéronefs. Il serait opportun de faire aboutir la réflexion engagée depuis plus de dix ans, sous l'autorité du préfet de région d'Île-de-France et avec les différents niveaux de collectivités concernées, pour assurer un aménagement cohérent et protéger les espaces naturels, agricoles et forestiers sur le grand territoire de Roissy.

⁵ Les directives territoriales d'aménagement ont été instituées par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (LOADT) du 4 février 1995 et complétée par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT) du 25 juin 1999, ainsi que par la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000. Elles sont inscrites dans le code de l'urbanisme, notamment en son article L. 111-1-1, et figurent également à l'article L. 121.1. L'article L. 121-10 (ordonnance du 3 juin 2004) indique qu'elles sont maintenant soumises à l'évaluation environnementale, comme la plupart des documents d'urbanisme.

2 SE DONNER LES MOYENS DE MIEUX COMPENSER LES NUISANCES

2.1 De la nécessité d'accélérer la réalisation de l'insonorisation des quartiers et villages inscrits dans les périmètres des plans de gêne sonore

Les données présentées ci-dessous montrent qu'une grande partie des logements recensés dans les périmètres des plans de gêne sonore n'ont pas bénéficié de l'aide à l'insonorisation. Les raisons sont diverses (conditions actuelles d'éligibilité par rapport à l'antériorité de la date de publication du PEB, capacité insuffisante de financement de la part des propriétaires depuis la suppression du taux de 100% de prise en charge, négligence de certains propriétaires bailleurs, défaut d'information des locataires et des propriétaires bailleurs, délais de traitement administratif, etc.)

C'est bien en tenant compte de ces éléments que l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires invite les acteurs concernés à œuvrer en faveur d'une réduction des délais de réalisation des programmes d'insonorisation.

Nombre de logements et d'établissements tertiaires recensés et traités dans les PGS

Années	Stock en volume		Traitement en volume	
	Logements	Tertiaire (*)	Logements	Tertiaire (*)
Avant 2005	122 354	108	3 860	0
2005	117 392	108	2 368	2
2006	115 757	109	4 811	2
2007	110 946	107	5 586	3
2008	105 360	104	4 994	3
2009	100 615	101	5 794	4
2010	94 960	97	4 954	13
2011	90 599	84	3 684	8
2012	102 285	76	6 503	23
2013	100 012	53	6 848	6
2014	119 086	47	2 230	2
2015	116 865	45	4 627	5
2016	113 434	43	4 311	21
2017	109 123	22	3 249	9
TOTAL			63 819	101

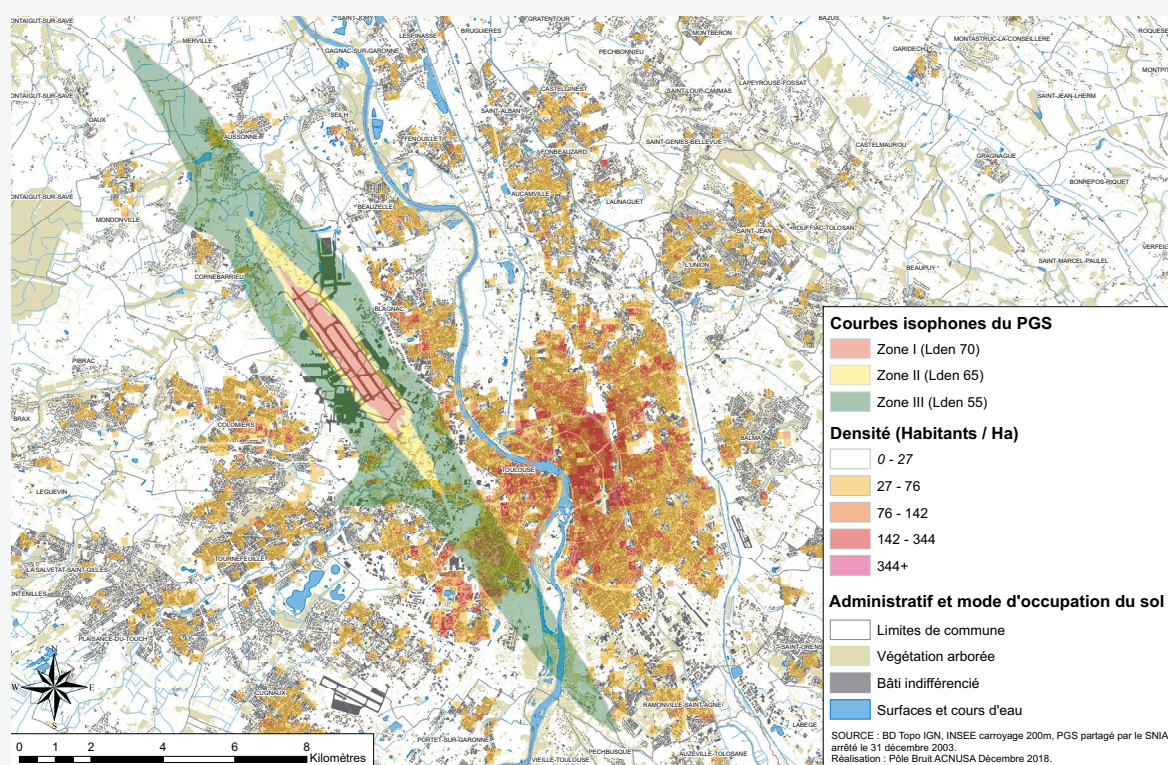
(*) Tertiaire : établissements scolaires, sociaux et sanitaires. Source : gestionnaires d'aéroport. Les données agrégées de 2018 ne sont pas encore disponibles.

Concernant les habitations situées en zone I des PGS de Paris – Orly et de Toulouse – Blagnac, l'Autorité considère qu'il s'agit d'une question de sécurité sanitaire. Les préfets doivent pouvoir bénéficier d'un recensement précis en lien avec les maires et gestionnaires d'aéroport et, le cas échéant, y conduire des opérations de même nature que celles réalisées dans [les zones de danger relatives à la prévention des risques technologiques autour des installations classées pour la protection de l'environnement avec servitudes](#)⁶. Cela permettrait aux aéroports concernés, en concertation avec les collectivités, de reloger les habitants de ces zones impactées par un bruit dépassant toutes les normes admissibles, ainsi que d'acquérir et de recycler le foncier pour un autre usage que de l'habitat. Le dispositif à mettre en place pourrait s'inspirer utilement de ceux existant en matière d'opérations programmées d'amélioration de l'habitat (Opah)⁷ dans les centres anciens.

Les zones I situées à proximité immédiate des pistes des aéroports de Paris – Orly et de Toulouse – Blagnac méritent une attention très particulière. En effet, sur ces aéroports, elles sont les seules à être partiellement habitées par des personnes subissant une nuisance supérieure à 70 dB en Lden.

Environ 500 personnes occuperaient 220 logements à l'est du bout des pistes de Paris – Orly et 70 personnes occuperaient environ 30 logements au sud des pistes de Toulouse – Blagnac. Des études préalables apparaissent devoir être réalisées afin de bien appréhender la situation.

Plan de gêne sonore de l'aéroport de Toulouse – Blagnac superposé à une cartographie des densités de population



L'Autorité recommande aux préfets du Val-de-Marne et de la Haute-Garonne de prendre en compte les populations habitant en zone I du plan de gêne sonore et de considérer rapidement d'utilité publique leur relogement, après enquête fondée sur les risques sanitaires, dans un quartier soumis à moindre nuisance.

Il s'agira aussi de faire acquérir le foncier par la collectivité ou par la société aéroportuaire concernée afin de le recycler pour un autre usage que l'habitat.

6 Directive 2012/18/UE du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2012 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, modifiant puis abrogeant la directive 96/82/CEE.

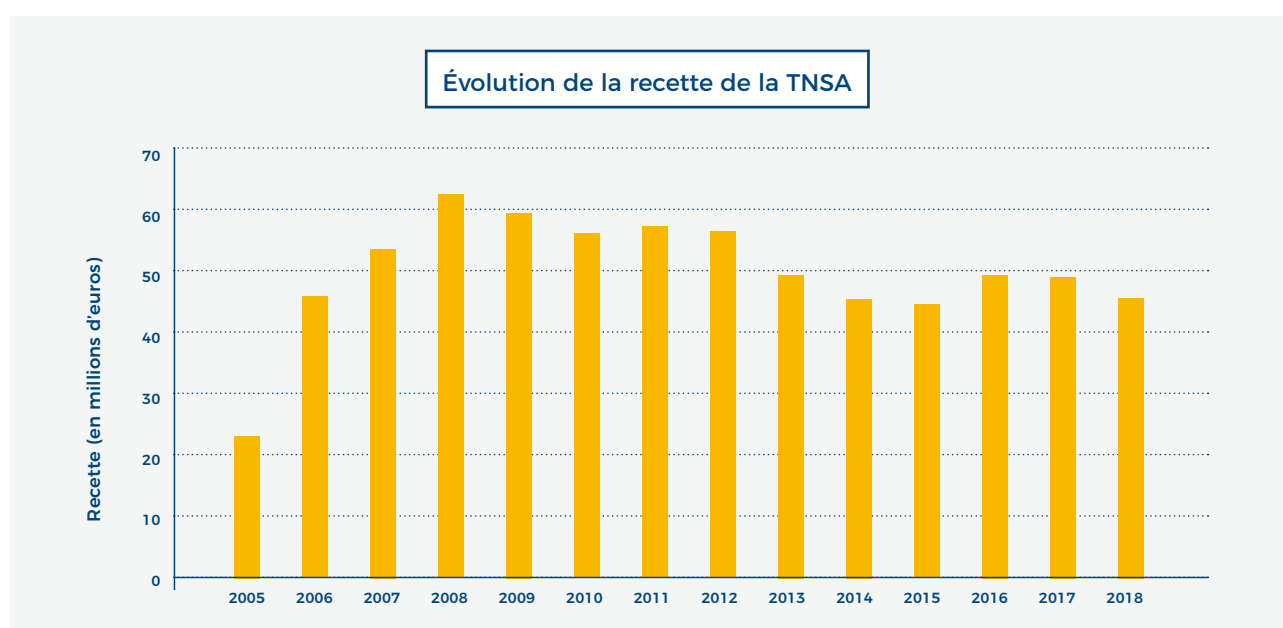
7 Une opération programmée d'amélioration de l'habitat (Opah) porte sur la réhabilitation de quartiers ou de centres urbains anciens, de bourgs ruraux dévitalisés, de copropriétés dégradées, d'adaptation de logements pour les personnes âgées ou handicapées.

2.2 Du besoin de stopper l'érosion du produit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes

La taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) finance le dispositif d'aide à l'insonorisation. Elle est payée par les exploitants d'aéronefs et est calculée en fonction de la masse au décollage de l'aéronef, des caractéristiques acoustiques de ce dernier et de l'heure du décollage. Cette taxe est perçue sur les plus grands aéroports français pour lesquels l'Autorité a des compétences spécifiques. Parmi l'un des deux critères qui permet de définir ces aéroports, il y a celui des 20 000 mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes qui doivent être dépassés lors de l'une des cinq années civiles. Sur ces plateformes, des mesures particulières sont déployées, notamment pour compenser les nuisances environnementales subies par les riverains.

S'agissant du programme d'insonorisation, son accélération doit s'appuyer sur l'abondement de la ressource et sur la possibilité de recourir à l'emprunt.

Pour cela, il convient d'abord d'enrayer l'érosion du produit de la TNSA due à l'amélioration des caractéristiques acoustiques des appareils.



Collecte de la TNSA, source : DGAC / DTA / SDD

Afin de réaliser le programme à un rythme soutenu, en finançant au minimum la rénovation de 6 000 logements ainsi que des établissements scolaires, sanitaires et sociaux, il convient de retrouver rapidement un niveau mobilisable de l'ordre d'au moins 60 M€ par an. La réévaluation du produit de la taxe devrait passer par une augmentation des taux. Une révision de l'assiette serait également envisageable de manière à gagner en lisibilité et en efficacité. Cette assiette devra tenir compte des besoins de financement et des évolutions acoustiques des aéronefs.

L'affectation de la TNSA devrait faire l'objet d'une grande transparence pour permettre aux collectivités, ainsi qu'aux partenaires de l'État en matière de logement, d'avoir une meilleure compréhension du produit perçu pour chaque aéroport.

Parallèlement, il convient de permettre aux sociétés d'exploitation aéroportuaires et/ou aux grandes collectivités territoriales d'emprunter juste ce qu'il faut pour permettre de financer les dossiers prêts lorsque la trésorerie de la TNSA ne le permet pas immédiatement. Les pratiques de l'aéroport de Bâle – Mulhouse et de la métropole de Toulouse ont montré l'efficacité du recours à l'emprunt pour éviter, à un coût très modeste, la création de files d'attente. La région Île-de-France avait envisagé d'apporter un même soutien et pourrait être remobilisée.

Certaines situations méritent par ailleurs une attention particulière, notamment pour ce qui est des quartiers avoisinant l'aéroport de Paris – Le Bourget, où les besoins sont très supérieurs au produit de la taxe collectée.

Il apparaît enfin utile d'examiner la situation de Strasbourg – Entzheim, où la taxe n'est plus perçue, alors qu'un plan de gêne sonore apparaît devoir être revu pour répondre aux besoins des habitants des quartiers impactés par l'activité aéroportuaire. Le fait que le trafic de l'aéroport soit passé sous le seuil des 20 000 mouvements par an d'aéronefs de plus de 20 tonnes ne justifie pas d'abandonner l'insonorisation des logements et des établissements scolaires, sanitaires et sociaux.

Bases de calcul de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (CGI, art. 1609 *quater* vices A)

I. – Une taxe dénommée taxe sur les nuisances sonores aériennes est perçue (...) par les personnes publiques ou privées exploitant des aérodromes pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé vingt mille lors de l'une des cinq années civiles précédentes.

II. – La taxe est due par tout exploitant d'aéronefs ou, à défaut, leur propriétaire...

III. – La taxe est assise sur le logarithme décimal de la masse maximale au décollage des aéronefs, exprimée en tonnes. Des coefficients de modulation prennent en compte, dans un rapport de 0,5 à 120, l'heure de décollage et les caractéristiques acoustiques de l'appareil.

Un décret précise les conditions d'application du présent III.

Le tarif de la taxe applicable sur chaque aérodrome est compris entre la valeur inférieure et la valeur supérieure du groupe dont il relève. Il est fonction du besoin de financement sur chaque aérodrome, tel qu'il résulte notamment des aides à accorder en application de la réglementation en vigueur, de l'évolution prévisible des plans de gêne sonore et de celle des coûts d'insonorisation.

1^{er} groupe : aérodromes de Paris – Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris – Le Bourget : de 20 à 40 € ;

2^e groupe : aérodromes de Nantes – Atlantique et Toulouse – Blagnac : de 10 à 20 € ;

3^e groupe : les autres aérodromes qui dépassent le seuil fixé au I : de 0 à 10 €.

RECOMMANDATION 2019 N° 6

AU MINISTÈRE CHARGÉ DU BUDGET ET AU MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

Réévaluer le montant de la ressource affectée à l'insonorisation des logements, des établissements scolaires, sanitaires et sociaux, de manière à permettre de mener à bien, dans des délais raisonnables, les opérations inscrites dans les plans de gêne sonore des grands aéroports. Il s'agit de la remonter rapidement à hauteur de 60 millions d'euros par an au minimum. Pour assurer la réalisation rapide des travaux d'insonorisation, permettre aux sociétés d'exploitation aéroportuaire et aux collectivités concernées d'emprunter à hauteur des besoins de financement non couverts en gageant la dépense sur les recettes futures de la TNSA.

Enfin, il apparaît utile, aux yeux de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, d'envisager, pour les plateformes des territoires ultramarins, des seuils inférieurs à ceux en vigueur (20 000 mouvements d'aéronefs de plus de 20 tonnes) pour les aéroports de l'Hexagone afin de pouvoir déployer les dispositions de même nature.

Les aéroports ultramarins susceptibles d'être concernés auront obligation de :

- mettre en place des systèmes de mesure homologués du bruit et de la qualité de l'air sur et autour de la plateforme (côté pistes et côté ville) ;
- rendre les données recueillies publiques.

Parallèlement, l'État devra élaborer et publier un plan de gêne sonore définissant le périmètre dans lequel les logements, les établissements scolaires, sanitaires et sociaux seront éligibles à une aide à l'insonorisation. Des arrêtés ministériels portant restriction d'exploitation, y compris pour faire respecter les trajectoires aériennes, devront être envisagés.

Des arrêtés ministériels portant restriction d'exploitation, y compris pour faire respecter les trajectoires aériennes, devront être envisagés.

DEMANDE D'ÉTUDE 2019 N° 3

AU MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS ET AU MINISTÈRE DES OUTRE-MER

Mener une réflexion spécifique aux territoires ultramarins afin d'envisager des seuils inférieurs à ceux en vigueur pour les aéroports de l'Hexagone afin de pouvoir y déployer les dispositions prévues par l'article 1609 *quater* vices A, pour les plateformes dont le trafic est supérieur à 20 000 mouvements d'aéronefs de plus de 20 tonnes. Dans la mesure où la plupart des avions assurant des liaisons régionales ont un poids inférieur à 20 tonnes, les territoires ultramarins n'entrent pas dans le champ des dispositions protectrices pour l'environnement et la santé. Placer un seuil plus bas en matière de tonnage permettrait sur ces territoires de percevoir la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) et de faire bénéficier ainsi aux populations les plus exposées d'aides à l'insonorisation.

2.3 De l'opportunité de créer des fonds de compensation des nuisances aéroportuaires

Il serait pertinent d'envisager de créer, là où cela apparaît nécessaire, des fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA), de manière à pouvoir apporter des compléments de financement pour des opérations utiles à la rénovation des quartiers ou villages inscrits dans les PGS.



Donner une assise législative ou réglementaire à la participation de Groupe ADP au fonds de compensation des nuisances aéroportuaires.

Ces fonds pourraient être alimentés, à l'image de ce qui est fait en Île-de-France, par l'État et par les sociétés d'exploitation aéroportuaire à partir des recettes non régulées qu'elles perçoivent (parkings, immobilier, opérations bancaires, hôtellerie et restauration). En effet, le transport

aérien est mis à contribution selon le principe pollueur-payeur, mais les activités annexes présentes sur le site des aéroports ne le sont toujours pas. Le concours des métropoles apparaît devoir être recherché pour assurer une plus grande solidarité territoriale en faveur des quartiers et des villages les plus touchés. Cette participation des sociétés aéroportuaires pourrait utilement être consolidée par des textes réglementaires.



Porter attention à ce que la création d'un fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FNCA) soit pour l'aéroport de Nantes - Atlantique effective en 2019.

Cette innovation, hors Île-de-France, devrait ensuite pouvoir être étendue aux autres métropoles qui le souhaitent, notamment Toulouse, où les besoins sont importants.

À l'échelle nationale, ces dispositions donneraient les moyens aux différents financeurs de se fixer localement des objectifs temporels réalistes et partagés pour atteindre les ambitions de réalisation.

III. LA PRISE EN COMPTE DES EXTERNALITÉS NÉCESSITE UN CONSENSUS DES PARTIES PRENANTES ET DES DONNÉES FIABLES

Qu'est-ce qu'une externalité ?

Les économistes désignent par « externalité » ou « effet externe » le fait que l'activité de production ou de consommation d'un agent affecte le bien-être d'un autre sans qu'aucun des deux reçoive ou paye une compensation pour cet effet. Une externalité présente ainsi deux traits caractéristiques. D'une part, elle concerne un effet secondaire, une retombée extérieure d'une activité principale de production ou de consommation. D'autre part, l'interaction entre l'émetteur et le récepteur de cet effet ne s'accompagne d'aucune contrepartie marchande. Une externalité peut être positive ou négative selon que sa conséquence sur le bien-être est favorable ou défavorable. La pollution sous toutes ses formes est un exemple typique d'externalité.

Définition *Encyclopædia Universalis*

Il est essentiel de prendre en considération les nuisances en chiffrant leur coût sur l'environnement et la santé. La prise en compte des externalités est devenue essentielle au moment où les données (mesures du bruit, de la pollution de l'air, trajectoires des aéronefs...) sont de plus en plus rendues publiques par les sociétés d'exploitation aéroportuaire, avec une qualité et dans des formes qui s'améliorent. Il est indispensable aujourd'hui de donner de la valeur à ce qui est observé.

1 INTÉGRER LES EXTERNALITÉS DANS LES ÉTUDES D'APPROCHE ÉQUILIBRÉE POUR UNE CONCERTATION DE QUALITÉ ET DES DÉCISIONS ÉCLAIRÉES

1.1 Pour une approche cohérente des externalités par le secteur aéroportuaire

De nombreux projets soumis à étude d'impact, dont les projets d'arrêtés portant restriction d'exploitation sur un aéroport où le trafic excède les 50 000 mouvements d'aéronefs civils par an, exigent des études dites d'approche équilibrée.

Le cadre en a été établi dès 2001 par [l'appendice C de la résolution A35-5 de l'assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale \(OACI\)](#). L'Union européenne l'a repris dans son [règlement \(UE\) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014](#), dont l'article 6 - 2° - c) précise qu'il s'agit d'évaluer le rapport coût-efficacité des mesures envisagées. L'annexe II du document précise in fine que, pour évaluer ce rapport, « (...) les autorités compétentes peuvent tenir dûment compte des facteurs suivants :

1. la santé et la sécurité des riverains de l'aéroport ;
2. la durabilité environnementale, y compris l'interdépendance entre bruit et émissions ;
3. tout effet direct, indirect ou catalytique sur l'emploi et les effets économiques. »

L'Autorité de contrôle relève que les volets socio-économiques des études fournies à l'appui des demandes d'avis qui lui sont transmises sont faibles ou absents. Elle déplore que les difficultés rencontrées pour réaliser ces volets soient sources de retards conséquents dans la mise en œuvre de projets compliquant la concertation et affaiblissant la qualité de la prise de décision des autorités.

C'est le cas par exemple du projet de révision de l'arrêté de restriction relatif à l'usage de certains types d'aéronefs de l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry, attendu depuis plusieurs années par les riverains et pour lequel les services locaux peinent à finaliser l'étude d'approche équilibrée. Les difficultés rencontrées apparaissent largement liées à l'absence de consensus méthodologique sur la façon de chiffrer les externalités positives ou négatives des projets afin de pouvoir prendre correctement en compte leurs impacts environnementaux et sanitaires.

Il pourrait être utile de constituer un groupe composé d'économistes des transports, de l'environnement et de la santé capable de proposer les valeurs à prendre en compte pour quantifier correctement les impacts d'un projet aéroportuaire sur l'environnement et la santé. Le produit du travail de ce groupe pourrait permettre d'établir les valeurs à donner aux externalités, aussi bien pour les études dites d'approche équilibrée que pour le volet socio-économique des études d'impact.

Les maîtres d'ouvrage et les autorités de contrôle seraient ainsi en capacité d'apprécier, sur la base d'un référentiel partagé, les taux de rentabilité interne et externe des investissements aéroportuaires. Les parties prenantes aux concertations pourraient mieux mesurer les conséquences socio-économiques des décisions susceptibles d'être prises, qu'il s'agisse de modifications de trajectoires, de projets de réglementation ou de projets d'investissement.

RECOMMANDATION 2019 N°7 AU GOUVERNEMENT

S'inspirer des notes techniques du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport et du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières pour établir des valeurs aux externalités à prendre en compte pour les projets aéroportuaires.

L'administration de l'aviation civile et les gestionnaires d'aéroport doivent intégrer le coût des externalités dans les volets socio-économiques des études présentées à l'appui d'un projet. Le cloisonnement entre la socio-économie, d'une part, et l'environnement et la santé d'autre part, est en effet perçu par les riverains, leurs associations et leurs élus comme la négation des impacts des activités sur l'environnement et la santé. L'expérience acquise par l'administration dans d'autres secteurs d'activité doit permettre de rattraper rapidement les retards pris en la matière.

1.2 Un meilleur suivi de l'évolution des externalités grâce à des indices adaptés

Les acteurs du secteur aérien doivent disposer d'indicateurs pour estimer l'évolution des nuisances aéroportuaires et leur impact. S'agissant du bruit, il n'existe actuellement, en matière d'outil de suivi global des évolutions, que [l'indice global mesuré pondéré \(IGMP\)](#) de Paris – Charles-de-Gaulle. Si cet outil est intéressant pour déterminer sur le temps long l'évolution des émissions sonores, il ne constitue cependant pas un outil de mesure de la gêne ressentie. D'autre part, le dispositif réglementaire de l'IGMP n'est pas satisfaisant puisque aucun objectif de réduction des nuisances sonores n'a été fixé.



À partir de l'expérience acquise en Île-de-France, l'Autorité de contrôle recommande aux pouvoirs publics de travailler sur des indices globaux qui pourraient permettre d'apprécier, sur des bases scientifiques objectives, l'évolution des émissions sonores de chacune des plateformes aéroportuaires.

Plusieurs sociétés d'exploitation aéroportuaire considèrent en effet utile de travailler dans le cadre d'une enveloppe limitante des émissions sonores et aspirent à pouvoir être évaluées en regard de leur capacité à s'en tenir à cette enveloppe.

S'agissant de la qualité de l'air, la première version du [guide méthodologique de l'ACNUSA](#) à destination des plateformes, qui précise les modalités de surveillance et d'évaluation de la qualité de l'air sur et autour des aéroports, préconise la mise en œuvre d'une vingtaine d'indicateurs. Il importe de pouvoir suivre dans le temps l'évolution de ce panier d'indicateurs afin d'évaluer en toute transparence la trajectoire de maîtrise des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre.

2 RENFORCER LA COLLABORATION AVEC LES GESTIONNAIRES D'AÉROPORT POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DES INFORMATIONS DIFFUSÉES

2.1 Par une surveillance accrue des systèmes de mesure du bruit des aéroports

L'Autorité de contrôle a compétence pour définir, sur les principales plateformes, les caractéristiques des systèmes de mesure du bruit, y compris le nombre et l'implantation des stations. Elle est garante de la qualité de l'information puisqu'elle homologue ces systèmes en émettant un avis sur la base d'une expertise technique. L'homologation est ensuite publiée par arrêté ministériel.

Si l'ensemble des plateformes sous compétence ACNUSA a aujourd'hui un dispositif de mesure de bruit et de suivi des trajectoires, la date d'homologation de la plupart d'entre eux est ancienne.

Date d'homologation des systèmes de mesures par plateforme aéroportuaire

Plateforme aéroportuaire	Date de l'arrêté homologation du système de mesure de bruit
Paris - Charle-de-Gaulle	17 juillet 2006
Paris - Orly	17 juillet 2006
Paris - Le Bourget	-
Beauvais - Tillé	- (Avis favorable de l'ACNUSA en octobre 2018)
Toulouse - Blagnac	29 juillet 2005
Bordeaux - Mérignac	29 juillet 2005
Bâle - Mulhouse	Avis favorable de l'ACNUSA 15 septembre 2006
Marseille - Provence	29 juillet 2005
Nice - Côte d'azur	29 juillet 2005 (avis favorable de l'ACNUSA en janvier 2017)
Nantes - Atlantique	20 mars 2006
Lyon- Saint-Exupéry	29 juillet 2005

Les plateformes ont toutes été initialement homologuées selon les prescriptions édictées par l'annexe de l'arrêté du 20 juillet 2004. Les prescriptions ont évolué depuis et les homologations pour lesquelles l'ACNUSA rend régulièrement des avis (les derniers en date concernant Nice - Côte d'Azur et Beauvais - Tillé) l'ont été sur la base des normes et documents les plus récents. Les arrêtés d'homologation correspondant sont en attente de publication.



L'ACNUSA demande à l'administration de l'aviation civile que les arrêtés d'homologation des systèmes de mesure du bruit soient publiés dans un délai maximal de deux mois après la publication de ses avis.

Il importe que les homologations soient dorénavant assorties d'obligation de suivi périodique de manière à garantir une continuité dans la qualité d'information. L'Autorité demande que soit réalisée, tous les trois à cinq ans au maximum, une homologation de l'ensemble des systèmes de mesure de bruit de chaque plateforme aéroportuaire. La mise en œuvre de cette demande semble pouvoir être satisfaite simplement par un ajustement réglementaire relatif à la durée de validité de l'arrêté d'homologation.

Parallèlement, il semble nécessaire de veiller à la bonne articulation entre les observatoires du bruit existant à l'échelle des grandes métropoles (s'intéressant à toutes les sources de nuisances sonores) et les systèmes de mesure du bruit des aéroports (s'intéressant uniquement au bruit des aéronefs). L'ACNUSA recommande que les observatoires du bruit mis en place par les métropoles puissent travailler en concertation avec les gestionnaires des plateformes aéroportuaires afin d'assurer la cohérence et la complétude de l'observation.

2.2 Par le challenge des aéroports sur les informations relatives à la qualité de l'air qu'ils publient

Si le bruit est depuis longtemps une préoccupation des riverains des aéroports, la qualité de l'air occupe désormais une place croissante dans les inquiétudes de la population. Les moyens d'action de l'Autorité de contrôle ne sont pas aussi étendues en la matière que sur le bruit.

L'ACNUSA a piloté un groupe de travail sur le suivi de la qualité de l'air sur et autour des aéroports qui a permis la réalisation d'un [guide méthodologique \(cf. page 26\)](#), disponible en ligne sur son site Internet. Ce guide fait référence et constitue une première base partagée et validée d'information pour toutes les parties prenantes.

Il s'agit maintenant de produire et de rendre publique une information régulièrement actualisée sur la thématique de la qualité de l'air : présentation des enjeux, des résultats des mesures de concentration de polluants, des inventaires d'émissions, etc.

En effet, la problématique de la qualité de l'air n'est pas toujours simple à appréhender. Un des rôles de la société concessionnaire de l'aéroport est d'informer les riverains, leurs associations et leurs élus de manière claire et transparente. C'est pourquoi il est indispensable d'identifier les paramètres les plus pertinents à mettre à disposition du public.

2.3 Par le déploiement systématique d'outils de visualisation des trajectoires accessibles à tous

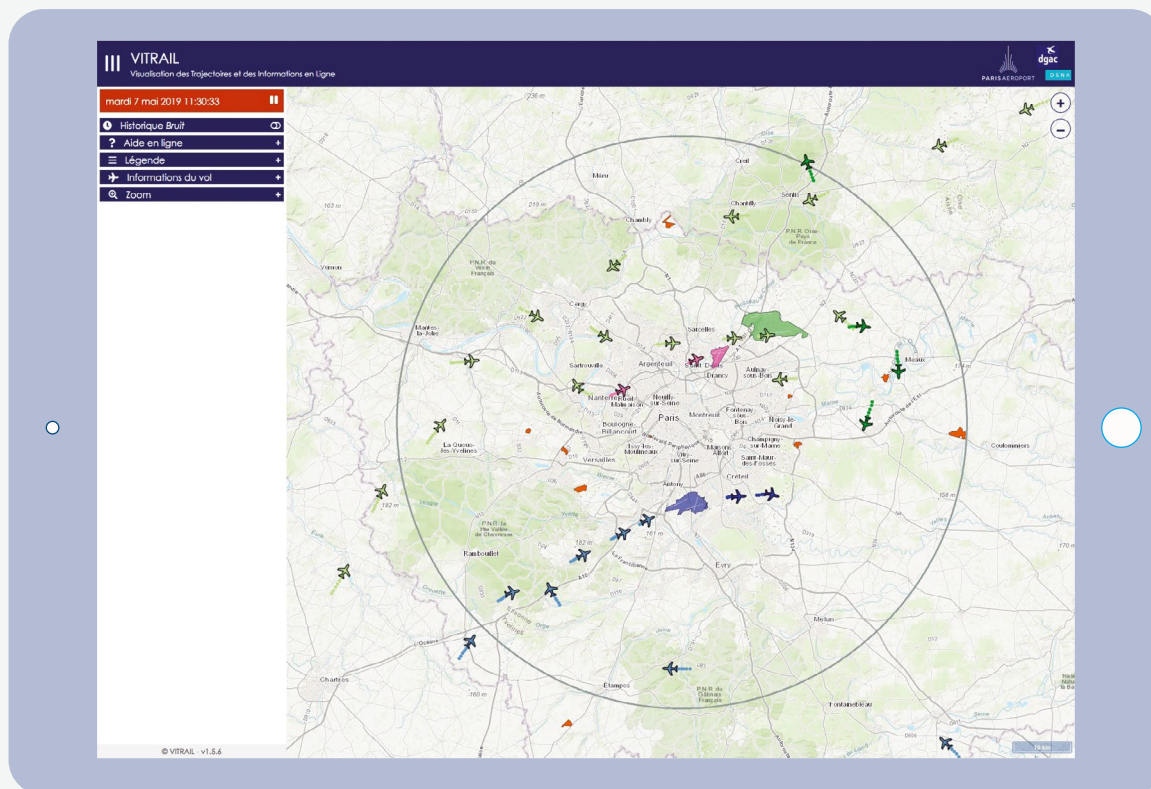
Le respect des trajectoires des aéronefs en approche ou au départ des aérodromes constituent un sujet majeur d'insatisfaction des populations riveraines. Les raisons sont multiples, notamment du fait de la qualité et de la disponibilité parfois dégradée de l'information sur les trajectoires empruntées par les aéronefs. En effet, s'il existe de nombreux outils de visualisation disponibles en ligne, ceux-ci sont fondés sur des données de transpondeurs⁸ (moins précises que des données radar).

L'absence de mise à disposition de ces données par les autorités publiques et les gestionnaires peut entretenir le doute quant à leur volonté de communiquer de manière transparente. Il convient de relever que, en l'absence de visualisation, l'ACNUSA, la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) et les espaces dédiés aux relations avec les riverains par les sociétés d'exploitation aéroportuaire reçoivent de nombreuses demandes d'information et réclamations. L'offre d'outils de visualisation assurera une information transparente et devrait favoriser la confiance.

Il est à noter que plusieurs grands aéroports en Europe et à l'international sont dotés depuis quelques années d'outils de visualisation des trajectoires. En France, le Groupe ADP a mis en ligne depuis janvier 2019 [l'outil de visualisation des trajectoires et des informations en ligne \(VITRILL\)](#) ; d'autres aéroports sont aujourd'hui engagés dans la même voie. L'ACNUSA félicite les plateformes qui ont fait le choix d'aller en ce sens, suivant sa recommandation formulée depuis 2012.

⁸ Un transpondeur d'aéronef est un équipement embarqué qui permet aux radars secondaires des stations de contrôle du trafic aérien au sol de géolocaliser l'avion dans l'espace surveillé.

Capture d'écran de VITRAIL, visualisation des trajectoires et des informations en ligne



Source : <https://vitrail.entrevoisins.org/vitrail/>

RECOMMANDATION 2019 N° 8 AUX SOCIÉTÉS D'EXPLOITATION AÉROPORTUAIRE NON ENCORE ENGAGÉES

Mettre en place dans les deux ans à venir un outil de visualisation des trajectoires et de mesures de bruit accessible à tous.

Les progrès ont été rendus possibles grâce à la création, par la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA), d'un protocole type définissant les conditions dans lesquelles les services locaux de la navigation aérienne peuvent transmettre aux sociétés d'exploitation aéroportuaire les données de trajectographie. Le Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale a donné son accord pour la diffusion de ces informations sous réserve d'un délai de 30 minutes.

D'autres plateformes ont annoncé vouloir profiter des travaux de modernisation de leurs systèmes d'information et de mesure du bruit pour intégrer un tel outil. Celui de l'aéroport de Nantes – Atlantique devrait ainsi être mis en ligne d'ici la fin de l'année 2019.

IV. LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE REQUIERT UN CORPUS RÉGLEMENTAIRE ADAPTÉ AUX EXIGENCES ACTUELLES

La France a pris des engagements aux niveaux international, communautaire, national et local en matière de lutte contre la pollution atmosphérique avec des objectifs précis à différentes échéances.

Cadre international, européen et national de réduction de la pollution de l'air avec des exemples d'objectifs chiffrés liés aux différents engagements		
Texte réglementaire (liste non exhaustive)	Visée du texte	Exemples d'objectifs
Au niveau international		
Protocole de Göteborg (dans le cadre de la CLRTAP de la CEENU⁹) 2012 (dernier amendement)	Réduction des émissions de certains polluants à horizon 2020 par rapport à 2005 pour les Parties à la convention	Pour la France en 2020 SO ₂ : - 55% NO _x : - 50% COVNM : - 43% NH ₃ : - 4% PM _{2.5} : -27%
Au niveau européen		
Directives 2004/107 et 2008/50/CE	Définition des normes sanitaires à respecter dans l'ensemble des États membres	Ex. : pour le NO ₂ En moyenne annuelle depuis le 01/01/10 : 40 µg/m ³ . En moyenne horaire depuis le 01/01/10 : 200 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 18 heures par an.
Directive EU 2016/2284 du 16 décembre 2016	Réduction des émissions de certains polluants à l'horizon 2020 et 2030 par rapport à 2005 (reprenant les objectifs du Protocole de Göteborg pour 2020) différenciés pour chacun des États membres	Pour la France en 2020/2030 SO ₂ : - 55% / - 70% NO _x : - 50% / - 69% COVNM : - 43% / - 52% NH ₃ : - 4% / - 13% PM _{2.5} : - 27% / - 57%
Au niveau national		
PREPA (Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques) 2016	Stratégie de l'État pour réduire les émissions de polluants atmosphériques au niveau national et respecter les exigences européennes	Reprise des objectifs fixés par la directive EU 2016/2284 pour 2020 et 2030 et des objectifs intermédiaires pour 2025
LTECV - loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte 2015	Article 45 : objectifs de réduction des émissions au sol pour les plateformes aéroportuaires	- 10% et - 20% pour les émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques en 2020 et 2025 par rapport à 2010
Code de l'environnement (articles R 221-1 à R 221-3)	Transposition des directives européennes fixant les normes sanitaires à respecter (valeurs limites, objectifs de qualité, seuil de recommandation et d'information, seuils d'alerte et niveau critique)	Ex. : pour les PM ₁₀ En moyenne annuelle depuis le 01/01/05 : 40 µg/m ³ . En moyenne journalière depuis le 01/01/2005 : 50 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 35 jours par an.

⁹ Convention on the Long Range Transboundary Air Pollution de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies. 51 Pays adhérent à la convention (Parties).

¹⁰ SRCAE : Schéma régional climat air énergie ; SRADDET : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ; PPA : Plan de protection de l'atmosphère ; PCAET : Plan climat air énergie territorial ; PDU : Plan de déplacement urbain.

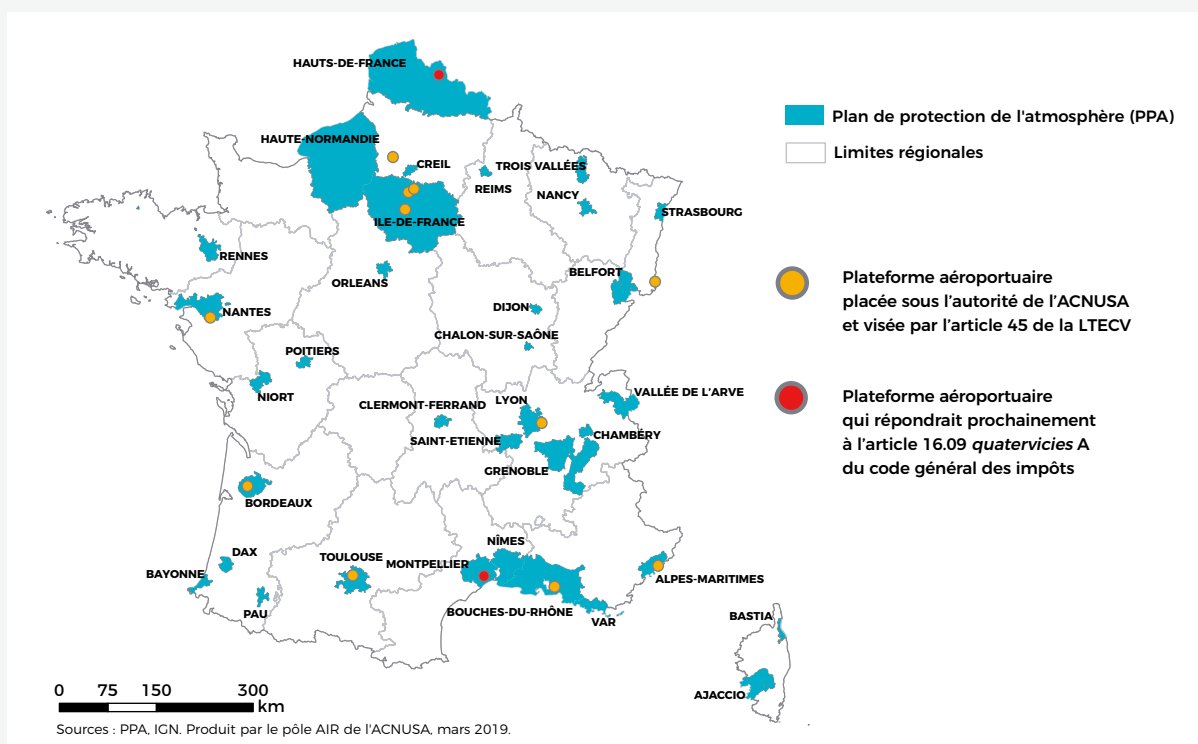
À l'échelle territoriale, il existe de nombreux outils de planification qui traitent de la qualité de l'air et/ou des gaz à effet de serre : SRCAE/SRADET, PPA, PCAET, PDU ¹⁰ etc. Leur multiplicité entraîne une lisibilité et une compréhension générale relativement difficiles. Bien qu'ils aient des objectifs différents, ils doivent néanmoins être cohérents afin de pouvoir être bien articulés entre eux.

Le dispositif de gestion des épisodes de pollution est défini par [l'arrêté modifié du 7 avril 2016 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant](#). Ce dispositif est complété par le [Plan national d'action de l'aviation civile en cas de pic de pollution prolongé](#), plan révisé en 2017 et qui prévoit des critères de déclenchement et des mesures d'urgence qui peuvent être prises.

Les grands aéroports sont des portes d'entrée des métropoles françaises dont la majorité fait partie des territoires pour lesquels la France, comme cinq pays européens, est renvoyée devant la Cour de justice européenne pour non-respect des normes de qualité de l'air dans la directive de 2008. Elles concernent les dépassements répétés des seuils de dioxyde d'azote (NO₂) et des particules fines (PM₁₀). Pour ce dernier polluant, la France est en contentieux. Cette situation préoccupante et potentiellement très coûteuse pour le budget de l'État appelle une réponse cohérente et efficiente. La réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre sur et autour des aéroports passe par le suivi et le contrôle du respect des engagements volontaires. Des incitations économiques de l'État (modulation des taxes) et des aéroports (modulation des redevances) apparaissent nécessaires pour que tous les acteurs économiques présents sur les aéroports œuvrent ensemble à atteindre les résultats escomptés. Elle passe aussi par une réglementation précise et adaptée à la situation des aéroports afin de limiter les nuisances sur l'environnement et la santé des usagers, des salariés et des riverains. C'est par une concertation entre toutes les parties prenantes et les acteurs du transport aérien que des solutions concrètes pourront être mises en œuvre.

La carte ci-dessous présente les zones couvertes par un plan de protection de l'atmosphère ainsi que les onze aéroports relevant des compétences de l'Autorité et les deux aéroports ([cf. page 41](#)) qui pourraient rejoindre ces derniers au vu de la croissance de leur trafic.

Zones couvertes par un plan de protection de l'atmosphère (PPA) et grands aéroports français



1 RÉDUIRE LES ÉMISSIONS SUR LES AÉROPORTS EXIGE UNE RÉGLEMENTATION APPROPRIÉE, DES INVESTISSEMENTS ET UNE CONCERTATION DES PARTIES PRENANTES

1.1 Identification des différentes sources d'émissions de polluants atmosphériques

L'activité aéroportuaire génère une multitude de sources d'émissions de polluants. La figure ci-dessous, issue du site Internet de l'ACNUSA et du [guide méthodologique à destination des aéroports pour évaluer leur impact sur la qualité de l'air locale](#), rappelle ces sources. Ce guide fera l'objet d'une actualisation en 2019.

Sources principales de polluants



Coté pistes

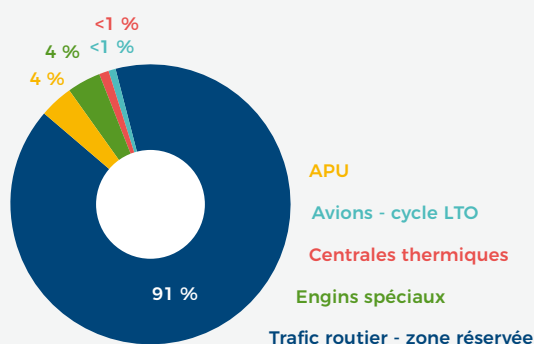
- 1 et 2 les avions (cycle *Landing-Take-Off*)
- 3 les moteurs auxiliaires de puissance (APU)
- 4 les essais moteurs
- 5 les ateliers de maintenance
- 6 les stockages de kérosène (émissions de composés organiques volatils non méthaniques)
- 7 les centrales thermiques
- 9 et 10 les engins de piste et véhicules

Coté ville

- 8 le trafic routier sur et autour de l'aéroport
- 11 les bâtiments aéroportuaires et autres

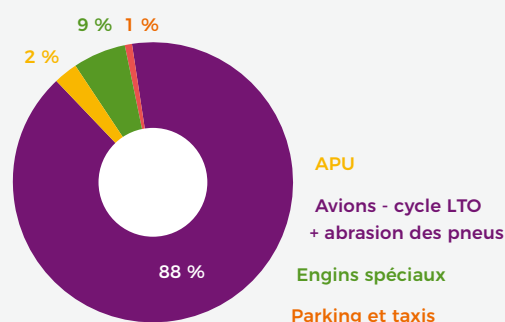
En matière de contribution des différentes sources d'émissions côté pistes, la répartition est, de manière générale, la suivante :

Répartition des émissions d'oxyde d'azote, NO_x , sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, année 2017



Source : Aéroports de Paris

Répartition des émissions de particules fines, PM_{10} , sur l'aéroport de Toulouse – Blagnac, année 2017



Source : suivi de qualité de l'air à l'aéroport Toulouse – Blagnac, rapport annuel 2017, ATMO Occitanie

Les engins de piste sont la deuxième source d'émissions d'oxydes d'azote, NO_x et de particules fines en suspension PM_{10} sur les zones aéroportuaires de Toulouse – Blagnac ou d'Île-de-France¹¹ (après les avions et hors trafic routier, qui n'est pas pris en compte dans ces inventaires d'émissions)¹². Or, des marges de progrès existent sur ces engins. L'existence de technologies de remplacement adaptées à la puissance de certains engins, la disponibilité de recharge en énergie suffisante (nombre de bornes, puissance disponible...) et la capacité de financement sont nécessaires à ce déploiement.

Un certain nombre de modèles d'engins de piste électriques ont été développés et sont disponibles (*Ground Power Unit*, GPU – une unité mobile fournissant l'électricité –, tracteurs à bagages, tapis à bagages, escaliers passagers, ACU – Air Conditioning Unit...), de même que des engins de piste répondant aux dernières normes, limitant leurs émissions. Il existe également des solutions plus novatrices, c'est notamment le cas du GPU à hydrogène.

L'Autorité demande à la Chambre syndicale de l'assistance en escale et à l'Union des aéroports français et des aéroports francophones de dresser un état des lieux du parc existant des engins de piste sur les plateformes françaises. Elle recommande aux sociétés d'exploitation aéroportuaire d'assurer la vigilance nécessaire lors du renouvellement des contrats passés avec les sociétés d'assistance afin de s'assurer d'un taux d'équipement en moyens sol permettant le respect des limitations d'usage des APU.

¹¹ Ces onze aéroports sont ceux sur lesquels est perçue la taxe sur les nuisances sonores aériennes et où l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires exerce des compétences spécifiques

¹² Une intensité d'émissions est le rapport entre le volume des émissions de gaz à effet de serre ou de polluant et le nombre d'unités de trafic sur la plateforme concernée la même année, sachant qu'une unité de trafic est le nombre entier de milliers de passagers embarqués ou débarqués additionné du nombre entier de centaines de tonnes de fret ou de poste embarqué à bord d'aéronefs ou débarqué d'aéronefs.

1.2 Vers une évolution de la réglementation encadrant les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre

La mobilisation des acteurs du secteur doit être soutenue par des arrêtés ministériels adaptés, simples à mettre en œuvre par l'ensemble de la communauté aéroportuaire et à contrôler.

Les engins de piste

Les émissions des engins de piste pourraient utilement faire l'objet d'un arrêté ministériel interdisant les moins performants en matière d'émissions. Celui-ci pourrait s'appuyer sur [le règlement \(UE\) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil relatif aux exigences concernant les limites d'émissions pour les gaz polluants et les particules polluantes pour les engins mobiles non routiers](#)¹⁵. Cet arrêté devrait aussi déterminer les échéances auxquelles les engins de piste les plus polluants ne seraient plus autorisés. La mise en application de cet arrêté pourrait être accompagnée d'un système d'aides ou d'incitations tarifaires au renouvellement accéléré de ces engins.

Les groupes auxiliaires de puissance - [Auxiliary Power Unit \(APU\)](#)

L'ACNUSA, d'une part, recommande depuis plusieurs années que l'ensemble des grands aéroports s'équipent en moyens de substitution aux groupes auxiliaires de puissance (APU) (électricité/climatisation), qui représentent des sources significatives de pollution atmosphérique afin de réduire drastiquement l'utilisation de ces petites turbines. D'autre part, si, sur cinq plateformes, l'usage des APU est d'ores et déjà encadré par un arrêté, l'ACNUSA a été amenée à souligner que la rédaction de ce dernier rend son application particulièrement complexe de par :

- la mobilisation importante en moyens humains de la gendarmerie du transport aérien (GTA) pour assurer les contrôles ;
- le temps d'utilisation autorisé, qui peut être plus large que celui de l'escale ;
- le manque d'homogénéité qui complexifie le respect des textes par les pilotes.

Ce constat ne peut que conduire la Direction du transport aérien (DTA) à accélérer la révision de ce texte et son extension à tous les grands aéroports français

Par ailleurs, dans la mesure où certaines compagnies aériennes ont clairement mis en cause des sociétés d'exploitation aéroportuaire ou des assistants d'escale pour défaillance, voire absence, du service devant leur être fourni, il apparaît approprié de revoir le dispositif législatif afin que les compagnies ne soient pas les seules à être poursuivies en cas de manquement par les agents assermentés de l'État.

1.3 Besoin de concertation entre les aéroports et les collectivités territoriales

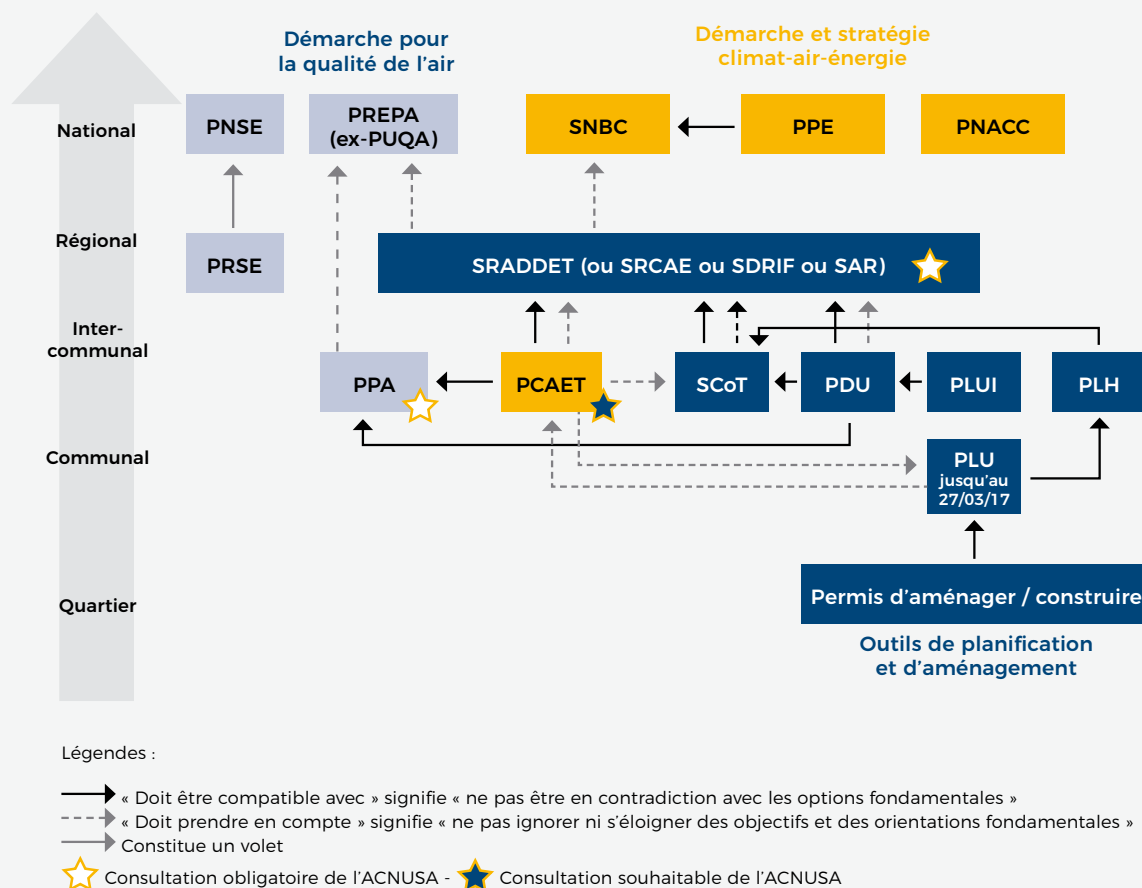
La réduction et la maîtrise de l'impact de l'activité aéroportuaire sur son environnement ne peut se faire sans que les différents acteurs agissent de concert.

La multitude de plans visant aussi bien les problématiques de changement climatique que de qualité de l'air nécessite une bonne concertation des différents acteurs pour permettre une harmonisation entre eux. À défaut, le risque est de produire plus de papiers que de résultats, aggravant ainsi le manque de confiance que les personnes concernées peuvent avoir vis-à-vis des pouvoirs publics.

Accord de partenariat entre ATMO France et l'ACNUSA

En 2018, l'ACNUSA et ATMO France, Fédération des associations agréées de surveillance de la qualité de l'Air ([AASQA](#)), ont conclu une convention de partenariat. Celle-ci a pour but d'appuyer, par le réseau des [AASQA](#), le fonctionnement et l'efficacité de l'ACNUSA dans une logique de transparence et de pertinence scientifique de l'information fournie

Articulation des différents plans et programmes traitant de la qualité de l'air, du climat et de l'énergie



Source : ADEME <https://www.territoires-climat.ademe.fr/ressource/30-9>

Un travail en partenariat entre l'État, les sociétés d'exploitation aéroportuaire et les collectivités territoriales apparaît donc indispensable au niveau de chacun des grands territoires concernés pour accompagner l'effort de réduction des émissions coté pistes¹⁴ par des mesures permettant de réduire les émissions coté ville¹⁵.

¹³ Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE).

¹⁴ Remplacement des engins de piste par des véhicules électriques, des groupes auxiliaires de puissance par des moyens de substitution, mise en place de moyens d'assistance au sol autres que thermiques, etc.

¹⁵ Amélioration de la desserte de l'aéroport par les transports en commun, incitation à l'utilisation des mobilités douces, plan de déplacement interentreprises, développement des taxis moins émetteurs et du covoiturage, etc.

2 CONTRÔLER LE RESPECT DES ENGAGEMENTS DU SECTEUR EN MATIÈRE DE POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

2.1 Mise en œuvre de l'article 45 de la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV)

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) concerne dans son article 45 spécifiquement les gestionnaires exploitant un aéroport défini aux deux premiers alinéas du I de l'article 1609 *quater* vices A du code général des impôts¹⁶. Il leur a été demandé d'établir avant la fin 2016 un programme d'action pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques liés aux activités directes au sol de la plateforme aéroportuaire (notamment s'agissant du roulage des avions et de la circulation de véhicules sur la plateforme).

Les objectifs de réduction des intensités d'émissions¹⁷ en gaz à effet de serre et en polluants ont été fixés à 10 % et 20% respectivement pour les années 2020 et 2025, par rapport à l'année 2010 prise comme année de référence. Selon l'article 45 : « Ces objectifs s'appliquent à l'ensemble constitué par les onze aéroports » et non pour chaque aéroport pris individuellement. L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) a été chargée d'établir un premier [bilan national sur la mise en place de ces plans](#). Son rapport rendu en mai 2018 fait apparaître que, au vu des actions engagées, les onze aéroports analysés devraient pouvoir respecter globalement les objectifs fixés. Concernant ce rapport transmis au Parlement et publié, l'Autorité a souligné la qualité du travail approfondi réalisé par l'[ADEME](#) sur les méthodologies de calcul des émissions permettant d'apprécier les actions de réduction par poste d'émission.

RECOMMANDATION 2019 N° 9 AU GOUVERNEMENT ET AU PARLEMENT

Confier à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires la mission et les moyens permettant de suivre et de contrôler les actions des aéroports afin d'atteindre en 2020 et 2025 les objectifs fixés à l'article 45 de la loi de transition écologique pour une croissance verte.

L'article 45 de la LTECV ne prévoit pas de dispositif permettant une évaluation rigoureuse aux deux échéances 2020 et 2025 fixées par le législateur. Aucun contrôle de la réalisation effective des actions identifiées dans les plans et aucune vérification de l'atteinte réelle ou non des objectifs fixés par la loi ne sont aujourd'hui envisagés.

Cette situation n'est pas satisfaisante car aucune mesure correctrice ne pourra alors s'imposer pour atteindre les résultats.

Il paraît donc opportun de préciser explicitement le mandat de l'[ADEME](#) dans l'accompagnement des acteurs économiques présents sur les aéroports afin d'inciter aux innovations nécessaires et le mandat de l'Autorité de contrôle.

¹⁶ Ces onze aéroports sont ceux sur lesquels est perçue la taxe sur les nuisances sonores aériennes et où l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires exerce des compétences spécifiques

¹⁷ Une intensité d'émissions est le rapport entre le volume des émissions de gaz à effet de serre ou de polluant et le nombre d'unités de trafic sur la plateforme concernée la même année, sachant qu'une unité de trafic est le nombre entier de milliers de passagers embarqués ou débarqués additionné du nombre entier de centaines de tonnes de fret ou de poste embarqué à bord d'aéronefs ou débarqué d'aéronefs.

2.2 Vers la neutralité carbone des aéroports

Le programme *Airport Carbon Accreditation (ACA)* a été mis en place en 2009 à l'initiative de l'*Airports Council International (ACI) - Europe* avec l'appui de *WSP Environment* dans le but d'encourager les aéroports à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et, à terme, à devenir neutres en carbone. L'ACA est un engagement volontaire qui incite les sociétés d'exploitation aéroportuaire à prendre leur part de responsabilité dans la lutte contre le changement climatique. Au début de l'année 2019, 34 aéroports français¹⁸ étaient engagés dans l'ACA, dont 9 sur les 11 relevant du contrôle de l'Autorité.



L'Autorité recommande aux sociétés d'exploitation aéroportuaire de Bordeaux - Mérignac et de Beauvais - Tillé de s'engager dans les meilleurs délais dans cette démarche vertueuse qu'est l'*Airport Carbon Accreditation* pour atteindre la neutralité carbone.

RECOMMANDATION 2019 N° 10 AU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, AU TRAVERS DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉNERGIE ET DU CLIMAT (DGEC) ET DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE (DGAC)

Définir un cadre réglementaire qui permette à l'ACNUSA d'assurer efficacement le suivi et le contrôle du respect des engagements pris par les aéroports pour atteindre la neutralité carbone des aéroports et la réduction de leurs émissions atmosphériques.

De la même façon que la Direction générale de la prévention des risques (DGPR) et la DGAC s'étaient associées pour mettre au point un corpus réglementaire en vue d'une meilleure maîtrise des émissions sonores et de leurs impacts sur et autour des aéroports, la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) et la DGAC pourraient reproduire l'exercice pour élaborer un cadre réglementaire afin de permettre à l'ACNUSA d'assurer efficacement le suivi et le contrôle du respect des engagements pris par les aéroports en matière de pollution et de gaz à effet de serre.

¹⁸ Dont neuf aéroports relevant du contrôle de l'Autorité.

V. L'EFFICIENCE DES RESTRICTIONS ENVIRONNEMENTALES DOIT ÊTRE RENFORCÉE DANS LE CADRE D'UN NOUVEAU CONTRAT SOCIAL AVEC LES RIVERAINS

Renforcer l'efficacité des restrictions environnementales définies par des arrêtés ministériels permettant à l'Autorité d'infliger des amendes est essentiel pour conforter le contrat social et rétablir ainsi une certaine confiance avec la riveraineté des aéroports. Les infractions sont en effet considérées comme des agressions caractérisées vis-à-vis de l'environnement et de la santé. Elles constituent en ce sens des manquements au contrat social passé lors des concertations et enquêtes, avec les populations riveraines et leurs élus.

Un meilleur respect des règles passe par des mesures législatives et réglementaires ainsi que par des évolutions de pratiques professionnelles.

1 FAIRE ÉVOLUER LE CADRE LÉGISLATIF EST INDISPENSABLE

Des évolutions législatives sont nécessaires pour accroître l'efficacité des sanctions prononcées par l'Autorité, sans diminuer les recettes de l'État.

L'augmentation du plafond et la création d'un sursis, conditionné par la mise en place d'un plan de mesures correctrices, permettront le prononcé de sanctions à la fois plus dissuasives et plus préventives. Ces dispositions sont cohérentes et ne portent pas préjudice au budget de l'État.

L'Autorité de contrôle est chargée de faire respecter la réglementation environnementale. Elle n'est à même de remplir sa mission que si elle peut sanctionner les véritables responsables des manquements et si les amendes qu'elle prononce jouent pleinement leurs rôles punitif et éducatif.

1.1 Réviser la liste des personnes susceptibles d'être sanctionnées par l'ACNUSA

[L'article L. 6361-12 du code des transports](#) énumère les personnes à l'encontre desquelles des amendes peuvent être infligées en cas de non-respect d'une restriction environnementale. Nombre de personnes poursuivies par les agents assermentés estiment qu'elles ne devraient pas l'être et allèguent ne pas remplir les critères listés par le législateur. De surcroît, certaines estiment à tort que la liste des mesures de restrictions prises par l'autorité administrative ne concerne que le fréteur, la dernière catégorie.

Force est de constater que, sur la base de l'article L6361-12, les agents assermentés de l'État dressent plus facilement procès-verbal aux compagnies aériennes qu'à d'autres acteurs économiques dont la responsabilité devrait pouvoir être recherchée.

Tant que le renforcement de la clarté du texte et la simplification législative n'auront pas abouti, des contestations continueront d'être portées devant le collège de l'ACNUSA exerçant son pouvoir de sanction, mais aussi devant les juridictions administratives.

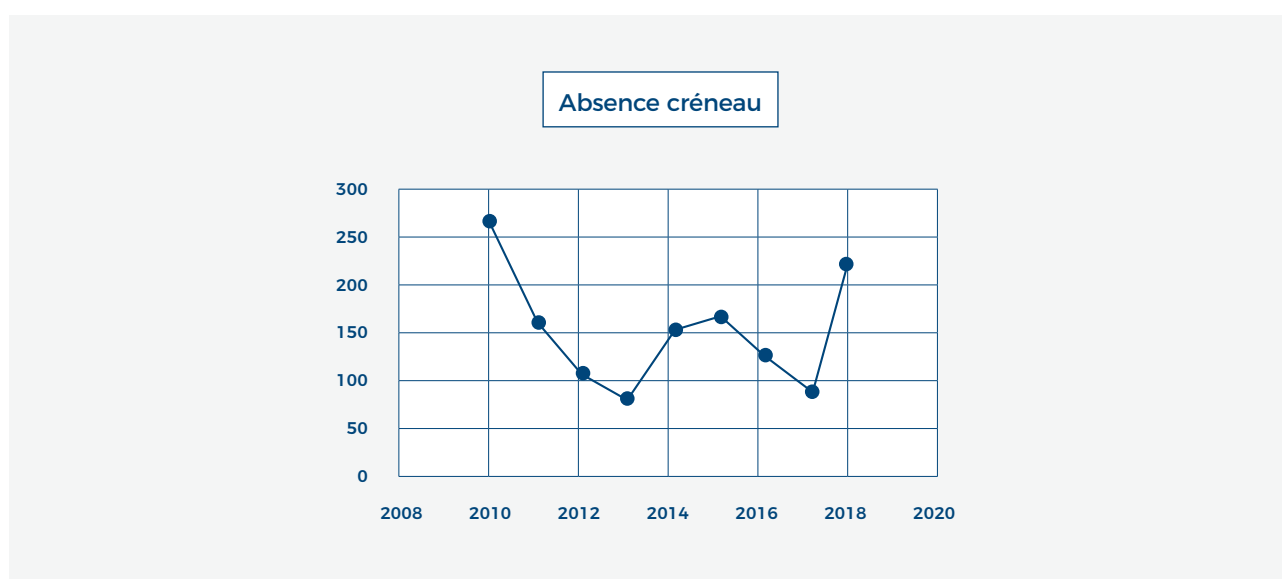
1.2 Accroître l'efficacité des sanctions prononcées par l'Autorité

En 2012, l'Autorité avait demandé qu'un plafond de 80 000 € soit fixé par le législateur afin que les compagnies n'arbitrent plus en faveur de leurs intérêts économiques au détriment du respect de la règle environnementale et de la santé des riverains. Lors des débats à l'Assemblée nationale, l'argument opposé à cette proposition était que le plafond existant à l'époque de 20 000 € anéantissait déjà le bénéfice du vol. [La modification législative de 2012](#) a cependant permis de multiplier par deux le plafond d'amendes pour les restrictions horaires (cf. Rapport d'activité 2012, page 69).

1.2.1 Plafonds d'amendes efficaces

Aujourd'hui, les plafonds d'amendes administratives sont différenciés¹⁹. Pour les personnes morales, en cas de manquement aux restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains aéronefs ou d'exploitation de nuit, le plafond est fixé à 40 000 € ; il est de 20 000 € pour les autres types de manquements. Les personnes physiques, quant à elles, ne peuvent se voir infliger de sanctions supérieures à 1 500 €.

Lorsque le collège de l'Autorité est amené à prononcer une sanction, il s'appuie sur une expérience forte et il tient compte de toutes les circonstances de l'affaire pour apprécier la gravité du manquement et, par voie de conséquence, le montant de l'amende à prononcer. En pratique, la prise en compte de la récidive et de la multi-récidive conduit fréquemment au prononcé d'une sanction atteignant le plafond. Force est de constater que le plafond, établi par la loi, apparaît trop bas pour permettre à la sanction de jouer pleinement son rôle dissuasif. En effet, ces cinq dernières années, l'ACNUSA a dû, à 62 reprises, infliger à 34 compagnies différentes au moins une fois le plafond d'amende : 1/3 pour le plafond à 20 000 € et 2/3 pour celui de 40 000 €.



L'Autorité a constaté que le doublement du plafond des amendes n'a pas permis de réduire le nombre de manquements. Par exemple, pour les départs sans créneau, le nombre de manquements relevés en 2018 est significativement supérieur à celui de 2014.

L'Autorité de contrôle regrette que, pour certaines sociétés, le choix économique et commercial prévaut encore sur le respect de la règle et donc de la qualité de vie et de la santé des riverains des plateformes françaises. Si ces quelques sociétés multirécidivistes étaient passibles de sanctions plus lourdes, il est fortement probable que le nombre de manquements diminuerait sensiblement.

L'ACNUSA constate que, pour ces cinq dernières années, un groupe restreint de sociétés est responsable d'un nombre considérable (793) de manquements aux règles environnementales déterminées par arrêtés ministériels sur les principaux aéroports français.

¹⁹ Cf. l'article L. 6361-13 du code des transports.

Personnes poursuivies	Nombre d'occurrence
Enter Air	149
Vueling Airlines S.a.	125
Air France	99
West Atlantic	80
easyJet Airline Co.	79
Air Algérie	56
Camair	54
Aeroflot Russian Airlines	53
Privatair	48
TNT Airways	47

Par conséquent, l'Autorité souhaite pouvoir inciter fortement les multirécidivistes²⁰ à respecter les dispositions en vigueur grâce à une multiplication par 5 des plafonds actuels : de 40 000 € à 200 000 € et de 20 000 € à 100 000 €. Il importe en effet que le plafond devienne dissuasif afin que les compagnies engagent des plans de mesures correctrices beaucoup plus tôt qu'elles ne le font actuellement. Récemment, une compagnie a indiqué n'avoir pris la réelle mesure de ses infractions qu'à la réception d'un 92^e procès-verbal...

1.2.2 Sursis conditionné

Concomitamment au relèvement des plafonds, l'Autorité souhaite pouvoir assortir l'amende d'un sursis lorsqu'il s'agit d'un premier manquement de même type²¹, toutes plateformes confondues, depuis cinq ans. Ce sursis pourrait être accordé par le collège à la stricte condition que la personne morale présente un plan de mesures correctrices élaboré, rigoureusement vérifiable, lui permettant de considérer raisonnablement que toutes les dispositions internes nécessaires pour éviter de récidiver ont été prises. Il permettrait d'éviter le prononcé d'amendes de montant trop faible, donc non dissuasives, et d'assortir du sursis une sanction relativement plus importante, même pour une première fois.

En cas de récidive, la levée du sursis aurait pour effet l'application immédiate des deux sanctions : la première, d'un montant déjà significatif, et la seconde, consécutive à la réitération, serait majorée du fait de la récidive.

RECOMMANDATION 2019 N° 11 AU PARLEMENT ET GOUVERNEMENT

Préciser la rédaction de l'article L. 6361-12 et compléter l'article L. 6361-13 du code des transports relatifs au régime des sanctions afin de pouvoir sanctionner tous les auteurs de manquements aux arrêtés ministériels, ouvrir la possibilité de sursis conditionné et réformer le dispositif de plafonnement actuel relatif aux personnes morales.

La combinaison des deux dispositions, relèvement des plafonds d'amende et ouverture de la qualité de sursis conditionné, permettrait de mieux prévenir les manquements et par incidence de mieux protéger les riverains, tout en préservant les recettes de l'État. Le produit des amendes va au budget général de l'État. Rien n'interdit à celui-ci de consacrer une somme équivalente à ce produit pour compléter l'alimentation des fonds de compensation des nuisances aériennes.

²⁰ C'est-à-dire les personnes morales ayant commis plus de cinq manquements de même type durant une période de trois à cinq ans par exemple.

²¹ L'article L. 6361-12 du code des transports prévoit cinq types de manquements.



Le trafic des aéroports de Montpellier – Méditerranée et de Lille – Lesquin dépassera prochainement le seuil des 20 000 mouvements annuels d’aéronefs de plus de 20 tonnes. Il convient donc de les inscrire rapidement en loi de finances initiale ou rectificative sur la liste des aéroports mentionnés à l’article 1609 *quater* vicies A du code général des impôts afin de permettre de percevoir la TNSA. Le produit de cette taxe servira à financer l’aide à l’insonorisation des riverains, en application des [articles L. 571-14 à L. 571-16 du code de l’environnement](#). C’est dans cette perspective que l’Autorité, en partenariat avec les services de l’État et les gestionnaires, prépare le passage de Montpellier – Méditerranée et Lille – Lesquin sous son contrôle renforcé.

2 MODERNISER LE CADRE RÉGLEMENTAIRE EST NÉCESSAIRE

L’encadrement des évolutions d’aéronefs est inutilement différencié selon les aéroports, tant sur les horaires que sur les organes ayant à les contrôler.

2.1 Tendre vers une convergence des restrictions horaires

La Direction générale de l’aviation civile (DGAC) oppose que l’approche équilibrée empêche l’harmonisation, alors même que la Cour de justice de l’Union européenne (CJCE) a clairement explicité le contraire dès 2007 ²² : « *L’avantage de l’approche équilibrée réside dans le fait que des restrictions de mêmes natures sont appliquées dans des aéroports présentant des problèmes de bruit comparable.* »

Le collège de l’Autorité entend régulièrement les personnes poursuivies invoquer le fait que la multiplicité des types de restrictions horaires, tant du point de vue de la diversité des plages que de celui de l’objet de la restriction (niveau de bruit), est une source de confusion. Il entend également que les sociétés d’exploitation aéroportuaire craignent une concurrence déloyale du fait de l’hétérogénéité des règlements fixés par arrêtés ministériels. Lyon – Saint-Exupéry et Marseille – Provence, par exemple, aspirent à ce que les études en cours permettent de converger sur le même type de restriction nocturne à une même échéance.

Le respect des spécificités locales ne doit en effet pas interdire la recherche d’une convergence des restrictions. L’hétérogénéité des textes de générations différentes paraît devoir être interrogée afin d’établir un cadre cohérent durant la législature actuelle.

L’ACNUSA renouvelle donc sa recommandation relative à l’homogénéisation des restrictions formulées dans son rapport d’activité 2017 (cf. pages 108 et 109). Il s’agit de viser une plus grande efficacité, une meilleure compréhension pour les acteurs, et une simplification administrative au niveau de l’État.

L’harmonisation est particulièrement nécessaire pour les réglementations relatives à l’usage de certains types d’aéronefs (marge acoustique ou seuil de bruit). D’autant plus que les compagnies basées sur une plateforme, ayant réalisé des efforts pour respecter les règles propres à ladite plateforme effectuent nécessairement des mouvements vers d’autres aéroports qui, en l’état actuel, disposent de restrictions différentes s’exerçant à des horaires distincts.

²² Cf. arrêt CJCE 14 juin 2007, Com CE c/ Belgique, Aff. C 422/05 §37.

Restrictions de nuit et d'usages de certains types d'aéronefs

Plateformes	TYPE DE RESTRICTION	Atterrissage (touché des roues) ou arrivée	Départ	STATIONNEMENT	HORAIRE	
				Aire ou Point	Début	Fin
Bâle - Mulhouse	COUVRE-FEU	Arrivée		Point	00:00	05:00
	COUVRE-FEU		Départ	Point	00:00	06:00
	Chap. 3 < 10 EPNdB	Arrivée		Point	05:00	06:00
	Chap. 3 < 10 EPNdB	Atterrissage	Départ	Point	22:00	00:00
	Niveau survol > 97 EPNdB dimanche et jours fériés communs	Arrivée	Départ	Point	00:00	09:00
	Niveau survol > 97 EPNdB dimanche et jours fériés communs	Arrivée	Départ	Point	22:00	00:00
Beauvais - Tillé	COUVRE-FEU	Arrivée	Départ	Aire	00:00	05:00
	Chap. 3 < 5 EPNdB	Arrivée	Départ	Aire	05:00	07:00
	Chap. 3 < 5 EPNdB	Arrivée	Départ	Aire	22:00	00:00
Cannes - Mandelieu	Chap. 3 < 13 EPNdB	H 24 et 7 J / 7				
Lyon - Saint-Exupéry	Chap. 3 < 5 EPNdB		Départ	Aire	22:00	06:00
	Chap. 3 < 5 EPNdB	Arrivée		Aire	22:15	06:15
Marseille - Provence	Turboréacteurs Chap. 3 < 10 EPNdB	Atterrissage	Départ	Point	00:00	06:00
	Turboréacteurs Chap. 3 < 10 EPNdB	Atterrissage	Départ	Point	22:00	00:00
	Turbopropulseurs Chap. 2, 3 ou 5 < 8 EPNdB	Atterrissage	Départ	Point	22:00	06:00
Nantes - Atlantique	Chap. 3 < 8 EPNdB	Arrivée	Départ	Point	22:30	23:00
	Chap. 3 < 13 EPNdB	Arrivée	Départ	Point	23:01	06:00
Nice - Côte d'Azur	Turboréacteurs (sauf Chap. 3 et 4)	Arrivée		Aire	23:30	06:15
	Turboréacteurs (sauf Chap. 3 et 4)		Départ	Aire	23:15	06:00
	Chap. 3 < 13 EPNdB		Départ	Aire	23:15	06:00
	Chap. 3 < 13 EPNdB	Arrivée		Aire	23:30	06:15
Paris - Charles-de-Gaulle	Niveau survol > 99 EPNdB		Départ	Point	00:00	04:59
	Niveau approche > 104,5 EPNdB	Arrivée		Point	00:30	05:29
	Chap. 3 < 10 EPNdB	Atterrissage	Départ	Point	22:00	06:00
	Mosud	Heure de passage au point			22:20	07:00
	Créneau		Départ	Point	00:00	04:59
Paris - Le Bourget	Turboréacteurs		Départ	Point	22:15	06:00
	Hélices > 9 000 kg		Départ	Point	23:15	06:00
	Hélices > 9 000 kg	Atterrissage			23:30	06:15
	Turboréacteurs	Atterrissage			23:30	06:15
Paris - Orly	COUVRE-FEU (dérogation hélices)		Départ	Aire	23:15	06:00
	COUVRE-FEU (dérogation hélices)	Arrivée		Aire	23:30	06:15
	Départ vers l'ouest (lacher des freins)		Départ		23:30	06:00
	Arrivée vers l'est	Atterrissage			23:30	06:00
Toulouse - Blagnac	Turboréacteurs non-conformes Chap. 3 et 4	Atterrissage	Départ	Point	22:00	06:00
	Chap. 3 < 10 EPNdB	Atterrissage	Départ	Point	22:00	00:00
	Chap. 3 < 13 EPNdB	Atterrissage	Départ	Point	00:00	06:00
Toussus - le-Noble	COUVRE-FEU, fermeture aérodrome (sauf basés).	Horaires effectifs du contrôle d'aérodrome			22:30	06:00
	Plage silence : aéronefs motorisation thermique dimanches /jours fériés du 01/04 au 30/09				12:00	15:00
	Restriction pour non-basés et obligation vol à vue pour les basés				06:00	07:00
	Tours de pistes pour aéronefs basés, équipés silencieux et inscrits sur la liste					

2.1.1 Les limitations nocturnes doivent être exclusivement liées à l'environnement et non à la capacité aéroportuaire

La publication de l'indice global moyen pondéré (IGMP) 2017 pour la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle ([cf. page 13](#)) a fait apparaître un accroissement significatif des émissions sonores en cœur de nuit tel que défini par l'OMS. Cette hausse a donc interpellé fortement les membres du collège de l'Autorité sur les modalités de suivi du respect des restrictions nocturnes (arrivées et départs) applicables.

S'agissant du traitement des manquements, alors que la période encadrée est similaire, les arrivées et les départs ne sont pas appréhendés de la même façon. En effet, les arrivées nocturnes ne sont gérées qu'en fonction de la capacité aéroportuaire par la Commission administrative de l'aviation civile (CAAC)²³ ; seuls les départs sont actuellement considérés comme provoquant une gêne environnementale et donc traités par l'Autorité. Concernant les arrivées de nuit, la CAAC n'envoie que très épisodiquement des propositions de sanctions au ministre en charge des Transports. Cette situation peut surprendre, d'autant plus que, concernant les restrictions d'usage de certains types d'aéronefs, l'ACNUSA analyse les dossiers d'atterrissage et de départs, tout comme les seuils de bruit. Seules les arrivées de nuit sans créneaux ne relèvent pas de ses compétences habituelles. Il faut remonter au 18 janvier 2016 pour trouver des avis de la CAAC relatifs à des infractions à la réglementation sur les créneaux horaires pendant la période nocturne. Lors de cette session, la CAAC s'est prononcée sur dix dossiers pour lesquels les vols avaient été réalisés pendant la saison été de l'année 2014. Seules deux compagnies étaient poursuivies. À titre de comparaison avec l'activité de l'ACNUSA, pour la période des manquements horaires commis en 2014, 258 dossiers relatifs à la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle ont été transmis (205 sanctionnés). Sur 36 dossiers afférents aux arrivées tardives réalisées en non-respect de l'usage de certains types d'aéronefs, 18 dossiers concernaient dix compagnies dont les avions opéraient dans la période relative aux arrivées sans créneau de nuit (0 h 30 à 5 h 29).

L'approche différenciée actuelle entre les décollages et les atterrissages de nuit conduit à un certain contournement de la règle fixée par arrêtés ministériels et, par voie de conséquence, à une augmentation significative des mouvements réalisés en période nocturne. Il est pourtant clair que l'encadrement des vols de nuit réalisé par arrêtés ministériels en 2003 est motivé par des enjeux d'environnement et de santé et non par les capacités des infrastructures.

Comparaison des manquements relevés en 2014 sur Paris – CDG analysés par la CAAC et l'ACNUSA

Régime des sanctions	CAAC	ACNUSA
Prise en compte de la condition d'intentionnalité	oui	non
Prise en compte de la condition de répétition	oui	non
Plafond pour une personne morale	7 500 €	40 000 €

Exercice du pouvoir de sanction	CAAC	ACNUSA
Nombre de manquements	10	258
Nombre de compagnies	2	78
Montant total €	27 000	3 382 000
Moyenne amendes €	2 700	13 160

²³ Commission administrative de l'aviation civile (*cf.* les dispositions des articles R. 160-1 à 15 du code de l'aviation civile).

L'ACNUSA a ouvert une enquête et diligenté une mission sur la gestion des créneaux de nuit sur la plateforme. Le travail en cours devrait permettre aux compagnies aériennes concernées et à la direction de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle de prendre les mesures correctrices qui les concernent. Il devrait conduire à l'harmonisation des pratiques administratives aujourd'hui différentes pour les arrivées et les départs et ainsi assurer aux riverains le bon respect des arrêtés ministériels de restriction de 2003.

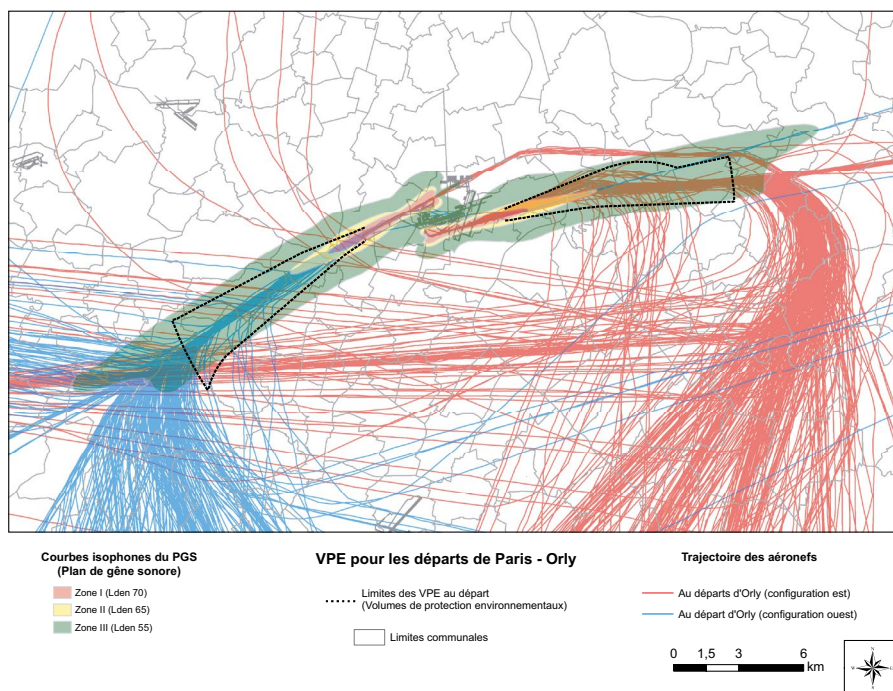
Des recommandations spécifiques seront faites par l'Autorité de contrôle à la ministre chargée des Transports sur ce point.

2.2 Étendre le dispositif des volumes de protection environnementale à toutes les plateformes

Dès 2003, l'ACNUSA recommandait que des [volumes de protection environnementale \(VPE\)](#) soient tracés sur toutes les plateformes où les trajectoires étaient encadrées par des arrêtés de restriction ministériels. Seules les plateformes parisiennes ont été dotées d'un tel dispositif. Or, en 2015, pour les plateformes en régions, la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) a préféré s'éloigner des VPE en choisissant de tracer des limites géographiques objectives (LGO). L'ACNUSA a souligné, dès la présentation des LGO, qu'elles étaient construites autour du flux existant, c'est-à-dire en englobant les dispersions des aéronefs (chevelus), au lieu de contraindre ces derniers à se rapprocher de la trajectoire publiée.

Les LGO de 2015 sont bien plus permissives que les règles ayant présidé à la définition des VPE en 2003 de Paris – Charles-de-Gaulle et de Paris – Orly, dont l'exiguïté relative ne pose aucun problème de « volabilité » aux appareils fréquentant ces plateformes. De plus, les VPE parisiens ont su démontrer leur efficacité. En effet, leurs contours géoréférencés sont connus de tous (pilotes, contrôleurs aériens et population riveraine) et leur respect en est facilité. Leur non-respect est aisément analysable, tant par les agents assermentés que par les personnes poursuivies.

VPE de Paris – Orly relatif aux départs et les chevelus pour deux jours de mars 2017 (un jour en configuration ouest/un jour en configuration est).



RECOMMANDATION 2019 N° 12 À LA DIRECTION DES SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (DSNA)

S'engager, y compris en matière de délais, sur la mise en place de procédures satellitaires afin d'obtenir des trajectoires précises à moindres nuisances (bruit et pollution de l'air) sur chacun des grands aéroports. Arrêter des volumes de protection environnementale (VPE) autour des trajectoires d'approche et de décollage des aéroports régionaux.

L'Autorité estime nécessaire que l'administration réforme les LGO.

L'évaluation *ex post* devrait conduire à retoucher les dispositions réglementaires et à mieux adapter le dispositif aux besoins. L'ACNUSA recommande qu'une nouvelle génération d'arrêtés ministériels, visant à faire respecter les trajectoires imposées, définisse dans les quatre prochaines années des VPE sur chacune des grandes plateformes pour lesquelles un arrêté ministériel de restriction ayant trait au respect des trajectoires.

3 INITIER DES CHANGEMENTS DE PRATIQUES POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DU SERVICE PUBLIC

3.1 Renforcer la coopération de l'Autorité de contrôle avec les services de l'aviation civile

3.1.1 Assurance de l'exhaustivité des poursuites

La systématisation, passant si nécessaire par une certaine automatisation, du relevé des manquements aurait un effet très dissuasif sur les contrevenants. Par exemple et au minimum, une procédure automatique ou semi-automatique doit être mise en œuvre pour pouvoir garantir que sur toutes les plateformes disposant d'un arrêté de restriction ministériel, tous les manquements sont relevés, et notamment que les sorties de trajectoire entre 22 heures et 6 heures, font bien systématiquement l'objet de procès-verbaux d'infraction dressés par les agents de l'État assermentés à cet effet.

Lorsque ces sorties sont demandées par le contrôle ou validées par celui-ci, cette décision paraît devoir être automatiquement répertoriée en temps réel et apparaître dans le rapport administratif transmis à l'ACNUSA dans le cadre de la procédure contradictoire. Au-delà du gain d'efficacité, il s'agit d'une mesure de simplification administrative améliorant la qualité du service rendu. En sus d'une meilleure protection des riverains, cette automatisation permettrait aux agents assermentés de se concentrer pleinement sur la prise en charge cohérente des missions régaliennes confiées à la DGAC et à la GTA, placée pour emploi à ses côtés²⁴.

3.1.2 Manuel des instructeurs

La rigueur des actes de procédure produits par les agents assermentés détermine le degré de sécurité juridique des décisions prises par le collège de l'Autorité. La probabilité pour que cette dernière voie les sanctions prises confirmées par le juge, en cas de contentieux, dépend, notamment, de la clarté des textes et de la qualité des documents produits par les agents de l'aviation civile (procès-verbaux et dossiers d'instruction de manquement).

Il importe en outre de réduire le nombre des affaires ayant fait l'objet d'un procès-verbal et devant être classées sans suite pour un vice de forme.

L'Autorité a donc recommandé au directeur général de l'Aviation civile de s'assurer de la transmission de l'ensemble des procès-verbaux d'infractions établis et de la qualité des dossiers d'instruction remis.

²⁴ La DGAC est responsable de la sécurité et de la sûreté du transport aérien français ainsi que des équilibres entre son développement et la protection de l'environnement enfin : elle assure les fonctions de régulateur du transport aérien (capacité).

3.2 Favoriser les retours d'expérience de l'exercice du pouvoir de sanction

En sus de la publication systématique des [décisions collégiales via le site Internet de l'ACNUSA](#), l'Autorité communique systématiquement après chaque réunion plénière relative au pouvoir de sanction. Une lettre personnalisée est adressée aux préfets et exploitants aéroportuaires concernés les invitant à effectuer un retour d'expérience avec les différents acteurs afin de leur faire tirer les enseignements des sanctions prononcées sur leurs plateformes respectives. Les retours des interlocuteurs sont très positifs.

L'Autorité de contrôle a décidé d'aller au-delà de l'envoi de courriers incitatifs de manière à s'engager plus avant dans la prévention des infractions. C'est ainsi, par exemple, qu'après avoir constaté que les manquements étaient trop nombreux sur la plateforme de Nice – Côte d'Azur, le collège a missionné un membre de l'Autorité et un agent des services afin de rechercher avec les acteurs de la communauté aéroportuaire les voies et moyens pour réduire ces infractions aux règles instituées pour protéger la tranquillité et la santé des populations riveraines. Il s'agissait de nouer ou de consolider le contact avec l'ensemble des parties concernées²⁵.

Les exemptions dont bénéficient les vols d'État

Lors de l'analyse d'un dossier pendant une séance relative au pouvoir de sanction, le moyen soulevé par la personne poursuivie était que le non-respect de la procédure ne pouvait faire l'objet d'une sanction du fait que le vol était exempté comme ayant un statut de vol d'État. L'agent assermenté, lui, concluait au contraire. Le dossier a été reporté du fait de la considération qu'un doute réel et sérieux sur la qualification du vol nécessitait, pour sa levée, un complément d'information.

[L'arrêté du 20 janvier 2017 portant approbation de l'instruction interministérielle n° 111](#), fixant les règles de survol du territoire français avec ou sans escale par les aéronefs d'État étrangers, avait semble-t-il été perdu de vue. L'instruction prévoit que les conditions dans lesquelles les autorisations de survol du territoire français par des aéronefs d'État étrangers sont délivrées par le gouvernement français.

Cette instruction contient des dispositions relatives à la demande d'autorisation diplomatique de survol permanente ou occasionnelle, à son instruction, à son acceptation et à sa portée. Elle apparaît méconnue de certains services qui ont à en connaître.

En tant qu'Autorité de contrôle, l'ACNUSA veille à ce que les manquements à la réglementation environnementale diminuent. Pour ce faire, une bonne compréhension des règles et procédures d'exemptions est sine qua non tant du côté des opérateurs de vol que du côté de l'administration. Quelques abus conduisant à un élargissement abusif des exemptions ont retenu son attention.

Les travaux réalisés avec les différents ministères concernés ont permis de confirmer que l'unique processus valide est que seul le MEAE/DCSD/BSEN²⁶ a le pouvoir de délivrer ces accréditations et que les compagnies doivent impérativement renseigner la référence de l'autorisation diplomatique de survol et la mention « aéronef d'État » dans le plan de vol.

L'Autorité a donc recommandé un rappel à la règle afin d'éviter que des aéronefs ne puissent usurper la qualité de vols d'État pour se mettre impunément en infraction. La Direction des services de la navigation aérienne et le coordinateur national ont été invités à être vigilants et à ne pas considérer comme vols d'État des mouvements dont le plan de vol ne mentionne pas le numéro de l'accréditation délivrée par le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères.

Elle a parallèlement recommandé à ce ministère de réitérer, par la voie diplomatique, aux autorités étrangères les règles en vigueur sur les aéroports français afin de s'assurer de leur respect.

²⁵ Compagnies aériennes, assistants en escale, navigation aérienne, agents assermentés et gestionnaire de l'aéroport.

²⁶ Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, direction de la coopération de sécurité et de défense, bureau des survols et escales navales

B. L'AUTORITÉ INSCRIT SON ACTION DANS UNE VISION PLURIANNUELLE

APRÈS AVOIR SURMONTÉ LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES EN 2018

[L'article 21 de la loi n° 2017-55 du 20 janvier 2017 portant statut général des autorités administratives indépendantes et des autorités publiques indépendantes](#) exige que chacune d'elles présente « *un schéma pluriannuel d'optimisation de ses dépenses qui évalue l'impact prévisionnel sur ses effectifs et sur chaque catégorie de dépenses des mesures de mutualisation de ses services avec les services d'autres autorités administratives indépendantes ou autorités publiques indépendantes ou avec ceux d'un ministère* ».

L'Autorité a par ailleurs besoin de lisibilité et de visibilité pour donner aux parties prenantes la confiance nécessaire sur la volonté de l'État de bien concilier développement économique et social avec environnement et santé. Il s'agit de pouvoir développer les activités aéroportuaires tout en réduisant leurs nuisances.

La forte croissance de ces activités et la montée des attentes environnementales et sanitaires (air et climat, bruit) conduisent à une pression importante sur l'Autorité de contrôle. Il est clair que les ressources de l'ACNUSA, tant humaines que budgétaires, n'évolueront pas proportionnellement aux attentes et au nombre de dossiers à traiter par celle-ci. Il est donc nécessaire de bien maîtriser la trajectoire des ressources en modernisant l'organisation et le fonctionnement du collège et des services.

L'efficacité de l'Autorité devrait pouvoir être appréciée en regard de la trajectoire qui permettra de respecter les objectifs de résultats fixés, en matière de réduction des nuisances (air et climat, bruit), dans nos engagements internationaux (ONU/OACI/OMS/etc.), communautaires (directives européennes), nationaux (loi TECV...) et locaux (au niveau de chacune des grandes métropoles et de chacun des territoires ultramarins locaux).

I. L'ANNÉE 2018 A ÉTÉ FRUCTUEUSE



PREMIÈRE HOMOLOGATION DE L'ENSEMBLE DU SYSTÈME DE MESURE DE **BEAUVAIS - TILLÉ** ET VALIDATION DE LA LOCALISATION D'UN NOUVEAU POINT DE MESURE À **NANTES - ATLANTIQUE**.

MISE À JOUR DE L'ENSEMBLE DES DONNÉES BRUIT EN MATIÈRE DE CARTOGRAPHIE ET DE POPULATIONS IMPACTÉES.



LES 22 CARTOGRAPHIES (PEB ET PGS) DES AÉROPORTS FRANÇAIS LES PLUS IMPORTANTS ONT ÉTÉ ETUDIÉES DE MANIÈRE À PROPOSER DES STATISTIQUES ANALYTIQUES.



LE COLLÈGE S'EST RÉUNI LORS DE **DIX SESSIONS**, ET A RENDU **15 AVIS**.



LANCEMENT PAR LE PÔLE QUALITÉ DE L'AIR ET MILIEUX DE L'ACTUALISATION DU « **GUIDE MÉTHODOLOGIQUE À DESTINATION DES AÉROPORTS** », QUI PRÉCISE LES MODALITÉS DE SURVEILLANCE ET D'ÉVALUATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS. IL DEVRAIT ÊTRE PUBLIÉ À LA FIN 2019. L'ENSEMBLE DES PARTIES PRENANTES DU SECTEUR EST ASSOCIÉ À CE PROJET.



REFONTE DU RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE L'AUTORITÉ.



LES DÉPENSES CONSOLIDÉES DE L'AUTORITÉ QUI INTÈGRENT LES DÉPENSES PRISES EN CHARGE PAR LE MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE ATTEIGNENT **1 938 669 €**.

LES FRAIS PRIS EN CHARGE PAR LE MTEs RELATIFS AUX COÛTS D'OCCUPATION DES LOCAUX SITUÉS BOULEVARD SAINT-GERMAIN SONT DE L'ORDRE DE 250 000 € POUR L'ANNÉE 2018. LE BUDGET CONSACRÉ AUX PERSONNELS S'EST ÉLEVÉ À 1,1 M €.



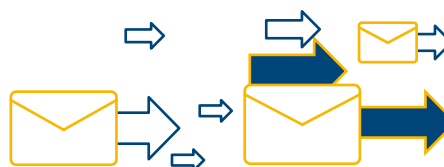
103 DOSSIERS ONT FAIT L'OBJET D'UNE ACTIVITÉ CONTENTIEUSE.

LE COLLÈGE S'EST PRONONCÉ SUR **341 DOSSIERS** DE MANQUEMENTS AUX RESTRICTIONS ENVIRONNEMENTALES.



2,9 M € D'AMENDES INFLIGÉES CORRESPONDANT À 192 DÉCISIONS.

CE SONT ENVIRON **200 COURRIERS DE RIVERAINS** POUR LESQUELS LES SERVICES ONT RÉALISÉ UNE EXPERTISE TECHNIQUE PRÉCISE.



1 PRIORITÉ A ÉTÉ DONNÉE À LA REFONDATION DES BASES JURIDIQUES DE L'ACTION DE L'AUTORITÉ

L'année 2018 a été très particulière pour l'exercice du pouvoir de sanction de l'Autorité dans la mesure où tous les actes de procédure ont été suspendus entre le 1^{er} juillet et le 3 octobre 2018.

En effet, le 20 septembre 2017, le Conseil constitutionnel a été saisi par le Conseil d'État d'une question prioritaire de constitutionnalité (QPC), à la suite d'une question posée par la société Queen Air. Dans sa décision n° 2017-675 QPC du 24 novembre 2017, le Conseil constitutionnel a censuré une partie de la procédure de sanction devant l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, abrogeant certaines de ses bases légales et réglementaires, avec un effet différé au 30 juin 2018.

[La loi n° 2018-699 du 3 août 2018 dans son article 85](#), puis le [décret n° 2018-835 du 2 octobre](#) ont rétabli les normes juridiques nécessaires pour permettre à l'Autorité de retrouver sa capacité à prononcer des sanctions. La suspension des actes de procédure après le 30 juin 2018 et avant la publication de la loi et du décret susnommés a conduit à l'accumulation des dossiers à analyser et à un allongement provisoire du délai de traitement. La décision du Conseil constitutionnel a par ailleurs généré un contentieux exceptionnel. Cet ensemble d'éléments a nécessité la mise à disposition de diverses ressources (humaines, informatiques, financières) afin de pouvoir retrouver en 2019 un rythme optimal d'analyse des dossiers de poursuite.

[Le nouveau règlement intérieur de l'Autorité de contrôle](#) a été publié au *Journal officiel* le 17 janvier 2019. Il porte également sur l'organisation du collège et celle des services.

2 PRIORITÉ A ÉGALEMENT ÉTÉ DONNÉE À LA COMPLÉTUDE DU COLLÈGE ET À LA CONSOLIDATION DU SOCLE DES EFFECTIFS

Concernant [les dix membres du collège](#), il s'agit de personnalités qualifiées désignées par les plus hautes autorités de l'État. Ils sont mobilisés à hauteur de 35 jours par an et indemnisés à cet effet, à l'exception du président du collège qui exerce des fonctions exécutives et est salarié à temps plein. Il importe de maintenir le niveau de qualification et d'indépendance des membres et de veiller, en temps utile, à leur remplacement afin de prévenir les risques de discontinuité. En 2018, la composition du collège a été renouvelée pour moitié, président inclus.

Il convient de relever que les membres du collège sont appelés à siéger environ 15 jours par an, sous forme de juridiction, en ayant à traiter 30 à 40 affaires par séance d'une demi-journée. Ils siègent également une quinzaine de jours par an pour rendre les avis et recommandations, tous rendus publics. En outre, les membres interviennent également de manière individuelle auprès des parties prenantes locales, en mission d'expertise, en présidence de groupes de travail (exemple : sessions des Assises nationales du transport aérien), de comités de pilotage ou dans le cadre d'instances créées pour la durée d'un projet (par exemple le comité de pilotage du programme de recherche [DEBATS](#) – Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la Santé – relatif aux effets du bruit des aéronefs sur la santé).

Concernant [les services](#), ils apportent également leur appui technique et administratif au collège en préparant les dossiers examinés en session. Leurs effectifs ont été portés en gestion 2018 à 12 ETP hors président (équivalent temps plein), suivant en cela la recommandation de la Cour des comptes qui avait relevé l'extrême faiblesse des effectifs du pôle juridique en regard du volume des affaires à traiter. Les services sont composés d'un pôle juridique (2A+/1A/1B) : de deux pôles techniques, constitués chacun d'un cadre senior et d'un junior, traitant des nuisances sonores pour l'un, des nuisances sur les milieux, l'air et le climat pour l'autre, d'un pôle administratif et communication comprenant, outre le secrétaire général (A+), trois agents (1A, 1B et 1C).

Ces agents sont fortement sollicités. Il convient de garantir les effectifs permanents de l'Autorité au niveau de 12 ETP (13 avec le président) et d'ouvrir de nouvelles voies de modernisation (qualifications, outils de traitement des données, procédures de travail collectif). Pour autant, si dans un proche avenir les aéroports de Lille – Lesquin et Montpellier – Méditerranée ([cf. page 41](#)) devaient entrer sous le contrôle de l'Autorité, l'accroissement des charges qui en résulterait ne pourrait sans doute pas être absorbé à effectif constant, même avec les gains de mutualisation indiqués ci-après.

L'équipe gagnera en accueillant des talents souhaitant collaborer avec l'institution, notamment dans le cadre de contrats d'apprentissage. Les services sont en capacité d'intégrer, à ce jour, quatre étudiants en formation par alternance.

Le bilan social, le rapport sur les comptes et le rapport des services de l'ACNUSA pour l'année 2018 sont disponibles sur le site Internet de l'Autorité.

3 PRIORITÉ A ENFIN ÉTÉ DONNÉE À CRÉER LES CONDITIONS DE MUTUALISATION EN ADOSSANT LE FONCTIONNEMENT DES SERVICES DE L'AUTORITÉ AUX SERVICES SUPPORTS DU MTES

En 2018, l'implantation immobilière de l'Autorité a été définitivement confirmée dans la partie des locaux du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES), où est également installée la [Commission nationale du débat public \(CNDP\)](#). Les conditions d'une bonne synergie entre les services du MTES, de l'ACNUSA et de la [CNDP](#) sont donc réunies. Le réseau informatique de l'Autorité a été pris en charge par le service support des systèmes d'information du MTES au cours du premier trimestre 2019, en application des travaux engagés avec ce dernier au cours du second semestre 2018. Il s'agit maintenant de pouvoir concentrer les effectifs de l'Autorité sur ses missions de contrôle et de fiabiliser son fonctionnement.

Les services supports du ministère de la Transition écologique et solidaire (Secrétariat général)



Service
des politiques supports
et des systèmes
d'information



Service du pilotage
et de l'évolution
des services



Service de défense, de
sécurité et d'intelligence
économique



Direction des affaires
financières



Direction des ressources
humaines



Direction de la
communication



Direction des affaires
européennes et
internationales



Direction des affaires
juridiques

II. L'ACTION DE L'AUTORITÉ S'INSCRIT DANS UNE VISION PLURIANNUELLE CLAIRE ET LARGEMENT PARTAGÉE

1 LES QUESTIONS IMMOBILIÈRES ET MOBILIÈRES ET LE SUPPORT INFORMATIQUE SONT L'OBJET D'UNE PREMIÈRE CONVENTION

Les opérations sont en cours dans ces domaines et une convention pluriannuelle permet de traduire, puis de tracer les améliorations escomptées en optimisant les ressources humaines et financières mobilisées sur le programme 217 du budget de l'État.

Après avoir sécurisé son installation immobilière, l'Autorité bénéficiera ainsi des services rendus disponibles sur le système d'information commun aux ministères de la Transition écologique et solidaire (MTES) et au ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales (MCTRCT).

2 LA GESTION DES RESSOURCES HUMAINES PEUT ÊTRE AMÉLIORÉE

Beaucoup reste à faire à ce sujet. La direction des ressources humaines (DRH) du MTES a accepté le principe d'une prise en charge des actes de gestion et de paye par un centre mutualisé, ainsi qu'une assistance à la gestion prévisionnelle de la ressource. Elle a également accepté l'adossement des services de l'Autorité aux services sociaux travaillant pour l'ensemble des personnels installés boulevard Saint-Germain, Paris. Cet appui sera essentiel pour pouvoir mettre en œuvre, sur cinq ans, les recommandations formulées par la Cour des comptes dans son rapport relatif à la gestion des personnels des autorités administratives indépendantes (AAI). L'objectif à court terme est donc de conventionner avec la DRH du MTES et de roder rapidement de nouvelles procédures de gestion.

3 L'EFFICIENCE DE L'ACTION DE L'AUTORITÉ PASSE PAR LA MODERNISATION DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION

Il convient tout d'abord de relever que l'Autorité pourra, grâce à la migration de son support informatique, accéder aux services rendus par la direction de la communication et les différentes directions générales du MTES (revues de presse, veilles juridiques et autres, lettres spécialisées). Cela permettra de procéder à une revue générale des prestataires sous contrat et à une rationalisation au cours du second semestre 2019 afin de concentrer la ressource non sur le seul recueil d'informations, mais sur la production d'informations à valeur ajoutée sur des supports adaptés aux besoins des parties prenantes (lettre numérique et site Internet), permettant ainsi de contribuer à l'atteinte des résultats opérationnels attendus.

4 L'AUTORITÉ A BESOIN DE CONFORTER LA SÉCURITÉ JURIDIQUE DE SES ACTIONS

L'Autorité de contrôle a bien évidemment besoin d'une équipe hautement qualifiée, de se doter d'un système d'information sécurisé de haut niveau et de s'adjoindre les services d'un cabinet d'avocats pour prévenir les risques de contentieux sur ses propres décisions et l'assister en tant que de besoin dans le traitement des affaires. Elle a en effet besoin de pouvoir forger, par la jurisprudence, les fondements de son action et défendre les intérêts de l'État.

Sur ce plan, il convient de noter que le produit des amendes prononcées par l'ACNUSA est affecté au budget général de l'État : les frais irrépétibles qu'elle obtient devant les tribunaux en remboursement des frais d'avocats ne sont aujourd'hui pas bien recouvrés et, lorsqu'ils le sont, reviennent également au budget général. Ils devraient être affectés au programme 217 de manière à pouvoir être facilement rétablis sur le budget de l'ACNUSA. Il s'agit en effet du remboursement partiel des frais de justice qu'elle a engagés.

Il reste par ailleurs nécessaire que l'Autorité de contrôle se rapproche du Conseil d'État pour pouvoir utiliser, dans des conditions qui restent à préciser, l'application Télérecours déployée avec succès dans toutes les juridictions administratives.

Enfin, il est souhaitable qu'elle puisse s'appuyer, par convention, sur la direction des affaires juridiques du MTES, notamment pour les éventuels contentieux personnels et achats.

5 LES PARTENARIATS AVEC LES AUTRES AUTORITÉS INTERVENANT EN MATIÈRE AÉROPORTUAIRE DEMANDENT À ÊTRE DÉVELOPPÉS

Des ponts ont été lancés pour engager une certaine mutualisation avec plusieurs autorités administratives indépendantes (AAI) et autorités publiques indépendantes (API) relevant du MTES afin de gagner en efficience collective :

- un partenariat fructueux a débuté avec la [Commission nationale du débat public \(CNDP\)](#) à l'occasion des concertations ouvertes, sous l'égide de garants désignés par cette dernière, pour le projet de Terminal 4 à Paris – Charles-de-Gaulle et le projet d'aménagement de Nantes – Atlantique ;
- un partenariat a également été engagé avec [l'Autorité environnementale](#) (Ae) pour faciliter l'expression de celle-ci sur les trois projets aéroportuaires qui lui ont été récemment soumis ;
- des premiers contacts ont été pris pour poser les bases d'un partenariat resserré avec [l'Autorité de supervision indépendante](#) (ASI). Dans un premier temps, il s'agit de collaborer dans la phase de préparation des contrats de régulation économique (CRE). L'enjeu de ce partenariat est notable pour contribuer utilement à assurer de la cohérence entre régulations économique et environnementale. Un partenariat renforcé apparaît souhaitable pour faciliter le dialogue avec les sociétés d'exploitation aéroportuaire.

6 LE FONCTIONNEMENT DU COLLÈGE PEUT UTILEMENT ÊTRE MODERNISÉ

Les actions engagées au premier trimestre 2019 devraient permettre de libérer la capacité à moderniser le fonctionnement du collège en adoptant un produit du marché déjà bien rodé par de nombreuses institutions. Il s'agit pour le collège de pouvoir travailler sans papier avec plus d'efficacité qu'actuellement. Cette action de modernisation nécessitera d'introduire plus de méthode au niveau du secrétariat du collège, qui deviendra administrateur de l'outil sécurisé consacré au collège.

7 L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE A BESOIN D'APPUI POUR RENFORCER SA TECHNICITÉ

Celle-ci passe par des partenariats renforcés et une capacité de traitement automatique des données. Les deux pôles techniques ne sont en effet pas dimensionnés pour être des services techniques ou des centres de recherche. Leur efficience passe donc d'abord par une collaboration étroite avec les services spécialisés des sociétés d'exploitation aéroportuaire et les services de l'État, au niveau central – au travers de partenariats avec la Direction générale de la prévention des risques (DGPR) et la Direction générale de la santé (DGS) pour le bruit ; la Direction générale de l'énergie et du climat (DGE) et la DGS pour la qualité de l'air ; la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) pour la performance environnementale du secteur de l'aéronautique et pour les trajectoires de navigation aérienne – comme au niveau local (DREAL et DDT).

7.1 Partenariats avec les observatoires

Afin de faciliter l'action territoriale, plusieurs conventions ont été conclues ou sont en passe de l'être avec différents réseaux et observatoires régionaux.

Une convention a ainsi été passée avec [ATMO France](#) après délibération de son bureau constitué des présidents de chacune des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) régionales, et du collège de l'ACNUSA. Cette convention vise à faciliter les campagnes de mesure sur et autour des aéroports, avec une cohérence scientifique entre l'échelle aéroportuaire et l'échelle métropolitaine.

Une convention a été préparée avec l'association Bruitparif et une autre avec l'association Acoucité, qui assurent toutes deux l'observation du bruit à l'échelle des agglomérations, la première pour Paris, la seconde pour Lyon, Nice et Toulouse. Ces conventions aspirent à garantir la cohérence et la cohésion des mesures réalisées à l'échelle aéroportuaire sous le contrôle de l'ACNUSA et celles effectuées à l'échelle métropolitaine.

Un projet de convention est en cours d'élaboration avec la [Fédération nationale des agences d'urbanisme](#) (FNAU) pour favoriser la mise en place d'observatoires fonciers permettant de veiller, à l'échelle de chacune des métropoles concernées, au respect des servitudes d'urbanisme édictées par les plans d'exposition au bruit (PEB). L'objectif est de s'assurer que les populations localisées dans les quartiers les plus exposés à des risques sanitaires (zone C) n'augmentent pas. Il s'agit aussi d'assurer l'information indispensable pour que les opérations d'aménagement et de construction envisageables en zone D soient réalisées dans les règles de l'art (composition urbaine et bâtiments permettant de bien absorber le bruit).

7.2 Partenariats avec certains organismes spécialisés du réseau scientifique et technique du MTES

Des partenariats ont été engagés avec certains organismes à la faveur de programmes de recherche. C'est le cas avec le [Centre scientifique et technique du bâtiment \(CSTB\)](#) pour ce qui est de la conception et de la réalisation de bâtiments en zones de bruit, et avec l'[Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux \(IFSSTAR\)](#) pour ce qui est de la coordination du [programme de recherche sur l'impact du bruit des aéronefs sur la santé \(DEBATS\)](#).

D'autres partenariats sont envisagés avec l'[Institut national de l'information géographique et forestière \(IGN\)](#), [Météo France](#), le [Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement \(CEREMA\)](#) et l'[Institut national de l'environnement industriel et des risques \(INERIS\)](#), afin de faire bénéficier à l'Autorité de contrôle de retours d'expérience et de s'appuyer, en cas de besoin, sur une capacité d'expertise ou de contre-expertise des études qui lui sont présentées.

Une convention sera certainement nécessaire avec certains de ces organismes pour faire reconnaître les appuis apportés comme des missions de service public, financées à ce titre par l'État sur leurs dotations budgétaires.

7.3 Capacité de traitement automatique et de valorisation de la donnée collectée

L'Autorité reçoit de nombreuses sollicitations de particuliers et d'associations. L'Autorité doit émettre des avis sur les aspects environnementaux des projets de réglementation de la navigation aérienne autour des grands aéroports. Pour cela, elle dispose d'une grande quantité d'informations mais n'a actuellement pas les outils automatisés pour les traiter rapidement.

Elle se dotera donc prochainement de moyens informatisés facilitant la tâche de ses pôles techniques, qui seront également en situation d'apporter leur appui au pôle juridique dans l'appréciation des conséquences de certains manquements sur les populations alentour.

Les partenaires techniques de l'ACNUSA



III. L'EFFICIENCE DE L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE PASSE AUSSI PAR DES ACTIONS DE MODERNISATION DE L'ÉTAT ET DES AJUSTEMENTS LEGISLATIFS

L'action de l'Autorité de contrôle est très dépendante de celle des services de l'État et elle est étroitement encadrée par le législateur.

1 LE PROCESSUS DE CONSTATATION DES INFRACTIONS ET LA GESTION DE LA PROCÉDURE CONTRADICTOIRE ENTRE L'ÉTAT ET LES PERSONNES POURSUIVIES DOIVENT ÊTRE FIABILISÉS

Conformément à la recommandation de la Cour des comptes adressée au directeur général de l'aviation civile, il importe de conforter et de moderniser la filière des agents de l'État appelés pour certains à dresser procès-verbal (PV) d'infraction à la réglementation environnementale et pour d'autres à faire rapport d'instruction de manquement.

Trop de dossiers doivent être encore classés sans suite pour défaut de qualité des procès-verbaux et/ou des dossiers d'instruction de manquements (DIM), alors même que toutes les infractions ne sont pas toujours relevées sur les grands aéroports. Dans un premier temps, il a été convenu avec le directeur général de l'aviation civile d'entreprendre un partenariat, fondé sur la formalisation d'un retour d'expérience et une actualisation annuelle du guide de l'instructeur. Au-delà de cette première action cherchant à garantir la qualité des documents, il apparaît opportun d'ouvrir un chantier de modernisation de l'État en vue de l'établissement automatique ou semi-automatique des PV d'infraction, puis à une certaine automatisation de l'instruction administrative en responsabilisant le management local ([cf. page 45](#)). Il importe de réduire les risques de contentieux encourus par l'ACNUSA pour des raisons de forme. Il convient de rappeler que le produit des amendes revient au budget général de l'État, alors que le risque porté par l'ACNUSA l'est pour le compte de l'État.

Enfin, à l'instar de ce qui est fait dans les domaines de la sécurité et de la sûreté couverts par une certification qualité au sein des services de l'aviation civile, les activités de relevé des manquements pourraient être, elles-aussi, assurées dans le cadre d'une démarche qualité. Dès lors, l'ACNUSA, considérée pour ces interventions comme un partenaire, serait mieux intégrée au processus de pilotage de ces actions (participation à des revues de processus, suivi des indicateurs, etc.). La coopération entre les acteurs serait mieux structurée.

2 LA MODERNISATION DES OUTILS ET MÉTHODES DE TRAVAIL DE LA NAVIGATION AÉRIENNE EST DEVENUE UN ENJEU CRUCIAL POUR RÉDUIRE CONCRÈTEMENT LES NUISANCES AÉROPORTUAIRES AU COURS DES PROCHAINES ANNÉES

Les progrès réalisés par l'industrie aéronautique en matière de systèmes d'information et de qualification des personnels génèrent des améliorations significatives de la conception et de la réalisation des trajectoires de manière à réduire les nuisances sonores et l'émission de polluants atmosphériques. Les conditions apparaissent réunies pour viser une meilleure performance environnementale du transport aérien. La recherche de cette meilleure performance environnementale est dans l'intérêt économique des compagnies aériennes. Plusieurs rapports récents ont mis en évidence les enjeux, au niveau européen comme au niveau national, liés aux outils et aux méthodes de travail de la navigation aérienne.

L'Autorité de contrôle veille, par ses avis, à la qualité de la conception des trajectoires les plus performantes. Dès lors qu'elles ont été concertées et expérimentées, elle recommande d'« encapsuler » les trajectoires par la définition de [VPE](#), volume de protection environnementale ([cf. page 44](#)), afin que les pilotes comme les contrôleurs aériens puissent bien appréhender la règle fixée par arrêté ministériel. Celle-ci constitue un véritable contrat social vis-à-vis des personnes impactées.

L'Autorité de contrôle recommande donc de privilégier cette approche plutôt que les autres formes de définition des règles relatives aux trajectoires d'approche et de décollage qui coexistent sur les grands aéroports français.

Il apparaît en outre souhaitable, vis-à-vis de chacun des grands territoires concernés, que des calendriers fiables puissent être donnés sur les améliorations pouvant être attendues des progrès technologiques et de la modernisation des outils et méthodes de travail de la navigation aérienne. Celle-ci a en effet maintenant clairement intégré la performance environnementale de la gestion du trafic comme un objectif venant, de manière non contradictoire, juste après l'attente de sécurité.

3 L'EFFICIENCE DE L'ACNUSA EST FORTEMENT DÉPENDANTE DE LA QUALITÉ DES RÈGLES ENVIRONNEMENTALES LOCALES ÉTABLIES PAR ARRÊTÉS MINISTÉRIELS

Si les règles ne sont pas totalement pertinentes (mal étudiées ou concertées ; difficilement applicables...) ou n'existent pas, l'Autorité de contrôle n'a pas matière à contrôler. Sur ce point, des progrès significatifs semblent possibles tant l'hétérogénéité des règles est grande. Pour dégager des marges de progrès, un certain recul est indispensable sur les pratiques des services locaux et centraux de la DGAC et la pathologie traitée par l'ACNUSA. L'Inspection générale de l'administration (IGA) et le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) pourraient être utilement mobilisés pour aider à mettre en place une procédure de qualité sur la conception et l'écriture de la règle de protection environnementale.

4 UNE CERTAINE DÉCONCENTRATION EST NÉCESSAIRE

L'efficacité passe enfin par une certaine déconcentration permettant à l'État d'œuvrer, au niveau local, avec les sociétés aéroportuaires et les grandes collectivités territoriales, pour faire en sorte que les concessions ne soient pas, de fait, considérées comme des espaces extraterritoriaux.

Il importe que les préfets, en tant que représentants de l'État et présidents des commissions consultatives de l'environnement, puissent favoriser un travail interdirections au niveau local (notamment DREAL/DDT/ DSAC-Ir), ainsi qu'un travail avec la métropole qui bénéficie de l'aéroport. Des retards ont été pris en la matière et les actions engagées depuis quelques années (ex. : desserte par les transports en commun) doivent être encouragées pour mieux intégrer les aéroports dans les territoires qu'ils desservent et réduire les nuisances des activités qu'ils génèrent.

Les mesures de déconcentration pourraient utilement être préparées par l'IGA et le CGEDD et leur réalisation soutenue par un comité des directeurs MTES/MCTRCT consacré à la cohésion et à la cohérence des directions sectorielles ayant à traiter (aux niveaux national et communautaire) des questions relatives à l'impact des grands aéroports.

5 LES MOYENS DE SANCTION DE L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE PEUVENT ÊTRE AMÉLIORÉS

L'efficacité de l'Autorité passe enfin par trois ajustements législatifs³⁵ visant à élargir le champ des personnes pouvant être poursuivies par l'État, à lui donner la possibilité d'assortir d'un sursis une sanction pour un premier manquement si la personne poursuivie par l'État lui présente un plan de mesures correctives crédible, et à sanctionner plus lourdement qu'aujourd'hui la multirécidive caractérisée.

²⁷ Pour en savoir plus, « Réviser la liste des personnes susceptibles d'être sanctionnées par l'ACNUSA » (cf. p. 38).

C. BILAN DES RECOMMANDATIONS ÉMISES

PAR L'AUTORITÉ DEPUIS 2010

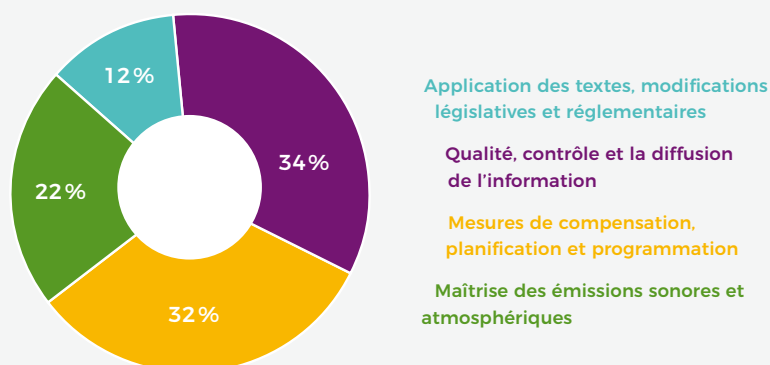
Quatre-vingt-trois pour cent des recommandations formulées par l'Autorité de contrôle depuis 2010 ont été mises en œuvre ou sont en passe de l'être. L'Autorité a émis depuis sa création de nombreuses recommandations. Le présent bilan traite des recommandations exprimées depuis 2010, couvrant ainsi toute la précédente mandature et la fin de l'avant-dernière.

De 2010 à 2018, l'Autorité a émis 41 recommandations, dont 83 % ont été suivies (17) ou sont en passe de l'être (17) par les responsables concernés.

Les recommandations concernent les thématiques suivantes :

- 9 sur la maîtrise des émissions sonores et atmosphériques
taux de prise en compte des recommandations : 78%
- 14 sur la qualité, le contrôle et la diffusion de l'information
taux de prise en compte des recommandations (recommandation suivie et en cours) : 85%
- 13 sur les mesures de compensation, la planification et la programmation
taux de prise en compte des recommandations : 77%
- 5 sur l'application des textes et les modifications législatives et réglementaires
taux de prise en compte des recommandations : 100%

Pourcentage de recommandations par thématique



Le bilan ci-dessous des recommandations émises depuis 2010 présente les principales recommandations de l'Autorité. [Les réponses apportées en 2018](#) par les différentes entités destinataires (aéroports / DGAC / DGALN...) aux recommandations est consultable sur le site Internet de l'ACNUSA.

I. NUISANCES ATMOSPHÉRIQUES ET SONORES

De 2010 à 2018, l'Autorité a émis 9 recommandations relatives à la maîtrise des nuisances atmosphériques et sonores.

1 QUALITÉ DE L'AIR ET MILIEUX

L'extension des compétences de l'ACNUSA relatives à la pollution atmosphérique a pris effet le 1^{er} novembre 2010. Plusieurs années auront été nécessaires pour que la prise en considération des préoccupations relatives à la qualité de l'air se développe parmi les parties prenantes.

C'est ainsi que l'équipement de fourniture d'électricité par des moyens de substitution fixes ou mobiles aux APU (groupe auxiliaire de puissance qui alimente l'avion en électricité et air sous pression) est de plus en plus fréquent sur les grands aéroports français. Même sur Paris – Le Bourget, où les types d'aéronefs d'affaires sont très diversifiés, la réflexion vient d'être entamée avec les opérateurs privés qui desservent la plateforme.

La fourniture d'air pré-conditionné (PCA) reste moins généralisée. Seuls l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, sur lequel les vols long-courriers sont nombreux, a entrepris de s'équiper. Les seize postes du hall M du terminal 2 de Paris – Charles-de-Gaulle sont tous dotés de cette installation. Quant à l'équipement des autres postes, il devra faire l'objet d'une étude dans le cadre de la préparation du contrat de régulation économique 2021-2025 (CRE-4) du Groupe ADP.

S'agissant de la mise en place d'un système incitatif à l'utilisation des moteurs les moins émissifs en oxydes d'azote (NO_x) via la modulation de la redevance d'atterrissage, les avis restent assez mitigés. Dans le cadre de la préparation du CRE-4, le Groupe ADP a mis à l'étude cette recommandation. Les réponses reçues des autres aéroports sont très réservées. La DGAC considère que la mise en œuvre d'une telle mesure ne peut être que locale, par concertation entre la société d'exploitation aéroportuaire et les autres acteurs concernés.

Concernant la gestion des pics de pollution, la DGAC a mis en œuvre les recommandations qui lui avaient été adressées.

S'agissant de la biodiversité sur les aéroports, la DGAC a retenu le principe de présenter tous les deux ans à l'Autorité un bilan de son action dans ce domaine, à partir du premier semestre 2019.

2 BRUIT

La situation concernant les vols de nuit est contrastée. La DGAC, prescripteur principal, se refuse à imposer toute mesure de portée générale et entend répondre uniquement à la demande locale. Elle est opposée à l'instauration d'une nuit sans avions par semaine.

L'interdiction la nuit des avions de marge cumulée inférieure à 13 EPNdB se répand progressivement. Elle est déjà en vigueur sur les plateformes de Nice – Côte d'Azur, de Toulouse – Blagnac et de Nantes – Atlantique. Elle est envisagée pour celles de Lyon – Saint-Exupéry et de Marseille – Provence sans avoir été à ce jour soumise à concertation. Le gestionnaire des trois plateformes franciliennes semble favorable à une telle mesure sur Paris – Orly. La perspective temporelle nécessite d'être clarifiée après concertation pour Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Le Bourget.

II. QUALITÉ, CONTRÔLE ET DIFFUSION DE L'INFORMATION

De 2010 à 2018, l'Autorité a émis 14 recommandations relatives à la qualité, au contrôle et à la diffusion de l'information.

1 INFORMATION DES RIVERAINS

Depuis 2011, l'ACNUSA demande la mise à disposition sur Internet des données issues des systèmes de mesure de bruit et des trajectoires déployées autour des plateformes. La DGAC a longtemps fait état de l'opposition du secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale pour la mise en place de ce système de visualisation des trajectoires. Celle-ci a été levée depuis 2015. Les plateformes, réticentes au début, s'y ouvrent dans le cadre de la refonte de leurs systèmes de monitoring du bruit, à l'exception de Nice – Côte d'Azur qui fait part d'une absence de demande locale et préfère un contact direct au sein de l'espace riverains. La DGAC a élaboré et diffusé à la fin de 2018 un modèle de protocole de diffusion des données radar visant à répondre aux attentes de l'ACNUSA en la matière. L'outil VITRAIL, développé en interne par le Groupe ADP, a été porté sur Internet depuis janvier 2019. D'autres aéroports œuvrent actuellement au déploiement prochain de cet outil.

L'Autorité recommande depuis 2017 aux aéroports de mettre en ligne des informations sur la météorologie avec la rose des vents et les informations actualisées sur la météo de la plateforme. Pour Bâle – Mulhouse, l'information est déjà accessible. Pour d'autres aéroports (Groupe ADP) cela devrait être prochainement le cas. Mais certains d'entre eux refusent au motif que cela relèverait de la compétence de Météo-France et que leur contrat avec cet opérateur n'autoriserait pas la diffusion de cette information (Nice – Côte d'Azur et Nantes – Atlantique).

L'information des candidats à l'installation en zone de bruit en qualité de propriétaire (les locataires bénéficiant déjà d'un droit en ce sens aux termes de l'art. L. 112-11 du code de l'urbanisme) reçoit un accueil favorable de tous les interlocuteurs de l'Autorité, mais sans qu'il en sorte de mesures législative, réglementaire ou opérationnelle concrètes. Les propositions d'articles de loi remises aux parlementaires n'ont pas été retenues jusqu'ici. La DGALN a également élaboré un projet d'article et attend un véhicule législatif, le gouvernement ayant repoussé tous les amendements au projet.

2 INFORMATION AUX ÉQUIPAGES

À défaut de demander aux contrôleurs de gérer la clairance de départ à un vol ne disposant pas d'un créneau de nuit, la DSNA a accepté de diffuser un message sur l'ATIS (Automatic Terminal Information Service) à l'attention des équipages sur le caractère non dérogoire des clairances par rapport au respect des créneaux de nuit.

Le « Collaborative Decision Making » (CDM), que l'Autorité préconise depuis 2013, s'étend progressivement. Il consiste à mettre en relation tous les intervenants dans la procédure de départ (compagnie aérienne, assistants en escale, gestionnaire de l'aéroport, services de l'aviation civile). Il est en vigueur à Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Orly, Lyon – Saint-Exupéry et Nice – Côte d'Azur. Il devrait être déployé dans le courant de l'année à Toulouse – Blagnac. Pour Nantes – Atlantique, le sujet n'est pas encore à l'étude. Pour Paris – Le Bourget, sa mise en place ne semble pas forcément pertinente du fait des spécificités de la plateforme.

III. COMPENSATION, PLANIFICATION ET PROGRAMMATION

De 2010 à 2018, l'Autorité a émis 13 recommandations relatives à la compensation, la planification et la programmation.

La possibilité pour les locataires d'accéder au droit à l'insonorisation dans toutes les zones est en cours d'étude entre la DGAC et la DGALN.

La proposition d'évaluer régulièrement les bases de calcul des PGS est bien accueillie. Le seul sujet en débat au niveau des administrations centrales étant la périodicité, jugée trop faible à quatre ans par la DGAC. Un accord est intervenu sur le fait que l'évaluation de la validité des hypothèses qui sous-tendent les PGS devait être faite tous les cinq ans.

L'administration et les parlementaires les plus concernés se sont déclarés favorables à l'ouverture d'un droit de délaissement en zone 1 du PGS. Un projet de texte en ce sens est en cours d'élaboration.

IV. APPLICATION DES TEXTES ET MODIFICATIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

Depuis 2010, l'Autorité recommande que tous les arrêtés de restriction emploient la même terminologie à propos des horaires de départ (« point » et pas « aire » de stationnement) et d'atterrissage (« toucher des roues » et non « arrivée au point (ou sur l'aire) de stationnement »). Cette extension se fait lentement, la DGAC n'ayant pas souhaité rédiger un texte modifiant tous les arrêtés en une seule fois car cela aurait nécessité de consulter en peu de temps toutes les CCE concernées. Elle ne veut présenter un projet sur chacun des aéroports restants que si d'autres sujets sont à traiter.

De la même façon, le texte réglementant l'utilisation des APU sur les aéroports parisiens nécessite un réexamen et devrait être étendu à toutes les plateformes, mais la DGAC n'a pas encore présenté de projet en ce sens.

La clarification et l'actualisation des codes applicables est enfin un sujet récurrent, des délais étant sans doute liés aussi bien aux lenteurs de l'administration du ministère de la Transition écologique et de la Solidarité (MTES) qu'aux travaux de la commission supérieure de codification. Il est cependant intéressant de noter que cette dernière, dans son rapport d'activité pour l'année 2017, regrette également les retards pris par le ministère chargé des Transports dans l'actualisation de la partie réglementaire du code de l'aviation civile.

Les recommandations nationales qui n'ont pas obtenu à ce jour d'écho favorable concernent précisément :

- l'information avec la modification des CCE pour les rendre plus représentatives et l'obligation faite aux aéroports de communiquer aux membres des CCE les documents comptables et financiers nécessaires à l'exercice de leurs missions (R 2017 n° 7) ;
- les mesures de compensation avec le rachat des habitations financé par la TNSA, en substituant à la zone I du PGS, au 1° de l'article R. 571-88 du code de l'environnement, les zones II et III (R 2017 n° 16) ; la fin de l'écrêtement de la TNSA (R 2014 n° 4) ; l'accès à l'aide à l'insonorisation par les communes, les établissements publics territoriaux et les métropoles pour les bâtiments à construire ou à acquérir en zone III du PGS en vue d'accueillir de services publics de proximité (2017 n° 19) ;
- la limitation des nuisances sonores avec l'instauration d'une plage de repos la nuit de samedi à dimanche de 23 heures à 6 heures sur l'ensemble des plateformes (recommandation 2012).

Depuis vingt ans, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires œuvre à la réduction des émissions sonores et de polluants atmosphériques pour limiter leur impact sur l'environnement et la santé. Reconnue par toutes les parties prenantes du secteur, elle a su renforcer son expérience et consolider une expertise certaine qu'elle met au service de tous.

Dans le cadre de la stratégie nationale pour le transport aérien 2025, l'ACNUSA entend appuyer et accompagner les acteurs dans la réalisation de leurs objectifs. Il s'agit de permettre une meilleure prise en compte des attentes des collectivités, des associations de défense de la santé et de l'environnement, ainsi que des riverains, tout en reconnaissant les aspirations des citoyens à la mobilité et les enjeux du développement économique et social qu'entendent relever les professionnels de l'aéronautique et du tourisme.

En 2018, le trafic aérien représentait 4,3 milliards de passagers dans le monde et plus de 206 millions de passagers en France. Les prévisions du secteur laissent augurer un accroissement soutenu des mobilités par voie aérienne pour les années à venir. C'est pourquoi l'Autorité de contrôle appelle toutes les parties prenantes du secteur à poursuivre leur coopération afin que cette croissance s'opère de manière raisonnée. Le développement des activités aéroportuaires, lié au développement économique et social des métropoles, ne peut se faire au détriment de la riveraineté.

Aujourd'hui, pour que l'Autorité de contrôle puisse assurer ses missions de manière durable, le corpus réglementaire nécessite d'être consolidé. Il s'agit de pouvoir lutter efficacement contre toutes les nuisances environnementales sur et autour des aéroports, encadrer les vols de nuit et renforcer les moyens de compensation relative aux nuisances sonores pour les populations riveraines ainsi que pour les établissements scolaires, sanitaires et sociaux exposés.

Les résultats obtenus en 2018 attestent de l'implication des membres du collège, qui entendent poursuivre leur action de manière concrète et efficiente afin d'obtenir des résultats tangibles pour la prochaine décennie.



GLOSSAIRE

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ANAH	Agence nationale de l'habitat
ANRU	Agence nationale pour la rénovation urbaine
AASQA	Association agréée de surveillance de la qualité de l'air
ACA	<i>Airport Carbon Accreditation</i>
ACNUSA	Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires
AE	Autorité environnementale
APU	<i>Auxiliary Power Unit</i> / Groupe auxiliaire de puissance qui alimente l'avion en électricité et air sous pression
ASI	Autorité de supervision indépendante
CAAC	Commission administrative de l'aviation civile
CCE	Commission consultative de l'environnement
CGET	Commissariat général à l'égalité des territoires
CNDP	Commission nationale du débat public
CO	Monoxyde de carbone
CO₂	Dioxyde de carbone
CSTB	Centre scientifique et technique du bâtiment
dB	Décibel : unité retenue pour représenter les sensibilités en intensité et en fréquence de l'oreille humaine
DEBATS	Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DGALN	Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature
DGEC	Direction générale de l'énergie et du climat
DGPR	Direction générale de la prévention des risques
DGS	Direction générale de la santé
DIM	Dossier d'instruction de manquement
DSAC	Direction de la sécurité de l'aviation civile
DSNA	Direction des services de la navigation aérienne
DTA	Direction du transport aérien
EPNdB	<i>Effective Perceived Noise deciBel</i> / Unité de mesure du niveau effectif du bruit perçu
FCNA	Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires
FNAU	Fédération nationale des agences d'urbanisme
GTA	Gendarmerie du transport aérien
GPU	<i>Ground power unit</i> / Unité de puissance au sol
IFSSTAR	Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
IGMP	Indicateur global mesuré pondéré
ILS	<i>Instrument Landing System</i> / Système de guidage radioélectrique
Lden	Niveau de bruit (<i>Level</i>) pondéré jour (<i>day</i>), soirée (<i>evening</i>), nuit (<i>night</i>)
LGO	Limites géographiques objectives
LTECV	Loi sur la transition énergétique pour la croissance verte
MTES	Ministère de la Transition écologique et solidaire
MCTRCT	Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales
NO_x	Oxyde d'azote
NO₂	Dioxyde d'azote
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OMS	Organisation mondiale de la santé
PEB	Plan d'exposition au bruit
PGS	Plan de gêne sonore
PM	Particules fines
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
SRCAE	Schéma régional du climat de l'air et de l'énergie
TNSA	Taxe sur les nuisances sonores aériennes
VPE	Volume de protection environnementale
VITRAIL	Visualisation des trajectoires et des informations en ligne

L'ACNUSA EN QUELQUES MOTS

Créée par la [loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 modifiée par la loi du 12 juillet 2010](#), l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) œuvre à concilier développement économique et social, environnement et santé sur et autour des aéroports et aérodromes français. Elle est chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien et le secteur aéroportuaire. Elle a des pouvoirs spéciaux sur les plus grandes plateformes et assure le contrôle des nuisances sur tous les aéroports où des arrêtés ministériels portent restriction d'usage d'exploitation.

Ses activités principales sont :

- l'homologation des systèmes de mesure des données que doivent mettre en place les aéroports pour fournir une information objective. L'Autorité veille à la qualité des informations diffusées et encourage les sociétés aéroportuaires à parfaire leurs actions en ce domaine. Elle doit également satisfaire à un devoir d'information et de transparence, notamment vis-à-vis des riverains ;
- l'analyse pour avis sur les projets de schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie et les plans de protection de l'atmosphère, les projets de plans d'exposition au bruit (PEB) et de plans de gêne sonore (PGS), ainsi que sur les projets de textes réglementaires concernant notamment l'élaboration et la modification des procédures de départ, d'attente et d'approche des aéronefs aux instruments ainsi que, pour toutes les plateformes, sur les projets d'arrêtés ministériels fixant des prescriptions dont le non-respect est susceptible de donner lieu à des amendes administratives. Ses avis sont collégiaux et publics ;
- l'exercice du pouvoir de sanction avec l'instruction de la procédure et l'examen par le collège, réuni en forme de juridiction, des dossiers ouverts sur la base des procès-verbaux d'infraction à la réglementation environnementale dressés par des agents assermentés de l'État. L'Autorité traite aussi les contentieux susceptibles d'être générés par les décisions de sanctions prises par le collège et pouvant atteindre 40 000 € ;
- la facilitation des relations entre la communauté aéroportuaire et les collectivités riveraines (collectivités territoriales et/ou associations) ;
- l'expression de recommandations publiques adressées aux autorités locales lorsqu'il s'agit d'améliorer les pratiques, ou au Parlement et au gouvernement lorsqu'il s'agit d'améliorer le cadre législatif ou réglementaire national, en cohérence avec les directives européennes et nos engagements internationaux.

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est composée d'un collège de dix membres, parmi lesquels son ou sa président(e). Leur mandat, non renouvelable et non révocable, est de six ans. Pour l'exercice de son pouvoir de sanction, en plus des membres du collège, l'Autorité bénéficie du concours de sept membres associés.

**GILLES LEBLANC**

Par décret du président de la République en date du 6 avril 2018, M. Gilles Leblanc, ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts, est nommé président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires à compter du 12 avril 2018.

**LISE DRIENCOURT**

Le président du Sénat a désigné le 30 janvier 2019 Mme Lise Driencourt, ancienne présidente de Cour d'appel administrative, comme membre du collège de l'Autorité.

**FRANCIS TRUCHETET**

Sur proposition du ministre chargé de l'Aviation civile, le Conseil des ministres du 30 octobre 2018 a nommé M. Francis Truchetet en tant que personnalité compétente en matière d'aéronautique.

**NADINE ALLEMAND**

Sur proposition du ministre chargé de l'Aviation civile, le Conseil des ministres du 12 septembre 2018 a nommé Mme Nadine Allemand en tant que personnalité compétente en matière d'émissions atmosphériques de l'aviation.

**PHILIPPE GUIVARC'H**

Sur proposition du ministre chargé de l'Aviation civile, le Conseil des ministres du 12 septembre 2018 a nommé M. Philippe Guivarc'h en tant que personnalité compétente en matière de navigation aérienne.

**AGNÈS BRION DUCOUX**

Sur proposition de la ministre des Affaires sociales et de la Santé, le Conseil des ministres du 16 juin 2016 a désigné Mme Agnès Brion Ducoux en tant que personnalité compétente en santé humaine.

**VALÉRIE ROZEC**

Sur proposition de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, le Conseil des ministres du 7 octobre 2015 a nommé Mme Valérie Rozec en tant que personnalité compétente en matière de nuisances sonores.

**JULIE VALLET**

Sur proposition de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, le Conseil des ministres du 7 octobre 2015 a nommé Mme Julie Vallet en tant que personnalité compétente en matière d'acoustique.

**JEAN-MARIE DURAND**

Sur proposition de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, le Conseil des ministres du 7 octobre 2015 a nommé M. Jean-Marie Durand en tant que personnalité compétente en matière d'impact de l'activité aéroportuaire sur l'environnement.

**SYLVIE ESCANDE-VILBOIS**

Le président de l'Assemblée nationale a désigné le 9 avril 2015 Mme Sylvie Escande-Vilbois, inspectrice générale de l'administration, comme membre du collège de l'Autorité.



244, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris

Tél. : 01 53 63 31 80

contact@acnusa.fr - www.acnusa.fr



Directeur de la publication : Gilles Leblanc

Conception graphique et réalisation : François-Xavier LEHE (wala-studio-graphique.fr)

Impression GRAPHIUS - Mai 2019 - ISBN : 978-2-11-138236-7

