

ENVIRONNEMENT
SANTÉ
CLIMAT
QUALITÉ DE L'AIR
DIALOGUE
RECOMMANDATIONS
MESURES
SANCTIONS
AVIS



ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

Rapport annuel

2021

Le mot du président



Gilles LEBLANC
Président de l'Autorité
de contrôle des nuisances
aéroportuaires

La crise sanitaire et la fermeture des frontières ont provoqué un effondrement du transport de passagers par voie aérienne. Le fret aérien, l'aviation d'affaires et l'aviation générale se sont maintenus. Les nuisances aéroportuaires sont restées une réalité concrète pour nombre de nos concitoyens, notamment la nuit.

L'industrie aéronautique et toutes les communautés aéroportuaires ont aujourd'hui conscience que l'avenir du transport aérien passe par la réduction des nuisances qui impactent la santé, l'environnement et le climat. De nombreux engagements ont été pris, ils créent de l'espoir. La période est favorable pour moderniser les règles environnementales afin d'enclencher une dynamique de progrès.

L'Autorité de contrôle a été créée il y a plus de vingt ans pour garantir, de manière indépendante et impartiale, que les engagements soient tenus et les règles respectées. Tout en exerçant les pouvoirs de sanction qui lui ont été conférés, elle continuera sans relâche à accompagner les parties concernées pour que la reprise progressive des activités aéroportuaires soit respectueuse des enjeux sanitaires, environnementaux et climatiques sur l'ensemble des territoires.

« APRÈS CETTE CRISE,
NOUS SERONS PLUS QUE
JAMAIS ENGAGÉS À ÊTRE
LES PIONNIERS D'UNE
AVIATION PLUS DURABLE.
INNOVER ET NOUS
RÉINVENTER POUR
QUE LE CIEL PUISSE
À NOUVEAU RELIER
LES PERSONNES,
LES ÉCONOMIES
ET LES CULTURES »

Anne RIGAIL
directrice générale d'Air France

Sommaire

I. L'action de l'Autorité contribue à rétablir la confiance nécessaire à la reprise des activités 4

II. La prévention des manquements est une priorité de la police de l'environnement sur et autour des aéroports 6

- II. A. La protection de la nuit reste la première des préoccupations 7
- II. B. Les autres mesures de protection sont également importantes 11

III. La prise en compte de la santé et de l'environnement passe par la modernisation du cadre juridique des nuisances aéroportuaires. 15

- III. A. Le cadre national, législatif et réglementaire relatif aux nuisances aéroportuaires a besoin d'un toilettage pour être adapté aux objectifs actuels 15
- III. B. Le cadre réglementaire de chaque aéroport est en cours d'adaptation aux objectifs locaux 17
- III. C. L'optimisation des procédures opérationnelles de navigation aérienne est un enjeu stratégique sur tous les territoires aéroportuaires 20
- III. D. Les nuisances de l'aviation d'affaires méritent attention 23
- III. E. Les nuisances de l'aviation générale sont par endroit mal acceptées 24
- III. F. Les nuisances des hélicoptères posent des problèmes spécifiques sur certains territoires 25
- III. G. La sensibilité environnementale des territoires ultramarins appelle des réponses locales adaptées 26

IV. Indépendante et impartiale, l'Autorité de contrôle accompagne les acteurs engagés pour la santé, l'environnement et le climat. 27

- IV. A. Une gestion financière et budgétaire rigoureuse 27
- IV. B. Une montée en puissance des qualifications 28

RECOMMANDATIONS ET DEMANDES D'ÉTUDE 30

I. L'action de l'Autorité contribue à rétablir la confiance nécessaire à la reprise des activités

Le secteur aéronautique vit une crise majeure et sans précédent. Le trafic passagers sur les aéroports français a diminué de 67,3 % en 2020 par rapport à 2019, devenue l'année de référence. Ce chiffre traduit l'ampleur de la crise du transport aérien pendant la pandémie de la COVID-19. Les activités fret et aviation d'affaires ont mieux résisté. La très forte croissance des dernières années avait commencé à ralentir avant la crise sanitaire. La place de l'avion dans les modes de transport et les habitudes de consommation commencent à évoluer. Le choc de 2020 est donc venu catalyser des tendances antérieures. Les acteurs du secteur sont conscients que la reprise sera lente et nécessitera, pour être durable, d'adopter des comportements vertueux et de mettre en œuvre des innovations technologiques permettant de respecter la santé, l'environnement et le climat. La reprise nécessite la confiance. Des mesures doivent être prises rapidement, avec des objectifs de réduction des nuisances quantifiables et mesurables. Ces mesures doivent donc être définies localement pour chaque aéroport. Les populations les plus touchées ne pourront se contenter d'objectifs d'amélioration de leur situation dans quinze ou vingt ans.

L'Autorité indépendante a été créée pour faire respecter les engagements de l'État et contribuer à un dialogue serein entre les parties prenantes que sont l'administration, les collectivités territoriales, les associations de défense de l'environnement, les associations de riverains, les gestionnaires d'aéroport et les professionnels de l'aéronautique.

Son collège s'attache au suivi et à la mise à jour de ses recommandations (lien fascicule des recommandations générales en vigueur). Les observations, avis et recommandations de l'Autorité de contrôle s'adressent aussi bien aux pouvoirs publics (État et collectivités territoriales) qu'aux sociétés aéroportuaires et autres opérateurs intervenant sur un ou plusieurs aéroports français. Ils visent à concilier les enjeux économiques et sociaux avec les enjeux sanitaires, environnementaux et climatiques pour améliorer la performance environnementale des aéroports sur leurs territoires. Chacune des parties est invitée à s'en saisir dans l'intérêt de tous.

« LA CRISE SANITAIRE MONDIALE DE LA COVID-19 A PROVOQUÉ UN EFFONDREMENT DU TRAFIC AÉRIEN, AFFECTANT PROFONDÉMENT NOTRE GROUPE, TOUT EN DÉMONSTRANT LA NÉCESSITÉ DE FAIRE DE LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE UNE BOUSSOLE DE NOTRE ACTION. »

Augustin DE ROMANET
président-directeur général du groupe ADP

Les commissions consultatives de l'environnement constituent les enceintes du dialogue entre tous les acteurs. Conformément à l'article L.227-7 du code des transports (https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000022484171/), l'Autorité présentera son rapport public et ses recommandations à chacune d'elles. Elle relève que la majorité des collectivités et des populations des territoires concernés ne sont pas opposées au transport aérien, mais qu'elles souhaitent un dialogue constructif pour obtenir des résultats concrets, quantifiés et mesurables, en matière de réduction des nuisances (bruit et qualité de l'air).

Avant la crise sanitaire de la COVID-19, des engagements volontaires ont été pris par certaines compagnies aériennes, sociétés aéroportuaires et entreprises d'assistance en escale. La forte baisse du trafic en 2020-2021 ne peut justifier de mettre temporairement de côté les questions sanitaires, environnementales et climatiques, quels que soient les effets économiques de la crise.

La réduction des nuisances est avant tout une condition à la reprise du trafic, elle est indispensable à la pérennité du secteur aérien. Les industriels, constructeurs d'aéronefs ou motoristes l'ont bien compris et poursuivent leurs efforts de recherche et développement pour mettre de nouveaux produits sur le marché. Le renouvellement des flottes aura des effets progressifs.

D'ici là, la confiance se gagnera sur les territoires aéroportuaires si chacun actionne les leviers dont il dispose pour réduire concrètement les nuisances sonores et les émissions atmosphériques afin que les collectivités et les populations perçoivent rapidement des résultats appréciables.

« L'AVIATION DOIT CHANGER DE PARADIGME ET SON MODÈLE ÉCONOMIQUE D'AVANT-CRISE NE FONCTIONNERA PLUS, MÊME AVEC LA REPRISE DU TRAFIC. DANS LE CONTEXTE DE LA CRISE, LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET CLIMATIQUES SONT UNE PRIORITÉ DANS LES TRAVAUX DE LA DSNA. »

Maurice GEORGES
directeur des services de la navigation aérienne



Aéroport de Nice - Côte-d'Azur

II. La prévention des manquements est une priorité de la police de l'environnement sur et autour des aéroports

De plus en plus des grandes compagnies aériennes opérant en France ont engagé des plans de mesures correctives afin de prévenir les risques de poursuites en respectant mieux les règles environnementales. Le nombre des poursuites engagées par l'administration en 2019 contre ces compagnies sur les principaux aéroports français a été de 1,50 pour 10 000 vols. Les plans de mesures correctives ont porté sur la planification et la programmation des vols ainsi que sur la formation des pilotes. Le nombre de poursuites engagées pour 10 000 vols a été plus élevé pour la moyenne des compagnies ayant une plus faible activité.

Données 2019	Mouvements	PV	PV/10 000 mouvements
Air France	408 228	37	0,91
Easyjet Europe	100 742	12	1,19
Hop	58 836	12	2,04
EasyJet R-U	55 742	18	3,23
Ryanair	50 785	9	1,77
Transavia France	42 826	7	1,63
Vueling	39 083	27	6,91
Lufthansa	33 674	4	1,19
Easy Jet Switzerland	33 112	1	0,30
Air Algérie	23 328	9	3,86
Volotea	21 908	0	0,00
British Airways	21 098	3	1,42
Royal Air Maroc	14 805	0	0,00
KLM	13 913	1	0,72
FeDex	12 998	2	1,54
ASL France	10 604	0	0,00
Alitalia	10 321	1	0,97
Compagnies ayant réalisé plus de 10 000 mouvements	952 003	143	1,50
Delta Airlines	8 848	2	2,26
Chalair	8 232	0	0,00
Norwegian Air Shuttle*	7 608	22	28,92
ASL Ireland	7 215	4	5,54
AerLingus	6 726	5	7,43
ASL Belgium	5 839	2	3,43
KLM/Cityhopper	5 736	1	1,74
Aegean	5 673	11	19,39
Air Caraïbes	4 264	1	2,35
American Airlines	4 140	0	0,00
Emirates	3 582	0	0,00
Qatar Airways	3 386	6	17,72
EI AI	2 633	2	7,60
Norwegian Air International	2 478	2	8,07
China Eastern Airlines	1 856	1	5,39
Air Austral	1 620	1	6,17
Compagnies ayant réalisé plus de 1 600 à 10 000 mouvements	79 836	60	7,52
Compagnies ayant réalisé moins de 1 600 mouvements	593 132	396	6,68
Total	1 624 971	599	3,69

*Les difficultés rencontrées par cette compagnie en 2019 apparaissent essentiellement dues à l'interdiction d'exploitation des Boeing 737 Max

II.A. La protection de la nuit reste la première des préoccupations

Le programme de recherche DEBATS (Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé), engagé en 2009, sous le pilotage de l'ACNUSA, par l'université Gustave-Eiffel, a livré ses résultats (<https://theconversation.com/quels-sont-les-effets-du-bruit-des-avions-sur-notre-sante-148219>). Il conforte les conclusions d'études précédentes.

La synthèse DEBATS porte sur les trois volets méthodologiques du programme : l'étude écologique, l'étude individuelle longitudinale et l'étude clinique sommeil. En conclusion, elle suggère que l'augmentation de l'exposition au bruit des avions de 10dB(A) :

- augmente le risque de dégradation de l'état de santé perçu chez les hommes (chez les femmes il n'est pas retrouvé d'association statistiquement significative) ;
- accroît la proportion de personnes fortement gênées par ce type de bruit ;
- n'est pas associée directement à des troubles psychologiques, mais l'est par l'intermédiaire de la gêne due au bruit des avions et la sensibilité au bruit ;
- diminue la quantité et la qualité du sommeil évaluées de manière subjective et objective ;
- augmente le risque d'hypertension chez les hommes ;
- augmente le risque de décès pour des maladies cardio-vasculaires (maladies cardiaques ischémiques et infarctus du myocarde) ;
- modifie la régulation du cortisol, qui est un indicateur physiologique du stress.

Les chercheurs indiquent que ces conclusions sont confirmées par les données de suivi longitudinal dont la publication est à venir dans les revues scientifiques.

Pour protéger les riverains d'aéroports des nuisances sonores nocturnes, différentes règles ont été adoptées par arrêtés ministériels. Pour certains aéroports, les mouvements ont été plafonnés ou interdits sur certaines périodes, dites périodes de « couvre-feu ». Pour d'autres, les mouvements des aéronefs les plus bruyants ont été interdits pendant tout ou partie de la nuit.

Enfin, un système composite a été mis en place sur la plateforme de Paris - Charles-de-Gaulle où les mouvements des aéronefs les plus bruyants sont interdits durant toute la nuit, les autres mouvements étant conditionnés en cœur de nuit à l'attribution de créneaux spécifiques dont le nombre est strictement plafonné.

« L'OBJECTIF EST DE SE PENCHER SUR LE FRET AÉRIEN, NOTAMMENT À ROISSY, POUR ÉTUDIER SON ÉVENTUEL TRANSFERT VERS LE FRET FERROVIAIRE. C'EST UN SUJET IMPORTANT, CAR CE TRANSFERT PERMETTRAIT DE DIMINUER LES NUISANCES SONORES QUE SUBISSENT NOS CONCITOYENS. »

Zivka PARK
députée du Val-d'Oise

L'ÉTAT DES LIEUX DES RÈGLES ACTUELLEMENT EN VIGUEUR LA NUIT SUR CHAQUE PLATEFORME AÉROPORTUAIRE EST LE SUIVANT :

Plateformes	Restrictions de nuit de nuit et d'usage	Atterrissage* ou Arrivée	Départ	Horaire		Base juridique
				Début	Fin	
Bâle - Mulhouse (MLH)	Couvre-feu	Arrivée		00:00	05:00	Arrêté du 10 septembre 2003 modifié portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin) : https://urlz.fr/bKO8 Arrêté du 6 mai 2020 portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin) : https://urlz.fr/fgLm
	Couvre-feu		Départ	00:00	06:00	
	Chap. 3 < 10 EPNdB	Arrivée		05:00	06:00	
	Chap. 3 < 10 EPNdB	Atterrissage	Départ	22:00	00:00	
	Niveau survol > 97 EPNdB dimanche et jours fériés communs	Arrivée	Départ	00:00	09:00	
Beauvais - Tillé (BVA)	Couvre-feu nocturne (sauf vol régulier avec aéronef Chap. 3 ≥ 13 EPNdB, Chap. 4 ou Chap. 14, dont atterrissage initialement prévu en 21:00 et 23:00 et le décollage prévu après 05:00 heures locales)	Atterrissage	Départ	00:00	05:00	Arrêté du 25 avril 2002 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais - Tillé (Oise) : https://urlz.fr/fgLF Arrêté du 26 décembre 2019 relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé : https://urlz.fr/fgUo
	Chap. 3 < 5 EPNdB	Atterrissage	Départ	05:00	07:00	
	Chap. 3 < 5 EPNdB	Atterrissage	Départ	22:00	00:00	
Lyon - Saint-Exupéry (LYS)	Chap. 3 < 5 EPNdB		Départ	22:00	06:00	Arrêté du 10 septembre 2003 modifié portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Lyon - Saint-Exupéry : https://urlz.fr/bKNY
	Chap. 3 < 5 EPNdB	Arrivée		22:15	06:15	
Marseille - Provence (MRS)	Turboréacteurs Chap. 3 < 10 EPNdB	Atterrissage	Départ	00:00	06:00	Arrêté du 3 mai 2012 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Marseille - Provence : https://urlz.fr/bKNU
	Turboréacteurs Chap. 3 < 10 EPNdB	Atterrissage	Départ	22:00	00:00	
	Turbopropulseurs Chap. 2, 3 ou 5 < 8 EPNdB	Atterrissage	Départ	22:00	06:00	
	Vois d'entraînements interdits les jours pour MTOW < 5,7 tonnes			22:30	06:00	
Nantes - Atlantique (NTE)	Chap. 3 < 8 EPNdB	Arrivée	Départ	22:30	23:00	Arrêté du 24 avril 2006 modifié par l'arrêté du 3 septembre 2018 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique) : https://urlz.fr/bKOK
	Chap. 3 < 13 EPNdB	Arrivée	Départ	23:01	06:00	
	Vois d'entraînements interdits les jours pour MTOW < 5,7 tonnes			22:30	06:00	
Nice - Côte d'Azur (NCE)	Essais moteurs			23:30	06:00	Arrêté du 2 mars 2010 modifié portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur (Alpes-Maritimes) : https://urlz.fr/bKQD
	Turboréacteurs (sauf Chap. 3, 4 et 14)	Arrivée		23:30	06:15	
	Turboréacteurs (sauf Chap. 3, 4 et 14)		Départ	23:15	06:00	
	Chap. 3 < 13 EPNdB		Départ	23:15	06:00	
	Chap. 3 < 13 EPNdB	Arrivée		23:30	06:15	
Paris - Charles-de-Gaulle (CDG)	Essais moteurs (sauf dérogations entre 21:00 et 23:00)			21:00	06:00	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 : https://urlz.fr/bKR7 Arrêté du 20 septembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise) : https://urlz.fr/bKR8 Arrêté du 6 novembre 2003 portant interdiction entre 0 heure et 5 heures des décollages d'aéronefs non programmés pendant ladite période horaire sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle : https://urlz.fr/bKRN
	Niveau survol > 99 EPNdB		Départ	00:00	04:59	
	Niveau approche > 104,5 EPNdB	Arrivée		00:30	05:29	
	Chap. 3 < 10 EPNdB	Atterrissage	Départ	22:00	06:00	
	Essais moteur			22:00	06:00	
	Point de passage Mossud	heure de passage au point		22:20	07:00	
Paris - Le Bourget (LBG)	Turboréacteurs		Départ	22:15	06:00	Arrêté du 15 février 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Le Bourget (Seine-Saint-Denis) : https://urlz.fr/bKS5
	Turboréacteurs (sauf Chap. 3, 4 et 14)	Atterrissage		23:30	06:15	
	hélices > 9000 kg		Départ	23:15	06:00	
	hélices > 9000 kg	Atterrissage		23:30	06:15	
Paris - Orly (OLY)	Couvre-feu (Dérogation hélices)		Départ	23:15	06:00	Loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et à la transformation des entreprises (article 131 alinéa 22) : https://urlz.fr/fgTd Décision ministérielle du 4 avril 1968 portant réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly (Val-de-Marne) : https://urlz.fr/bKSn
	Couvre-feu (Dérogation hélices)	Arrivée		23:30	06:15	
	Départ vers l'Ouest (lacher des freins)		Départ	23:30	06:00	
	Arrivées vers l'Est	Atterrissage		23:30	06:00	
	Turboréacteurs sauf Chap. 3, 4 et 14	Atterrissage	Départ	22:00	06:00	
Toulouse - Blagnac (TLS)	Chap. 3 < 10 EPNdB	Atterrissage	Départ	22:00	00:00	Arrêté du 28 mars 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac (Haute-Garonne) : https://urlz.fr/bKSJ
	Chap. 3 < 13 EPNdB	Atterrissage	Départ	00:00	06:00	
	Chap. 3 < 13 EPNdB	Atterrissage	Départ	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 23 novembre 1973 fixant les conditions d'utilisation de l'aérodrome de Toussus-le-Noble : https://urlz.fr/bKSY

La plupart de ces règles sont en vigueur depuis plusieurs années. Les systèmes de prévenance mis en place et les sanctions prononcées à l'issue d'une procédure contradictoire sur la base des procès-verbaux dressés par les agents de l'État assermentés à cet effet n'ont pas encore permis que ces règles soient totalement respectées sur tous les aéroports. À Lyon - Saint-Exupéry, Nice - Côte d'Azur et Nantes - Atlantique, des actions de formation ont été réalisées de manière que les différents membres des communautés aéroportuaires comprennent et partagent le sens des règles environnementales. Ces actions se sont avérées fructueuses.

Sur certains aéroports, la vigilance des services en charge de la police de l'environnement peut apparaître inégale. Lors des Assises nationales du transport aérien, la ministre en avait appelé à la vigilance citoyenne afin que les signalements de présomptions de manquements aux règles de protection nocturne viennent compléter les constats dressés par les services.

RÉPARTITION DES SANCTIONS POUR VIOLATION DES RÈGLES DE PROTECTION DE LA NUIT

PLATEFORMES	ANNÉES					TOTAL GÉNÉRAL
	2016	2017	2018	2019	2020	
BVA	0	0	1	0	0	1
CDG	133	138	63	152	78	564
LBG	0	2	0	0	0	2
LYS	0	1	1	0	0	2
MLH	5	4	4	5	5	23
MRS	3	1	6	5	1	16
NCE	23	24	19	4	20	90
NTE	1	1	0	0	0	2
OLY	0	0	0	1	0	1
TLS	5	8	2	3	2	20
TOTAL	170	179	96	170	106	721

À Paris - Charles-de-Gaulle, après avoir constaté un contournement de l'arrêté ministériel plafonnant le nombre des mouvements de nuit (https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1416_1909-30rapport-denquete-sur-le-contournement-des-vols-de-nuit-paris-cdg.pdf), un comité de suivi a été mis en place par l'ACNUSA. Ce comité est présidé par le préfet Régis Guyot et œuvre depuis l'été 2019 à réduire, par la voie du dialogue avec les compagnies aériennes concernées, le nombre d'atterrissages effectués de nuit sur créneau de jour. Les résultats obtenus sont encourageants. En décembre 2020, 39 départs de nuit sur 785 ont été effectués sur créneaux de jour (contre 62 sur 760 en décembre 2019) ; 61 arrivées de nuit sur 484 ont été effectuées sur créneaux de jour (contre 144 sur 535 en décembre 2019). Au total, 70 vols sur 1 269 ont été litigieux en décembre 2020, alors qu'ils étaient 206 sur 1 295 en décembre 2019. L'effort devra être poursuivi jusqu'à ce que les agents de l'État assermentés à cet effet dressent procès-verbal pour les arrivées, comme ils le font pour les départs de nuit sur créneaux de jour. Après une action pédagogique particulièrement attentive depuis le printemps 2019, il sera en effet nécessaire de sanctionner les manquements pendant la saison d'été 2022 afin que la reprise des trafics ne s'accompagne pas de nouveaux débordements. La part des vols de nuit est importante à Paris - Charles-de-Gaulle et il importe que les règles soient respectées.

COMPARAISON SUR LES QUATRE PRINCIPALES PLATEFORMES EUROPÉENNES

Comparaisons 2019	Passagers	Fret	Mouvements	Dont de mouvements de nuit	Part vols de nuits (en %)
Heathrow 23h00/7h00	80 890 031 ↗	1 672 904 ↘	478 059 =	31 185 =	6,52
Paris - CdG 22h00/6h00	76 150 007 ↗	2 102 268 ↘	504 836 ↗	62 339 ↗	12,35
Schiphol 23h00/7h00	71 707 144 ↗	1 592 348 ↘	515 811 ↗	29 878 =	5,79
Francfort 22h00/6h00	70 560 987 ↗	2 215 177 =	513 912 ↗	35 819 ↘	6,97

Source UFCVA

La question de la maîtrise des mouvements de nuit a donné lieu durant l'année 2020 à de très nombreux échanges au niveau de la plupart des autres grands territoires aéroportuaires.

Des initiatives intéressantes ont été prises par certaines sociétés aéroportuaires pour moduler les redevances aéroportuaires selon les horaires et les caractéristiques acoustiques des aéronefs, et par certaines compagnies aériennes pour programmer leurs vols de manière à réduire leurs opérations nocturnes. Ces engagements volontaires sont encourageants, même si les résultats obtenus ne sont pas toujours à la hauteur des résultats attendus.

FOCUS

PARIS - CHARLES-DE-GAULLE
MOUVEMENTS DE NUIT/ÉVOLUTION 2018/2020

En saison hiver, le plafond est passé de 7 132 à 6 921 ; il est passé de 11 000 à 10 630 l'été. Le nombre de mouvements de nuit est passé, respectivement, de 7 566 à 6 075 et de 11 931 à 6 441. Le nombre de vols réalisés de nuit sur créneau de jour est passé, respectivement, de 1 255 à 459 et 1 891 à 560 (https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1658_mouvements-en-cur-de-nuit-a-paris-charles-de-gaulle.pdf).

FOCUS

TOULOUSE - BLAGNAC
MOUVEMENTS DE NUIT/COMPARAISON 2019/2020

- Entre 22 h 00 et 23 h 59, le rythme des vols est passé de 1 toutes les 6 minutes en 2019 à un toutes les 14 minutes en 2020.
- Les vols cargo et postaux sont passés de 838 à 729 (80 % de départs).
- Les vols mixtes (passagers plus fret) sont passés de 5 145 à 1 608 (essentiellement des arrivées).
- Les vols non commerciaux sont passés de 456 à 347 (essentiellement des arrivées).
- En cœur de nuit (0 heure à 5 h 59), le nombre de vols par nuit est passés de 4 à 2.
- Les vols cargo et postaux sont passés de 590 à 418 (essentiellement des arrivées).
- Les vols mixtes (passagers plus fret) sont passés de 688 à 134 (essentiellement des arrivées mais 20 % de départs !).
- Les vols non commerciaux sont restés stables, 224 à 204 (mais 60 % de départs !).

FOCUS

NANTES - ATLANTIQUE
MOUVEMENTS DE NUIT/ÉVOLUTION 2017/2020

- Entre 0 heure et 6 heures les vols passagers ont régulièrement augmenté ces dernières années pour atteindre 1 484 mouvements en 2019. Ils sont tombés à 483 en 2020. Deux tiers sont des arrivées tardives et un tiers des départs très matinaux.
- Les vols cargos, essentiellement des arrivées en cœur de nuit, sont passés de 173 en 2017, 281 en 2018 et 250 en 2019 à 231 en 2020.
- Les vols à vide ont nettement diminué, passant de 147 en 2018 à 67 en 2019 et 28 en 2020.

Un nouvel arrêté ministériel a été pris pour Beauvais - Tillé et des projets d'arrêtés devraient prochainement aboutir pour Bale - Mulhouse et Nantes - Atlantique. Les études préalables engagées sur d'autres territoires aéroportuaires (Lyon - Saint-Exupéry, Marseille - Provence, Toulouse - Blagnac,...) selon les exigences de l'approche équilibrée (règlement UE 2018/584) devraient conduire à des mesures nouvelles. La concertation porte, ou portera, sur la façon de concilier les besoins locaux de certains mouvements de nuit avec la nécessité d'une bonne protection nocturne. Les moyens réglementaires envisageables sont essentiellement :

- les caractéristiques acoustiques (bruits certifiés plutôt que marges acoustiques) des aéronefs autorisés à atterrir et/ou décoller entre 22 heures et 6 heures ;
- le plafonnement ou l'interdiction des vols dans le cœur de nuit.

La crise sanitaire a éclairé la problématique des vols de nuit d'une lumière nouvelle, avec une forte activité fret, par des vols cargos ou des vols mixtes, et, dans une bien moindre mesure, des vols sanitaires ou de rapatriement. Il n'existe actuellement pas d'alternative ferroviaire au transport aérien de courte distance pour les services de messagerie. Les grands logisticiens ne peuvent utiliser que le fret aérien ou camionné entre les grandes métropoles et leurs «hubs» européens d'où partent et arrivent les vols cargos vers l'Asie, les Amériques, le Moyen-Orient et l'Afrique. Le développement du e-commerce a largement contribué à l'augmentation du transport de fret par voie aérienne.

Il est à craindre que la reprise, même progressive, des vols passagers conduise, si aucune régulation n'intervient, à une augmentation significative des mouvements de nuit dans les prochaines années.

Les exemptions aux règles, les dérogations accordées et les modalités de contrôle des engagements volontaires et/ou des règles font débat au niveau territorial. Les comptes-rendus annuels présentés aux commissions consultatives de l'environnement ne suffisent pas pour gagner ou regagner la confiance des collectivités et des populations sur ces sujets particulièrement sensibles où la vigilance citoyenne s'exerce de manière de mieux en mieux organisée comme à Paris - Orly par exemple.

À l'expérience du comité de suivi mis en place pour suivre les mouvements de nuit à Paris - Charles-de-Gaulle, durant le temps nécessaire à l'administration pour conforter le dispositif réglementaire de 2003, l'Autorité de contrôle recommande de créer rapidement un observatoire national des mouvements de nuit sur les grands aéroports français. Cet observatoire traiterait en temps réel, dans un premier temps, les différentes données pour les seuls « aéroports coordonnés ». Il rendrait publiques les données par aéroport à chaque fin de saison aéronautique. Cet observatoire national devrait être présidé par une personnalité indépendante (membre ou non du collège de l'ACNUSA) et associer, outre l'administration et l'Autorité de contrôle, l'Union des aéroports français et francophones associés et les différentes organisations professionnelles représentatives des compagnies aériennes. Il pourrait utilement être adossé sur les services du coordonnateur national des vols.

Cet observatoire permettrait d'accompagner les différentes compagnies dans la planification et la programmation de leurs opérations afin de prévenir les risques de manquement aux règles établies localement par arrêtés ministériels. Enfin, il permettrait de conseiller les compagnies et les aéroports dans la gestion des mouvements de nuit.

La mise en place de cet observatoire national nécessite certainement un emploi permanent consacré à cette tâche. Le travail de l'observatoire apportera une forte valeur ajoutée aux compagnies aériennes, aux sociétés aéroportuaires et à l'administration elle-même. Ses productions permettront de gagner en confiance au plan local dans l'intérêt de toutes les parties. Son action pédagogique devrait en outre permettre une réduction des manquements sanctionnés par l'Autorité de contrôle. Il s'agit donc d'un investissement qui sera rapidement rentable pour toutes les parties concernées.

RECOMMANDATION 2021/N° 1

L'Autorité de contrôle recommande la mise en place d'un observatoire national des mouvements de nuit sur les grands aéroports français.

II.B. Les autres mesures de protection sont également importantes pour les territoires.

L'état des connaissances scientifiques démontre que la protection des riverains d'aéroports contre le bruit doit également être assurée de jour. En outre, la mauvaise qualité de l'air local ayant de fortes conséquences sur la santé, leur protection doit également porter sur les émissions atmosphériques.

Des mesures visant à réduire les nuisances sonores pendant certaines périodes diurnes ont commencé à être mises en place au cours des vingt dernières années sur la plupart des grands aéroports. Elles ont été progressivement complétées par quelques mesures visant à limiter les émissions atmosphériques sur certains aéroports. Des engagements volontaires ont parallèlement été pris par certaines compagnies aériennes et par certaines sociétés aéroportuaires.

Après concertations et consultations, les règles doivent être fixées par arrêtés ministériels en s'appuyant sur les meilleures pratiques pour contribuer à la mise en œuvre des politiques publiques en matière d'environnement, de santé et de climat. Quels que soient les engagements volontaires, il est important de fixer des règles pour éviter que des acteurs peu scrupuleux viennent concurrencer de manière déloyale des acteurs respectueux des collectivités et populations riveraines des aéroports.

« IL RESTE À TROUVER DES MOYENS ACCEPTÉS PAR TOUS POUR RÉTABLIR LA CONFIANCE. MOYENS FONDÉS ÉGALEMENT SUR L'ACCEPTATION PAR LES ACTEURS INDUSTRIELS DU TRANSPORT AÉRIEN, D'UN NÉCESSAIRE CONTRÔLE INDÉPENDANT ET RECONNU PAR TOUS DANS LA MISE EN ŒUVRE DE LEURS ENGAGEMENTS À RÉDUIRE LES NUISANCES. »

Jean-François DOMINIAK
président du SCARA

ÉTAT DES LIEUX DES AUTRES RÈGLES ACTUELLEMENT EN VIGUEUR

Plateformes	Restrictions de bruit et mesures de limitation des émissions atmosphériques	Atterrissage* / Approche ou Arrivée	Départ	Horaire		Base juridique
Bâle Mulhouse (MLH)	Vols d'entraînement interdits les jours fériés français et suisses			00:00	00:00	Arrêté du 10 septembre 2003 modifié portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle - Mulhouse (Haut-Rhin) : https://urlz.fr/bK08 Arrêté du 6 mai 2020 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle - Mulhouse (Haut-Rhin) : https://urlz.fr/fgLm
	Vols d'entraînement interdits du lundi au vendredi			08:00	20:00	
	Vols d'entraînement interdits le samedi			08:00	12:00	
	Essais moteurs le dimanche			00:00	00:00	
Bordeaux Mérignac (BDX)	Procédures de moindre bruit (à vue ou aux instruments)	Approche	Départ	00:00	00:00	Arrêté du 6 mars 2009 portant application de procédures de moindre bruit sur l'aérodrome de Bordeaux - Mérignac (Gironde) : https://urlz.fr/fh9D
Cannes Mandelieu (CEQ)	Chap. 3 < 13 EPNdB Turboréacteurs + 35 tonnes et turbopropulseurs + 22 tonnes	H 24 et 7J / 7				Arrêté du 6 décembre 1995 modifié portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu (Alpes-Maritimes) : https://urlz.fr/bK00
Lyon Saint-Exupéry (LYS)	Procédures de moindre bruit (à vue ou aux instruments)	Approche	Départ	00:00	00:00	Arrêté du 10 septembre 2003 modifié portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Lyon - Saint-Exupéry : https://urlz.fr/bKNY
Marseille Provence (MRS)	Turboréacteurs Chap. 2			00:00	00:00	Arrêté du 3 mai 2012 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Marseille - Provence : https://urlz.fr/bKNU
	Vols d'entraînement interdits les samedis, dimanches et jours fériés pour MTOW > 5,7 tonnes			00:00	00:00	
	Vols d'entraînement interdits du lundi au vendredi pour MTOW > 5,7 tonnes			18:00	08:00	
	Procédures de moindre bruit (à vue ou aux instruments)	Approche	Départ	00:00	00:00	
Nantes Atlantique (NTE)	Chap. 2	Arrivée	Départ	00:00	00:00	Arrêté du 24 avril 2006 modifié par l'arrêté du 3 septembre 2018 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique) : https://urlz.fr/Bkok
	Vols d'entraînement interdits les samedis, dimanches et jours fériés pour MTOW > 5,7 tonnes			00:00	00:00	
	Vols d'entraînement interdits du lundi au vendredi pour MTOW > 5,7 tonnes			12:00	14:00	
	Procédures de moindre bruit (à vue ou aux instruments)	Approche	Départ	00:00	00:00	
	Utilisation de l'APU > à 60 minutes		Départ	00:00	00:00	
	Utilisation de l'APU > à 20 minutes	Arrivée		00:00	00:00	
Nice Côte d'Azur (NCE)	Procédures de moindre bruit (à vue ou aux instruments)	Approche	Départ	00:00	00:00	Arrêté du 2 mars 2010 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nice - Côte d'Azur (Alpes-Maritimes) : https://urlz.fr/bKQD
	Parking Kilo (Interdiction d'utilisation de l'APU)	Arrivée		00:00	00:00	
	Parking Kilo (Utilisation de l'APU limitée à 30 minutes)		Départ	00:00	00:00	
	Utilisation de l'APU limitée à 30 minutes (hors Parking Kilo)	Arrivée		00:00	00:00	
Paris Charles-de-Gaulle (CDG)	Chap. 2	Atterrissage	Départ	22:00	06:00	Arrêté du 20 septembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise) : https://urlz.fr/bKRa Arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise) : https://urlz.fr/fhdV 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 aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris - Le Bourget : https://urlz.fr/fheh
	Volume de protection environnementale (VPE) applicable aux aéronefs à hélices	Arrivée	Départ	00:00	00:00	
	Utilisation de l'APU limitée à 5 minutes (poste équipé)	Arrivée		00:00	00:00	
	Utilisation de l'APU limitée à 10 minutes (poste équipé)		Départ	00:00	00:00	
	Utilisation de l'APU limitée (poste non-équipé) : 30 minutes ou temps nécessaire à la réalisation des opérations liées à la touchée (débarquement et déchargement)	Arrivée		00:00	00:00	
	Utilisation de l'APU limitée à 60 minutes pour les MTOW inférieures à 140 tonnes (poste non-équipé)		Départ	00:00	00:00	
	Utilisation de l'APU limitée à 80 minutes pour les MTOW supérieures ou égales à 140 tonnes (poste non-équipé)		Départ	00:00	00:00	
	Utilisation de l'APU limitée à 5 minutes (poste équipé)	Arrivée		00:00	00:00	
	Utilisation de l'APU limitée à 10 minutes (poste équipé)		Départ	00:00	00:00	
	Utilisation de l'APU limitée (poste non-équipé) : 30 minutes ou temps nécessaire à la réalisation des opérations liées à la touchée (débarquement et déchargement)	Arrivée		00:00	00:00	
Paris Le Bourget (LBG)	Utilisation de l'APU limitée à 60 minutes pour les MTOW inférieures à 140 tonnes (poste non-équipé)		Départ	00:00	00:00	Arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris - Orly (Val-de-Marne) : https://urlz.fr/fhgw
	Utilisation de l'APU limitée à 80 minutes pour les MTOW supérieures ou égales à 140 tonnes (poste non-équipé)		Départ	00:00	00:00	
	Volume de protection environnementale (VPE) (hors hélices)	Arrivée		00:00	00:00	
	Utilisation de l'APU limitée à 5 minutes (poste équipé)	Arrivée		00:00	00:00	
Paris - Orly (OLY)	Utilisation de l'APU limitée à 10 minutes (poste équipé)		Départ	00:00	00:00	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 aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget : https://urlz.fr/fheh
	Utilisation de l'APU limitée (poste non-équipé) : 30 minutes ou temps nécessaire à la réalisation des opérations liées à la touchée (débarquement et déchargement)	Arrivée		00:00	00:00	
	Utilisation de l'APU limitée à 60 minutes pour les MTOW inférieures à 140 tonnes (poste non-équipé)		Départ	00:00	00:00	
	Utilisation de l'APU limitée à 80 minutes pour les MTOW supérieures ou égales à 140 tonnes (poste non-équipé)		Départ	00:00	00:00	
	Inverseurs de poussée	Atterrissage		00:00	00:00	
Toulouse Blagnac (TLS)	Interdiction des approches à vue (sauf proposition du contrôle aérien sans survol de Toulouse ou motif de sécurité) Procédures de moindre bruit (à vue, si autorisée, ou aux instruments)	Approche	Départ	00:00	00:00	Arrêté du 28 mars 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse - Blagnac (Haute-Garonne) : https://urlz.fr/bKJS
Toussus le-Noble (TSU)	Plage silence : aéronefs motorisation thermique dimanches/jrs fériés du 01/04 au 30/09 Restriction pour non-basés et obligation de vol à vue pour les basés Tours de pistes pour aéronefs basés, équipés silencieux et inscrits liste			12:00	16:00	Arrêté du 23 novembre 1973 fixant les conditions d'utilisation de l'aérodrome de Toussus-le-Noble : https://urlz.fr/Bksy

Le nombre de sanctions prononcées par le collège de l'ACNUSA pour des manquements aux règles visant à limiter le bruit en journée sur et autour des aéroports, ainsi que les émissions atmosphériques, montre que certaines règles pourtant anciennes ne sont pas toujours bien assimilées ou respectées.

RÉPARTITION DES SANCTIONS POUR VIOLATION DES RÈGLES DE PROTECTION CONTRE LE BRUIT

PLATEFORMES	ANNÉES					TOTAL
	2016	2017	2018	2019	2020	
BDX	3	0	13	21	10	47
CDG	11	4	0	9	9	33
CEQ	0	4	2	8	6	20
ILM	0	0	4	0	0	4
LYS	4	12	5	20	11	52
MLH	11	6	2	10	2	31
MRS	0	0	2	11	5	18
NCE	0	4	17	3	7	31
NTE	6	13	11	8	22	60
OLY	22	18	21	40	28	129
TLS	14	7	14	6	7	48
TSU	1	0	0	0	7	8
TOTAL	72	68	91	136	114	481

RÉPARTITION DES SANCTIONS POUR VIOLATION DES RÈGLES DE PROTECTION CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

PLATEFORMES	ANNÉES					TOTAL
	2016	2017	2018	2019	2020	
CDG	0	3	0	10	5	18
LBG	5	2	5	10	8	30
NTE	0	0	0	0	0	0
NCE	0	0	0	0	0	0
OLY	0	2	0	8	5	15
TOTAL	5	7	5	28	18	63

Une réglementation existe, seulement sur certains grands aéroports, pour éviter l'usage abusif des moteurs auxiliaires de puissance lorsque les aéronefs sont en escale. Le nombre de contrôles effectués par les agents de l'État assermentés à cet effet est très inégal selon les plateformes.

L'amélioration des résultats passe par des contrôles plus réguliers, comme à Paris - Orly par exemple, où 40 à 50 contrôles aléatoires sont réalisés chaque mois.

Pour réduire efficacement les émissions sonores et atmosphériques de ces moteurs, il importe que les sociétés aéroportuaires équipent leurs installations de moyens de substitution fixes ou mobiles.

Sur les aéroports où l'amortissement de ces investissements n'est pas rapide, des aides devraient pouvoir être apportées aux sociétés d'exploitation ou aux assistants d'escale.

Il convient, parallèlement, de réviser les arrêtés ministériels existants et d'en prendre de nouveaux là où aucune réglementation n'existe. Il s'agit de fixer des durées maximales d'utilisation des APU strictement limitées après l'arrivée au poste de stationnement et avant le départ de ce poste lorsque les postes sont équipés de moyens de substitution en électricité (et en air si nécessaire). Des dispositions transitoires peuvent bien sûr être envisagées, pour une période limitée, au cas par cas, pour laisser aux sociétés aéroportuaires et/ou aux assistants d'escale le temps de mettre en place les équipements fixes ou mobiles.

« L'ÉLECTRIFICATION DES VÉHICULES DE PISTE, APPARTENANT GÉNÉRALEMENT À DES FLOTTES CAPTIVES -, QUI PERMET D'ENREGISTRER DES RÉSULTATS RAPIDES, EST ACCÉLÉRÉE PAR LES DISPOSITIFS DE SURAMORTISSEMENT. »

Jean-Baptiste DJEBBARI
ministre délégué chargé des Transports

« NOTRE AMBITION EST DE DÉCARBONER LE MONDE DU TRANSPORT DANS SON ENSEMBLE : EN RÉDUISANT NOS ÉMISSIONS DIRECTES, COMME EN CONTRIBUANT À ÉLIMINER CELLES DE NOS PASSAGERS ET PARTENAIRES. DANS TOUS CES DOMAINES, DES SOLUTIONS CONCRÈTES - DES PLUS IMMÉDIATES, COMME LA PROTECTION D'ESPÈCES PROTÉGÉES, L'INSTALLATION DE BORNES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES OU LA CRÉATION PIONNIÈRE D'UNE MODULATION TARIFAIRE ENVIRONNEMENTALE DES REDEVANCES D'ATERRISSAGE, JUSQU'AUX PROJETS DE R&D LES PLUS AMBITIEUX DANS LES CARBURANTS ALTERNATIFS POUR L'AVIATION QUI PERMETTRONT, AU COURS DE LA DÉCENNIE 2030, DE FAIRE DÉCOLLER DES AVIONS À " ZÉRO ÉMISSION " DEPUIS NOS AÉROPORTS ».

Nicolas NOTEBAERT
directeur général de VINCI Concessions



Aéroport de Lille - Lesquin

La mise en place des équipements nécessaires pour éviter l'usage des moteurs auxiliaires permet aux compagnies aériennes de réduire la consommation de carburant et les émissions atmosphériques. Sur les aéroports correctement équipés en Europe ou dans le monde, les règles simples d'usage de ces moteurs sont bien respectées. Rien ne justifie que tous les aéroports français ne soient pas correctement équipés, y compris pour l'aviation d'affaires. Si besoin, des aides remboursables doivent être mises en place pour supprimer cette source de nuisances.

Un accompagnement financier peut également être nécessaire pour équiper les plateformes aéroportuaires des infrastructures électriques indispensables au verdissement des flottes situées dans les aéroports (véhicules et engins de piste évoluant en zones réservées, véhicules de location ou en autopartage).

III. La prise en compte de la santé et de l'environnement passe par la modernisation du cadre juridique des nuisances aéroportuaires

III.A. Le cadre national, législatif et réglementaire, relatif aux nuisances aéroportuaires a besoin d'un toilettage pour être adapté aux objectifs actuels

Les textes relatifs à l'environnement sur et autour des aéroports figurent dans plusieurs codes (transports, aviation civile, urbanisme, environnement, impôts). Ils sont le fruit d'ajouts successifs au cours des trente dernières années et certaines rédactions datent d'époques où le bruit et la qualité de l'air n'étaient pas considérés comme des problèmes de santé et où la préoccupation climatique était absente. Les attentes ont évolué et il importe de moderniser les parties désuètes du cadre réglementaire. Leur lecture rend parfois difficile la compréhension du sens des règles environnementales édictées localement par arrêtés ministériels.

Plusieurs chantiers transverses ont été ouverts depuis le début de l'actuelle législature.

Un chantier réglementaire est actuellement conduit par la Direction du transport aérien (DGAC) pour mettre à jour l'arrêté du 12 septembre 2008 relatif à la classification acoustique des aéronefs. Cet arrêté sert au calcul de la taxe sur les nuisances aériennes. Il définit des classes d'aéronefs selon leurs performances acoustiques, mais n'est plus en adéquation avec les performances actuelles des aéronefs. La modernisation très attendue de ce texte accompagnera le renouvellement des flottes et permettra aux gestionnaires de mieux moduler les montants des redevances pour les années à venir sur la base des objectifs de bruit définis localement pour chaque plateforme. Elle permettra aussi d'éviter la baisse structurelle des recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, alors que les besoins restent importants. Il serait souhaitable que la France se dote en complément d'une classification des aéronefs selon leurs émissions atmosphériques permettant aux autorités de pouvoir inciter à l'utilisation des moteurs les moins émissifs.

Reprenant une autre recommandation de l'Autorité de contrôle, l'administration a entrepris en 2019 de moderniser et d'étendre à tous les grands aéroports, les arrêtés « réglementant l'utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et climatisation/chauffage lors des escales » sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris - Le Bourget, Paris - Orly, Nantes - Atlantique et Nice - Côte d'Azur. La complexité de l'application des arrêtés actuels et le manque de pertinence des durées d'utilisation maximale autorisées des moteurs auxiliaires de puissance sont dénoncés depuis plusieurs années par toutes les parties prenantes. L'aboutissement de ce chantier réglementaire est attendu en 2021.

Comme suite à une étude de l'Autorité de contrôle, il est apparu nécessaire d'accompagner la modernisation des outils utilisés par les agents assermentés de l'État pour exercer la police de l'environnement par une simplification de la procédure de sanction respectueuse des droits de la défense.

« UNE NOUVELLE MESURE INCITATIVE AVEC DES TARIFS AJUSTÉS A ÉTÉ CRÉÉE POUR LES COMPAGNIES AÉRIENNES UTILISANT DES AVIONS DE DERNIÈRE GÉNÉRATION (PAR EXEMPLE A320 NEO). LES REDEVANCES D'ATERRISSAGE POUR LES AVIONS PLUS MODERNES ET MOINS BRUYANTS ONT ÉTÉ RÉDUITES DE 60 % ET 80 % RESPECTIVEMENT. »

Matthias SUHR
directeur général de l'aéroport de Bâle - Mulhouse

Le délai moyen entre le constat d'un manquement et la décision sanctionnant (ou non) la personne poursuivie est aujourd'hui de 564 jours. Certains dossiers ont été jugés plus de trois ans après les faits. Une notification plus rapide des faits reprochés par l'administration aux personnes poursuivies est nécessaire pour leur permettre de rectifier leurs pratiques afin d'éviter de récidiver et pour mieux se défendre. Certaines étapes de la procédure d'instruction des dossiers se révèlent en outre redondantes. Elles peuvent être supprimées sans préjudice aux droits de la défense, bien au contraire. L'objectif de ce chantier est de pouvoir traiter plus rapidement les manquements afin d'en réduire progressivement le nombre sur les grands aéroports français. Des réflexions collaboratives sont engagées entre plusieurs responsables de la Direction générale de l'aviation civile et la rapporteure permanente auprès de l'Autorité (et son adjointe) pour préparer les dispositions législatives et réglementaires relatives à la modernisation de l'exercice du pouvoir de sanction.

Enfin, de nombreux parlementaires se sont saisis des recommandations de l'Autorité de contrôle visant à renforcer ses pouvoirs après avoir complété et précisé ses missions afin de lui permettre d'être plus efficace dans la lutte contre les nuisances aéroportuaires. L'administration dispose des recommandations et des amendements déposés lors de l'examen de plusieurs projets de loi (loi d'orientation sur les mobilités, lois de finances, loi climat et résiliences). Ces amendements ont, pour la plupart, été écartés sous des prétextes formels. Ils constituent une base de travail robuste pour permettre au gouvernement de prendre une initiative législative en faveur des territoires qui subissent les impacts négatifs des activités aéroportuaires.

RECOMMANDATION 2021/N° 2

L'Autorité demande 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 notamment 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.

« IL EST INDISPENSABLE DE RÉDUIRE LES QUANTITÉS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET DE POLLUANTS DE PROXIMITÉ ÉMISES DANS LES ZONES AÉROPORTUAIRES PAR LES MOTEURS DES GROUPES AUXILIAIRES DE PUISSANCE ET PAR LES ENGINS DE PISTE NÉCESSAIRES À L'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT. L'OBJECTIF EST DOUBLE : D'UNE PART, QUE LES EXPLOITANTS AÉROPORTUAIRES ET LES SOCIÉTÉS D'ASSISTANCE EN ESCALE RÉALISENT D'ICI À 2027 LES INVESTISSEMENTS NÉCESSAIRES POUR METTRE EN PLACE DES MOYENS DE SUBSTITUTION AUX MOTEURS DES GROUPES AUXILIAIRES DE PUISSANCE, QUI PROVOQUENT UNE POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE IMPORTANTE ; D'AUTRE PART, QU'ILS FASSENT L'ACQUISITION D'ENGINS DE PISTE PLUS PROPRES LORS DU RENOUELEMENT DE LEUR PARC MOTORISÉ, ROULANT OU NON, DANS LA PROPORTION MINIMALE DE 50 % DE CE RENOUELEMENT À PARTIR DU 1^{ER} JANVIER 2024 PUIS EN TOTALITÉ À PARTIR DU 1^{ER} JANVIER 2027. CETTE MESURE EST IMPORTANTE ÉGALEMENT CAR ELLE PERMETTRA D'AMÉLIORER SIGNIFICATIVEMENT LA QUALITÉ DE L'AIR QUE RESPIRENT LES PERSONNELS TRAVAILLANT SUR LES PISTES DES AÉROPORTS. »

Jean-Luc FUGIT,
député du Rhône, président du Conseil national de l'air

« JE SOUHAITE ARDEMMENT QUE LA POLLUTION SONORE SOIT APPRÉHENDÉE À SA MESURE ET QU'ELLE FASSE L'OBJET DE POLITIQUES PUBLIQUES À LA HAUTEUR. IL EST ÉVIDENT QU'IL FAUT ALLER DANS LE SENS DU COUPLAGE DES AIDES. COMME LE RECOMMANDE L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES (ACNUSA) POUR LES ZONES INCLUSES DANS UN PGS. ALLONS PLUS LOIN ET UTILISONS LES GUICHETS FAIRE - FACILITER, ACCOMPAGNER ET INFORMER POUR LA RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE - POUR COUPLER D'AVANTAGE SES AIDES ET SOUTENIR NOS CONCITOYENS POUR LA RÉNOVATION THERMIQUE ET PHONIQUE DE LEURS LOGEMENTS. ENCORE UNE FOIS, LA POLLUTION DE L'AIR ET LA POLLUTION SONORE PARTICIPENT DU MÊME COMBAT. »

Laurianne ROSSI,
députée des Hauts-de-Seine, présidente du Conseil national du bruit

III.B. Le cadre réglementaire de chaque aéroport est en cours d'adaptation aux objectifs locaux

Différents dispositifs, volontaires ou obligatoires, permettent aux acteurs locaux de s'engager dans des démarches vertueuses de réduction des émissions sonores, atmosphériques et de gaz à effet de serre.

La maîtrise des émissions atmosphériques est l'objet de différents outils de planification. Ils visent à reconquérir ou à préserver la qualité de l'air sur les territoires. Il s'agit des plans de protection de l'atmosphère (PPA), obligatoires dans les zones où les valeurs limites de certains polluants sont dépassées et pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, des schémas régionaux climat air énergie (SRCAE), des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), et des plans climat air énergie territoriaux (PCAET).

Certains de ces documents de planification (SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes, SRADDET Hauts-de-France, SRADDET Grand-Est, SRADDET Pays de la Loire, PCAET de l'agglomération du Beauvaisis et de la métropole de Lille) ont été adoptés en 2020 sans que l'ACNUSA en ait été saisie pour avis, contrairement à ce que prescrit l'article L.6361-5 du code des transports. Cet article précise que l'Autorité de contrôle doit être consultée sur les plans de protection de l'atmosphère (PPA) et les schémas régionaux climat, air et énergie (SRCAE) lorsque les territoires couverts par ces plans comprennent un aéroport visé au I de l'article 1609 *quater* vices A du code général des impôts. Cette disposition n'ayant pas été reprise dans les articles appropriés du code de l'environnement, les maîtres d'ouvrage de certains de ces documents et les préfets ont omis cette consultation. Il en résulte, au-delà de l'insécurité juridique, que ces documents traitent fort peu des émissions atmosphériques sur et autour des aéroports, comme si les concessions aéroportuaires étaient extraterritoriales. Il convient néanmoins de se féliciter que les services de l'État aient sollicité pour avis récemment l'Autorité sur les PPA des Alpes-Maritimes et des Bouches-du-Rhône. Au niveau central, l'administration serait bienvenue d'assurer la cohérence des différents codes traitant de l'environnement sur et autour des aéroports. Les différents articles des codes de l'environnement et du code général des collectivités territoriales relatifs aux PPA, SRCAE, PCAET et SDRADDET devraient faire apparaître explicitement les modalités de consultation de l'Autorité.

De nombreuses actions concrètes de réduction des émissions atmosphériques ont heureusement été engagées ou réalisées par les gestionnaires d'aéroports en 2020. Il en est ainsi, par exemple, de la mise en place de moyens de substitution aux APU sur les plateformes de Bordeaux - Mérignac et de Beauvais - Tillé, du renouvellement de véhicules et engins de piste thermiques par des engins électriques sur les plateformes de Nice - Côte d'Azur, Nantes - Atlantique et Beauvais - Tillé, et de la surveillance de polluants émergents (particules ultrafines) pour les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris - Orly et Nice - Côte d'Azur. Ces initiatives des sociétés d'exploitation méritent d'être encouragées et soutenues par les autorités locales pour que la performance environnementale des grands aéroports français atteigne rapidement le niveau des meilleures références en Europe et dans le monde.

La maîtrise des nuisances sonores est l'objet des plans d'actions de prévention du bruit dans l'environnement des aéroports (directive européenne 2002/49/CE), et des démarches d'approche équilibrée rendues obligatoires pour tous les grands aéroports pour lesquels un problème de bruit est identifié (règlement UE 598/2014).

« L'AÉROPORT DE BEAUVAIS - TILLÉ A FAIT LE CHOIX AVEC LES COLLECTIVITÉS DE METTRE EN ŒUVRE DES MESURES ENVIRONNEMENTALES CONCRÈTES COMME L'ADHÉSION À LA CERTIFICATION « ACA », LA CRÉATION D'UN RÉSEAU ÉLECTRIQUE POUR ALIMENTER LES AVIONS EN ESCALE, L'INVESTISSEMENT DANS DES ENGINS DE PISTE ÉLECTRIQUES ET LE RENOUELEMENT DU MONITORAGE BRUIT ET TRAJECTOIRES. C'EST UNE PRIORITÉ POUR L'AÉROPORT PARIS-BEAUVAIS ET NOUS SOUHAITONS ÊTRE LEADERS SUR CETTE THÉMATIQUE. L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN, VITALE POUR NOS ÉCHANGES ET NOS MODES DE VIE, SE DOIT D'ACCENTUER LES EFFORTS IMPORTANTS DÉJÀ ENTREPRIS. »

Michel PEIFFER
président du directoire de la SAGEB

L'année 2020 a été marquée par un certain dynamisme de l'administration et des acteurs locaux visant à faire aboutir rapidement les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour la période 2018-2023. Une accélération était nécessaire puisque la France a pris un retard important dans l'application de la directive européenne 2002/49/CE imposant la réalisation de cartes stratégiques de bruit et de plans d'actions (PPBE) tous les 5 ans. Les plans d'actions pour la période 2018-2023 auraient tous dû être approuvés le 18 juillet 2018. La plupart des acteurs locaux se sont mobilisés, malgré la crise sanitaire, pour satisfaire au plus vite à cette obligation. L'ACNUSA a produit un rapport (https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1511_2006-10-rapport-management-outils-bruit-vfc.pdf) afin d'accompagner les porteurs de projets. Les études menées dans cette période pour satisfaire aux exigences européennes sont précieuses et celles qui ne l'ont pas été gagneraient à être rendues publiques. Il importe de poursuivre les travaux engagés et de mener à bien, là où cela reste à faire, les concertations nécessaires à l'élaboration des plans d'action et la mise au point des mesures permettant de réduire les nuisances sonores. Cela permettra au ministre d'être en capacité, en fonction des objectifs locaux et sur propositions des préfets, de moderniser et de compléter les arrêtés ministériels en vigueur portant restriction d'exploitation des aéroports.

« EN COORDINATION AVEC LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL DE SURVEILLANCE DE L'AÉROPORT, UN GROUPE DE TRAVAIL " VOLS DE NUIT " VA ÊTRE MIS EN PLACE AFIN D'ÉVALUER ET D'IDENTIFIER DES AXES POSSIBLES D'AMÉLIORATION EN MATIÈRE DE NUISANCES SONORES NOCTURNES. CE GROUPE DE TRAVAIL ALIMENTERA LE PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT QUI VA ÊTRE LANCÉ. »

Fabienne BUCCIO,
préfète de Nouvelle-Aquitaine, préfète de Gironde

Enfin, certaines équipes travaillent sur de nouveaux concepts. Les autorités nationales (DGAC et OFAC) et l'aéroport de Bâle - Mulhouse Euroairport se sont ainsi engagés pour créer une courbe de bruit limitante. Le concept de « quantité maximale de bruit nocturne » est ainsi développé pour définir un indicateur objectif de l'impact du bruit de cet aéroport.

Les concertations préalables menées sous l'égide de la Commission nationale du débat public sur les projets aéroportuaires à Nantes - Atlantique et Paris - Charles-de-Gaulle en 2019 puis Lille - Lesquin en 2020 ont été riches d'enseignements. Elles ont incité à reprendre les études relatives aux évolutions de ces plateformes. À Nantes - Atlantique, ces études ont en outre utilement alimenté le projet de PPBE. À Lille - Lesquin, la concertation préalable a permis un dialogue très en amont avec l'ensemble des publics concernés pour définir des objectifs concertés sur le projet de réaménagement. Dans les différents cas, les gestionnaires et l'administration ont pu bénéficier de l'expertise de garants désignés par la Commission nationale du débat public auxquels l'ACNUSA a apporté tout son soutien.

« EN LIEN AVEC LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DE LA PLATEFORME, L'AÉROPORT SE PROPOSE D'IMPLANTER DES PANNEAUX PHOTOVOLTAÏQUES SANS ARTIFICIALISATION SUPPLÉMENTAIRE, TRAVAILLE AVEC L'ASSISTANT D'ESCALE POUR L'ÉLECTRIFICATION DE SON PARC DE VÉHICULES ET D'ENGINS DE PISTE, ET A ENGAGÉ UNE RÉFLEXION AVEC L'AVITAILLEUR CARBURANT POUR LA MISE EN PLACE DE CAMIONS D'AVITAILLEMENT HYBRIDES ET L'APPROVISIONNEMENT EN SUSTAINABLE AVIATION FUEL. »

Marc-André GENNART
directeur général d'Aéroport de Lille S.A.S

S'agissant de la maîtrise des autres types de nuisances, impacts des activités aéroportuaires sur l'eau et le sol, la biodiversité et la pollution lumineuse, un état des lieux a été réalisé sur les treize plus grandes plateformes aéroportuaires (https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1605_2102-16-l-etat-de-l-environnement-sur-et-autour-des-grands-aeroports-francais-en-2020.pdf).

Cet état des lieux permet d'apprécier l'engagement des sociétés aéroportuaires, accompagnées par les services de l'État et des collectivités territoriales, sur les sujets environnementaux qu'elles ont à traiter en tant que gestionnaires et exploitants d'espaces sensibles et souvent stratégiques dans les grandes agglomérations françaises.

« ON PROFITE DE NE PLUS ÊTRE DANS LA COURSE AU TRAFIC POUR ACCÉLÉRER LE " VERDISSEMENT " DE NOS ACTIVITÉS. NOS OBJECTIFS : 80 % DE NOTRE CHALEUR PRODUITE DE MANIÈRE DÉCARBONÉE EN 2024, DÉVELOPPER LA BIODIVERSITÉ AVEC LA LPO (LIGUE POUR LA PROTECTION DES OISEAUX), BAISSER LUMINOSITÉ ET CHAUFFAGE POUR ÉCONOMISER L'ÉNERGIE, FAIRE ROULER LES AVIONS SUR LES VOIES À L'ÉLECTRICITÉ ET NON PLUS AU KÉROSÈNE... »

Justine COUTARD
directrice de l'aéroport d'Orly

Cet état des lieux met en avant des points forts et des sensibilités et dégage des pistes d'amélioration :

	Points forts	Sensibilité	Piste d'amélioration
EAU : sujet bien encadré réglementairement et suivi par les services en charge de la police de l'eau	- Réduction des consommations - 90 % des eaux pluviales des pistes et des taxiways sont traitées	- Proximité avec des plans et cours d'eau - Nappes souterraines	- Gestion des aires de dégivrage - 46 % des aéroports disposent d'aires de dégivrage
SOLS : Sujet bien encadré réglementairement et suivi par les services chargés des installations classées et des sites et sols pollués	- Démarches zéro-phyto engagées - 5 aéroports sur 13 ont arrêté leur utilisation	- Cuves de stockage d'hydrocarbures - Viabilité hivernale	- Implication des tiers en prévention - Traitement des pollutions hivernales
BIODIVERSITÉ : Sujet actuellement traité sous l'angle du péril animalier mais également de l'intérêt écologique des prairies	- 100 % de aéroports disposent de données écologiques - Efficacité de l'effarouchement	- Assez peu de zones d'inventaires (ZNIEFF* ou ZICO**) ou réglementaires (Natura 2000, espaces naturels sensibles, réserves naturelles...)	- Partage des innovations de gestion - Inscription dans des politiques telles que les trames vertes, bleues, noires.
POLLUTION LUMINEUSE : Sujet actuellement traité sous l'angle des consommations énergétiques	- 90 % des aéroports ont mis en place une Gestion Technique Centralisée (GTC) - Remplacement progressif par éclairage type LED	- La moitié des grandes plateformes sont situées dans un environnement déjà largement éclairé	- Engager des approches « nuisances » pour la faune et pour les riverains - Diagnostic sur éclairage

* ZNIEFF : Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique • ** ZICO : Zones importantes pour la conservation des oiseaux

Il est certainement utile de mieux communiquer sur ces autres sujets environnementaux, au niveau local comme au niveau national, avec des indicateurs adaptés, notamment en matière de biodiversité et de pollution lumineuse.

L'état des lieux de l'environnement des aéroports réalisé par l'ACNUSA en 2020 fera l'objet d'une actualisation dans cinq ans.

« L'ENSEMBLE DE CES RÉSULTATS DÉMONTRE QUE LES AÉROPORTS SONT DES MILIEUX DYNAMIQUES COMPOSÉS PARFOIS D'HABITATS VARIÉS ET LOCALISÉS, ATTRACTIFS POUR DES CORTÈGES D'ESPÈCES VARIÉS. CES MILIEUX PEUVENT ÊTRE DES ZONES OÙ DES ESPÈCES MENACÉES D'EXTINCTION PEUVENT Y EFFECTUER AU MOINS UNE PARTIE DE LEUR CYCLE DE VIE. CERTAINES ESPÈCES PEUVENT REPRÉSENTER UN RISQUE AVIAIRE MAIS UNE BONNE GESTION DES HABITATS SUR LA PLATEFORME POURRAIT LIMITER CONSIDÉRABLEMENT CES RISQUES. »

Association Aérobiodiversité

III.C. L'optimisation des procédures opérationnelles de navigation aérienne est un enjeu stratégique sur tous les territoires aéroportuaires

Parmi les quatre piliers de l'approche équilibrée permettant de réduire l'impact des aéronefs sur la qualité de vie et la santé des riverains, l'amélioration des procédures opérationnelles est l'un des plus prometteurs. En effet, l'optimisation des trajectoires recherchée avec les compagnies aériennes et concertée au niveau local permet d'obtenir des résultats concrets et objectifs en matière de réduction des émissions sonores et atmosphériques. Ces optimisations peuvent utilement être assorties de règles environnementales de manière que les procédures de vol mises au point soient systématiquement respectées. La réglementation environnementale vise en effet à apporter aux riverains des garanties quant au respect des trajectoires optimales.

L'ACNUSA a eu à connaître, au cours des trois dernières années, 634 dossiers pour suspicion de manquements aux procédures opérationnelles en vigueur. Ce nombre peut apparaître faible (5/10 000 vols), mais reste trop important à une époque où les moyens techniques et les ressources humaines existent pour respecter les règles.

L'analyse des dossiers de manquements permet de relever que la définition des trajectoires dites de moindre bruit par référence à des points définis par leurs coordonnées géographiques ne prémunit pas contre les imprécisions de pilotage commises de bonne foi. Sur les plateformes où des volumes de protection environnementale ont été associés aux procédures opérationnelles (article L 6362-1 du code des transports), les marges de tolérance par rapport aux trajectoires optimales sont connues de tous et la réglementation environnementale, mieux respectée.

Les tableaux ci-dessous rendent compte des poursuites engagées pour non-respect des volumes de protection environnementale (VPE) ou des procédures opérationnelles. Il mériteraient d'être complétés par les données communiquées actuellement de manière non homogène relatives aux nombres de déviations constatées par aéroport. Le suivi du nombre de constats par nombre de PV permettrait de réduire le nombre de déviations et d'améliorer la prévention des manquements.

Respect des VPE			
PLATEFORMES	Nombre de pv en 2020	Mouvements sur la plateforme	Nbre PV/10 000 mouvements
Paris Charles-de-Gaulle	27	228 965	1,18
Paris - Orly	35	86 424	4,05

Respect des procédures			
PLATEFORMES	Nombre de pv en 2020	Mouvements sur la plateforme	Nbre PV/10 000 mouvements
Bâle - Mulhouse	12	51 568	2,33
Bordeaux - Mérignac	5	38 840	1,29
Cannes - Mandelieu	5	58 922	0,85
Lyon - Saint-Exupéry	1	43 214	0,23
Marseille - Provence	5	48 316	1,03
Nantes - Atlantique	13	26 675	4,87
Nice - Côte-d'Azur	7	4 716	0,94
Toulouse - Blagnac	133	44 017	30,22

L'amélioration de la clarté de certaines règles permettrait en outre de faciliter le travail des contrôleurs aériens et des pilotes. Elle fournirait aux riverains de meilleures garanties du respect des engagements que constituent les arrêtés ministériels.

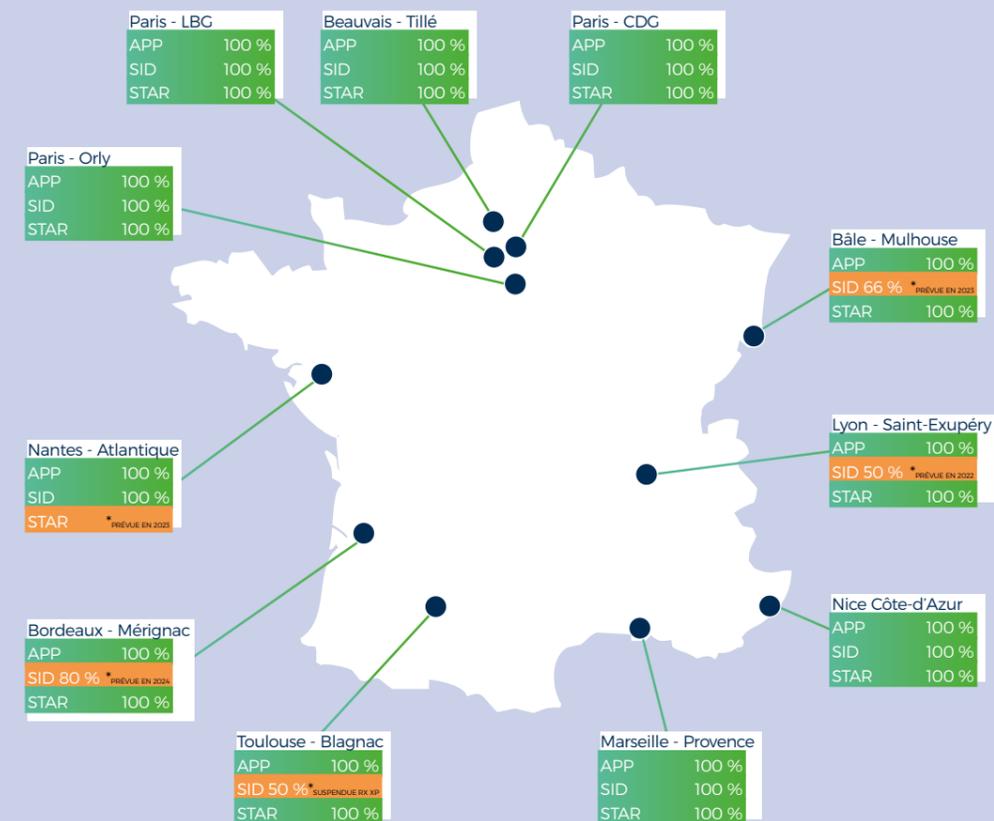
La Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) a engagé dans le cadre du projet européen « ciel unique » un vaste chantier de modernisation des procédures de vols. Le règlement d'exécution UE 2018/1048 du 18 juillet 2018, fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances, impose que le contrôle aérien soit en capacité d'être fondé uniquement sur la navigation « PBN » (Performance Based Navigation) d'ici le 6 juin 2030. Pour se faire, toutes les procédures dites conventionnelles, c'est-à-dire fondées sur de la navigation segmentée entre différentes balises au sol, doivent avoir été transformées en procédures guidées par satellite avant cette échéance.

FOCUS PBN (PERFORMANCE BASED NAVIGATION)

La navigation fondée sur les performances (PBN - Performance Based Navigation) est un concept créé par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en 2004 dans le but de limiter le nombre de standards de navigation différents. Il permet de spécifier les performances opérationnelles requises dans un espace aérien particulier ou pour utiliser une procédure donnée. Lorsque la PBN est mise en place, pour chaque segment de navigation (décollage, en route, atterrissage...), sont spécifiés :

- les performances requises du système de navigation de surface (i.e. guidage satellitaire) en matière de précision du guidage, intégrité et continuité ;
- les fonctionnalités de navigations requises ;
- les capteurs de navigations requis ;
- les conditions à remplir par l'équipage (formation et entraînement).

Il existe deux types des spécifications de navigation guidée par satellite : la navigation de surface RNAV « X » et la RNP « X » (Required Navigation Performance), où X est la précision de l'équipement en milles nautiques. La seconde intègre en plus des spécifications de la RNAV une fonction d'alerte et de surveillance de la performance de l'aéronef.



Règlement d'exécution UE 2018/1048 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1048&from=EN>

La mise en place de ces procédures satellitaires est effective sur la moitié des 12 plus grandes plateformes suivies particulièrement par l'ACNUSA, dont les plateformes parisiennes. Elle est engagée sur toutes les autres, le processus est donc bien avancé. Dans chaque cas, des études ont été menées afin de mesurer l'impact de la mise en place de la procédure satellitaire en lieu et place de la procédure conventionnelle en vigueur. Le parti pris par l'opérateur national de la navigation aérienne (DSNA) a été de mettre en place rapidement ces procédures satellitaires, sans systématiquement rechercher d'amélioration environnementale associée. Il serait pourtant intéressant, du point de vue de l'ACNUSA, de se saisir de l'opportunité de ces modifications pour l'impact des survols des populations grâce à la précision accrue des moyens disponibles. Les nombreuses études d'impact réalisées faciliteront la recherche de ces améliorations.

Il semblerait en outre pertinent de profiter de la mise en œuvre de la PBN pour simplifier l'expression des restrictions environnementales relatives aux procédures, en mettant en place sur chaque QFU (orientation magnétique de la piste) sur lesquels les mouvements entraînent un important survol des populations, des volumes de protection environnementale au sens de l'article L.6362-1 du code des transports. Cette simplification interviendrait au bénéfice de toutes les parties prenantes (centres opérationnels des compagnies, pilotes et contrôleurs aériens, agents des DSAC-IR chargés du relevé des manquements, collectivités territoriales et riverains). L'ACNUSA a plusieurs fois rappelé les priorités qui lui apparaissent devoir être données de manière à réduire le nombre des déviations de trajectoires qui impactent des populations importantes (Toulouse - Blagnac, Marseille - Provence et Nantes - Atlantique). La méthodologie reproductible de mise en place des VPE, actuellement en cours d'élaboration par la DGAC, devrait permettre des progrès significatifs au cours des prochains mois sur les grands aéroports français ne disposant pas encore de volumes de protection environnementale associés à des procédures opérationnelles optimisées.

RECOMMANDATION 2021/N° 3

L'ACNUSA recommande à la Direction des services de la navigation aérienne de mettre à profit les moyens d'études mis en œuvre, notamment dans le cadre de la généralisation des descentes continues, pour s'assurer que toutes les optimisations environnementales des procédures de départ et d'arrivée ont été envisagées. Ce travail devra aussi permettre à l'administration de s'assurer que les règles édictées en matière de réglementation de procédures sont claires, et d'associer aux trajectoires de départ survolant des zones densément peuplées des volumes de protection environnementale (VPE) aux procédures RNAV concertées localement.

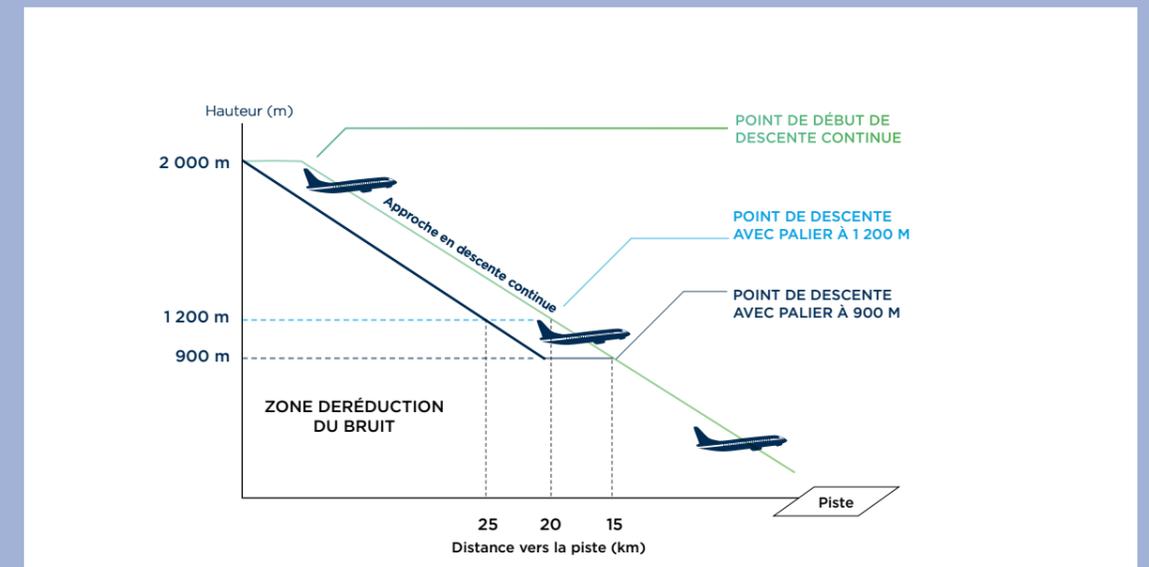
« NOUS OFFRONS UN SOUTIEN AUX PARTIES PRENANTES DE L'AÉRONAUTIQUE DANS L'ÉVALUATION DES AVANTAGES ET DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX À LA SUITE DE LA MISE EN ŒUVRE DE CONCEPTS OPÉRATIONNELS NOUVEAUX OU EXISTANTS. NOTRE SOUTIEN PASSE PAR UNE GAMME DE SERVICES : ÉVALUATION INDÉPENDANTE, AUDIT, RÉALISATION D'ÉTUDES D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT OU AUTRES ANALYSES OPÉRATIONNELLES ET TECHNIQUES. NOUS ASSURONS UNE LIAISON ÉTROITE AVEC LES INSTITUTIONS EUROPÉENNES, LES ORGANISATIONS DES PARTIES PRENANTES DE L'INDUSTRIE, DIRIGEONS LE GROUPE DE TRAVAIL EUROPÉEN SUR LA MISE EN ŒUVRE DES PROCÉDURES DE MONTÉE ET DE DESCENTE EN CONTINUE (CCO ET DE CDO). »

Eurocontrol

PARIS - CDG PROJET DE GÉNÉRALISATION DE DESCENTES EN CONTINUE

À l'issue des Assises nationales du transport aérien, la ministre s'est engagée à ce que les descentes continues soient généralisées 24h/24 à Paris - Charles- de-Gaulle d'ici fin 2023. La DSNA travaille activement en mode projet à leur mise en œuvre au-delà de la période nocturne. Des expérimentations ont eu lieu au premier trimestre 2021 pour s'assurer de la faisabilité opérationnelle du dispositif construit et mesurer l'impact acoustique de la modification. L'ACNUSA est associée aux réunions techniques relatives à ces expérimentations des descentes continues dont elle attend des résultats significatifs pour une large partie des populations impactées. Toutes les populations survolées à plus de 1 200 mètres ont tout intérêt à la généralisation des descentes douces.

Source image : DGAC



III.D. Les nuisances de l'aviation d'affaires méritent attention

En 2020, l'aviation d'affaires a mieux résisté à la crise sanitaire que le transport de passagers : le nombre de mouvements sur les deux principales plateformes françaises pour l'aviation d'affaires, Paris - Le Bourget et Cannes - Mandelieu, montre des baisses respectives de 38 % et de 18 %.

Trafic en nombre de mouvements	2019	2020
Cannes - Mandelieu	71 858	58 922
Paris - Le Bourget	54 656	33 926

Les incertitudes quant au niveau de reprise du trafic sont importantes. La crise sanitaire a conduit à développer des outils de travail à distance comme la visioconférence. Si les changements d'habitude perdurent, ils pourraient amener les entreprises à revoir leur stratégie de déplacements de leurs cadres dirigeants, avec un impact fort sur l'aviation d'affaires.

Les ruptures technologiques sont certainement plus facilement accessibles pour des avions d'affaires que pour les avions commerciaux. Il importe que les gestionnaires d'aéroports, les constructeurs et les exploitants poursuivent les investissements qui devraient permettre de réduire durablement les nuisances de cette aviation, qui engendre de fortes réactions des populations autour des principales plateformes où elle s'exerce.

Ainsi, le déploiement massif des moyens de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance évitera que ces derniers soient longuement utilisés en attendant des passagers non tenus à un horaire fixe de départ. Il est également nécessaire de pouvoir garantir le respect des trajectoires de moindres nuisances par des aéronefs souvent plus agiles que les autres.

L'Autorité indépendante ayant des compétences spécifiques sur les principales plateformes à fort trafic d'aviation d'affaires veillera à ce que les projets en cours pour des aéronefs moins émissifs, les modifications de procédures opérationnelles et l'adaptation des textes réglementaires concernant ce secteur, soient menés au moins aussi efficacement que pour ceux concernant le transport de passagers. Ce secteur est très concurrentiel et il importe, en faisant en sorte que les règles soient les mêmes pour tous, de prévenir les risques de « dumping environnemental ».

« CONCERNANT LA PLATEFORME DE NICE - CÔTE D'AZUR, NOUS AVONS MIS EN PLACE DES ALIMENTATIONS ÉLECTRIQUES POUR L'AVIATION D'AFFAIRES. »

Franck GOLDNADEL
président du directoire de la société
des Aéroports de la Côte d'Azur

III.E. Les nuisances de l'aviation générale sont par endroit mal acceptées

Le territoire français est maillé de nombreux terrains comme aucun autre pays en Europe et l'activité d'aviation de loisir est très présente dans toutes ses régions. Cette activité est une richesse comme creuset d'innovations techniques et sportives. Elle est un vivier de futurs pilotes de l'aviation commerciale. Elle est cependant source de nuisances, en particulier par ses horaires de forte activité (durant les congés de fin de semaine et les jours fériés) et à cause des exercices de formation (tours de piste). Des tensions avec les riverains apparaissent depuis quelques années autour des plateformes les plus actives. Ces tensions se sont accrues depuis le début de la crise sanitaire autour des principaux aéroports d'aviation générale et l'administration rencontre de réelles difficultés à rétablir un dialogue entre des parties aux intérêts divergents.

Souvent saisie par des associations sur les nuisances autour des plateformes d'aviation générale, l'Autorité a publié en juillet 2020 un rapport à ce sujet (https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1532_2007-16rapports-nuisances-sonores-aviation-legere.pdf). Il avance dix propositions et invite les préfets et chaque partie prenante à s'en saisir afin de mettre en œuvre des mesures adaptées à chaque situation locale. Ce rapport est un levier pour redonner confiance à tous les acteurs. Certaines de ses propositions sont rapidement applicables.

D'autres en appellent à la culture de progrès caractéristique de l'aéronautique (comme adopter systématiquement des avions électriques ou hybrides pour les formations des pilotes).

« JE VEUX RENOUER LE DIALOGUE ENTRE TOUTES LES PARTIES POUR RETROUVER LA DYNAMIQUE QUI PRÉVALAIT AVANT L'ÉCHEC DE L'EXPÉRIMENTATION DE 2019. »

Étienne DESPLANQUES
secrétaire général de la préfecture des Yvelines

D'ores et déjà, des autorités locales s'en sont saisies. Ainsi, la préfecture des Yvelines engage, après l'échec de l'expérimentation de 2019-2020, une démarche de réinstauration du dialogue autour de la plateforme de Toussus-le-Noble sur la base de mesures (prescriptives et non prescriptives) pour l'été 2021. De même, à Lognes-Emerainville, la sous-préfecture souhaite favoriser le retour d'un dialogue serein entre tous les acteurs (élus, associations de riverains, usagers, gestionnaires de la plateforme s'appuyant sur le rapport publié par l'Autorité.

Traffics	2019	2020
Lognes - Emerainville	80 163	75 843
Toussus-le-Noble	135 087	109 280

III.F. Les nuisances des hélicoptères posent des problèmes spécifiques sur certains territoires

Les nuisances des hélicoptères restent un sujet particulièrement sensible sur un certain nombre de territoires où l'activité (hors services d'intervention et de sécurité) est importante, notamment autour de Toussus le Noble, où a été transféré l'essentiel des activités privées de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, et sur la Côte d'Azur où le transport par hélicoptère est singulièrement important depuis les aéroports de Nice - Côte d'Azur et de Cannes - Mandelieu vers Monaco ou Saint-Tropez. Les survols de la presqu'île de Saint-Tropez atteignent plusieurs centaines de mouvements par jour durant l'été. D'autres territoires subissent des nuisances importantes, en particulier en Savoie et Haute-Savoie, dans le Rhône, les Yvelines et les Bouches-du-Rhône.

Par deux fois, le législateur s'est penché sur les nuisances spécifiques des hélicoptères autres que ceux utilisés pour des missions d'intervention et de sécurité (loi n°92 1444 du 31 décembre 1992 et loi n°99-588 du 12 juillet 1999). La réglementation relative à l'utilisation d'hélicoptères aux abords des aéroports, du 6 mars 1971, a été complétée par un arrêté du 6 mai 1995, assorti d'une circulaire du même jour. Ces textes caractérisent les lieux où les hélicoptères peuvent atterrir ou décoller (aéroports équipés ou non d'hélistations, hélicoptères).

Le décret d'application de la loi de 1992 n'a été publié que le 12 octobre 2010. Il vise à limiter les nuisances des hélicoptères dans les zones à forte densité de population, précise les modalités d'application de la loi par le ministre chargé de l'Aviation civile sur les hélistations et confie l'exercice des pouvoirs de sanction à l'Autorité de contrôle. Les amendes encourues sont de 20 000 €. Les arrêtés ministériels pris en application de ce décret sont cependant rares. De plus, si l'arrêté du 9 août 1994 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Paris - Issy-les-Moulineaux est bien fondé sur des considérations environnementales, il n'en est pas de même des arrêtés ministériels pris chaque année pour l'hélistation de Grimaud (Var). Le décret du 10 octobre 1992 traite en outre de la problématique environnementale des hélicoptères qui relèvent d'autorisations préfectorales. Les infractions aux règles environnementales y sont passibles d'amendes de 3^e classe (dont le montant maximum de 38 € n'est dissuasif). Dans le cas de la presqu'île de Saint-Tropez, la reconduction depuis plusieurs années d'arrêtés provisoires se superposant partiellement aux arrêtés ministériels crée un imbroglio juridique mis régulièrement en évidence devant les juridictions administratives.

Une évaluation rigoureuse des dispositions législatives et réglementaires en vigueur apparaît nécessaire pour pouvoir en dégager des enseignements opérationnels susceptibles de permettre de surmonter les tensions qui se font jour sur les territoires les plus touchés. Cette évaluation est d'autant plus indispensable qu'il conviendra certainement de moderniser rapidement la réglementation environnementale en Île-de-France, sur la base des expérimentations qui commencent en juin 2021 sur l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles en vue de déployer des services de « taxis volants » entre un certain nombre de points de cette région d'ici 2024.

L'Autorité de contrôle s'étant vu confier des compétences particulières en la matière pourra participer utilement à cette évaluation.

DEMANDE D'ÉTUDE 2021/N° 1

L'Autorité de contrôle demande une évaluation des dispositions législatives et réglementaires prises pour limiter les nuisances des hélicoptères dans les zones densément peuplées. Il s'agit d'apprécier les meilleures pratiques environnementales et de dégager les bases d'une réglementation plus efficace avant l'échéance envisagée pour la mise en service de nouveaux engins légers de transport de passagers par voie aérienne.

III.G. La sensibilité environnementale des territoires ultramarins appelle des réponses locales adaptées

Répondant à des demandes émanant de plusieurs territoires ultramarins, l'Autorité a recommandé aux ministères de la Transition écologique et des Outre-mer d'entamer des démarches inspirées de l'approche équilibrée pour engager plus avant les territoires ultramarins dans la recherche de réduction des nuisances aéroportuaires. Une mission exploratoire réalisée en Martinique a confirmé l'intérêt que pourrait avoir une démarche pragmatique, portée localement par le préfet avec l'appui de la communauté aéroportuaire et de ses partenaires, à l'image de la démarche vertueuse engagée par le Grand Port maritime avec l'appui de sa communauté, des collectivités territoriales et de l'Union européenne (https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1567_2010-12-rapport-martinique.pdf).

La dépendance des territoires ultramarins vis-à-vis des transports aérien et maritime justifie d'autant plus, aux yeux de l'Autorité de contrôle, d'actionner pleinement les différents leviers de l'approche équilibrée pour réduire les nuisances sonores et les émissions atmosphériques sans nuire à la connectivité de ces territoires.

« NOUS NOUS ENGAGEONS DANS LA MISE EN PLACE D'ACTIONS D'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR ET DANS UN PROCESSUS DE RÉDUCTION DE L'EMPREINTE CARBONE DE LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE SUR L'ENVIRONNEMENT D'ICI 2025. »

Aéroport Martinique Aimé-Césaire

La question d'éventuelles restrictions d'exploitation, pour les aéronefs les plus bruyants - polluants par exemple, doit être envisagée en dernier recours pour satisfaire à des objectifs locaux qu'il convient de bien expliciter. Il serait cependant regrettable que les territoires français ne soient pas au niveau des territoires ultramarins des autres pays européens.

L'Autorité de contrôle est et restera attentive à ce que, sur chacun des territoires ultramarins, les parties prenantes s'attachent à actionner réellement les différents leviers pouvant permettre de réduire les nuisances aéroportuaires. Elle félicite l'aéroport Aimé-Césaire pour les premières actions engagées et appelle les collectivités gestionnaires des fonds structurels à soutenir les initiatives permettant aux aéroports des territoires ultramarins d'atteindre un niveau d'excellence au plan environnemental.



IV. Indépendante et impartiale, l'Autorité de contrôle accompagne les acteurs engagés pour la santé, l'environnement et le climat

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, (lien), l'ACNUSA présente sa projection annuelle d'optimisation des ressources humaines et financières.

Dans le contexte de la crise sanitaire, l'Autorité a poursuivi ses missions en toute indépendance, en accompagnant tous les acteurs engagés pour l'environnement. Elle a veillé à utiliser au mieux ses ressources humaines et budgétaires pour poursuivre la sécurisation des procédures, mener un programme d'études et de recherche conséquent et moderniser ses systèmes d'information. La bonne anticipation des mouvements de personnels a permis d'assurer la continuité des activités malgré le nombre significatif de changements opérés en 2020 grâce à une forte implication de tous et une adaptation rapide des agents aux situations de télétravail. Le rapport d'activité 2020 (https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1618_2103-31acnusa-rapport-dactivites-2020-bat.pdf) permet d'apprécier les résultats obtenus en regard des moyens consacrés aux différentes missions.

IV. A. Une gestion financière et budgétaire rigoureuse

Malgré le contexte de la crise de la COVID-19, la gestion budgétaire et financière a été conduite de façon optimale, permettant d'honorer l'ensemble des engagements, de lancer de nouvelles études ou expertises et d'assurer l'avancement des projets de modernisation.

Le bilan des comptes (https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1615_acnusa-rapport-sur-les-comptes-2020.pdf) présente le niveau des crédits consacrés en 2020 aux études et recherches et à la modernisation des systèmes d'information. Il permet d'apprécier la part que représentent ces postes sur le budget total (16 % et 17 %) et traduit la volonté de l'Autorité de nourrir les réflexions de toutes les parties prenantes par la publication de nombreux rapports (11) et de développer des outils et systèmes d'information (téléprocédure, cartographie, site Internet) pour faciliter l'accès de tous aux informations et aux dossiers qui les concernent.

Pour les prochaines années, l'Autorité souhaiterait disposer dès 2022 d'une dotation en crédits de paiement en croissance de 5 % par an pour disposer des moyens de mieux accompagner les acteurs sur les territoires. Pour les autorisations d'engagement, il demeure nécessaire que les dotations 2022 et 2023 soient supérieures aux crédits de paiement pour assurer une couverture pluriannuelle des projets de développement d'outils d'information.

PLF 2021		Trajectoire 2022		Trajectoire 2023		Trajectoire 2024	
AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
513 000	513 000	588 000	538 000	588 000	565 000	565 000	565 000

IV. B. Une montée en puissance des qualifications.

Concernant les ressources humaines, les effectifs nominaux ne sont que de 12 ETP (hors président) et restés constants en 2020, bien qu'une nouvelle plateforme (Lille - Lesquin) ait intégré la liste des plateformes sous contrôle spécifique de l'Autorité. L'apport de 4 alternants, initié en 2019 et poursuivi en 2020, constitue un renfort appréciable pour les équipes.

Le bilan social 2020 (https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1614_acnusa-bilan-social-2020.pdf) met en évidence, d'une part, la bonne anticipation qui a permis de faire face à un taux de mouvement de personnels important (plus de 40 %) sans vacance des postes concernés et, d'autre part, la montée en compétence opérée au moment des renouvellements d'agents avec le recrutement d'une magistrate en service détaché en tant que rapporteure et d'une ingénieure en remplacement d'un technicien au sein du pôle technique.

Pour le transport aérien, la sortie de la crise de la COVID-19 doit se faire en répondant aux attentes de la société de préserver la santé, l'environnement et le climat, attentes déjà sensibles avant la crise. L'ACNUSA se doit d'être aux côtés de tous les acteurs, en toute indépendance, pour veiller au respect des règles environnementales au moment de la reprise. Être au plus près des acteurs sur les territoires, disposer de plus de compétences en termes d'émissions atmosphériques (cf. recommandation 2020/2), intégrer de nouvelles plateformes sous contrôle spécifique (au retour de trafics plus soutenus) nécessitent que l'Autorité dispose des ressources humaines (en nombre et en compétences) suffisantes. Un ETP supplémentaire devrait être envisagé en 2022.

« L'AUTORITÉ DOIT POUVOIR CONTRIBUER À LA RÉDUCTION DES NUISANCES POUR LES POPULATIONS RIVERAINES ET À LA POURSUITE D'UN DIALOGUE ENVIRONNEMENTAL SEREIN À L'ÉCHELLE DES DIFFÉRENTS TERRITOIRES AÉROPORTUAIRES DANS LE CONTEXTE D'UNE REPRISE ESPÉRÉE ET PROGRESSIVE DE L'ACTIVITÉ AÉRIENNE APRÈS LA CRISE. »

Barbara POMPILI
ministre de la Transition écologique

IV. C. Des partenariats robustes et une confiance renforcée.

Si 2019 a vu plusieurs partenariats formalisés, notamment avec la signature de conventions avec Météo-France pour la fourniture de données ou de services avec les ministères (MTE/ MCTRCT/ Mer) pour les fonctions supports (moyens généraux et informatiques), 2020 a vu s'intensifier une collaboration plus forte avec la Direction de la sécurité de l'Aviation civile (DGAC/DSAC). Le travail sur l'harmonisation et la qualité des preuves dans les dossiers d'instruction a permis de consolider les dossiers présentés au collège siégeant en mode juridiction.

En 2021, la collaboration visant à faciliter le travail des agents de l'État assermentés en matière de police de l'environnement sur et autour des aéroports va se poursuivre pour moderniser les outils et les pratiques de façon à continuer à améliorer la fiabilité des dossiers, et donc des décisions prises par le collège. Ainsi, la baisse des recours à l'encontre des décisions du collège devant les juridictions administratives devrait se poursuivre évitant ainsi des dépenses non productives.

Il est rappelé que les dépenses engagées par l'Autorité de contrôle sont des dépenses inscrites au programme 217 du MTE, alors que le produit des amendes est naturellement inscrit au budget général de l'État.

Années	Nombre de recours contre des décisions de l'ACNUSA			QPC jugées à l'occasion de contentieux dirigés contre les décisions de l'ACNUSA
	TA	CAA	CE	CC
2017	89	25	1	1
2018	52	6	0	0
2019	101	0	0	0
2020	8	0	1	1

En 2017, le Conseil constitutionnel a censuré la procédure de sanction suivie devant l'ACNUSA, au motif que le principe d'impartialité n'était pas respecté dès lors que le président de l'Autorité avait le pouvoir de classer sans suite ou d'inscrire le dossier à une séance d'exercice du pouvoir de sanction du collège. À la suite de cette décision, qui a reporté les effets de l'annulation qu'elle prononçait, au 30 juin 2018, un nombre important de recours ont été mis en place contre les décisions du collège, fondés sur le moyen tiré du manque d'impartialité de la procédure, tel que protégé non pas par la Constitution française, mais par la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. Ce moyen a été accueilli devant les juridictions administratives de premier ressort et d'appel, avant que le Conseil d'État ne se prononce en 2020. Dans la lignée de la décision du Conseil constitutionnel, le Conseil d'État a jugé que le principe d'impartialité, tel que protégé par le droit international, n'était pas respecté par l'intégralité de la procédure en vigueur, avant les modifications législatives intervenues en 2018. Toutefois, jugeant que cela n'était pas de nature à entacher d'irrégularité l'ensemble de la procédure suivie jusqu'à la présentation du dossier devant le collège de l'ACNUSA, il a considéré que le juge administratif de plein contentieux pouvait se substituer audit collège pour se prononcer sur les dossiers dans l'état de leur instruction avant cette présentation. Appliquant cette procédure, après avoir annulé les décisions adoptées par le collège de l'ACNUSA, il a repris des décisions de sanctions à l'encontre des personnes poursuivies. Cette décision de la plus haute juridiction a mis un coup d'arrêt important aux recours qui invoquaient, devant les juridictions administratives, le moyen tiré du défaut d'impartialité de la procédure suivie devant l'ACNUSA, tant au regard des principes constitutionnels que des exigences du droit international. Les décisions prises par les juridictions administratives depuis l'arrêt du Conseil d'État ont été dans le même sens, les amendes ont été rétablies et une nouvelle question préalable de constitutionnalité posée au Conseil constitutionnel a été repoussée. Par suite, le pic du nombre de contentieux initiés contre les décisions du collège de l'ACNUSA peut être regardé comme ayant été atteint en 2019. Le rapport public 2022 permettra de le vérifier.

CRÉDITS DE FONCTIONNEMENT DE L'ACNUSA

	Bilan des comptes 2020		
	Report AE 2019	AE	CP
Disponible	130 128	576 646	538 325
Fonctionnement général	3 189	29 643	30 000
Systèmes d'information et de communication	33 594	125 502	84 839
Formations et colloques	-	59 692	22 349
Frais de justice	40 800	169 768	181 008
Déplacements	-	10 863	10 863
Documentation et communication	39 240	89 252	117 588
Expertises - Études - Recherche	13 305	91 926	91 678

RECOUVREMENT DU PRODUIT DES AMENDES PAR LA DIRECTION DES CRÉANCES SPÉCIALES DU TRÉSOR

Années d'émission	Nbre titres émis	Montant des titres émis	Montant des titres recouverts	Dont recouvrement réalisés par les saisies ACNUSA	ANV accordées par date d'émission du titre	Montant des titres admis en non-valeurs	Restes à recouvrer	% recouvré
2015	107	2 896 500,00	2 463 420,00	303 000,00	17,00	403 080,00	30 000,00	85,05 %
2016	118	4 545 400,00	3 694 701,00	86 000,00	7,00	155 000,00	695 699,00	81,28 %
2017	135	4 474 000,00	3 500 388,00	0,00	7,00	41 612,00	932 000,00	78,24 %
2018	99	2 767 700,00	1 574 200,00	0,00	2,00	70 500,00	1 193 000,00	56,88 %
2019	185	7 391 500,00	4 187 485,00	0,00	1,00	10 000,00	3 194 015,00	56,65 %
2020	111	2 363 000,00	460 235,00	0,00	1,00	35,00	1 800 765,00	19,48 %
	755,00	24 438 100,00	15 880 429,00	389 000,00	35,00	680 227,00	7 845 479,00	64,98 %

Les recommandations et demandes d'études

Le collège a procédé à l'examen et, lorsque nécessaire, à la reformulation des recommandations antérieures non totalement mises en œuvre (https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1657_recueil-des-recommandations.pdf).

Il formule trois nouvelles recommandations et une demande d'étude.

RECOMMANDATION 2021/N° 1

L'Autorité de contrôle recommande la mise en place d'un observatoire national des mouvements de nuit sur les grands aéroports français.

RECOMMANDATION 2021/N° 3

L'ACNUSA recommande à la Direction des services de la navigation aérienne de mettre à profit les moyens d'études mis en œuvre, notamment dans le cadre de la généralisation des descentes continues, pour s'assurer que toutes les optimisations environnementales des procédures de départ et d'arrivée ont été envisagées. Ce travail devra aussi permettre à l'administration de s'assurer que les règles édictées en matière de réglementation de procédures sont claires, et d'associer aux trajectoires de départ survolant des zones densément peuplées, des volumes de protection environnementales (VPE) aux procédures RNAV concertées localement.

RECOMMANDATION 2021/N° 2

L'Autorité demande 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 notamment 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.

DEMANDE D'ÉTUDE 2021/N° 1

L'Autorité de contrôle demande une évaluation des dispositions législatives et réglementaires prises pour limiter les nuisances des hélicoptères dans les zones densément peuplées. Il s'agit d'apprécier les meilleures pratiques environnementales et de 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 membres du collège



Gilles LEBLANC

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



Julie VALLET

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



Jean-MARIE DURAND

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



Valérie ROZEC

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



Agnès BRION DUCOUX

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



Philippe GUIVARC'H

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



Nadine ALLEMAMAND

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



Francis TRUCHETET

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



Lise DRIENCOURT

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



Philippe CANNARD

Le président de l'Assemblée nationale a désigné en date du 4 juin 2019 M. Philippe Cannard, Inspecteur général de l'administration au ministère de l'Intérieur, comme membre du collège de l'Autorité.



244, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris
Tél. : 01 53 63 31 80 • contact@acnusa.fr • www.acnusa.fr



Directeur de la publication : Gilles LEBLANC
Conception graphique et réalisation : François-Xavier LEHE (wala-studio-graphique.fr)