



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Cannes-Mandelieu

Présentation du rapport 2022

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

9 décembre 2022



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Les Assises Nationales du Transport Aérien ont fait naître des espoirs mais la pandémie COVID a rendu difficile le respect des engagements pris.

La crise sanitaire a accéléré la prise de conscience de la nécessité de faire face au défi climatique et aux nuisances aéroportuaires ayant un impact sur la santé.

De nombreux acteurs du secteur (sociétés aéroportuaires, assistants d’escale, compagnies aériennes, direction des services de la navigation aérienne) ont redéfini leurs stratégies environnementales pour se recalculer sur nos objectifs nationaux, communautaires et internationaux.

La nouvelle législature 2022 – 2027 est stratégique pour nous replacer dans des trajectoires de réduction du bruit et des émissions atmosphériques plus respectueuses de l’environnement.



I – CONTEXTE DANS LEQUEL LE RAPPORT 2022 A ÉTÉ RÉDIGÉ

Une forte reprise des activités aéroportuaires pas toujours bien anticipée :

- **Un retour des activités « cargo » au-dessus du niveau 2019 dès octobre 2020 en Europe ;**
- **Une activité « aviation d'affaires » bien au-dessus du niveau 2019 depuis octobre 2021 en Europe ;**
- **Une activité « aviation générale » restée à haut niveau, notamment en raison des besoins de formation et de maintien des qualifications des personnels du secteur aéronautique en ayant besoin ;**
- **Une reprise des activités « passagers » particulièrement forte au premier trimestre 2022 puis une certaine stabilisation au niveau des capacités de production du système en Europe (au prix de retards, d'annulations de vols et de manquements aux règles environnementales).**

Dans ce contexte, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires s'est attachée à accompagner les opérateurs dans leurs nouvelles stratégies environnementales et à contribuer à un dialogue local serein et constructif alors que les attentes de résultats concrets sont exprimées avec de plus en plus de force sur les territoires.



II – LA PRÉVENTION DES MANQUEMENTS EST RESTÉE UNE PRIORITÉ DE LA POLICE DE L'ENVIRONNEMENT SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

La vigilance des services de l'aviation civile s'est maintenue en 2021 malgré la crise :

| | | | | Rappel 2020 |
|---|--------------------|----------------|-------------|-------------|
| Compagnies ayant réalisé plus de 10 000 mouvements sur les aéroports français en 2021 | 584 464 mouvements | 54 poursuites | 0,92/10 000 | 1,50/10 000 |
| Compagnies ayant réalisé entre 2 800 et 10 000 mouvements | 193 281 mouvements | 102 poursuites | 5,28/10 000 | 7,52/10 000 |
| Compagnies ayant réalisé moins de 2 800 mouvements | 174 144 mouvements | 154 poursuites | 7,69/10 000 | 6,68/10 000 |

La plupart des grandes compagnies, françaises et étrangères, ont engagé des plans de mesures correctrices pour prévenir leurs risques de récidives. Elles sont généralement bien accompagnées par les communautés aéroportuaires locales.

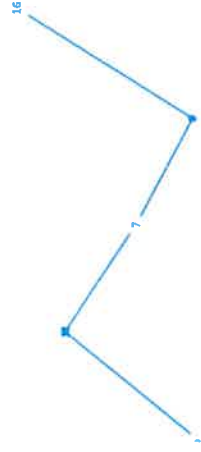


II – LA PRÉVENTION DES MANQUEMENTS EST RESTÉE UNE PRIORITÉ DE LA POLICE DE L'ENVIRONNEMENT SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

Sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu, les poursuites engagées ont évolué de la manière suivante :

REPARTITION DES POURSUITES ENGAGÉES PAR LES AGENTS ASSERMENTÉS

PAR ANNÉE DE RÉALISATION DES VOIS LITIGIEUX



Pour les 27 dossiers analysés sur cette période :

23 sanctions :

- 20 pour usage d'aéronefs restreints ou interdits
- 3 pour non-respect de procédures d'approche
- 1 dossier non sanctionné (mauvaise personne poursuivie) ;
- 3 classements sans suite par le collège (antérieur à la refonte de la procédure devant l'Autorité intervenu en 2018) pour mauvais référencements des marges acoustiques des aéronefs sur la base de données NBA.

Depuis le début de l'année, 5 dossiers concernant cette plateforme ont été examinés et sanctionnés par le collège pour non-respect de procédure d'approche.

17 dossiers sont en cours d'instruction :

- 9 pour usage de certains types d'aéronef ;
- 7 pour non-respect de procédure d'approche ;
- 1 pour non-respect des plages d'interdiction de tours de piste.

5 / 23



II – LA PRÉVENTION DES MANQUEMENTS EST UNE PRIORITÉ DE LA POLICE DE L'ENVIRONNEMENT SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

Parallèlement à la répression des manquements, le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares suscite et soutient les actions de prévention menées par les membres des communautés aéroportuaires (aéroclubs, écoles de pilotage, compagnies aériennes, aéroports, assistants d'escale et contrôleurs aériens) afin de bien informer chacun du SENS et de la LETTRE des règles. Cette action porte ses fruits sur de nombreux aéroports.

L'effet cumulé des actions répressives et préventives a pu s'apprécier puisque le nombre de poursuites engagées en 2020 et en 2021 a été globalement très inférieur à celui des années précédentes, en proportion du nombre de vols réalisés. Cela n'a pas été le cas à Cannes – Mandelieu où la vigilance des services de l'aviation civile est certainement plus forte qu'auparavant.

Les conditions générales de la reprise des activités en 2022 (programmation des vols à un niveau supérieur à la capacité de production) ont malheureusement eu pour effet des annulations et des retards, ayant des impacts sur les passagers et sur les territoires. Il est d'ores et déjà que le nombre de poursuites engagées par les services de l'aviation civile en 2022 dépassera très largement les niveaux records de 2018 et 2019.



III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

La performance environnementale des gestionnaires d'aérodomes est essentielle pour créer la confiance des différentes parties prenantes. Les aérodomes sont des ensembles capables de mobiliser les acteurs opérant sur leurs plateformes pour obtenir des résultats concrets, mesurables et perceptibles. Les inventaires des sources et des mesures d'émissions, sonores et atmosphériques, permettent de concevoir et de mettre en œuvre des plans d'actions (Plans de Protection de l'Atmosphère, Plans de Protection du Bruit dans l'Environnement). La plupart des derniers plans 2018-2022 sont cependant restés en deçà de ce qu'ils nous semblaient pouvoir être.

Les responsabilités de l'État régulateur doivent également être stimulées pour moderniser régulièrement le cadre de la régulation environnementale locale (arrêtés ministériels) afin de l'adapter aux performances et objectifs actuels. De nombreux arrêtés ministériels sont anciens et certains sont devenus désuets. Ce n'est pas le cas à Cannes-Mandelieu où le cadre de régulation environnementale a été révisé en 2022.



III – STIMULER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

Il importe, quand une nouvelle réglementation est mise en œuvre, que les contrôles, quant à son respect, soient menés au début avec une certaine pédagogie pour faciliter son appropriation par les usagers et prévenir les risques de récidence. Les sanctions sont nécessaires mais dans certains cas le collège de l’Autorité de contrôle a prononcé des amendes assorties de sursis.

Un retour d’expérience doit par la suite être fait avec toutes les parties prenantes pour apprécier si les effets positifs escomptés par les nouvelles règles sont bien atteints ou si des adaptations ou une meilleure information doivent être envisagées.



IV – TRAITER LA QUALITÉ DE L’AIR ET LE BRUIT AVEC LA MÊME ATTENTION

Répondre au défi climatique est une priorité planétaire qui bénéficie de beaucoup d’attention et de crédits. Cette priorité ne saurait occulter les nuisances subies par les populations des territoires aéroportuaires.

La lutte contre le BRUIT dans l’environnement reste la première préoccupation de proximité. Le programme de recherche DEBATS a contribué à améliorer les connaissances scientifiques sur les effets du bruit aérien sur la santé. Le rapport du Conseil National du Bruit (CNB) et de l’Agence de l’Environnement et de la Maîtrise de l’Energie (ADEME) a permis de réévaluer le coût social du bruit dans notre pays.

L’ACNUSA prescrit le déploiement de systèmes de visualisation des trajectoires et de mesures du bruit associées afin de faciliter l’accès aux données publiques et de permettre que s’exerce une certaine vigilance citoyenne..

Elle recommande au Gouvernement de définir, sur proposition du Conseil National du Bruit, des indicateurs événementiels du bruit aérien (intensité et répétitivité). Les travaux sont engagés en ce sens



Pour les grands aéroports, l’Autorité a recommandé aux préfets d’établir, lorsque cela n’est déjà fait, les nouvelles cartes stratégiques du bruit pour la 4^{ème} échéance (2024-2028) et au Gouvernement de déconcentrer la conduite et la mise en œuvre des plans de prévention du bruit dans l’environnement (PPBE) des aéroports pour cette prochaine échéance avec un objectif de résultats en harmonie avec ceux des métropoles où sont implantés les aéroports.

Elle appelle enfin le Gouvernement et le Parlement à mobiliser les ressources nécessaires pour rattraper les retards pris en 2020, 2021 et 2022 dans la réalisation de certains programmes d’insonorisation des établissements scolaires, des établissements sanitaires et des logements inscrits dans les plans de gêne sonore.



IV – TRAITER LA QUALITÉ DE L’AIR ET LE BRUIT AVEC LA MÊME ATTENTION

La réduction des émissions atmosphériques est nécessaire pour améliorer la QUALITÉ DE L’AIR local et lutter contre le changement climatique.

Les outils de planification et de programmation ont été forgés pour permettre aux collectivités territoriales et aux opérateurs d’agir de manière efficiente. Il importe de s’en saisir pour rétablir une bonne qualité de l’air dans les grandes métropoles françaises et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Une convention type a été passée par l’ACNUSA avec la fédération ATMO France pour aider les aéroports à observer la qualité de l’air local avec l’appui des associations agréées de surveillance de la qualité de l’air. Cela a permis aux principaux aéroports de mieux connaître l’inventaire des sources d’émissions et de réaliser des campagnes de mesures afin d’orienter leur action sur les polluants les plus préoccupants.



L’articulation des Plans de Protection de l’Atmosphère (PPA) des grandes métropoles et des plan d’action des aéroports engagés dans la certification Air Accréditation Carbone (ACA) devrait permettre de réduire significativement les émissions aéroportuaires au cours de l’actuelle législature. A l’échelle de la Côte d’Azur, les démarches sont cohérentes et convergentes et leur en œuvre devrait permettre d’obtenir des résultats mesurables.

Il reste nécessaire d’améliorer nos connaissances sur les effets sanitaires cumulés du bruit et des pollutions atmosphériques sur les salariés et les populations les plus impactées.

L’ACNUSA recommande ainsi au ministre chargé de la transition écologique et de la cohésion des territoires et au ministre chargé de la santé de saisir conjointement le Conseil National de l’Air et le Conseil National du Bruit d’une demande d’étude sur les effets cumulés du bruit et des principaux polluants sur la santé afin que ces effets cumulés puissent être mieux pris en compte sur les territoires les plus exposés. Des études préliminaires vont être engagées en ce sens.



FOCUS 1 – NUISANCES SONORES DE L’AVIATION LÉGÈRE

L’ACNUSA a fait la promotion de son rapport consacré aux nuisances de l’aviation légère.

Ce rapport met l’accent sur la nécessité de renouveler les flottes d’aéronefs utilisés notamment en formation. Il importe en effet que les pilotes puissent se former et/ou maintenir leurs qualifications sur les aéronefs peu émissifs.

Plusieurs grandes écoles de formation de nombreux aéroclubs sont aujourd’hui engagées dans le renouvellement de leurs flottes et la révision de leurs méthodes pédagogiques.

Plusieurs aéroports ayant une très forte activité « aviation générale » (Toussus – Le Noble, Lognes – Emerainville, Lyon – Bron, Cannes – Mandelieu, Lasbordes, Aix – les Milles) sont engagés dans des cadres locaux de régulation prenant mieux en compte les intérêts des différentes parties prenantes.

Il est souhaitable que les grands aéroports qui accueillent de l’aviation légère s’en inspirent de manière à favoriser le déploiement d’aéronefs de dernière génération et à sortir de flottes les aéronefs provoquant des nuisances excessives..



Rapport sur les nuisances sonores de l’aviation légère (juillet 2020)
<https://www.acnusa.fr/nuisances-sonores-de-laviation-legere-128>

14/23



FOCUS 2 – NUISANCES DES HÉLICOPTÈRES

Saisie par des territoires fortement impactés par les nuisances des hélicoptères, l'Autorité de contrôle a produit un rapport assorti de propositions visant à mieux maîtriser ces nuisances.



L'ACNUSA recommande notamment aux grandes collectivités territoriales (EPCI) concernées de mettre en place un réseau d'hélistations exploitées par des professionnels responsables plutôt que de laisser se multiplier les hélistations. L'enjeu est important sur toute la côte, de Menton à Saint-Tropez.

Les perspectives de nouvelles offres de transport à la demande par voie aérienne sur certains territoires (zones densément peuplées ou espaces naturels), appellent à travailler sur l'acceptabilité de ces offres et à fixer, avant 2024, le cadre de régulation environnementale de ces nouveaux moyens de transports.

Rapport sur les nuisances sonores des hélicoptères (juillet 2022)

<https://www.acnusa.fr/nuisances-sonores-des-helicopteres-mise-en-oeuvre-de-la-reglementation-sur-certains-territoires-434>

15/23



FOCUS 3 – AVIATION D’AFFAIRES

La crise sanitaire a favorisé l’augmentation du trafic de l’aviation d’affaires. Ces derniers mois, celui-ci a été supérieur de 18 à 22 % à celui de 2019.

Dès le printemps 2022, l’ACNUSA a demandé au Parlement et/ou au Gouvernement de conduire une réflexion sur la régulation nécessaire à un développement durable des différentes formes de transports à la demande sur les aéroports français.

Il convient en effet de bien appréhender les différents segments d’activités (vols sanitaires, vols de services publics, vols privés, vols de transport à la demande).

Il importe que les aéroports de la Côte d’Azur participent avec l’aéroport de Paris – Le Bourget et les autres aéroports ayant une forte activité dans ce secteur, à une démarche volontaire pour réduire les nuisances de ces appareils, en approche, au sol et au départ,

16/23



V – LES JURIDICTIONS ADMINISTRATIVES CONFORTENT L’ACTION DE L’ACNUSA

Au cours des cinq dernières années, 285 décisions de l’ACNUSA ont fait l’objet de recours de la part des personnes morales ou physiques sanctionnées par une amende administrative. Le Tribunal Administratif de Paris a prononcé un jugement défavorable à l’Autorité dans 7 cas (aucun en 2020 et 2021).

La Cour d’Appel de Paris a été saisie de 58 décisions du Tribunal Administratif (ou renvoyées par le Conseil d’État). Elle a prononcé deux arrêts défavorables à l’Autorité (aucun en 2019, 2020 et 2021).

Le Conseil d’État a été saisi en cassation de 4 décisions de la Cour d’Appel de Paris. Il a prononcé une décision défavorable à l’Autorité en 2017 mais aucune en 2018, 2019, 2020 et 2021. Celle-ci a été transmise au Conseil Constitutionnel qui a enjoint au Gouvernement de modifier deux articles du Code des Transports, ce qui a été fait en 2018.

Les recours ont confirmé l’action de l’Autorité de contrôle. Les arrêts de la Cour d’Appel et du Conseil d’État ont en effet renforcé au cours des deux dernières années la jurisprudence sur laquelle l’ACNUSA appuie ses décisions. De nouveaux recours se forment chaque année. Les jugements définitifs auxquels ils donnent lieu permettent de trancher les divergences d’interprétation de certaines règles. Ils confortent ainsi les bases juridiques de l’action des services locaux de l’aviation civile chargés de la police de l’environnement. Ils permettent aux aéroclubs, aux écoles de pilotage et aux compagnies aériennes de se concentrer sur les mesures correctrices leur permettant de prévenir les risques de récidives, notamment manquements répétés sur une même plateforme aéroportuaire.



Le cadre législatif a cependant besoin d'un toilettage pour satisfaire aux exigences actuelles :

- ✓ **Simplifier la procédure de sanctions aujourd'hui beaucoup trop lourde et trop longue pour être totalement efficiente, et introduire des souplesses : possibilité d'accorder un sursis, de fixer une amende globale et forfaitaire pour une série finie d'infractions, de communiquer (article L 6361-4 et L 6361-12 à 14 du Code des transports)**
- ✓ **Prendre en compte l'impact des émissions atmosphériques sur la santé (modification de l'article L 6361-6 du Code des transports)**
- ✓ **Faciliter l'exercice du contrôle du respect des engagements des opérateurs (article L 6361-7, 7ème alinéa)**

L'Autorité de contrôle s'est vue confier par le législateur des missions consultatives sur de nombreux plans, programmes et projets concernant soit les grands aéroports, soit les territoires aéroportuaires.

Ayant constaté que la façon dont elle était consultée était source de nombreux dysfonctionnements, elle s'est attachée à analyser le cadre juridique de ces consultations et les pratiques qu'en font d'administration et les autres parties pouvant la saisir pour avis.

Elle a récemment rendu public son rapport au Gouvernement et au Parlement. Elle recommande de moderniser le cadre des consultations et de faire évoluer les pratiques de manière à ce que ses avis permettent :

- **d'améliorer la qualité des projets des maîtres d'ouvrage qui ont à la consulter**
- **de faciliter le dialogue local entre professionnels de l'aéronautique, collectivités territoriales et associations pour réduire les nuisances aéroportuaires.**



VIII – LES DONNÉES CLEFS DE LA GESTION

L'Autorité de contrôle s'est attachée à déployer en 2021 un outil de téléprocédure inspiré de l'outil « télérecours » installé par le Conseil d'État dans toutes les juridictions administratives. Cet outil est au service des personnes poursuivies par l'administration de l'aviation civile devant l'ACNUSA. Il a commencé à faire ses preuves puisqu'il est aujourd'hui utilisé par de nombreuses compagnies aériennes.

Elle a, parallèlement, mis en place un nouveau site Internet permettant de rendre l'information qu'elle traite ou produit plus facilement accessible à ses différents publics.

L'Autorité indépendante dispose de moyens modestes :

Budget de fonctionnement 2021 : - Autorisations d'engagement : 543 630 €
- Crédits de paiement : 535 821 €

Effectifs 2021 : - Equipe permanente : 12 ETP (hors président) et 4 apprentis
- Membres du collège : 10 (seul le président est à temps plein)

Recouvrement du produit des amendes titrées en 2021 :

- 3 453 142 € (soit 43,62 % du montant des amendes titrées en 2021)
- Au bout de 5 ans, le taux de recouvrement dépasse 80% (ce qui est un excellent taux pour le recouvrement d'amendes administratives non automatiques)

Le produit des amendes est bien sûr affecté au budget général de l'Etat.



VII – LES 23 RECOMMANDATIONS EN VIGUEUR

- **4 recommandations visent à améliorer les connaissances sur les nuisances aéroportuaires**
- **5 recommandations visent à réduire le bruit dans l'environnement**
- **3 recommandations visent à améliorer la qualité de l'air et des milieux**
- **7 recommandations visent à éviter, réduire et compenser l'impact des nuisances sur les territoires**
- **4 recommandations visent à sécuriser les fondements de la lutte contre les nuisances aéroportuaires**

Le rapport public 2022 est accessible sur le site Internet de l'ACNUSA
[https](https://www.acnusa.fr/)





**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Autorité indépendante, l'ACNUSA est au service des différentes parties prenantes. Elle est garante du respect des engagements et des règles environnementales sur votre aéroport.

MERCI DE VOTRE ATTENTION

