



ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES



2000 > 2020

BILAN
DES RECOMMANDATIONS
ÉMISES PAR L'AUTORITÉ



**GILLES LEBLANC**

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

**LISE DRIENCOURT**

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

**FRANCIS TRUCHETET**

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

**NADINE ALLEMARD**

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

**PHILIPPE GUIVARC'H**

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

**AGNÈS BRION DUCOUX**

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

**VALÉRIE ROZEC**

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

**JULIE VALLET**

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

**JEAN-MARIE DURAND**

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

**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.

L'ACNUSA EN QUELQUES MOTS

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

Ses activités principales sont :

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

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

BILAN DES RECOMMANDATIONS ÉMISES PAR L'AUTORITÉ DEPUIS 2010

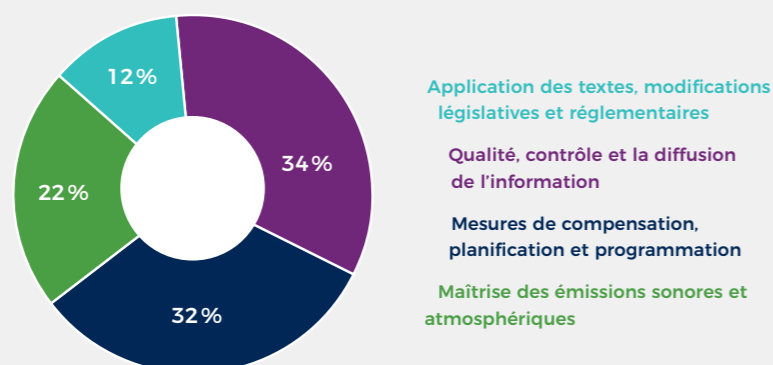
Quatre-vingt-trois pour cent des recommandations formulées par l'Autorité de contrôle depuis 2010 ont été mises en œuvre ou sont en passe de l'être. L'Autorité a émis depuis sa création de nombreuses recommandations. Le présent bilan traite des recommandations exprimées depuis 2010, couvrant ainsi toute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

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

Les recommandations concernent les thématiques suivantes :

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

Pourcentage de recommandations par thématique



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

I. NUISANCES ATMOSPHÉRIQUES ET SONORES

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

1 QUALITÉ DE L'AIR ET MILIEUX

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

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

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

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

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

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

2 BRUIT

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

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

II. QUALITÉ, CONTRÔLE ET DIFFUSION DE L'INFORMATION

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

1 INFORMATION DES RIVERAINS

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

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

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

2 INFORMATION AUX ÉQUIPAGES

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

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

III. COMPENSATION, PLANIFICATION ET PROGRAMMATION

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

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

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

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

IV. APPLICATION DES TEXTES ET MODIFICATIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

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

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

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

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

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

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS ET DEMANDES D'ÉTUDES ÉMISES EN 2019

RECOMMANDATION 2019 N° 1 AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

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

RECOMMANDATION 2019 N° 2 AU GOUVERNEMENT

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

RECOMMANDATION 2019 N° 3 AUX COLLECTIVITÉS MAÎTRES D'OUVRAGE DES BÂTIMENTS SCOLAIRES (cf. page 16)

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

RECOMMANDATION 2019 N° 4 AU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE ET AU MINISTÈRE DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES ET DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

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

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

RECOMMANDATION 2019 N° 5 AU PARLEMENT

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

RECOMMANDATION 2019 N° 6 AU MINISTÈRE CHARGÉ DU BUDGET ET AU MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

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

RECOMMANDATION 2019 N° 7 AU GOUVERNEMENT

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

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

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

RECOMMANDATION 2019 N° 9 AU GOUVERNEMENT ET AU PARLEMENT

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

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

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

RECOMMANDATION 2019 N° 11 AU PARLEMENT ET AU GOUVERNEMENT

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

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

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

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

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

DEMANDE D'ÉTUDE 2019 N° 2 AU CENTRE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE DU BÂTIMENT (CSTB)

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

DEMANDE D'ÉTUDE 2019 N° 3 AU MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS ET AU MINISTÈRE DES OUTRE-MER

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

CHIFFRES CLÉS

33 AVIS
PUBLIÉS EN 2019

1,2 MILLION
DE PERSONNES

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

515 000
RIVERAINS

HABITENT DANS LE PÉRIMÈTRE
DE GÊNE SONORE

572 DOSSIERS

DE MANQUEMENTS PRÉSENTÉS
EN PLÉNIÈRE EN 2019

6,98 MILLIONS
D'EUROS

D'AMENDES PRONONCÉES
EN 2019

58 CONTRÔLES
EFFECTUÉS

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

6 DES PLUS GRANDS
AÉROPORTS
NATIONAUX

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

89 STATIONS

DE MESURE DE BRUIT HOMOLOGUÉES
PAR L'ACNUSA

10 DES PLUS GRANDS
AÉROPORTS
NATIONAUX

ENGAGÉS POUR LA NEUTRALITÉ
CARBONE

44,5 MILLIONS
D'EUROS

RÉCOLTÉS POUR L'AIDE
À L'INSONORISATION EN 2018

4 PLATEFORMES
EN FRANCE

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

83 %

DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES
DEPUIS 2010 ONT ÉTÉ MISES EN
ŒUVRE OU SONT EN PASSE DE L'ÊTRE

GLOSSAIRE

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



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)

