



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

WEBINAIRE TRAFIC AÉRIEN

13 octobre 2023

Philippe Gaboulaud, secrétaire général
Nicolas Michelot, chef du pôle technique

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est une Autorité Administrative Indépendante.

Elle est composée de dix membres. Il s'agit de personnalités désignées par le Président de la République, les présidents du Sénat et de l'Assemblée nationale, ou nommées en Conseil des ministres en raison de leurs compétences dans les domaines juridiques, scientifiques, de santé humaine ou de transport aérien. Elle bénéficie du concours de sept membres associés dans le cadre de ses pouvoirs de sanction. Une équipe permanente composée de trois pôles (administratif, juridique et technique) appuie le collège dans l'exercice de ses différentes fonctions.

Elle exerce l'ensemble de ses missions essentiellement sur et autour des principaux aéroports français (plus de 20 000 mouvements d'aéronefs de plus de 20 tonnes par an) et des aérodromes dont l'exploitation est restreinte pour des raisons environnementales par arrêtés ministériels. Elle est compétente pour traiter des nuisances aériennes émises par tous les aérodromes sur l'ensemble du territoire français et des nuisances des hélicoptères dans les zones à forte densité de population mais n'exerce ses pouvoirs de sanction que pour les aérodromes et héliports sur lesquels existe une réglementation environnementale.



TROIS MISSIONS COMPLÉMENTAIRES

NORMATIVE : Indicateurs / Systèmes de mesures et de visualisation des trajectoires

- ✓ Faciliter la production de données techniques et scientifiques
- ✓ Assurer l'accessibilité des données à toutes les parties
- ✓ Connaître les sources et leurs impacts de pour pouvoir réduire les émissions (sonores et atmosphériques)

CONSULTATIVE : Avis (obligatoire) aux administrations

- ✓ Sur un certain nombre de plans et programmes locaux (comme le PREPA, les PPA, etc.)
- ✓ Sur les projets de modification de trajectoire
- ✓ Sur les projets de textes réglementaires portant restriction d'exploitation des aéroports

Avis et recommandations aux parties mentionnées à l'article L 6361-5 Du Code des Transports

EXERCICE DU POUVOIR DE SANCTION pour les infractions aux règles environnementales édictées par arrêtés ministériels :

- ✓ Poursuites engagées par les agents de l'Etat (aviation civile et gendarmerie des transports aérien) assermentés et commissionnés à cet effet
- ✓ Procédure contradictoire (entre l'administration et la personne poursuivie) conduite par le magistrat détaché comme rapporteur permanent
- ✓ Rapport à charge et à décharge présenté devant le collège qui prononce, le cas échéant, des amendes d'un montant maximum de 1 500 € pour une personne physique et 20 000 € pour une personne morale (40 000 € pour certains types de manquement)

L'ACNUSA est active auprès des compagnies aériennes en matière de prévention des risques d'infraction. Elle œuvre par ailleurs à favoriser un dialogue local constructif entre l'administration et les différentes parties pour créer les conditions d'activités aéroportuaires respectueuses de la santé et de l'environnement des populations les plus impactées par ces activités.

L'Autorité de contrôle a des pouvoirs d'investigation (article L 6361-8 du Code des Transports). Elle peut charger un ou plusieurs de ses membres , ou des experts qu'elle a mandatés, de procéder à des vérifications sur place ou de se faire communiquer tous renseignements ou documents utiles à l'exercice de ses missions.

Elle dispose d'un pouvoir de substitution (article L 6361-7 du Code des Transports) lui permettant, après mise en demeure d'un exploitant d'aérodrome de respecter certaines de ses prescriptions, de procéder elle-même aux travaux nécessaires (aux frais et sous la responsabilité de l'exploitant).

L'ACNUSA collabore activement avec les autres autorités administratives indépendantes (AE / ART / CNDP) susceptibles d'intervenir auprès des aéroports pour réduire les nuisances.

Il n'y a jamais eu autant d'engagements volontaires des grands acteurs industriels du secteur (grands constructeurs / groupes aéroportuaires de dimension mondiale / grandes compagnies aériennes) et de leurs organisations professionnelles, y compris la chambre syndicales des assistants d'escale.

Ces engagements sont importants pour les 10 ou 20 ans à venir.



- ✓ La protection contre les nuisances nocturnes
- ✓ La réduction des émissions sonores et atmosphériques lors des opérations au sol
- ✓ La qualité environnementale des procédures opérationnelles de navigation aérienne et le respect des trajectoires optimisées
- ✓ La réduction du nombre de personnes exposées à des valeurs supérieures aux seuils préconisés par l'OMS et repris par l'UE
- ✓ La mise en œuvre des programmes d'insonorisation et des mesures de compensation
- ✓ La préservation de la biodiversité sur et autour des aéroports / aérodromes

Sur certains territoires particuliers, l'aviation commerciale n'est pas la principale source de nuisances et il y a des enjeux importants de réduction des émissions :

- ✓ De l'aviation générale (notamment écoles de pilotage et aéroclubs)
- ✓ De l'aviation d'affaires
- ✓ Des hélicoptères assurant des missions transport / tourisme

Il y a également des enjeux spécifiques dans les territoires ultramarins.

L'absence de prise en compte des enjeux sur certains de ces territoires particuliers présente un risque pour tout le secteur aéronautique (exemples).

A/ Survol des avions > La réduction des émissions de GES et de polluants locaux par le biais :

De la modification et de l'optimisation des procédures de navigation aérienne à l'approche et au départ des grands aéroports français, l'exemple de Nice – Côte d'Azur avec les arrivées en 22 R



Le transfert de 5% du flux des arrivées sur cette piste conduit à une évaluation annuelle (référence 2019) du bilan consommation carburant et émissions gazeuses caractérisé par :

- une baisse de consommation de carburant de 22 tonnes, soit la consommation de 4 vols aller/retour d'un A320 entre Nice et Paris,
- une réduction des émissions de CO2 de 69 tonnes,
- une diminution annuelle de 160 kg de NOx sous 3000ft.

B/ Activités au sol côté piste > La réduction des émissions de GES et de polluants locaux par le biais :

Décarbonation : modernisation et renouvellement des véhicules, équipements et engins de piste



Investissements des exploitants, assistants en escale et compagnies pour satisfaire à l'obligation prochaine du règlement européen AFIR d'assurer la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement sur les aéroports.

Objectif « APU off » qui réside surtout dans l'offre et la disponibilité de moyens de substitution fixes ou mobiles permettant aux aéronefs, au contact ou au large, de disposer d'électricité et de production d'air froid ou chaud en quantité et en puissance suffisantes pour ne pas recourir à l'APU.

Combo GPU/ACU mobile du constructeur Guinault

A Nice – Côte d'Azur par exemple, l'aéroport a équipé 100 % des 33 postes au contact sont équipés du 400 Hz, et engagé l'électrification en 50 Hz des postes au large. 12 postes 400 Hz et 6 pop-out parking KILO (électricité 400/50Hz et air) (pk KILO = aviation affaires).



400 et 50 Hz + gaine d'air conditionné. | Vandrot, aéroport de Nice

La convention ACNUSA / ATMO France a pour but d'appuyer, par le réseau des AASQA, le fonctionnement et l'efficacité de l'ACNUSA dans une logique de transparence et de pertinence scientifique de l'information fournie. Plusieurs axes de coopération qui répondent à des besoins et des champs d'intérêt communs ont été définis :

- Suivi des différents plans et programmes nationaux et régionaux sur la qualité de l'air (contenu, évaluation de l'efficacité des plans d'actions, ...) ;
- Sujets/travaux/projets de recherche permettant de compléter les connaissances sur l'impact des activités aéroportuaires sur la qualité de l'air et de réduire les émissions sur et autour des plateformes aéroportuaires ;
- Définition et diffusion de bonnes pratiques de protection environnementale (qualité de l'air, protection des milieux).

L'ACNUSA incite les aéroports sous son contrôle spécifique à travailler avec les AASQA en région afin de favoriser une approche convergente aux différentes échelles territoriales (concession aéroportuaire/ métropole/ région).

Absence d'une information robuste, contrôlée et facilement accessible au public

=

Champ libre aux extrapolations sur la contribution d'un aéroport sur la qualité de l'air dans la zone où il est implanté, mais également sur les actions qui sont ou non entreprises pour réduire son impact.

C'est pourquoi : accroître la transparence sur les données concernant les émissions de polluants atmosphériques et de GES des aéronefs et des activités des plateformes aéroportuaires, qui plus est pour celles situées au sein de PPA (10 aéroports concernés sur les 12 aéroports sous contrôle spécifique de l'ACNUSA).

L'ACNUSA porte donc un projet de modification d'article législatif du code des transports (II du L6361-6 du CT) concernant ses dispositions relevant du champ de la pollution atmosphérique :

En effet, la rédaction actuelle ne permet pas à l'Autorité de contrôle d'exercer efficacement ses missions. En l'état elle est limitée à animer le débat et à formuler des propositions d'études. **L'Autorité de contrôle porte ce besoin d'actualiser cette rédaction législative pour lui permettre d'assurer un contrôle effectif des émissions de polluants atmosphériques et de GES sur les aéroports.**

L'ACNUSA souhaite disposer d'un cadre d'intervention et de la capacité de pouvoir accompagner concrètement les opérateurs du secteur du transport aérien pour améliorer la qualité de l'air et le climat et réduire les émissions de polluants sur et autour des aéroports.



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

**MERCI DE VOTRE
ATTENTION**