



N° 4460

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 21 septembre 2021.

## PROPOSITION DE LOI

*visant à renforcer la lutte contre la pollution atmosphérique  
générée par les aérodrômes et aéronefs,*

(Renvoyée à la commission développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Michèle TABAROT, Jean-Marie SERMIER, Édith AUDIBERT, Véronique LOUWAGIE, Éric CIOTTI, Bernard PERRUT, Bérengère POLETTI, Éric PAUGET, Bernard REYNÈS, Rémi DELATTE,

députés.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Afin de concourir à l'objectif global de lutte contre le dérèglement climatique et ses conséquences, il est impératif de renforcer les capacités d'action des pouvoirs publics dans la lutte contre les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effets de serre à proximité et sur les aérodromes.

Après le bruit des avions, la pollution atmosphérique est sans conteste la nuisance la plus ressentie par les riverains d'aéroport. L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (l'ACNUSA), dont les missions ont été élargies aux émissions de polluants atmosphériques, notait dans un rapport sur « les émissions gazeuses liées au trafic aérien en France en 2017 » que « *les émissions CO<sub>2</sub> du transport aérien (aviation commerciale) en France ont été en 2017 de 21,9 millions de tonnes (+2,3 %) dont 2,0 Mt pour la phase LTO (9,3 %)* ». Le cycle atterrissage-décollage dit « LTO » correspond au 2<sup>e</sup> cycle le plus polluant derrière le cycle « ½ croisière ».

Cette analyse, corroborée par le Rapport de l'ACNUSA « *sur la gestion de la qualité de l'air sur et autour des plateformes aéroportuaires* » (9 juin 2020), nous permet d'affirmer que les pollutions liées aux aéroports deviennent une cause de plus en plus fréquente de plaintes de la part des riverains. Dès lors, la volonté d'amélioration de la qualité de l'air et du cadre de vie doit conduire à permettre des restrictions d'exploitation, adaptées selon les aérodromes concernés, pour limiter le nombre de mouvements, exclure certains avions générant le plus de nuisances, prévoir des plages de tranquillité, mettre en œuvre un contrôle effectif...

Il est ainsi proposé dans l'article 1<sup>er</sup> de la présente proposition de loi, d'élargir aux pollutions aériennes la pratique existante des arrêtés portant restrictions d'exploitation qui sont prévus aujourd'hui uniquement pour le bruit qu'il s'agisse de celui des aéronefs, dans la partie réglementaire du code des transports, ou de celui des hélicoptères, dans la partie législative du code de l'environnement.

Pour les aérodromes situés dans ou à proximité de zones à forte densité de population, la publication d'un tel arrêté sera de droit si elle est demandée par une collectivité locale ou par une commission consultative de l'environnement concernées. En effet, les trajectoires d'atterrissage et/ou de décollage depuis ces aérodromes induisent le survol à basse altitude de

nombreuses habitations avec un impact environnemental et sanitaire que plus personne ne peut nier et que le législateur doit prendre en compte.

Toujours dans une volonté de limiter l'impact des nuisances aéroportuaires et de réduire de manière effective les pollutions, l'article 2 vise à donner à l'ACNUSA un véritable cadre législatif dans lequel pourra s'inscrire sa mission de lutte contre la pollution atmosphérique définie aux articles L 6361-5 et -6 du code des transports. En effet, alors que depuis 2010 cette autorité a vu ses missions englober les questions relatives aux pollutions atmosphériques générées par les aéronefs, l'ACNUSA ne dispose pas d'une réelle capacité d'action puisqu'elle ne peut actuellement que contribuer au débat et formuler des propositions d'études.

Il est ainsi proposé de préciser cette mission de l'ACNUSA qui souffre d'un déficit de clarté. L'autorité aura ainsi un cadre d'intervention et la capacité d'accompagner concrètement les opérateurs du secteur aérien pour améliorer la qualité de l'air et le climat et réduire les émissions de polluants sur et autour des aéroports dans l'intérêt des riverains.

Cette précision est importante dans l'objectif d'une réduction effective des pollutions. En effet, la nouvelle rédaction du II. de l'article L. 6361-6 permettra de donner également de l'effectivité à l'article L. 6361-12, qui reconnaît à l'ACNUSA un pouvoir de sanction en cas de non-respect des valeurs maximales d'émissions atmosphériques polluantes qui nécessite de lui donner également la capacité d'opérer un contrôle réel desdites émissions.

Une telle proposition est attendue par l'ACNUSA comme en témoigne la recommandation 2020/N° 2 que cette dernière a pu émettre au sein de son rapport annuel 2020.

## PROPOSITION DE LOI

### Article 1<sup>er</sup>

- ① Le titre II du livre II du code de l'environnement est complété par un chapitre X ainsi rédigé :

- ② « CHAPITRE X

- ③ « *Dispositions particulières applicables aux aérodromes*

- ④ « Art. L. 229-55. – Dans l'objectif de réduire les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effets de serre, le ministre en charge de l'aviation civile peut règlementer par arrêté le trafic des aéronefs au départ, à destination ou sur les aérodromes.

- ⑤ « Un décret en Conseil d'État détermine les restrictions d'exploitation que peut fixer l'arrêté mentionné au premier alinéa, notamment en termes de nombre de mouvements, de plages horaires d'activité, de répartition et de limitation des survols dans le temps, de niveau de pollution, de tonnages et de types d'appareils, de zones d'exclusions des survols, de procédures de décollage ou d'atterrissage ainsi que de contrôle de ces prescriptions et de sanctions effectives de leur non-respect.

- ⑥ « Art. L.229-56. – Pour les aérodromes situés dans ou à proximité de zones à forte densité de population, l'arrêté mentionné à l'article L. 229-55 doit être pris lorsque la demande en est faite par une collectivité locale dont le territoire est directement impacté ou par la commission consultative de l'environnement définie à l'article L. 571-13 du code de l'environnement.

- ⑦ « Un décret en Conseil d'État détermine la liste des zones concernées en tenant compte notamment de la dimension de l'agglomération, de sa densité moyenne de population mais également du nombre de riverains touchés par les nuisances environnementales liées à l'activité des aérodromes ainsi qu'au départ et à l'arrivée sur ces derniers. »

### Article 2

- ① Le II de l'article L. 6361-6 du code des transports est ainsi rédigé :

- ② « II. – Dans le domaine de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre :

- ③ « 1° Les indicateurs de pollution atmosphérique et de gaz à effet de serre générées par les activités aéroportuaires ;
- ④ « 2° Les prescriptions techniques applicables, en conformité avec les normes internationales, aux dispositifs des polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ;
- ⑤ « 3° Les prescriptions concernant les stations de mesure, les campagnes de mesure de polluants atmosphériques et les inventaires d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre sur le climat ;
- ⑥ « 4° Les prescriptions portant sur la gestion de la qualité de l'air et sur la maîtrise de l'impact des gaz à effet de serre sur le climat.
- ⑦ « Ces indicateurs et prescriptions sont, après homologation par arrêté des ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile, publiés au Journal officiel de la République française.
- ⑧ « Les modalités de contrôle et de suivi de ces indicateurs et prescriptions par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires sont définies par décret en Conseil d'État. »





