ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

RAPPORT ANNUEL 2022

Environnement

Santé

Climat

Qualité de l'air

Dialogue

Recommandations

Mesures

Sanctions

Avis

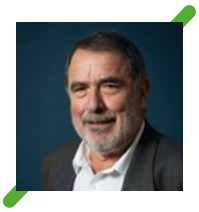
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité

LE COLLÈGE DE L'ACNUSA

Gilles LEBLANC
Nommé président par décret du président de la République en date du 6 avril 2018.

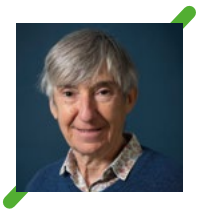
Agnès BRION DUCOUX
Nommée en Conseil des ministres du 16 juin 2016 sur proposition de la ministre chargée de la santé, en tant que personnalité compétente en santé humaine.



Philippe GUIVARC'H
Nommé en Conseil des ministres du 12 septembre 2018 sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile, en tant que personnalité compétente en matière de navigation aérienne.

Nadine ALLEMAND
Nommée en Conseil des ministres du 12 septembre 2018 sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile, en tant que personnalité compétente en matière d'émissions atmosphériques de l'aviation.

Francis TRUCHETET
Nommé en Conseil des ministres du 30 octobre 2018 sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile, en tant que personnalité compétente en matière d'aéronautique.



Lise DRIENCOURT
Nommée le 30 janvier 2019 par le président du Sénat.

Philippe CANNARD
Nommé le 28 octobre 2021 par le président de l'Assemblée nationale.

Catherine FOISIL
Nommée en Conseil des ministres du 7 octobre 2021 sur proposition du ministre chargé de l'environnement, en tant que personnalité compétente en matière de nuisances sonores.

Bruno VINCENT
Nommé en Conseil des ministres du 7 octobre 2021 sur proposition du ministre chargé de l'environnement, en tant que personnalité compétente en matière de nuisances sonores.

Catherine RIVOALLON PUSTOC'H
Nommée en Conseil des ministres du 7 octobre 2021 sur proposition du ministre chargé de l'environnement, en tant que personnalité compétente en matière de nuisances sonores.

Les membres associés au collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires nommés par arrêté ministériel sont :

Charles AGUETTANT (François CHARRITAT et Isabelle VANDROT, suppléants), Patrice BEITZ (Bruno LAUBARD et Éric AGUETTANT, suppléants), Anaïs BENSAÏ (Philippe GUITTET et Yves EZANNO, suppléants), Françoise BROCHOT (Gérard LEFEVRE et Andrée BAZOGE, suppléants), Geneviève LAFERRÈRE (François ROHMER et Daniel LAGORCE, suppléants), Florence LEBLOND (Pascal THIBAUDIN et Guillaume VAN REYSEL, suppléants) et Luc OFFENSTEIN (Marcel BOYER et Jean-Jacques FRAIMOUT, suppléants).

Le bruit est le deuxième facteur provoquant le plus de dommages sanitaires en Europe, juste derrière la pollution atmosphérique. Environ 20 % de la population européenne, soit plus de 100 millions d'habitants, est exposée à des niveaux de bruit préjudiciables à la santé humaine. Les études scientifiques ont démontré les effets du bruit sur le sommeil, le stress chronique, l'hypertension et les maladies cardio-vasculaires. Aux enjeux sanitaires « locaux » se combine le défi climatique qui est un enjeu planétaire majeur. Parmi les territoires les plus concernés se trouvent les métropoles disposant de grands aéroports puisqu'elles concentrent plusieurs sources de bruit et différentes sources d'émissions atmosphériques, dont les effets se cumulent.

La crise provoquée par l'épidémie de Covid-19 a mis en évidence la fragilité du modèle économique différent des aéroports concédés par l'État et les collectivités territoriales. Elle a provoqué une accélération de la recherche de réponses aux enjeux sanitaires, environnementaux et climatiques.

La décarbonation du secteur est un objectif dont les résultats seront progressifs. Les perspectives actuelles ne suffisent pas à regagner la confiance des populations au moment où le trafic reprend à un niveau qui peut atteindre rapidement celui (record) de 2019.

Les compagnies aériennes et les assistants d'escale, les sociétés aéroportuaires et l'opérateur national de la navigation aérienne ont des stratégies environnementales rendues publiques. Les engagements de tous les opérateurs du secteur aéronautique devront être suivis pour garantir des résultats mesurables et perceptibles par tous.

Les cinq prochaines années seront décisives. Une planification territoriale de la transition écologique fondée sur les engagements des opérateurs et une régulation environnementale adaptée à la situation de chacun des territoires impactés par les activités aéroportuaires est nécessaire pour concrétiser la mise en œuvre des différentes politiques publiques.

Autorité administrative indépendante, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires accompagne les pouvoirs publics et les opérateurs. Elle veillera, avec les moyens qui lui sont accordés par le législateur, au respect des engagements et des règles environnementales. Les résultats devront être au rendez-vous pour regagner la confiance des populations dans la capacité du secteur aéronautique à réduire les externalités négatives de ses activités.

Collège de l'ACNUSA

SOMMAIRE

I. STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS D'EXPLOITATION AÉROPORTUAIRE POUR CRÉER LA CONFIANCE 05

A. La responsabilité des sociétés d'exploitation aéroportuaire s'exerce côté ville et côté piste(s) 05

B. Les responsabilités de l'État régulateur doivent être assumées dans l'intérêt de toutes les parties prenantes 06

C. Les instances consultatives peuvent être mieux mobilisées 08

D. La voie expérimentale est intéressante pour mettre en œuvre certaines politiques publiques 08

II. TRAITER AVEC LA MÊME ATTENTION LE BRUIT ET LA QUALITÉ DE L'AIR 09

A. La lutte contre le bruit dans l'environnement reste la première préoccupation de proximité 09

B. La qualité de l'air et la réduction des émissions atmosphériques sont des priorités, locales et planétaires 15

C. Les effets sanitaires cumulés du bruit et des pollutions atmosphériques sont encore mal connus et pris en compte 19

III. VEILLER AU RESPECT DES RÈGLES ENVIRONNEMENTALES ET DES ENGAGEMENTS PRIS 20

A. Une surveillance vigilante maintenue malgré la crise 21

B. Une instruction de plus en plus dématérialisée respectueuse des droits de la défense 22

C. Des sanctions justes et pédagogiques qui incitent à l'adoption de mesures de prévention 23

D. Les mesures de simplification attendues renforceront les actions engagées 26

FOCUS 1 - HÉLICOPTÈRES 28
Un développement régulé des activités est nécessaire pour ne pas menacer les missions de service public et de sécurité

FOCUS 2 - AVIATION D'AFFAIRES 29
Un développement prometteur à condition de prendre sérieusement en considération les enjeux sanitaires, environnementaux et climatiques

FOCUS 3 - AVIATION LÉGÈRE 30
Retrouver le chemin d'une cohabitation apaisée sur les territoires

CONTENTIEUX 31

DONNÉES DE GESTION 32

A. Une gestion financière et budgétaire saine 32

B. Une organisation simple pour optimiser la mobilisation des ressources humaines 33

C. Des liens renforcés avec les partenaires 33

LES DEMANDES D'ÉTUDES 35

LES RECOMMANDATIONS 36

I. STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS D'EXPLOITATION AÉROPORTUAIRE POUR CRÉER LA CONFIANCE

Les sociétés d'exploitation aéroportuaire exercent les mandats confiés par les autorités concédantes ou délégataires du service public, propriétaires du foncier qu'elles sont chargées d'exploiter. Elles assurent, vis-à-vis des parties prenantes, une responsabilité d'ensemblier. Si chacun des opérateurs présents sur le site a des engagements vis-à-vis du territoire, la société d'exploitation a une responsabilité globale en matière d'aménagement et d'environnement. En ce sens, il est plus que souhaitable que le cahier des charges de sa concession ou de sa délégation de service public puisse, au moins pour ce qui est des résultats attendus par le concédant en matière environnementale, être connu et compris des parties prenantes. Les sociétés d'exploitation doivent pouvoir faire apprécier leurs performances environnementales, notamment lorsque celles-ci sont meilleures que celles fixées par le concédant ou le délégataire du service public. Pour cela, elles doivent être mises clairement en responsabilité par l'État pour les aéroports les plus importants et les collectivités territoriales lorsque la propriété du domaine public leur a été transférée.

A. LA RESPONSABILITÉ DES SOCIÉTÉS D'EXPLOITATION AÉROPORTUAIRE S'EXERCE CÔTÉ VILLE ET CÔTÉ PISTE(S)

Exercée en pleine responsabilité, elle est généralement bien comprise « côté ville » pour ce qui est des espaces publics, y compris routiers, et des espaces sur lesquels la société aéroportuaire exploite du foncier (entreprises industrielles ou commerciales, équipements et services publics). En la matière, les sociétés aéroportuaires sont investies dans la transition écologique : transports de surface et parkings, performance environnementale des bâtiments, énergies renouvelables, biodiversité. Elles gèrent de véritables écosystèmes urbains sur lesquels vivent et travaillent un nombre important de salariés et que fréquentent un nombre important de personnes, pas uniquement clientes du transport aérien.

La responsabilité des sociétés d'exploitation est plus complexe à exercer vis-à-vis des opérateurs menant leurs activités « côté piste(s) », c'est-à-dire pour l'essentiel en zone réservée :

- **Les sous-concessionnaires** et les assistants d'escale ;
- **Les compagnies aériennes,** basées et non basées ;
- **Les écoles de pilotage** et les aéro-clubs ;
- **Les services de la navigation** aérienne (contrôle aérien) ;
- **Les autres services publics** chargés de missions de sécurité (police de l'air et des frontières, douane, gendarmerie des transports aériens, services d'incendie et de secours, etc.).

Si chacun de ces opérateurs a des responsabilités propres, leur coordination est essentielle. Pour assumer pleinement leur rôle d'ensemblier, les sociétés aéroportuaires doivent être identifiées par les riverains et les acteurs économiques du secteur afin d'être à même d'engager et de mettre en œuvre les mesures permettant de réduire les impacts des activités aéroportuaires sur la santé, l'environnement et le climat. À l'image de leurs homologues portuaires, elles doivent pouvoir être partenaires des collectivités territoriales. À l'échelle de la plupart des grandes métropoles qui disposent de ports et d'aéroports de premier plan, les projets d'« aéroports verts » doivent pouvoir avoir la même visibilité et le même soutien politique que les projets de « ports verts ».

Vue du chantier pour l'arrivée des lignes de métro 14 et 18 à Paris – Orly

B. LES RESPONSABILITÉS DE L'ÉTAT RÉGULATEUR DOIVENT ÊTRE ASSUMÉES DANS L'INTÉRÊT DE TOUTES LES PARTIES PRENANTES

Les sociétés d'exploitation aéroportuaire sont en responsabilité opérationnelle. L'État « régulateur » doit s'organiser pour assurer, sauf à les déléguer explicitement à une collectivité par un acte de décentralisation, ses responsabilités en matière de santé et d'environnement. Dans une approche équilibrée au sens du règlement européen UE 2014 / 598, il lui appartient de :

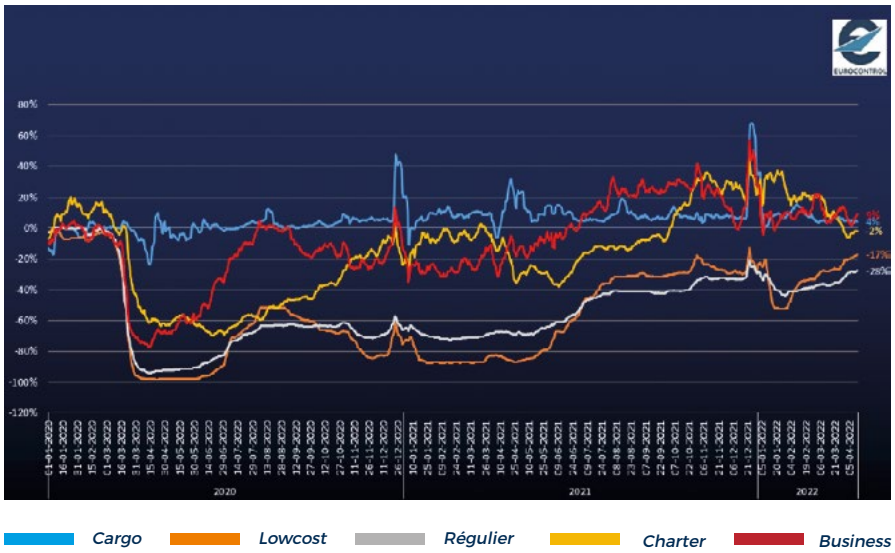
- **Fixer les objectifs** à atteindre ;
- **Veiller à la réalisation des actions** inscrites dans les plans de protection de l'atmosphère et les plans de protection du bruit dans l'environnement, et suivre les résultats qui peuvent en être attendus ;
- **Renforcer la réglementation environnementale,** au cas par cas, en fonction des situations locales, pour assurer la réalisation des objectifs sans porter atteinte à la libre concurrence (mesures de restriction d'exploitation la nuit, caractéristiques environnementales des aéronefs autorisés à opérer, etc.) ;
- **Associer des règles environnementales aux procédures opérationnelles** de navigation aérienne au sol, au départ, en vol, en approche et à l'arrivée.

Pour assurer sa fonction de régulateur, l'État se doit de concerter les différentes parties prenantes, puis de consulter les instances nécessaires afin de pouvoir fixer des objectifs locaux mesurables, atteignables à des échéances clairement déterminées. Les opérateurs sont tous prêts à réaliser les efforts nécessaires mais ils veulent de la visibilité. Chacun a conscience des évolutions législatives et réglementaires qui doivent être en phase avec les enjeux sanitaires, environnementaux et climatiques. Dans le secteur aéroportuaire, l'anticipation est nécessaire pour les industriels. Elle est également indispensable pour gagner la confiance des collectivités territoriales et des populations.

À l'échelle régionale, l'élaboration de schémas aéroportuaires régionaux devrait permettre, si elle est réalisée dans une approche réellement équilibrée, de faciliter le positionnement stratégique des opérateurs dans le respect des territoires. Les schémas régionaux devront donner la lisibilité qui manque aujourd'hui cruellement.

Évolution des différents segments du marché du transport aérien depuis 2019

Comparaison des moyennes de mouvements sur sept jours (Source : Eurocontrol).



La reprise progressive du trafic en Europe est différente selon les segments d'activités. Si les vols cargo et d'aviation d'affaires ainsi que les vols charters sont plus nombreux qu'en 2019 (année record), les vols passagers (traditionnels et lowcost) sont encore globalement à 80 % du niveau de 2019. Les nombres de mouvements à fin 2022 devraient atteindre, selon le scénario médian d'EUROCONTROL, 92 % du nombre des mouvements réalisés en 2019. Cette prévision globale n'est bien sûr pas transposable à chaque aéroport.

La reprise des vols long-courriers est en effet différente selon les destinations (+ 11 % entre Paris et New York et + 7 % entre Paris et Dubaï la dernière semaine de mars 2022 comparée à la même semaine de 2019, alors que les vols vers l'Asie restent très inférieurs à ceux de la même période en 2019). La reprise des vols intracommunautaires est beaucoup plus forte que celle des long-courriers. Durant la dernière semaine de mars 2022, les vols intérieurs en France ont atteint 89 % du niveau atteint en 2019. Sur certains aéroports en région, le nombre de mouvements pourrait atteindre, voire dépasser, durant l'été 2022, les niveaux atteints en 2019.

C. LES INSTANCES CONSULTATIVES PEUVENT ÊTRE MIEUX MOBILISÉES

L'année 2021 a encore été marquée par des difficultés de fonctionnement administratif liées à la crise sanitaire. La plupart des instances consultatives locales n'ont pas pu se réunir de manière habituelle. Le recours à la visioconférence a rendu les consultations difficiles, notamment lorsque les documents de préparation n'ont pas pu être examinés préalablement en commission permanente et/ou transmis dans des délais permettant aux membres de faire valider leurs mandats par les instances qu'ils représentent. Dans certains cas, des points importants des ordres du jour ont été modifiés ou supprimés au dernier moment. Dans d'autres cas, la consultation n'a été précédée d'aucune concertation avec les différentes parties prenantes. Les modalités de fonctionnement des instances consultatives ne permettent pas toujours aux professionnels du transport aérien (représentants des sociétés aéroportuaires, des compagnies aériennes, des assistants d'escale et du contrôle aérien) et aux collectivités territoriales de contribuer à la recherche de voies de progrès. L'année 2021 a mis en évidence la nécessité de capitaliser les retours d'expérience de manière à valider les meilleures pratiques de consultation.

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a été saisie pour avis dans des conditions pas toujours satisfaisantes. Il lui est apparu que les services de l'État ne maîtrisaient pas toujours bien la raison pour laquelle le législateur a rendu obligatoires certaines consultations d'une autorité administrative indépendante ayant toutes les caractéristiques d'une autorité environnementale. Dans certains cas, les services de l'État ont pu considérer la consultation de l'Autorité de contrôle comme une contrainte alors que cette consultation aurait pu leur permettre d'améliorer ou de sécuriser leurs projets. Ces difficultés ont conduit à un examen attentif des fondements qui justifient les différentes décisions du législateur rendant obligatoire la consultation de l'ACNUSA sur des plans et programmes, sur les modifications de procédures opérationnelles de navigation aérienne et sur certains projets de textes réglementaires.

À l'issue des consultations en cours, l'ACNUSA proposera au législateur de simplifier la loi en regroupant dans le code de l'environnement, ou dans celui des transports, l'ensemble des projets, plans et programmes devant donner lieu à sa consultation, en précisant le moment où celle-ci doit intervenir.

D. LA VOIE EXPÉRIMENTALE EST INTÉRESSANTE POUR METTRE EN ŒUVRE CERTAINES POLITIQUES PUBLIQUES

Dans plusieurs situations locales différentes, l'administration a souhaité, à son initiative ou à la demande des parties prenantes, utiliser la voie expérimentale pour modifier une réglementation. L'intention a toujours été louable, mais l'absence de cadrage de ces « expérimentations » a été source d'ambiguïtés, voire de tensions. Dans certains cas, des projets intéressants ont ainsi dû être retirés car la méthode retenue pour les conduire était mal cadrée. Le retour d'expérience de plusieurs échecs a conduit l'Autorité de contrôle à proposer un « guide de la conduite des expérimentations » largement inspiré du rapport remis en 2019 au Premier ministre par le Conseil d'État sur le sujet. La voie expérimentale présente un intérêt pour toutes les parties prenantes dans certains cas complexes, notamment pour optimiser les procédures opérationnelles de navigation aérienne.

II. TRAITER AVEC LA MÊME ATTENTION LE BRUIT ET LA QUALITÉ DE L'AIR

Les bases réglementaires sont robustes dans le domaine du bruit. Le code des transports n'a pas pour le moment développé le traitement de la qualité de l'air alors que les polluants gazeux et particulaires ont un effet aussi important sur la santé. Avec leurs impacts sur le climat, la connaissance des sources et la réduction des émissions atmosphériques sont partout devenues stratégiques pour l'industrie aéronautique et tous les opérateurs.

A. LA LUTTE CONTRE LE BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT RESTE LA PREMIÈRE PRÉOCCUPATION DE PROXIMITÉ

La connaissance des impacts physiologiques et sociaux du bruit du transport aérien s'est améliorée du fait de publications majeures :

- **Le programme de recherches DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé)** a largement amélioré les connaissances sur les effets sur la santé humaine à la suite d'une exposition intensive au bruit des aéronefs ;
- **Le rapport du Conseil National du Bruit et de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME)** a permis de réévaluer le coût social du bruit, en intégrant notamment les dernières recommandations de l'OMS.

L'effondrement de certains segments des activités aéroportuaires et leur reprise progressive n'ont pas eu les mêmes impacts sanitaires autour de tous les aéroports. Là où la reprise est maintenant rapide et forte, notamment la nuit, les tensions locales sont importantes.

Déploiement des systèmes de visualisation des trajectoires et de mesures du bruit

PLATEFORME	MISE EN LIGNE TOUT PUBLIC	DÉCALAGE DU DIRECT	HISTORIQUE	STATIONS DE MESURE (NOMBRE)	LIENS
ADP : Paris – Orly Paris – Charles-de-Gaulle Paris – Le Bourget	2019	30 min	60 jours	Oui	https://vitrail.entrevoisins.org/vitrail/
Bâle – Mulhouse	2020	30 min	30 jours	Oui (9)	https://travis.euroairport.com/
Nantes – Atlantique	2019	30 min	30 jours	Oui (4 fixes + 1 mobile)	https://maestro.nantes.aeroport.fr/
Lyon – Saint-Exupéry	2020	60 min	30 jours	Oui (6)	https://lys.flighttracking.casper.aero/
Bordeaux – Mérignac	2020	30 min	30 jours	Oui (6)	https://trajectoires.bordeaux.aeroport.fr/
Toulouse – Blagnac	2022	60 min	30 jours	Oui (6)	https://tls.flighttracking.casper.aero/
Beauvais – Tillé	Outil actuellement en cours de développement. Renouvellement du système de mesure de bruit				
Nice – Côte d'Azur Cannes – Mandelieu	Outil actuellement en cours de développement. Migration du logiciel de gestion du bruit et des trajectoires des avions				
Lille – Lesquin	Outil inscrit au programme de travail. Renouvellement du système de gestion du bruit et des trajectoires des avions				
Marseille – Provence	Outil actuellement en cours de développement. Renouvellement partiel du système de mesure (stations et systèmes de gestion)				

A. 1. Les systèmes de mesure de bruit et de visualisation des trajectoires sont déployés sur presque tous les grands aéroports

L'Autorité de contrôle est chargée de définir les prescriptions techniques applicables aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires (article L.6361-6 du code des transports). Aujourd'hui, la technologie est robuste, fiable et éprouvée. Les préconisations permettent d'avoir une mesure de précision afin de qualifier les situations sonores. L'Autorité de contrôle est chargée d'homologuer les chaînes de mesure, dont tous les grands aéroports se sont dotés pour recueillir, traiter et publier les données, en adaptant lorsque nécessaire leurs infrastructures métrologiques.

Les observatoires du bruit et le Centre d'information sur le Bruit (CidB) participent activement à l'amélioration des connaissances locales et nationales. L'Autorité de contrôle s'attache à faciliter l'intégration des mesures de bruit du transport aérien dans la surveillance du bruit mise en place par les grandes métropoles françaises. Bien que cela ne soit pas une obligation, la plupart d'entre elles bénéficient aujourd'hui des compétences et de l'expertise des observatoires Bruitparif et Acoucités, qui les accompagnent dans la réalisation de leurs cartes stratégiques de bruit. Leur partenariat avec l'ACNUSA permet aux établissements publics de coopération intercommunale où sont implantés des aéroports de prendre en compte les données et actions nécessaires dans les plans territoriaux de protection du bruit dans l'environnement. Cela participe au décloisonnement des exercices rendus obligatoires tous les cinq ans par la directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Lorsque des observatoires installent des stations de mesures dédiées au bruit aérien, comme à Toulouse – Blagnac pour le compte du département de la Haute-Garonne et de la région Occitanie, il est souhaitable que ces stations soient homologuées par l'ACNUSA. Cela renforcera l'observation, et permettra d'améliorer la qualité des publications et de faciliter la mise au point des cartes stratégiques et des plans de protection du bruit dans l'environnement.

Il est par ailleurs souhaitable que l'État incite les dernières grandes agglomérations qui ne disposent pas encore d'observatoires du bruit à s'en doter, afin de pouvoir lutter efficacement contre les différentes sources de bruit en prenant la mesure des effets cumulés de différentes sources de bruit sur certains territoires très exposés, comme ceux des communes de Villeneuve-le-Roi et de Villeneuve-Saint-Georges, par exemple.

La panoplie des indicateurs de bruit reste à compléter par des indicateurs évènementiels. L'indicateur principal qualifiant la nuisance sonore induite par le trafic aéroportuaire est le LDEN (day, evening, night). Il traduit des niveaux énergétiques moyennés sur 24h et pondérés par tranche horaire (journée, soirée et nuit). L'ACNUSA recommande de mettre au point des indicateurs évènementiels permettant de mieux appréhender la nature, la fréquence et l'intensité du bruit aérien, et de mieux quantifier ses impacts sur la santé.

La loi d'orientation des mobilités (2019) a ouvert des perspectives d'avancées majeures quant à la prise en compte du bruit ferroviaire par l'adjonction d'indicateurs permettant d'appréhender les caractéristiques des évènements sonores perturbateurs. L'ACNUSA a participé activement aux travaux du Conseil National du Bruit qui a adopté un avis le 9 juin 2021 sur les pics de bruit ferroviaire. Un arrêté ministériel est attendu courant 2022. Il convient d'en dégager les enseignements pour définir les indicateurs évènementiels nécessaires pour mieux prendre en compte les effets sur la santé du bruit lié aux activités aériennes.

RECOMMANDATION 2022/1

L'Autorité de contrôle recommande à l'administration de définir des indicateurs de gêne due à l'aspect évènementiel du bruit aérien prenant en compte des critères d'intensité et de répétitivité des nuisances dans la suite des travaux réalisés sur le bruit ferroviaire en application de la loi d'orientation sur les mobilités.

A. 2. Les plans d'actions des aéroports ne sont pas tous à la hauteur des enjeux

Le rapport relatif à la mise en œuvre des outils forgés par l'Union européenne pour réduire le bruit autour des aéroports dégage des propositions visant à simplifier le management de ces outils pour gagner en efficience à chaque échéance.

Les cartes stratégiques du bruit (CSB) des aéroports pour la période 2018/2023 ont toutes été réalisées. Un effort important a été produit pour les réaliser en 2021/2022. Il s'agissait de rattraper le retard de la France dans la mise en œuvre de la directive européenne sur le bruit. Il importe de porter attention à améliorer la qualité de ces cartes pour la prochaine échéance 2024/2028. Elles doivent être normalement produites à l'été 2022.

Dates d'approbation des cartes stratégiques de bruit des principaux aéroports français

Bordeaux – Mérignac	juin 2007	Lyon – Saint-Exupéry	septembre 2019
Paris – Orly	mars 2022	Nice – Côte d'Azur	novembre 2020
Paris – Le Bourget	février 2018	Marseille – Provence	décembre 2020
Paris – Charles-de-Gaulle	février 2018	Nantes – Atlantique	septembre 2021
Toulouse – Blagnac	janvier 2019	Lille – Lesquin	Actuellement non concerné
Bâle – Mulhouse	mars 2019	Beauvais – Tillé	Actuellement non concerné

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) recensent les actions engagées ou envisagées par les opérateurs sur chacun des aéroports. Ils doivent indiquer les objectifs de réduction de bruit dans les zones exposées. Malgré les efforts fournis pour les élaborer, plusieurs plans montrant une absence d'objectifs d'actions engageantes ou d'expression des résultats escomptés ont été relevés par l'Autorité. L'aboutissement de ces plans dits de 3ème échéance (c'est-à-dire pour la période 2018/2023) a été soutenu au regard des retards importants pris. Sur les projets de plans pour la prochaine échéance (2024/2028), l'Autorité de contrôle se montre plus exigeante, notamment à Paris – Charles-de-Gaulle, où le projet de PPBE n'est pas à la hauteur des enjeux sanitaires et sociaux. Le renouvellement des flottes des compagnies est le premier levier d'action opérationnelle. L'industrie a fait de la crise une opportunité et le renouvellement des flottes s'est accéléré en 2021. De nombreuses compagnies ont avancé leurs commandes. Ainsi, le groupe Air France a annoncé un vaste plan de renouvellement de sa flotte d'ici 2028, avec des avions plus performants permettant de réduire l'empreinte environnementale de ses appareils. La compagnie Corsair a également accéléré le renouvellement de sa flotte. Elle a remplacé ses derniers Boeing 747 en 2020 et opère maintenant une flotte homogène, composée exclusivement d'Airbus A330, dont des A330neo. Sa nouvelle flotte lui permet d'opérer des avions plus performants, confortables et plus respectueux de l'environnement. Elle indique qu' *« outre la réduction de consommation de fuel et d'émissions carbonées, cet avion est caractérisé par sa réduction de nuisances sonores autant à l'intérieur de la cabine que pour les riverains des aéroports. Avec le rajeunissement de la flotte, Corsair opérera dès 2022 une des plus jeunes flottes du marché, avec une moyenne d'âge de 5 ans ».*

Air Caraïbes et French bee, filiales du groupe Dubreuil, opèrent aussi maintenant des avions de dernières générations avec une flotte composée entre autres d'Airbus A350-900 et 1000. C'est également le cas de compagnies comme Ryanair ou Easyjet, par exemple.

Les avions de dernière génération permettent de réduire leurs empreintes sonores et leurs émissions de polluants atmosphériques (GES et polluants locaux gazeux et particulaires). Par exemple les Airbus A350-1000XWB de French bee émettent - 25 % de CO_2 par siège et - 40 % de nuisances sonores par rapport aux appareils de génération antérieure (type Boeing 777-300ER).

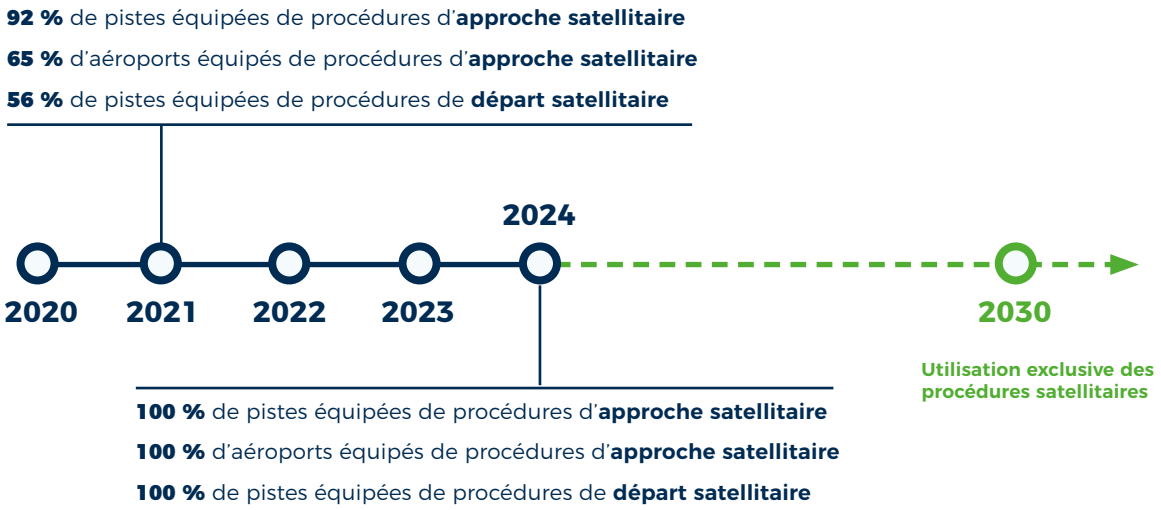
L'optimisation des procédures de navigation aérienne, deuxième levier d'action opérationnel, a pris un certain retard.

Elle représente un objectif majeur sur l'ensemble des grandes plateformes françaises. Les bénéfices attendus sont d'ordres environnemental (réduction du bruit et de la pollution de l'air) et économique (par une diminution de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre).

La mise en œuvre du plan de rationalisation des aides radio à la navigation, impliquant notamment la suppression de certaines balises (VOR et NDB), est encore trop souvent réalisée sans recherche d'optimisation environnementale faute de temps.

Calendrier de mise en œuvre des procédures satellitaires en France

(source : DSNA)



Modifications de procédures sur lesquelles le collège s'est prononcé en 2021

AÉROPORT	OBJET	SESSION PLÉNIÈRE	AVIS
Paris – Le Bourget	Modification de la procédure de départ RNAV en piste 21	Janvier	Avis n° 2021/1
Paris – Orly	Transformation des départs initiaux en RNAV pour l'ensemble des pistes	Janvier	Avis n° 2021/2
Nice – Côte d'Azur	Modification des procédures d'arrivée en piste 04 et 22	Février	Avis n° 2021/6
Nice – Côte d'Azur	Modification des procédures de départ RNAV 04 et 22	Décembre	Avis n° 2021/28

La modernisation des procédures opérationnelles de navigation aérienne doit être préparée au cas par cas avec les constructeurs et les compagnies aériennes, et conduite en confiance avec les principales parties prenantes afin de ne pas opposer les intérêts individuels et les intérêts collectifs. En effet, le resserrement des trajectoires, plus précises en navigation satellitaire, peut inquiéter certaines populations encore survolées. S'il est plus simple de passer en navigation satellitaire sans modifier les trajectoires, il est regrettable de ne pas bénéficier des avancées sanitaires, environnementales et climatiques rendues possibles par les progrès technologiques et la qualification des personnels.

Le décret n° 2021-1399 du 27 octobre 2021 impose à l'opérateur national de la navigation aérienne de soumettre ses projets à enquête publique. Cela permettra d'élever le niveau de qualité des études d'impact et de la concertation.

Pour ce faire, il importe de capitaliser et de diffuser les meilleures pratiques. L'Autorité de contrôle retient notamment l'expérience acquise par le service de navigation aérienne de Nice - Côte d'Azur qui a su conduire la modernisation de la plupart des procédures et présenter son programme d'études. Il a ainsi gagné la confiance des compagnies aériennes et des populations. Il est souhaitable que les « feuilles de route » de chacun des services locaux permettent de procéder de la même façon sur les autres aéroports. Les services de la navigation aérienne gagneront à établir et présenter aux instances consultatives le programme de leurs études et projets afin de parvenir à optimiser d'ici 2030 toutes les procédures opérationnelles sur chacun des principaux aéroports français.

Les plans d'exposition au bruit participent du troisième levier mobilisable. Les servitudes visent à éviter d'augmenter les populations exposées à des niveaux de bruit posant des problèmes de sécurité sanitaire et à bien informer les personnes susceptibles de venir habiter (acquisition ou location) dans des secteurs où le bruit induit par les aéroports est une gêne. Les plans mentionnent en outre les secteurs où les normes relatives à l'isolation acoustique des bâtiments doivent être respectées.

Force est de constater que la charge des services de l'État en 2021 n'a permis de réaliser aucune évaluation de plan d'exposition au bruit en vigueur et a fortiori aucune révision. Sur certains territoires, l'obsolescence des documents d'urbanisme, fondés sur des données non actualisées, contribue pourtant à la perte de confiance des populations.

La mise en œuvre des plans de gêne sonore autour des aéroports (insonorisation des bâtiments) relève également du troisième levier. Le dispositif permettant l'insonorisation des établissements scolaires, des établissements sanitaires et sociaux, et des logements existe. Cependant, les textes qui le régissent mériteraient d'être simplifiés. Par ailleurs, il est regrettable que les délais de traitement se révèlent particulièrement longs par manque de ressources financières.

Son financement est presque exclusivement assuré par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). Cette taxe est additionnelle à la taxe sur l'aviation civile. En conclusion des assises nationales du transport aérien, le Gouvernement s'était engagé à augmenter le produit de cette taxe additionnelle de 10 M€ / an pour résorber les retards et répondre aux besoins locaux. Ce produit a malheureusement connu une baisse substantielle durant la crise sanitaire, entrainant une augmentation des délais de traitement des dossiers. La perte de ressources est estimée à 75 M€ pour 2020 et 2021. 8 M€ seulement ont été compensés par le budget général de l'État fin 2021.

Il sera important de dégager les ressources nécessaires au début de la prochaine législature pour réaliser les programmes inscrits dans les plans de gêne sonore dans un délai qu'il serait utile de déterminer au cas par cas.

Nombre de logements insonorisés et montants par plateforme au titre de l'année 2021

(source : exploitants d'aéroports)

AÉROPORT	NOMBRE DE LOGEMENTS	MONTANT
Bordeaux – Mérignac	37	339 635 €
Nantes – Atlantique	158	2 155 293 €
Paris – Charles-de-Gaulle	1267	12 029 469 €
Paris – Orly	236	1 681 414 €
Toulouse – Blagnac	123	952 153 €

Des expérimentations ont été réalisées à Nantes et Toulouse, ainsi que dans le Val-de-Marne, pour faciliter des opérations groupées de rénovation énergétique et d'insonorisation de logements. Il serait utile d'identifier clairement les frais à l'accélération de la réalisation des programmes relevés sur ces territoires afin de pouvoir les surmonter. De son côté, l'ADEME a recensé bon nombre de difficultés et a formulé des recommandations pour les surmonter dans son rapport de janvier 2020 relatif à l'intégration de l'isolement acoustique dans les zones de points noirs bruit lors d'une opération de rénovation thermique ou de renouvellement urbain. Il est nécessaire que les ministères concernés surmontent les cloisonnements administratifs pour mettre au fait un dispositif dont la mise en œuvre au niveau local serait plus efficiente.

Le développement du droit de délaissement mis en place à Nantes-Atlantique permet de faciliter utilement le rachat de bâtiments trop exposés au bruit des aéronefs. Il serait utile de mettre en place un dispositif équivalent là où cela est nécessaire, notamment à Toulouse – Blagnac, et de traiter le cas de Paris – Orly où environ 240 logements, dont les habitants sont exposés à un risque sanitaire important sont concernés. L'étude réalisée par l'établissement public foncier (EPF) à la demande du préfet de région Île-de-France montre la faisabilité du relogement des habitants et du recyclage du foncier pour d'autres usages que celui du résidentiel. L'Autorité de contrôle ne peut que recommander au préfet du Val-de-Marne d'engager l'opération pour des raisons de sécurité sanitaire.

Date de la dernière révision du PEB et du PGS par plateforme

AÉROPORT	PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB)	PLAN DE GÊNE SONORE (PGS)
Beauvais – Tillé	26/06/2012	28/12/2011
Bâle – Mulhouse	25/10/2004	15/12/2015
Bordeaux – Mérignac	22/12/2004	23/12/2004
Lille – Lesquin	15/01/2009	En cours d'élaboration
Lyon – Saint-Exupéry	22/09/2005	30/12/2008
Marseille – Provence	04/08/2006	21/09/2004
Nantes – Atlantique	17/09/2004	20/05/2019
Nice – Côte d'Azur	08/02/2005	30/12/2010
Paris – Charles-de-Gaulle	03/04/2007	11/12/2013
Paris – Le Bourget	06/02/2017	28/12/2011
Paris – Orly	21/12/2012	30/12/2013
Toulouse – Blagnac	21/08/2007	31/12/2003

B. LA QUALITÉ DE L'AIR ET LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES SONT DES PRIORITÉS, LOCALES ET PLANÉTAIRES

Les industriels du secteur de l'aéronautique et la plupart des opérateurs du transport aérien sont engagés dans la décarbonation de leurs activités. Leurs engagements, de plus en plus précis, pour réduire les émissions de CO_2 et émissions de gaz à effet de serre visent à satisfaire les objectifs des pays de l'Union européenne et seront portés au niveau de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) à l'automne 2022. Le défi planétaire est majeur mais il ne doit pas éclipser la pollution locale de l'air. La durabilité des activités passe par une meilleure considération de la problématique de la qualité de l'air : connaissance et réduction des émissions de polluants gazeux et particulaires sur les plateformes aéroportuaires, tant côté piste(s) que côté ville.

Pour réduire les émissions atmosphériques, ils font des engagements volontaires tels ceux pris dans le cadre du dispositif d'Accréditation Carbone des Aéroports (ACA) pour ce qui est du CO_2. Des modulations de redevances aéroportuaires commencent à être mises en place en fonction des niveaux d'émission des aéronefs et de l'utilisation des SAF (sustainable aviation fuel).

Des outils réglementaires de planification ont été déployés. Les plus connus d'entre eux sont les plans de protection de l'atmosphère (PPA) qui agrègent et concrétisent les actions locales de tous les opérateurs publics et privés. Les autres sont les schémas régionaux climat air énergie (SRCAE), les plans climat air énergie territoriaux (PCAET), et les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). L'Autorité de contrôle a été consultée par les services de l'État en 2021 sur les PPA des départements des Bouches-du-Rhône et des Alpes-Maritimes, et en début 2022 sur le PPA de l'agglomération lyonnaise. S'agissant du SRADDET des Pays de la Loire, l'Autorité, consultée en 2021, apprécie que la réduction des nuisances des activités aéroportuaires est abordée dans une approche équilibrée dans le cadre de ce schéma. Elle relève cependant que les problématiques de la qualité de l'air et des nuisances sonores ne sont pas abordées au même niveau que d'autres tels que l'eau, la biodiversité, et les risques naturels et technologiques.

Les mesures réglementaires concernant l'usage de certains appareils en tout temps et les mesures spécifiques à prendre en cas de jour de pollution méritent certainement réexamen à l'expérience des dix dernières années.

B. 1. Observation de la qualité de l'air en lien avec les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA)

La plupart des sociétés d'exploitation aéroportuaire entretiennent des relations constructives avec les AASQA compétentes sur leurs territoires. Les aéroports de Toulouse – Blagnac, de Bordeaux – Mérignac et de Beauvais – Tillé ont ainsi réalisé des inventaires locaux des émissions de polluants atmosphériques et de GES, ainsi que des campagnes de mesures, le tout afin de caractériser les sources d'émissions et de modéliser leurs émissions. Le Groupe Aéroports de Paris a fait de même avec son laboratoire en bonne coopération avec AirParif.

Il convient de généraliser ces observatoires locaux et de consolider la manière dont ils sont réalisés. Les préconisations de l'Autorité de contrôle (rapport sur la gestion de la qualité de l'air sur et autour des plateformes aéroportuaires, publié en juin 2020) restent pertinentes. Les prescriptions issues de ce guide ont été annulées par le Conseil d'État qui a considéré qu'il appartenait au Gouvernement de les édicter. L'Autorité de contrôle ne peut que recommander aux sociétés aéroportuaires intervenant dans un périmètre où un plan de protection de l'atmosphère (PPA) est prescrit de les mettre en œuvre.

La connaissance des sources d'émissions est essentielle car elle permet de mettre en place des actions de réduction des émissions adaptées aux contextes locaux et à la réalité des contributions des différentes sources d'émissions des différents secteurs d'activités sur les plateformes aéroportuaires.

La réalisation des inventaires est confiée aux AASQA sur les territoires où elles sont compétentes. Réalisés régulièrement, les inventaires sont mis à la disposition du public sur les sites web des AASQA. L'aéroport de Toulouse – Blagnac, par exemple, surveille ainsi la qualité de l'air ambiant avec deux stations fixes dans le cadre d'un partenariat avec Atmo Occitanie depuis deux décennies maintenant. Depuis 2013, des cadastres d'émissions (inventaires spatialisés) ont été réalisés et intégrés depuis 2018 à des travaux de modélisation sur le secteur aéroportuaire. En 2021, les études se sont poursuivies avec Atmo Occitanie pour notamment évaluer le gain du roulage N-1 réacteur après l'atterrissage et l'impact d'un arrêté de restriction sur les émissions de polluants locaux et de GES. Les résultats sont attendus courant 2022.

Concentrations moyennes en NO_2 à Toulouse - Blagnac sur l'année 2018

RECOMMANDATION 2022/2

L'Autorité de contrôle recommande au ministre chargé de la transition écologique de prescrire aux sociétés d'exploitation des aéroports l'établissement d'inventaires des sources d'émissions sur les territoires qui leur sont concédés (ou confiés en délégation de service public) et de faire réaliser des campagnes de mesure des polluants, en propre ou par l'Association Agréée pour la Surveillance de la Qualité de l'Air compétente localement.

Restrictions d'utilisation des APU par plateforme

PLATEFORME	SPÉCIFICITÉ	LIMITE D'UTILISATION		BASE JURIDIQUE
		DÉPART	ARRIVÉE	
Paris – Charles-de-Gaulle (CDG)	Poste équipé en moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage	10 minutes avant l'heure programmée de départ	5 minutes après l'heure réelle d'arrivée au point de stationnement et pendant le délai nécessaire à la mise à disposition des moyens de substitution mobiles	Arrêté du 27 juillet 2012 réglementant l'utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et climatisation-chauffage lors de l'escale sur les aérodromes de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget
	Poste non équipé en moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage	60 minutes (MTOW ≥ 140 tonnes)	30 minutes ou temps nécessaire au débarquement des passagers, aux opérations de déchargement des soutes, ainsi qu'aux opérations liées à la touchée	
		80 minutes (MTOW ≥ 140 tonnes)		
Paris – Le Bourget (LBG)	Poste équipé en moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage	10 minutes avant l'heure programmée de départ	5 minutes après l'heure réelle d'arrivée au point de stationnement et pendant le délai nécessaire à la mise à disposition des moyens de substitution mobiles	Arrêté du 27 juillet 2012 réglementant l'utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et climatisation-chauffage lors de l'escale sur les aérodromes de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget
	Poste non équipé en moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage	60 minutes (MTOW ≥ 140 tonnes)	30 minutes ou temps nécessaire au débarquement des passagers, aux opérations de déchargement des soutes, ainsi qu'aux opérations liées à la touchée	
		80 minutes (MTOW ≥ 140 tonnes)		
Nice – Côte d'Azur (NCE)	Aéronefs utilisant le parking KILO	Interdiction d'utilisation		Arrêté du 2 mars 2010 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nice - Côte d'Azur (Alpes-Maritimes)
	Hors parking KILO	30 minutes avant le départ de l'avion du poste de stationnement	30 minutes après l'arrivée de l'avion au poste de stationnement	
Nantes – Atlantique (NTE)		60 minutes avant l'heure de départ de l'aéronef	20 minutes après l'arrivée de l'aéronef	Arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)
Paris – Orly (OLY)	Poste équipé en moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage	10 minutes avant l'heure programmée de départ	5 minutes après l'heure réelle d'arrivée au point de stationnement et pendant le délai nécessaire à la mise à disposition des moyens de substitution mobiles	Arrêté du 27 juillet 2012 réglementant l'utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et climatisation-chauffage lors de l'escale sur les aérodromes de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget
	Poste non équipé en moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage	60 minutes (MTOW ≥ 140 tonnes)	5 minutes après l'heure réelle d'arrivée au point de stationnement et pendant le délai nécessaire à la mise à disposition des moyens de substitution mobiles	
		80 minutes (MTOW ≥ 140 tonnes)	30 minutes ou temps nécessaire au débarquement des passagers, aux opérations de déchargement des soutes, ainsi qu'aux opérations liées à la touchée	

B. 2. Les actions engagées et celles envisagées

De nombreuses actions concrètes de réduction des émissions atmosphériques ont été engagées ou réalisées en 2021 sur les aéroports français. L'Autorité de contrôle relève la continuité des actions de réduction des émissions au sol, coté pistes et coté ville. Les mesures inscrites dans les PPA engagent les exploitants, les assistants en escale et les compagnies aériennes. Ces actions concernent le plus souvent :

- **La substitution de l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance** (APU, pour « auxiliary power unit ») pour la climatisation et le chauffage des appareils, par des moyens fixes ou mobiles : l'électrification en courant 400 Hz des postes de stationnement et l'ACU (Air Conditioning Unit) nécessaires ;
- **L'utilisation privilégiée de véhicules et engins de piste peu émissifs.** Il importe en effet d'accélérer le renouvellement des flottes de véhicules et engins captifs, car ils sont fortement émetteurs de NO_x et de particules sur les plateformes ;
- **La réduction des émissions** liées au chauffage des terminaux ;
- **La réalisation d'aires de recharges** destinées aux véhicules électriques des compagnies d'assistance, mais aussi le déploiement de bornes de recharges dédiées aux passagers, gestionnaires de flottes captives (véhicules de location et taxis), et aux personnels.

La réglementation européenne qui devrait être publiée prochainement rendra obligatoire la mise en place des moyens de substitution aux APU sur tous les aéroports de l'Union européenne classés dans le réseau RTE-T afin d'offrir aux compagnies aériennes des services efficients (400 Hz, climatisation-chauffage).

L'administration a entrepris en 2019 la modernisation et l'extension à tous les grands aéroports d'arrêtés réglementant l'utilisation des temps au départ et à l'arrivée des APU. Toutes les parties prenantes dénoncent depuis plusieurs années la complexité du système actuel. L'aboutissement de ce chantier réglementaire porté par la direction du transport aérien (DTA) a été repoussé plusieurs fois et est maintenant attendu, après les consultations nécessaires, au début du second semestre 2022.

L'équipement des postes au contact dans les cinq ans suivant sa publication (dans les huit ans pour les postes au large) devrait permettre de satisfaire les attentes économiques et environnementales convergentes pour réduire l'usage des moteurs auxiliaires de puissance au strict minimum.

Poste électrique 400 Hz alimentant un Embraer 175 au contact sur l'aéroport de Lille – Lesquin.

Les compagnies aériennes sont par ailleurs invitées à adopter, lorsqu'elles ne le font pas spontanément et si les conditions de sécurité sont remplies, la technique d'extinction d'un moteur sur deux après l'atterrissage, ou « roulage n-1 moteur », qui permet de réduire significativement les émissions au roulage.

Les autorités aéroportuaires travaillent enfin avec le contrôle aérien, les compagnies aériennes, et les autres parties concernées pour éviter les temps d'attente aux départs afin de réduire les temps de roulage et d'attente des avions en bout de piste. La coordination permet, là où elle est en œuvre, une baisse sensible des émissions des aéronefs. Ces économies au sol sont loin d'être négligeables. Des études sont également menées sur des solutions à plus long terme pour le roulage sans les moteurs au départ et/ou l'arrivée du type E-taxi ou taxi bot.

Sur la base du guide ACNUSA sur la gestion de la qualité de l'air sur et autour des plateformes aéroportuaires, la plupart des gestionnaires ont engagé avec les AASQA des travaux pour disposer d'inventaires locaux. Ces bonnes pratiques sont désormais en marche mais il convient de les consolider et de les développer sur toutes les plateformes.

La mise en place de systèmes souples de mesures de la qualité de l'air (microcapteurs, par exemple) et d'information des riverains est possible sur le même principe que pour les sites web de monitoring des trajectoires, en parallèle de moyens plus lourds qui peuvent être mis en œuvre en collaboration avec les AASQA dans le cadre de campagnes de mesures spécifiques.

Les acteurs locaux et nationaux devront à l'avenir s'engager à prendre en compte les effets sanitaires cumulés des nuisances atmosphériques et sonores. Ainsi, l'ACNUSA demande qu'une étude sur les effets cumulés soit menée par l'ANSES sous l'égide du CNA et du CNB.

C. LES EFFETS SANITAIRES CUMULÉS DU BRUIT ET DES POLLUTIONS ATMOSPHÉRIQUES SONT ENCORE MAL CONNUS ET PRIS EN COMPTE

L'Autorité de contrôle a recommandé en 2018 de prendre en compte les effets cumulés du bruit généré par les trafics des aéroports de Paris – Charles-de-Gaulle et de Paris – Le Bourget en révisant les plans d'exposition au bruit et le plan de gêne sonore de chacun de ces deux aéroports. La population impactée par les effets cumulés des mouvements sur ces aéroports est importante.

Au-delà, l'évolution des connaissances sur les effets sanitaires respectifs du bruit et de la pollution sur la santé humaine conduisent aujourd'hui à considérer les effets cumulés des différentes sources de bruit et de pollution.

RECOMMANDATION 2022/3

L'Autorité de contrôle recommande au ministre chargé de la transition écologique et au ministre chargé de la santé de saisir le Conseil National du Bruit et le Conseil National de l'Air d'une demande d'étude sur les effets cumulés du bruit et des principaux polluants sur la santé pour que ces effets cumulés soient pris en compte sur les territoires les plus exposés identifiés par les différentes cartes stratégiques de bruit.

III. VEILLER AU RESPECT DES RÈGLES ENVIRONNEMENTALES ET DES ENGAGEMENTS PRIS

Les directions opérationnelles des grandes compagnies, traditionnelles et low cost, ont engagé des actions pour prévenir les risques de manquements sur les aéroports français. La plupart des grandes compagnies ont ainsi fait l'objet de moins de poursuites en 2021 qu'en 2019, rapportées au nombre de mouvements réalisés (0,92 poursuite pour 10 000 mouvements en 2021 contre 1,50 poursuite pour 10 000 mouvements en 2019). La situation est différente pour les opérateurs ayant effectué moins de 2 800 mouvements en 2021. Les efforts visant à l'amélioration de la planification des vols et au respect des trajectoires de moindres nuisances doivent être poursuivis pour tendre au respect total des arrêtés ministériels portant restrictions d'exploitation des aéroports français pour raisons environnementales.

OPÉRATEUR	MOUVEMENTS	PV	PV/10 000 MOUVEMENTS
AIR FRANCE	277 962	29	1,04
EASYJET EUROPE	74 862	6	0,80
TRANSAVIA FRANCE	43 402	2	0,46
RYANAIR	42 614	3	0,70
AIR CORSICA	37 958	0	0,00
VOLOTEA	28 984	6	2,07
EASYJET SWITZERLAND	18 221	0	0,00
VUELING AIRLINES	17 244	5	2,90
FEDEX EXPRESS	16 006	0	0,00
LUFTHANSA	13 719	2	1,46
NETJETS TRANSPORTES AEREOS	13 492	1	0,74
Compagnies ayant réalisé plus de 10 000 mouvements	584 464	54	0,92
EAT/EUROPEAN AIR TRANSPORT	9 639	22	22,82
ROYAL AIR MAROC	9 495	2	2,11
KLM*	7 746	24	30,98
TURKISH AIRLINES	7 622	1	1,31
WIZZ AIR	7 464	1	1,34
CHALAIR AVIATION	6 987	0	0,00
TAP AIR PORTUGAL	6 921	0	0,00
LA BAULE AVIATION	6 429	0	0,00
AIR NOSTRUM	5 808	3	5,17
HELI SECURITE	5 628	0	0,00
TUNISAIR	5 565	0	0,00
ASL AIRLINES IRELAND (EX AIR CONTRACTORS)	5 537	7	12,64
JETFLY AVIATION LUXEMBOURG	5 474	0	0,00
ASL AIRLINES FRANCE	5 200	2	3,85
VISTAJET (MALTE)	4 830	4	8,28
BRUSSELS AIRLINES	4 516	0	0,00
STAR AIR DANEMARK	4 238	2	4,72
ASL AIRLINES BELGIUM	4 221	3	7,11
BRITISH AIRWAYS	4 109	0	0,00
GLOBEAIR AG	4 105	0	0,00
AIR HAMBURG	4 084	0	0,00

** Les difficultés rencontrées par cette compagnie en 2021 sont essentiellement dues aux départs en piste transverse à Bordeaux – Mérignac*

OPÉRATEUR	MOUVEMENTS	PV	PV/10 000 MOUVEMENTS
MONACAIR	4 005	0	0,00
WEST AIR SWEDEN	3 954	0	0,00
ASTONJET	3 791	4	10,55
SWIFTAIR ESPAGNE	3 710	3	8,09
KLM/CITYHOPPER	3 596	1	2,78
QATAR AIRWAYS	3 595	2	5,56
EASYJET R-U	3 560	3	8,43
AIR ARABIA MAROC	3 550	1	2,82
NOUVELAIR	3 516	0	0,00
IBERIA	3 493	2	5,73
PEGASUS	3 412	3	8,79
TUIFLY BELGIUM	3 348	1	2,99
AUSTRIAN AIRLINES	3 256	3	9,21
AEGEAN AIRLINES	3 187	1	3,14
PAN EUROPÉENNE AIR SERVICE	3 093	1	3,23
CORSAIR	2 987	3	10,04
DELTA AIR LINES	2 983	0	0,00
AERO4M	2 933	0	0,00
SWISS	2 866	0	0,00
AIR CARAÏBES	2 828	3	10,61
Compagnies ayant réalisé de 2 800 à 10 000 mouvements	193 281	102	5,28
Compagnies ayant réalisé moins de 2 800 mouvements	174 144	134	7,69
TOTAL	**951 889**	**290**	**3,05**

A. UNE SURVEILLANCE VIGILANTE MAINTENUE MALGRÉ LA CRISE

Le respect des règles environnementales associées aux procédures opérationnelles de navigation aérienne est un sujet sensible pour toutes les parties prenantes.

La diminution du trafic entraînée par la crise sanitaire n'a malheureusement pas fait disparaître les manquements à la réglementation environnementale en vigueur sur et autour des aéroports français. Les agents assermentés et commissionnés à l'effet de relever ces manquements sont mobilisés sur cette mission. Les outils informatiques à leur disposition sont une aide précieuse pour détecter les manquements mais également pour sécuriser, juridiquement, les dossiers initiés. Rien ne peut justifier une moindre vigilance sur certains aéroports. Comme souligné par la ministre lors de la conclusion des Assises Nationales du Transport Aérien, la « vigilance citoyenne » est utile pour conforter l'action publique.

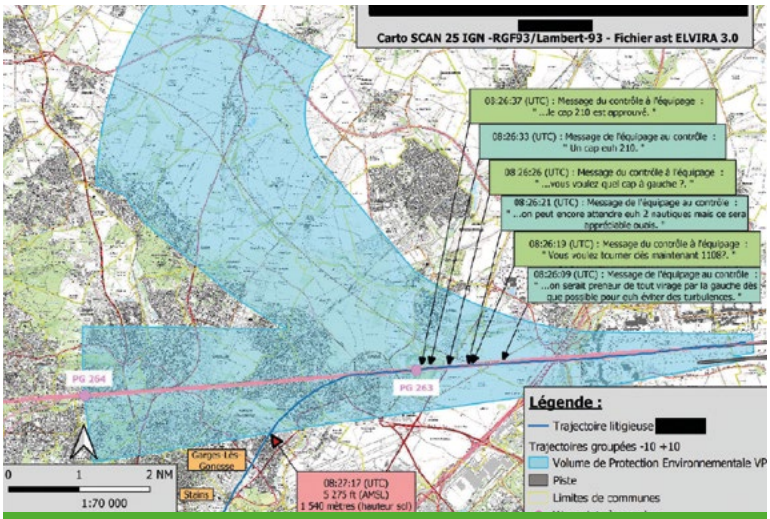
Elvira est un outil d'enregistrement et de rejeu des situations radar couplé à des fonctions de trajectographie. Il est développé pour évaluer tous les systèmes appartenant au domaine « radar » des approches et pour analyser les évènements de contrôle dans le cadre du suivi de la qualité de service. Les données fournies par l'outil Elvira proviennent d'un système de traitement multi-radars, alimenté par plusieurs sources radars primaires et secondaires, ce qui garantit une haute fiabilité, nécessaire pour assurer la sécurité des trajectoires étudiées. Cet outil est utilisé dans les systèmes d'étude des nuisances sonores sur les aéroports, pour analyser l'intégralité des trajectoires des aéronefs, de leur décollage à leur atterrissage. Si certaines compagnies tentent de justifier le non-respect, par leurs appareils, des trajectoires qui leur sont imposées en invoquant les limites de la tolérance de 1 NM reconnue aux instruments de vol, le collège de l'ACNUSA a maintes fois écarté ce moyen. Les marges de sécurité prises en compte pour élaborer, en toute sécurité, les trajectoires de vol n'autorisent pas à s'affranchir des procédures de moindre bruit.

Les agents de l'aviation civile chargés du respect des règles environnementales sur et autour des aéroports français étudient tous les vols qui ont été automatiquement détectés, par l'outil Elvira comme étant en suspicion de manquement. Ce travail est bien plus simple lorsque des volumes de protection environnementale sont associés aux procédures d'approche et de départ (article L. 6361-1 du code des transports).

Pour repérer les manquements dits horaires, c'est-à-dire, tous les mouvements ayant eu lieu en méconnaissance des périodes de restriction d'activité, il est systématiquement vérifié que tous les mouvements effectués satisfaisaient aux conditions réglementairement fixées. Sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, cette vérification est effectuée après la transmission, par le coordonnateur national des vols (COHOR), des vols identifiés comme ayant quitté leur point de stationnement sans avoir déposé de créneau de nuit.

La protection de la nuit reste la première des priorités, le respect des règles édictées par arrêtés ministériels et le contrôle de leur mise en œuvre sont essentiels pour gagner la confiance des populations.

Sur les aérodromes où les « tours de piste » sont interdits certains jours et/ou durant certaines plages horaires, la méthode de détection est identique : tous les vols réalisés sur ces périodes sont étudiés pour vérifier qu'ils ont bien respecté les règles auxquelles ils étaient subordonnés.



Exemple de sortie d'un aéronef du volume de protection environnementale de Paris - CDG

Ainsi, au-delà de l'harmonisation de la présentation et du contenu des procès-verbaux et des dossiers d'instruction présentés dans le cadre de la procédure contradictoire devant l'ACNUSA, la modernisation des outils informatiques des agents de la DGAC chargés du respect des règles environnementales sur et autour des aéroports leur offre un accompagnement efficace dans la détection des infractions et le suivi des dossiers initiés. Leur mission est essentielle pour contribuer à rétablir la confiance des populations dans la capacité du secteur aéronautique à respecter les règles environnementales.

B. UNE INSTRUCTION DE PLUS EN PLUS DÉMATÉRIALISÉE RESPECTUEUSE DES DROITS DE LA DÉFENSE

De nouvelles dispositions législatives et leur décret d'application ont été adopté en 2018 pour encadrer la procédure de sanction devant l'ACNUSA. Depuis, les juridictions administratives rejettent systématiquement les moyens invoqués au contentieux, accusant la procédure suivie devant l'ACNUSA de méconnaître le principe d'impartialité ou tout autre principe visant à garantir les droits de la défense.

Afin de fluidifier et surtout de supprimer tout aléa (notamment postal) susceptible de perturber les échanges avec les personnes poursuivies, l'ACNUSA a mis en service, à la fin de l'année 2021, une plateforme de suivi dématérialisé des différentes étapes de la procédure d'instruction des dossiers de manquements, nommée Téléprocédure.

Cet outil, adopté aujourd'hui par 21 compagnies aériennes, soit environ 15 % des personnes morales faisant l'objet d'au moins une poursuite en cours d'instruction, participe activement à la sécurisation des échanges contradictoires entre l'administration et les personnes poursuivies.

Il réduit les délais de communication des documents à tous les stades de la procédure, les impressions papier et les frais postaux. En offrant une vision globale et en temps réel du suivi de tous leurs dossiers, il permet aux personnes morales qui y ont adhéré de prendre rapidement conscience de la nécessité de mettre en œuvre les mesures de nature à prévenir les risques de récidive. La mise en œuvre des propositions transmises à l'administration pour simplifier et moderniser la procédure de sanction, parachève les améliorations constatées, et réduira le délai séparant la commission des faits du prononcé de la décision.

Ces actions de simplification et de modernisation contribueront à l'atteinte de l'objectif : diminution du nombre de manquements à la réglementation environnementale sur et autour des aéroports français.

C. DES SANCTIONS JUSTES ET PÉDAGOGIQUES QUI INCITENT À L'ADOPTION DE MESURES DE PRÉVENTION

Robustesse des décisions ne rime pas nécessairement avec augmentation des sanction, mais seulement avec décisions moins contestables, ainsi que le démontrent les chiffres des dossiers traités par le collège de l'ACNUSA en 2021. En 2021, 79 dossiers ont été classés sans suite par le rapporteur permanent. Sur 599 dossiers examinés par le collège, 410 ont engendré des sanctions. Ces chiffres démentent les critiques, parfois développées au contentieux, d'une appréciation uniquement et démesurément répressive des dossiers.

Lorsque cette critique est développée devant les juridictions administratives, pour contester le montant des amendes prononcées, force est de constater qu'elle ne convainc pas, puisqu'une infime proportion des décisions rendues par les juridictions administratives ont été défavorables à l'ACNUSA. Une plus grande acceptabilité des sanctions prononcées par le collège, confortées par les juridictions administratives, conduit les compagnies à focaliser leurs efforts sur la prévention des risques de récidive. Ainsi, le nombre de manquements commis par les compagnies ayant effectué plus de 10 000 mouvements sur les aéroports français a chuté de 1,50 à 0,92 manquement pour 10 000 mouvements entre 2019 et 2021. Des efforts restent cependant à faire par les communautés aéroportuaires, notamment par les compagnies ayant effectué moins de 10 000 mouvements sur les aéroports français.

Afin de prévenir la récidive, le collège a réalisé des actions de prévention et tient compte de l'adoption ou non de mesures correctrices lors de l'examen de chaque dossier. En cas de sanction, il fixe le montant de l'amende qu'il prononce au regard de ces mesures. Au fil du temps, la prise en considération des mesures correctives adoptées a eu des effets positifs sur la politique des personnes poursuivies en matière de prévention des risques de récidive.

Il serait opportun que l'ACNUSA soit autorisée par le législateur à assortir certaines décisions de sanction d'un sursis. En effet, il est fréquent que le collège constate que l'amende n'est pas toujours utile pour que la personne poursuivie prenne conscience de la nécessité de davantage faire attention aux règles environnementales en vigueur sur et autour des aéroports français.

L'ACNUSA est toujours disposée à ouvrir un dialogue constructif avec les compagnies intéressées pour évoquer leurs manquements, notamment lorsque ceux-ci peuvent être qualifiés de sériels, et identifier les mesures susceptibles d'être mises en place pour y mettre un terme rapidement.

RECOMMANDATION 2022/4

L'Autorité de contrôle recommande au ministre chargé de l'aviation civile de mettre en place les restrictions horaires en fonction du bruit certifié des aéronefs en approche et en survol et non plus en fonction des marges acoustiques.

Restrictions d'exploitation en vigueur en matière de protection de la nuit par plateforme

PLATEFORME	RESTRICTIONS DE NUIT	DÉPART		ARRIVÉE		BASE JURIDIQUE
		DÉBUT	FIN	DÉBUT	FIN	
Beauvais – Tillé (BVA)	Couvre-feu nocturne	00:00 - 05:00				Arrêté du 25 avril 2002 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé (Oise) (modifié par arrêté du 26 décembre 2019 relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé) Arrêté du 8 mars 2022 modifiant l'arrêté du 25 avril 2002 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé (Oise)
	Chap. 3 avec marge cumulée < 5 EPNdB	22:00 - 00:00				
		05:00 - 07:00				
Paris Charles-de-Gaulle (CDG)	Créneau	00:00	04:59			Arrêté du 6 novembre 2003 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle
	Niveau de bruit en survol > 99 EPNdB	00:00	04:59			Arrêté du 6 novembre 2003 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle
	Niveau de bruit en approche > 104,5 EPNdB			00:30	05:29	
	Chap. 2 et Chap. 3 avec marge cumulée < 5 EPNdB interdits					Arrêté du 20 septembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise)
	Chap. 3 avec une marge cumulée < 10 EPNdB	22:00 - 06:00				
	Essais moteurs	22:00 - 06:00				
	Mossud	Passage au point 22:20-07:00				
Cannes Mandelieu (CEQ)	Chap. 2 interdits					Arrêté du 6 décembre 1995 modifié portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu (Alpes-Maritimes)
	Chap. 3 < 13 EPNdB interdits					
	Turboréacteurs +35 tonnes et turbopropulseurs +22 tonnes interdits					
Paris – Le Bourget (LBG)	Turboréacteurs	22:15	06:00			Arrêté du 15 février 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Le Bourget (Seine-Saint-Denis)
	Turboréacteurs (sauf Chap. 3, 4 et 14)			23:30	06:15	
	Hélices sup. 9 000 kg (sauf Chap. 3, 4 et 14)	22:00	06:00	23:30	06:15	
Lyon Saint-Exupéry (LYS)	Chap. 3 avec une marge cumulée < 5 EPNdB	22:00	06:00	22:15	06:15	Arrêté du 10 septembre 2003 modifié portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Lyon - Saint-Exupéry (modifié par arrêté du 30 juin 2006 modifiant l'arrêté du 10 septembre 2003 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Lyon - Saint-Exupéry)
Bâle – Mulhouse (MLH)	Chap. 2 interdits					Pour les faits antérieurs au 1er février 2022 : Arrêté du 6 mai 2020 portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin) Pour les faits postérieurs au 1er février 2022 : Arrêté du 6 août 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin)
	Couvre-feu	23:00	06:00	00:00	05:00	
	Vols d'aviation générale	22:00 - 06:00				
	Chap. 3 avec une marge cumulée < 13 EPNdB	22:00	00:00	22:00	00:00	
				05:00	06:00	
	Chap. 3 et Niveau approche > 97 EPNdB	00:00 - 09:00				
		22:00 - 00:00 (dimanche et jours fériés communs français et suisses suivants : 1er janvier, Vendredi saint, lundi de Pâques, 1er mai, 25 décembre et 26 décembre)				
	Sauf si réalisés avec réducteur de bruit, essais moteurs interdits toute la journée le dimanche et, du lundi au samedi, la nuit	22:00 - 06:00				
Marseille Provence (MRS)	Turboréacteurs Chap. 2 interdits					Arrêté du 3 mai 2012 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Marseille - Provence
	Turboréacteurs Chap. 3 avec une marge cumulée < 10 EPNdB	22:00 - 06:00				
	Turbopropulseurs Chap. 2, 3 ou 5 avec une marge cumulée < 8 EPNdB	22:00 - 06:00				
	Essais moteurs	22:00 - 06:00 (sauf si départ prévu avant 07:00)				
	Vols d'entraînement	Voir AIP				

PLATEFORME	RESTRICTIONS DE NUIT	DÉPART		ARRIVÉE		BASE JURIDIQUE
		DÉBUT	FIN	DÉBUT	FIN	
Nice – Côte d'Azur (NCE)	Turboréacteurs (sauf Chap. 3 et 4)	23:15	06:00	23:30	06:15	Arrêté du 2 mars 2010 modifié portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur (Alpes-Maritimes)
	Turboréacteurs Chap. 3 avec une marge cumulée < 13 EPNdB	23:15	06:00	23:30	06:15	
	Essais moteurs	21:00 - 06:00 (sauf dérogations accordées par le préfet des Alpes-Maritimes entre 21 heures et 23 heures locales, et entre 5 heures et 6 heures locales, pour des raisons tenant à la sécurité des vols)				
Nantes Atlantique (NTE)	Chap. 2 interdits					Pour les faits antérieurs au 8 avril 2022 : Arrêté du 24 avril 2006 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)
	Chap.3 avec une marge cumulée < 8 EPNdB	22:30 - 23:00				
	Chap. 3 avec une marge cumulée < 13 EPNdB	23:01 - 06:00				
	Vols d'entraînement pour MTOW sup. 5,7 tonnes (interdits samedi, dimanche, jours fériés)	12:00-14:00 / 18:00-08:00 (du lundi au vendredi)				
	Vols d'entraînement pour MTOW inf. 5,7 tonnes	22:30 - 06:00				
	Essais moteurs en maintenance	23:30 - 06:00				
	Chap. 2 interdits					Pour les faits postérieurs au 8 avril 2022 : Arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)
	Couvre-feu	00:00 - 06:00				
	Chap. 3 avec une marge cumulée < 13 EPNdB	22:00 - 06:00				
	Vols d'entraînement pour MTOW sup. 5,7 tonnes (interdits samedi, dimanche, jours fériés)	12:00-14:00 / 18:00-08:00 (du lundi au vendredi)				
	Vols d'entraînement pour MTOW inf. 5,7 tonnes	22:30 - 06:00				
	Essais moteurs en maintenance	23:30 - 06:00				
Paris – Orly (OLY)	Couvre-feu	23:15	06:00	23:30	06:15	Loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises (article 131, 22°) Décision ministérielle du 4 avril 1968 portant réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly (Val-de-Marne)
	Essais moteurs interdits la nuit sauf s'ils sont exécutés avec un réducteur de bruit	23:15 - 06:00				
Toulouse – Blagnac (TLS)	Turboréacteurs sauf Chap. 3, 4 et 14	22:00 - 06:00				Arrêté du 28 mars 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac (Haute-Garonne)
	Turboréacteurs Chap. 3 avec une marge cumulée < 10 EPNdB	22:00 - 00:00				
	Turboréacteurs Chap. 3 avec une marge cumulée < 13 EPNdB	00:00 - 06:00				
	Essais moteurs	22:00 - 06:00				
Toussus-le-Noble (TSU)	Couvre-feu (sauf basés) : horaires effectifs du contrôle d'aérodrome	22:30 - 06:00				Arrêté du 11 juin 2021 fixant les conditions d'utilisation de l'aérodrome de Toussus-le-Noble
	Réglementation des tours de pistes en fonction des jours et horaires, du caractère basé ou non de l'avion et de sa classification CALIPSO					

D. LES MESURES DE SIMPLIFICATIONS ATTENDUES RENFORCERONT LES ACTIONS ENGAGÉES

L'année 2021 a connu peu d'évolutions des réglementations locales. Ces évolutions ont toutes concerné la protection de la nuit. Des arrêtés ministériels ont en effet modifié, en 2021 ou début 2022, la régulation environnementale à Bâle – Mulhouse, Nantes – Atlantique et Beauvais – Tillé. Dans les trois cas, il s'agissait de modifier ou d'introduire des restrictions d'exploitation en cœur de nuit. La mise en œuvre de ces nouvelles dispositions par les agents assermentés et commissionnés à cet effet, puis par l'ACNUSA dans l'exercice de ses pouvoirs de sanction, sera évaluée un an après leur entrée en vigueur.

La priorité accordée à la protection de la période nocturne se justifie par la préoccupation sanitaire majeure qu'elle représente. À l'issue des études d'approche équilibrée rendues obligatoires sur tous les aéroports de l'Union européenne sur lesquels un problème de bruit a été identifié (règlement UE 2014/598), de nouveaux arrêtés ministériels devraient voir prochainement le jour pour limiter les mouvements de nuit et fixer les caractéristiques acoustiques minimales des aéronefs autorisés à opérer de nuit. Concernant les études d'approche équilibrée, l'arrêt du Conseil d'État du 5 avril 2022 invite le Gouvernement à désigner une autorité ayant toutes les caractéristiques requises. Elle est disponible pour assurer la mission que la direction du transport aérien ne peut assumer.

Les différentes actions de modernisation administrative détaillées précédemment contribueront au respect des règles protégeant la période nocturne.

Les mesures de restriction d'exploitation par arrêtés ministériels sont complétées par les actions que les différentes plateformes aéroportuaires développent à leur niveau. Il s'agit de mesures de planification et de programmation et/ou des modulations tarifaires selon les horaires et les caractéristiques environnementales des aéronefs. Pour prévenir les risques d'infraction en cœur de nuit, l'aéroport Paris – Charles-de-Gaulle a mis en place un système d'alerte informant toute compagnie qui s'apprête à décoller entre minuit et 6 heures du matin que son décollage ne sera régulier que s'il est couvert par le dépôt, auprès de COHOR, d'un créneau de nuit. Certaines plateformes aéroportuaires, telle celle de Lille-Lesquin incitent les compagnies aériennes à opérer de jour, en mettant en place des tarifications de nuit plus élevées et, parallèlement, la gratuité des parkings la nuit pour les avions basés. D'autres, enfin, ont investi dans des outils permettant aux riverains de déposer directement leurs plaintes, à l'exemple de Toulouse, ou ont mis en place, comme à Bordeaux ou Montpellier, des groupes de travail pour objectiver la situation la nuit et permettre aux différents acteurs intéressés de réfléchir ensemble à la construction d'un modèle viable pour tous. Les ruptures d'information existantes permettent de mettre en place des observatoires locaux offrant aux parties prenantes la possibilité de disposer des informations, de les partager et d'œuvrer à la réduction des nuisances.

Sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, le Comité de suivi des mouvements de nuit, mis en place par l'ACNUSA et présidé par le préfet Régis Guyot appuyé par la direction de l'exploitation de l'aéroport et le coordinateur national des vols, permet d'examiner, vol par vol, les raisons ayant conduit à des départs ou des arrivées plus tardifs ou matinaux que leur programmation. Il a permis de faire évoluer favorablement la situation, comme le démontrent les résultats obtenus au cours de la dernière saison d'été IATA. Un travail de même nature pourra utilement être engagé en appui de chacun des aéroports coordonnés afin de contribuer à alléger la pression des mouvements en cœur de nuit non réellement indispensables à l'économie locale, en région comme en Île-de-France.

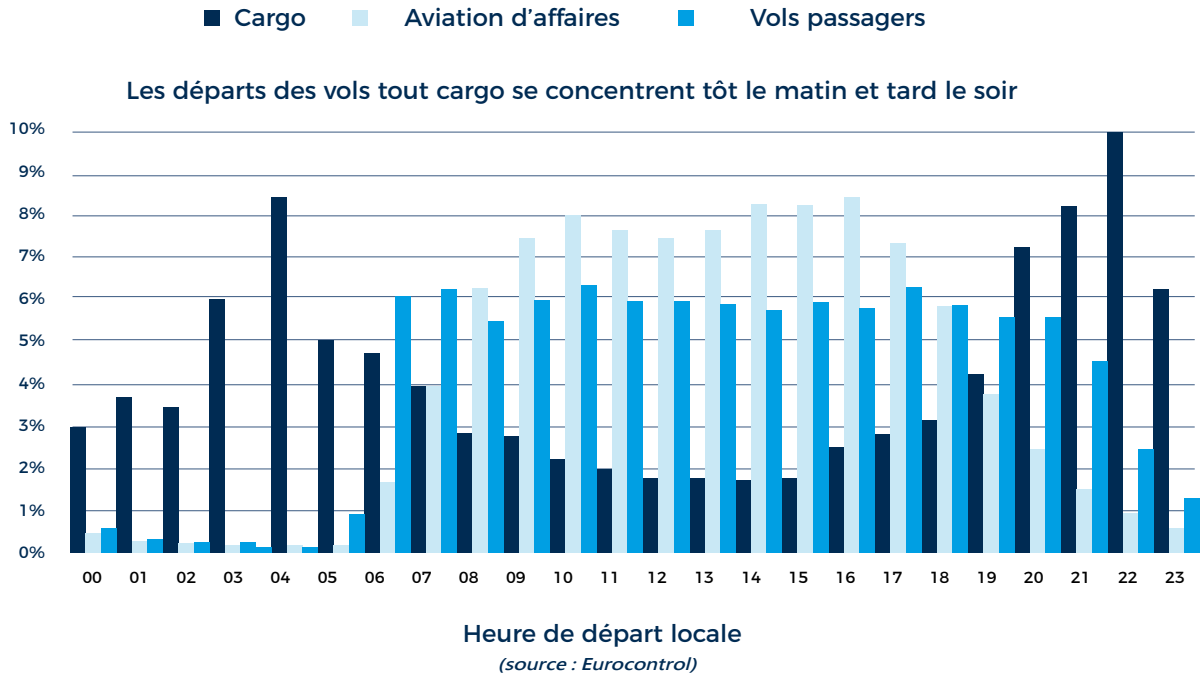
Le fret aérien est un sujet important. L'évolution des modalités de la réglementation des mouvements de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle, en cours de préparation, ne pourra, conformément aux principes constitutionnels, être que plus protectrice pour la santé et l'environnement des collectivités et des populations concernées afin de pouvoir faire respecter le plafond des mouvements autorisés.

En attendant l'entrée en vigueur des évolutions réglementaires annoncées, des mesures de simplification de la gestion administrative pourraient être utilement concertées avec les principaux acteurs afin de faciliter la gestion opérationnelle des compagnies disposant de créneaux de nuit, en n'engageant des poursuites qu'en cas de dépassement du nombre de créneaux attribués, et d'éviter que les compagnies non autorisées à opérer de nuit prennent le risque de le faire.

Les mesures de gestion visant à permettre le respect du plafond des mouvements autorisés en cœur de nuit ne constituent pas « une restriction supplémentaire » et il importe que les constats d'arrivée sans créneau de nuit donnent lieu à poursuites comme c'est le cas pour les départs sans créneau de nuit. Il appartient à l'Autorité de contrôle d'apprécier au cas par cas, après une instruction contradictoire, les circonstances ayant pu conduire à une arrivée sans créneau de nuit.

Les dispositions envisagées pour garantir le respect du plafond des mouvements en cœur de nuit à Paris– Charles-de-Gaulle devraient s'accompagner d'exigences plus fortes concernant les caractéristiques acoustiques (bruit certifié en approche, bruit certifié en survol) des aéronefs autorisés à opérer. L'organisation et le fonctionnement des principaux hubs pour le fret aérien en Europe est un sujet important pour l'économie nationale, mais l'Île-de-France ne peut pas faire du dumping environnemental, au détriment des populations, pour gagner dans la concurrence avec les autres grandes régions européennes.

Répartition horaire des vols par segment sur une journée en Europe



(source : Eurocontrol)

RECOMMANDATION 2022/5

L'Autorité de contrôle demande au ministre chargé de l'aviation civile de faire respecter le plafond des créneaux de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle, par des actions d'information préventive et en engageant des poursuites en cas d'arrivée en cœur de nuit sans « créneau de nuit ».

FOCUS 1 - HÉLICOPTÈRES

RÉGULER LES ACTIVITÉS EST NÉCESSAIRE POUR NE PAS MENACER LES MISSIONS DE SERVICE PUBLIC ET DE SÉCURITÉ

Le collège a demandé en 2021 une évaluation des dispositions législatives et réglementaires prises pour limiter les nuisances des hélicoptères dans les zones densément peuplées et les espaces naturels sensibles. Il s'agissait de permettre aux pouvoirs publics d'apprécier les meilleures pratiques pour dégager les bases d'une réglementation plus efficiente avant l'échéance envisagée pour la mise en service de nouveaux engins légers de transport de passagers par voie aérienne.

Les tensions locales induites par les nuisances des hélicoptères dans le massif du Mont-Blanc et la Vallée de Chamonix, dans la Vallée de Chevreuse, dans l'île de La Réunion, sur la Côte d'Azur et autour de certaines îles du littoral atlantique ont conduit le législateur à s'y prendre à deux fois pour traiter de la protection des zones de montagne.

Elles ont parallèlement conduit l'administration à publier un décret et un arrêté pour permettre aux préfets, et notamment à celui du Var, de traiter de la régulation des hélisurfaces en considérant les stations des VTOL (vertical take off and landing) dans ce régime. Ce décret et cet arrêté sont intéressants mais ils seront difficiles à mettre en œuvre. Il est regrettable qu'ils n'aient pas donné lieu à une étude d'impact et à la concertation nécessaire avec les parties prenantes.

Aucune évolution n'est intervenue pour les zones urbaines denses où s'applique le décret encadrant le survol de ces espaces dont la mise en œuvre au plan local est restée extrêmement limitée.

L'Autorité de contrôle renouvelle sa demande d'une évaluation à la hauteur des enjeux pour les industriels et les opérateurs comme pour les collectivités et les populations.

Elle évaluera l'efficience du corpus réglementaire modifié en début 2022 afin de pouvoir faire de nouvelles propositions aux parties prenantes. Elle relève que la complexité de la réglementation locale rend souvent son application difficile.

Des exemples récents à Toussus-le-Noble sur des imprécisions de qualification de types de vol montrent toute la difficulté qu'éprouvent les usagers quant aux pratiques autorisées ou pas et les services de l'aviation civile ou de la gendarmerie du transport aérien à apprécier si le vol considéré est passible d'un procès-verbal de manquement.

La lourdeur des vérifications à effectuer à l'issue d'un vol litigieux rend très relative l'efficience des contrôles pratiqués par l'administration. Ces difficultés ne contribuent pas à atténuer la méfiance et les tensions concernant les nuisances provoquées par les hélicoptères assurant des missions de transport ou de loisirs sur certains territoires.

Cette situation est regrettable car les comportements de quelques acteurs indélicats peuvent conduire à un rejet de l'utilisation de ce moyen de transport pourtant fort utile, notamment pour des missions de sécurité ou le transport de charges lourdes dans des espaces très contraints.

Les perspectives de nouvelles offres de transport à la demande par voie aérienne, notamment en Île-de-France et sur la Côte d'Azur, appellent à travailler sur l'acceptabilité de ces offres et à fixer avant 2024 le cadre de la régulation environnementale de ces activités (bruit, pollution atmosphérique, etc.).

FOCUS 2 - AVIATION D'AFFAIRES

PRENDRE SÉRIEUSEMENT EN CONSIDÉRATION LES ENJEUX SANITAIRES, ENVIRONNEMENTAUX ET CLIMATIQUES

Dans la crise qui a frappé l'aviation civile, l'aviation d'affaires a renforcé son offre en proposant des services personnalisés et sécurisés aux usagers habituels de la « classe affaires ». Depuis le mois de juin 2021, le nombre des mouvements d'aviation d'affaires est supérieur en Europe à ce qu'il était avant la crise sanitaire.

L'offre de transport à la demande attire de nouveaux profils d'usagers. Il intéresse certaines collectivités territoriales propriétaires et concédantes d'aéroports régionaux qui voient dans les « nouvelles mobilités » par voie aérienne un outil d'aménagement de leurs territoires.

La crise a changé les modes de fonctionnement des entreprises avec plus de visioconférences et moins de déplacements professionnels. L'aviation d'affaires présente des particularités qui lui permettent de sortir renforcée de la crise. Le transfert partiel de déplacements professionnels sur de l'aviation d'affaires dont les points forts résident dans la souplesse des horaires et des destinations, pourrait ne pas être que conjoncturel malgré des prix et des impacts importants.

L'aviation d'affaires a un niveau d'émission de nuisances par kilomètre/passager parcouru plus élevé que ses concurrents. Les principaux opérateurs du secteur (industriels de l'aéronautique, compagnies aériennes et assistants d'escale spécialisés, sociétés d'exploitation aéroportuaire) cherchent donc à limiter l'impact environnemental et sanitaire de leurs vols. En considérant ces enjeux, les entreprises utilisatrices des services des opérateurs d'aviation d'affaires amélioreront leur image.

Comme pour les autres secteurs, la réduction des nuisances, externalités négatives, passe par une approche systémique : réduction des émissions/optimisation des procédures opérationnelles de navigation aérienne/planification et programmation/régulation.

L'Autorité de contrôle recommande aux collectivités et aux sociétés d'exploitation d'aéroports accueillant de l'aviation d'affaires d'animer localement la réflexion nécessaire pour rendre durablement admissibles ces activités en concertation avec les compagnies aériennes et les assistants d'escale spécialisés. Les actions mises en œuvre sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur par exemple pour réduire les émissions de l'aviation d'affaires dans le cycle complet (atterrissage, roulage, stationnement et décollage) et celles qui s'engagent sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, peuvent inspirer l'action locale.

L'Autorité recommande à l'État stratège d'accompagner les collectivités territoriales dans un développement raisonné de ce segment d'activités, et à l'État régulateur de prendre les dispositions nécessaires, au niveau local et au niveau national, pour que ce segment d'activités ne reste pas en dehors des efforts demandés à l'ensemble de la société pour réduire les externalités des activités humaines (bruit/pollutions atmosphérique/gaz à effet de serre).

Les acteurs de ce secteur ont besoin de lisibilité à court et moyen terme pour offrir une qualité de service égale sur les aéroports sur lesquels ils opèrent.

DEMANDE D'ÉTUDE

L'Autorité de contrôle demande au Gouvernement et/ou au Parlement de conduire une réflexion sur les conditions d'un développement durable des différentes formes de transport à la demande sur les aéroports français

FOCUS 3 - AVIATION LÉGÈRE

RETROUVER LE CHEMIN D'UNE COHABITATION APAISÉE SUR LES TERRITOIRES

La crise sanitaire n'a eu que peu d'effets sur l'aviation légère. Les trafics sur les principales plateformes d'aviation générale ont ensuite retrouvé dès mai 2020 des niveaux égaux voire supérieurs à ceux de 2019. Les tensions ont augmenté en 2021 autour de quelques grandes plateformes.

Dans le rapport publié en juillet 2020 sur les nuisances de l'aviation légère, l'Autorité a avancé 10 propositions pour réduire l'impact de ces activités. Ce rapport a reçu un accueil favorable des différentes organisations représentatives des parties prenantes. L'Autorité de contrôle invite fortement les autorités locales à se saisir de ses propositions. Elle fera un rapport de suivi permettant d'apprécier son appropriation et son application par les acteurs locaux.

La question du renouvellement des flottes d'aéronefs de l'aviation légère mobilise plusieurs jeunes entreprises qui commencent à être soutenues par les grands industriels de l'aéronautique et/ou les pouvoirs publics. Des loueurs ont commencé à acquérir des aéronefs de dernière génération pour les mettre à disposition des écoles de pilotage et des aéro-clubs, moins coûteux en entretien et en exploitation, moins bruyants et moins polluants. Ces appareils permettent un apprentissage respectueux de la riveraineté. Dans certains territoires, l'État ou les collectivités territoriales propriétaires des aérodromes et les sociétés concessionnaires ont commencé à inciter ou à aider au renouvellement des flottes d'aéronefs basés. Cette dynamique est intéressante car elle permet de former les professionnels et les amateurs à un pilotage respectueux de la riveraineté.

L'Autorité de contrôle recommande aux préfets, représentants locaux de l'État, de mettre en place, là où ce n'est pas encore fait, des commissions consultatives de l'environnement pour chacun des aéroports et aérodromes afin que les « chartes de l'environnement » prescrites depuis 2004 soient actualisées pour chacun des aéroports ou aérodromes ouverts à l'aviation légère. L'Autorité se félicite que, pour faciliter le travail des associations locales, l'Union Fédérale Contre les Nuisances Aériennes mette au point un guide des chartes d'environnement pour permettre à ses adhérents de dialoguer de manière sereine et constructive avec les autres parties prenantes. Elle salue des démarches comme celle réalisée par l'aéroport de Montpellier-Méditerranée avec les écoles de pilotage pour faire aboutir un code de bonne conduite et appuie les démarches locales engagées pour renouveler les chartes de l'environnement (Strasbourg-Entzheim en 2020, Lyon – Bron en 2022, Lognes – Émerainville en 2022).

Le respect des engagements pris est important. Lorsque les résultats ne sont pas suffisants pour satisfaire aux objectifs locaux de réduction des nuisances, il appartient aux préfets de proposer au ministre chargé de l'aviation civile de prendre des mesures de régulation adaptées à chaque situation. Lorsqu'elle est nécessaire, la réglementation doit être simple et concise pour être comprise, partagée et respectée.

L'Autorité de contrôle recommande la refondation sur des concepts comparables d'un aérodrome à l'autre pour la rendre facile à respecter par les usagers et à contrôler par les agents assermentés chargés de la faire respecter. L'accent doit être mis sur l'éducation et la formation pour prévenir les risques de manquements. La répression peut être nécessaire mais elle ne peut pallier les insuffisances de la prévention.

L'aviation légère est certainement le segment des activités aériennes pour lequel une forte réduction des impacts sur la santé, l'environnement et le climat est possible partout en France au cours des cinq prochaines années.

CONTENTIEUX

Toutes les décisions du collège peuvent bien sûr faire l'objet de recours gracieux ou contentieux. De nombreux recours contentieux ont été formés à la suite de l'annulation, par le Conseil constitutionnel, en décembre 2017, de deux articles législatifs du code des transports qui encadraient la procédure de sanction devant l'ACNUSA. Ces articles ont été rétablis après les modifications nécessaires et sont entrés en vigueur en octobre 2018, après publication du décret d'application prévu par la loi.

Les recours devant le tribunal administratif de Paris

ANNÉE DE DÉPÔT	RECOURS DÉPOSÉS CONTRE DES DÉCISIONS DE L'ACNUSA	RECOURS TRAITÉS		RECOURS EN COURS D'INSTRUCTION
		JUGEMENTS FAVORABLES À L'ACNUSA	JUGEMENTS DÉFAVORABLES À L'ACNUSA	
2017	86	85	1	0
2018	39	34	5	0
2019	100	98	1	1
2020	14	6	0	8
2021	46	5	0	41

Les recours devant la Cour administrative d'appel de Paris

ANNÉE DE DÉPÔT	RECOURS DÉPOSÉS CONTRE DES DÉCISIONS DE L'ACNUSA	RECOURS TRAITÉS		RECOURS EN COURS D'INSTRUCTION
		ARRÊTS FAVORABLES À L'ACNUSA	ARRÊTS DÉFAVORABLES À L'ACNUSA	
2017	23	23	0	0
2018	4	2	2	0
2019	0	0	0	0
2020	3[1]	3	0	0
2021	21	0	0	21

Les recours formés contre des décisions du collège de l'Autorité sont, pour l'essentiel, basés sur des moyens ayant trait au respect des règles de procédure. Les faits ne sont que rarement contestés. Les suites données aux recours par les juridictions administratives permettent d'apprécier les résultats des efforts accomplis pour améliorer la qualité des procès-verbaux, de la procédure contradictoire, des rapports présentés au collège, de l'organisation des séances et des décisions elles-mêmes. Il convient de relever que les juridictions administratives assortissent généralement leurs décisions de frais irrépétibles à payer par les parties perdantes.

Les recours devant le Conseil d'État

ANNÉE DE DÉPÔT	RECOURS DÉPOSÉS CONTRE DES DÉCISIONS DE L'ACNUSA	RECOURS TRAITÉS		RECOURS EN COURS D'INSTRUCTION
		DÉCISIONS FAVORABLES À L'ACNUSA	DÉCISIONS DÉFAVORABLES À L'ACNUSA	
2017	1	0	1	0
2018	0	0	0	0
2019	2	2	0	0
2020	1	1	0	0
2021	2[2]	0	1[2]	1

En 2021, le nombre de compagnies ayant engagé des plans de mesures correctrices permettant de prévenir le risque de nouveaux manquements a été largement supérieur au nombre de compagnies ayant formé des recours. L'Autorité de contrôle soutient toutes les initiatives prises pour prévenir les risques d'infractions.

(1) dont deux faisaient suite à une décision de cassation et de renvoi prononcée par le Conseil d'État
(2) recours ne concernant pas des décisions individuelles

DONNÉES CLÉS DE LA GESTION DE L'AUTORITÉ

L'Autorité de contrôle, indépendante et impartiale, est active pour contribuer, avec les moyens qui lui sont attribués, à réduire les nuisances en matière de santé, d'environnement et de climat sur et autour des aéroports

Conformément à 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, l'Autorité de contrôle rend compte de l'utilisation des moyens qui lui sont donnés et présente sa projection annuelle d'optimisation des ressources.

La gestion 2021 est restée marquée par la crise sanitaire de la Covid-19. L'expérience acquise par les membres du collège et les agents de l'équipe permanente a cependant permis de tenir toutes les séances programmées du collège.

Les ressources humaines et budgétaires ont été rigoureusement employées, permettant notamment de moderniser les systèmes d'information, avec le déploiement de deux outils participant à l'amélioration des services rendus au public :

- **L'outil de suivi dématérialisé** des étapes de l'instruction « Téléprocédure », inspiré de l'outil « Télérecours » déployé dans les juridictions administratives ;
- **Le nouveau site internet** de l'Autorité.

L'ensemble des activités des services est présenté dans le « Rapport d'activités des services 2021» accompagné du « Bilan social 2021 » et du « Rapport de clôture des comptes 2021 ».

A. UNE GESTION FINANCIÈRE ET BUDGÉTAIRE SAINE

La gestion financière et budgétaire a été assurée selon les règles de la comptabilité publique. Tous les engagements pris par l'Autorité ont été honorés et aucun incident de paiement n'est à déplorer vis-à-vis des prestataires.

Crédits de fonctionnement

	BILAN DES COMPTES 2019		BILAN DES COMPTES 2020		BILAN DES COMPTES 2021		
	AE	CP	AE	CP	REPORT AE 2020	AE	CP
Fonctionnement général	62 531 €	59 342 €	32 832 €	30 000 €	2 112 €	48 375 €	46 452 €
Systèmes d'information et communication	138 985 €	105 391 €	159 096 €	84 839 €	64 753 €	125 590 €	152 855 €
Formations et colloques	-	-	59 692 €	22 349 €	37 343 €	28 610 €	50 979 €
Frais de justice	86 570 €	45 770 €	210 568 €	181 008 €	20 908 €	132 044 €	133 206 €
Déplacements	32 699 €	32 699 €	10 863 €	10 863 €	-	16 666 €	16 666 €
Documentations et communication	163 519 €	124 279 €	128 492 €	117 588 €	5 790 €	151 884 €	92 124 €
Expertises et études	155 956 €	142 651 €	105 231 €	91 678 €	13 935 €	40 460 €	43 538 €
	640 260 €	510 132 €	706 774 €	538 325 €	144 841 €	543 630 €	535 821 €

Le bilan des comptes 2021 montre un effort important consacré aux systèmes d'information et de communication. Ce poste représente plus de 25 % des dépenses de l'Autorité. Ces dépenses ont permis de mettre en service un outil de téléprocédure inspiré de celui déployé par le Conseil d'État pour toutes les juridictions administratives et un nouveau site internet plus simple et plus accessible.

Le bilan des comptes 2021 montre que la masse salariale est bien maîtrisée.

Pour les trois prochaines années (2023, 2024 et 2025), l'Autorité souhaite disposer d'une dotation annuelle et d'autorisations d'engagements et de crédits de paiement rétablies au niveau de la loi de finances initiale 2020, actualisée pour tenir compte de l'inflation.

B. UNE ORGANISATION SIMPLE POUR OPTIMISER LA MOBILISATION DES RESSOURCES HUMAINES

L'Autorité de contrôle a des ressources humaines limitées. Elle s'attache à faciliter les mobilités et renforce ses compétences par le repyramidage des qualifications de ses collaborateurs.

L'organigramme a été simplifié avec le rapprochement puis la fusion des pôles Qualité de l'air et des milieux et Bruit en un seul pôle technique permettant de disposer d'une équipe ayant une « masse critique » plus robuste et de mutualiser les ressources humaines. L'organisation en binôme fournit une certaine polyvalence et permet d'assurer les continuités indispensables.

Pour assurer correctement ses missions, l'Autorité de contrôle a cependant besoin que ses effectifs soient rétablis en base au niveau de 12 ETP. En regard des objectifs de réduction des externalités négatives du transport aérien (coût social du bruit, de la pollution atmosphérique et du changement climatique) et pour accompagner une reprise raisonnée des trafics, l'Autorité de contrôle souhaite que ses effectifs puissent augmenter légèrement pour atteindre 13 ETP en 2023 et 14 ETP en 2024. Il importe en effet que l'État se donne les moyens de faire respecter par son Autorité de contrôle les mesures de régulation environnementale prises ou à prendre sur les aéroports français pour s'inscrire dans les trajectoires de réduction du bruit, de la pollution et des gaz à effet de serre fixées.

C. DES LIENS RENFORCÉS AVEC LES PARTENAIRES

Conformément aux préconisations de la Cour des comptes, l'Autorité a adossé son fonctionnement aux services supports du ministère de la Transition écologique. Après les conventions signées en 2019 et 2020 concernant l'hébergement dans les locaux du ministère et l'informatique, une convention a été signée en décembre 2021 avec la direction des ressources humaines. Sa signature permet notamment que les services de la DRH reprennent certaines tâches jusque-là assurées par le gestionnaire de l'Autorité. Les moyens affectés à l'ACNUSA (12 ETP) pourront ainsi être totalement consacrés à l'exercice de ses missions propres.

La collaboration engagée en 2019 avec la direction de la sécurité de l'aviation civile (DGAC/DSAC) porte ses fruits. Elle a permis de simplifier le travail des agents assermentés et commissionnés de l'État en matière de police de l'environnement et de sécuriser les dossiers d'instruction que le rapporteur, magistrate détachée auprès de l'Autorité, présente aux membres du collège. Les décisions des juridictions administratives, très majoritairement en faveur de l'Autorité de contrôle, suite aux recours portés par les compagnies aériennes, viennent démontrer l'efficacité du travail collaboratif engagé entre les services de l'aviation civile et ceux de l'Autorité de contrôle.

Recouvrement du produit des amendes

(sources : DGFIP/DCST)

COMPTABLE		TITRES ÉMIS		RECOUVRÉS			NON RECOUVRÉS			ANV*	
		Nb	Montant	Montant	dont saisie	%	Restant	%	Nb	Montant	%
2014	DSFIPE	96	1 842 700 €	1 682 904 €	747 000 €	91,33 %	100 246 €	5,44 %	11	59 550 €	3,23 %
2015	DCST	107	2 896 500 €	2 463 420 €	303 000 €	85,05 %	30 000 €	1,04 %	17	403 080 €	13,92 %
2016	DCST	118	4 545 400 €	3 694 701€	86 000 €	81,28 %	615 199 €	13,53 %	10	235 500 €	5,18 %
2017	DCST	135	4 088 000 €	3 538 315 €		86,55 %	352 073 €	8,61 %	12	197 612 €	4,83 %
2018	DCST	99	2 823 700 €	1 589 700 €	-	56,30 %	848 500 €	30,05 %	7	385 500 €	13,65 %
2019	DCST	185	7 371 500 €	4 411 570 €		59,85 %	2 731 930 €	37,06 %	4	228 000 €	3,09 %
2020	DCST	111	2 363 000 €	1 642 400 €	-	69,50 %	685 600 €	29,01 %	2	35 000 €	1,48 %
2021	DCST	249	7 916 500 €	3 453 142 €		43,62 %	4 463 350 €	56,38 %	1	-	0,00 %
		1 100	**33 847 300 €**	**22 476 152 €**	**1 136 000 €**	**66,40 %**	**9 826 898 €**	**29,03 %**	**64**	**1 544 250 €**	**4,56 %**

** Admissions en non-valeur*

L'Autorité de contrôle, en tant qu'ordonnateur, émet des titres de recettes correspondant aux décisions de sanction prononcées par le collège. Le recouvrement est assuré par la direction des créances spéciales du Trésor DGFIP/DGST. Les montants recouvrés sont versés au budget général de l'État. Le taux de recouvrement s'établit à plus de 90 % au bout de 7 ans, constituant un des taux les plus élevés pour ce type de recette. Il convient de relever que les frais irrépétibles sont recouvrés par un comptable différent (DGFIS/DGFIP Val-de-Marne)

LES DEMANDES D'ÉTUDES

DEMANDE D'ÉTUDE 2022/1

L'Autorité de contrôle demande au ministre chargé de la transition écologique de l'aider à définir des indicateurs de gêne due à l'aspect évènementiel du bruit aérien prenant en compte des critères d'intensité et de répétitivité des nuisances dans l'esprit des travaux réalisés sur le bruit ferroviaire en application de la Loi d'Orientation sur les Mobilités.

Il s'agit d'être en mesure de mieux objectiver la gêne subie par les riverains des aéroports et de documenter les impacts des projets aéroportuaires.

DEMANDE D'ÉTUDE 2022/2

L'Autorité de contrôle demande **au Gouvernement et/ou au Parlement de conduire** une réflexion sur les conditions d'un développement durable de l'aviation d'affaires sur les aéroports français.

DEMANDE D'ÉTUDE 2021/1

L'Autorité de contrôle demande au Gouvernement et/ou au Parlement de conduire une évaluation des dispositions législatives et réglementaires prises pour limiter les nuisances des hélicoptères dans les zones densément peuplées.

DEMANDE D'ÉTUDE 2020/2

L'Autorité de contrôle demande **aux ministres chargés des Outre – mer et de l'aviation civile** d'engager pour les principaux aéroports ultramarins dans une démarche volontaire les études d'approche équilibrée définies par le règlement (UE) n° 598/2014.

DEMANDE D'ÉTUDE 2019/2

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.

LES RECOMMANDATIONS

Les recommandations générales mises en œuvre sur plus de la moitié des grands aéroports français ne sont pas reprises dans le présent document. Lorsque nécessaire, elles seront rappelées localement sous forme de recommandations particulières. Certaines demandes d'études n'ont pas encore été satisfaites. Ces demandes seront rappelées au Gouvernement.

1 – AMÉLIORER LES CONNAISSANCES SUR LES NUISANCES

2022/1 : L'Autorité de contrôle recommande à l'administration de définir des indicateurs de gêne due à l'aspect évènementiel du bruit aérien prenant en compte des critères d'intensité et de répétitivité des nuisances dans la suite des travaux réalisés sur le bruit ferroviaire en application de la loi d'orientation sur les mobilités.

2022/2 : L'Autorité de contrôle recommande au ministre chargé de la transition écologique de prescrire aux sociétés d'exploitation des aéroports l'établissement d'inventaires des sources d'émissions sur les territoires qui leur sont concédés (ou confiés en délégation de service public) et de faire réaliser des campagnes de mesure des polluants, en propre ou par l'Association Agréée pour la Surveillance de la Qualité de l'Air compétente localement.

2022/3 : L'Autorité de contrôle recommande au ministre chargé de la transition écologique et au ministre chargé de la santé de saisir le Conseil National du Bruit et le Conseil National de l'Air d'une demande d'étude des effets cumulés du bruit et des principaux polluants sur la santé pour que ces effets cumulés soient pris en compte sur les territoires les plus exposés identifiés par les différentes cartes stratégiques de bruit.

2021/1* : L'Autorité de contrôle recommande la mise en place d'un observatoire local des mouvements de nuit sur chacun des grands aéroports français et d'un dispositif d'appui national inspiré de celui en mis en œuvre pour Paris – Charles-de-Gaulle afin de permettre, lorsqu'un couvre-feu n'a pas été mis en place, de faciliter la recherche de solution opérationnelle permettant de soulager les territoires impactés par des mouvements qui ne sont pas indispensables à l'économie locale.

2 – RÉDUIRE LES ÉMISSIONS SONORES DANS L'ENVIRONNEMENT

2022/4 : L'Autorité de contrôle recommande au ministre chargé de l'aviation civile de mettre en place les restrictions horaires en fonction du bruit certifié des aéronefs en approche et en survol et non plus en fonction des marges acoustiques.

2021/3* : L'Autorité de contrôle recommande à l'opérateur national de navigation aérienne de s'assurer que toutes les optimisations environnementales ont été recherchées à l'occasion de la modernisation de procédures opérationnelles.

2020/1* : L'Autorité de contrôle recommande au ministre chargé de la transition écologique de faire aboutir les études d'approche équilibrée prescrites par le règlement (UE) n° 598/2014 pour chaque grand aéroport pour lesquel un problème de bruit a été identifié.

2019/13* : L'Autorité de contrôle recommande au ministre chargé de l'aviation civile d'actualiser l'arrêté du 6 novembre 2003 (modifié le 2 mai 2012) portant restriction d'exploitation nocturne des aéronefs dépassant un seuil de bruit certifié au décollage ou à l'atterrissage à Paris-Charles-de-Gaulle.

Les seuils retenus en 2003 (99 EPNdB au décollage et 104,5 EPNdB à l'atterrissage) devraient être progressivement réduits, selon un calendrier précis afin de donner de la visibilité à chacune des parties prenantes. Les nouveaux seuils permettant d'opérer sur le plus grand des aéroports français serviront de référence pour arrêter, après concertation, les seuils les plus appropriés pour chacun des autres aéroports.

2010/4* : L'Autorité de contrôle recommande au ministre chargé de l'aviation civile d'établir le calendrier des descentes en continu sur chacune des principales plateformes françaises.

3 – AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET DES MILIEUX

2017/1* : L'Autorité de contrôle recommande au ministre chargé de l'aviation civile de supprimer, dans le plan national de l'aviation civile en cas de pic de pollution, le critère de déclenchement d'actions lié à la décision de circulation différenciée à J + 1. Les actions associées à ce critère devraient être reportées pour le niveau d'alerte ou de persistance de l'épisode de pollution (au sens de l'arrêté interministériel) prévue pour le jour J + 1.

2015/5* : L'Autorité de contrôle recommande de prendre les dispositions nécessaires pour réduire l'usage des moteurs auxiliaires de puissance lorsque les aéronefs sont en escale.

Plus précisément, elle recommande :

- *à l'administration de l'aviation civile d'accompagner les aéroports français inscrits dans le réseau européen d'aéroports qui ne le sont pas encore pour qu'ils s'équipent en moyens de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance pour la fourniture d'électricité et d'air pour la climatisation et/ou le chauffage des aéronefs ;*
- *au ministre chargé de l'aviation civile de réviser, pour les simplifier, les arrêtés réglementant les temps d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance en Île-de-France et sur certains territoires aéroportuaires hors Île-de-France, et de prendre des arrêtés sensiblement identiques sur les autres territoires afin d'éviter un usage abusif de ces moteurs très émissifs.*

2011/8* : L'Autorité de contrôle recommande au ministre chargé de l'aviation civile de faire aboutir la classification des aéronefs en fonction des émissions d'oxydes d'azote.

Dans l'attente, les gestionnaires des plus grandes plateformes pourront mettre en place la recommandation ECAC/27-4 d'un système simple pour instaurer une modulation de la redevance incitative à l'utilisation des avions les plus performants sur le plan environnemental.

4 – ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER L'IMPACT DES NUISANCES SUR LES TERRITOIRES

2019/3* : L'Autorité de contrôle recommande aux préfets des territoires sur lesquels sont approuvés des plans de gêne sonore d'établir, en concertation avec les collectivités territoriales maîtres d'ouvrage, un plan d'action pour assurer l'insonorisation de tous les établissements scolaires situés dans les périmètres de ces plans et qui ne sont pas encore aux normes.

2019/4 : L'Autorité de contrôle recommande au ministre chargé du logement de dégager les enseignements des expérimentations réalisées dans le Val-de-Marne, en Loire-Atlantique et en Haute-Garonne pour 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.

Une assistance à maîtrise d'ouvrage unique apparaît nécessaire pour traiter simultanément 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 de financement de travaux (subventions, prêts et aides fiscales).

2019/14 : L'Autorité de contrôle recommande au ministre chargé de la transition écologique de procéder tous les cinq ans à une évaluation des hypothèses ayant sous-tendu l'élaboration des plans d'exposition au bruit (PEB) et des plans de gêne sonore (PGS).

Il s'agit que les préfets des départements concernés puissent engager, après les consultations et la concertation nécessaires, la mise en révision éventuellement nécessaire de ces documents afin de réduire le risque d'écarts trop importants entre ces documents et la réalité vécue par les populations concernées.

2018/1 : L'Autorité de contrôle recommande aux préfets du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis d'engager la révision des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore de Paris – Charles-de-Gaulle et de Paris – Le Bourget.

Il s'agit de simplifier les dispositions actuelles en prenant en compte les effets cumulés des mouvements sur chacun des deux aérodromes qui ne forment qu'un seul système aéroportuaire.

2017/4* : L'Autorité de contrôle recommande au législateur de préciser les plans, programmes et projets pour lesquels ses avis sont des avis d'autorité environnementale.

2013/18 : L'Autorité de contrôle recommande aux ministres chargés du logement et de l'aviation civile de déterminer les conditions de relogement et les modalités du rachat des immeubles d'habitation situés dans les périmètres des zones I des plans de gêne sonore (PGS).

Il s'agit de définir les biens les plus exposés au bruit, concernés par l'obligation de rachat pour raison de sécurité sanitaire, et de mettre en œuvre les procédures opérationnelles permettant de reloger les habitants concernés et de recycler le foncier pour un usage autre que celui d'habitation.

2010/1* : L'Autorité de contrôle recommande aux établissements publics de coopération intercommunale d'assurer avec les agences d'urbanisme le suivi du peuplement dans les zones les plus impactées par le bruit du transport aérien et au préfet le renforcement du contrôle de légalité sur les opérations d'urbanisme en zone C des plans d'exposition au bruit des aéroports français.

5 – SÉCURISER LES FONDEMENTS DE LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

2022/5 : L'Autorité de contrôle demande au ministre chargé de l'aviation civile de faire respecter le plafond des créneaux de nuit à Paris – Charles-de-Gaulle, par des actions d'information préventive et en engageant des poursuites en cas d'arrivée en cœur de nuit sans « créneau de nuit ».

Il importe que des compagnies ne puissent pas obtenir des avantages concurrentiels en ne respectant pas les quotas de créneaux de nuit qui leur sont attribués. L'Autorité de contrôle, chargée de veiller au respect des règles et engagements pris vis-à-vis des populations impactées, est attachée à ce que la méconnaissance de la réglementation relative aux créneaux de nuit sur Paris – CDG ne reste pas impunie.

2021/2 : L'Autorité de contrôle recommande au Gouvernement de prendre une initiative législative pour moderniser les textes relatifs à la lutte contre les nuisances environnementales sur et autour des aéroports.

Il s'agit de renforcer les missions de police de l'environnement et les pouvoirs de l'Autorité de contrôle tout en simplifiant la procédure relative à l'exercice de ses pouvoirs de sanction.

2020/2* : L'Autorité de contrôle recommande au législateur de compléter les articles L. 6361 à L. 6372 du code des transports pour poser les bases juridiques du suivi des engagements et du contrôle du respect des règles relatives aux nuisances dues aux émissions atmosphériques.

Les enjeux sanitaires de la qualité de l'air dans les grandes métropoles justifient largement que le législateur modernise les dispositions actuellement en vigueur pour les aligner sur les dispositions existantes en matière de nuisances sonores.

2020/3* : L'Autorité de contrôle recommande au ministre chargé de la transition écologique d'approfondir la déconcentration de la régulation environnementale et sanitaire des aéroports.

Il s'agit de faciliter l'articulation de la mise en œuvre des compétences de l'État et des grandes collectivités territoriales (métropoles et régions) sur et autour des aéroports, dans une plus grande proximité avec les concessionnaires et les autres opérateurs, ainsi qu'avec les représentants des usagers et des riverains. Les articles L. 6363-1 à L. 6363-7 du code des transports relatifs aux communautés aéroportuaires pourront être mobilisés en ce sens, après leur adaptation éventuelle.

*** Recommandations présentées plusieurs fois et/ou reformulées en 2022 (la numérotation la plus ancienne des recommandations prises en compte).**

ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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 : wala-studio-graphique.fr
Impression : DILA
Crédits photos : Alain LEDUC et Gwen Le BRAS pour Groupe ADP, Elixir Aircraft