



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES



RAPPORT ANNUEL 2024

Environnement

Santé

Climat

Qualité de l'air

Dialogue

Recommandations

Mesures

Sanctions

Avis

LE COLLÈGE DE L'ACNUSA



Gilles LEBLANC

Nommé président par décret du président de la République en date du 6 avril 2018.



Philippe GUIVARC'H

Nommé en conseil des ministres du 12 septembre 2018 sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile, en tant que personnalité compétente en matière de navigation aérienne.



Nadine ALLEMAND

Nommée en conseil des ministres du 12 septembre 2018 sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile, en tant que personnalité compétente en matière d'émissions atmosphériques de l'aviation.



Francis TRUCHETET

Nommé en conseil des ministres du 30 octobre 2018 sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile, en tant que personnalité compétente en matière d'aéronautique.



Lise DRIENCOURT

Nommée le 30 janvier 2019 par le président du Sénat.



Catherine FOISIL

Nommée en conseil des ministres du 7 octobre 2021 sur proposition du ministre chargé de l'environnement, en tant que personnalité compétente en matière de nuisances sonores.



Catherine RIVOALLON PUSTOC'H

Nommée en conseil des ministres du 7 octobre 2021 sur proposition du ministre chargé de l'environnement, en tant que personnalité compétente en matière d'impact de l'activité aéroportuaire sur l'environnement.



Bruno VINCENT

Nommé en conseil des ministres du 7 octobre 2021 sur proposition du ministre chargé de l'environnement, en tant que personnalité compétente en matière d'acoustique.



Fannie ONEN

Nommée en conseil des ministres du 8 juin 2022 sur proposition du ministre chargé de la santé, en tant que personnalité compétente en matière de santé humaine.



Philippe YVIN

Nommé le 18 mars 2024 par la présidente de l'Assemblée nationale.

Les membres associés au collège nommés par [arrêtés ministériels](#) sont :

Au titre de représentants des	Titulaire	Premier suppléant	Second suppléant
Professions aéronautiques	Charles AGUETTANT Cyril BEUCHET	Melinda SOUEF Philippe GUITTET	Romain WINO Philippe BRIEU
Associations de riverains d'aérodromes	Françoise BROCHOT Luc OFFENSTEIN	Gérard LEFEVRE Marcel BOYER	Andrée BAZOGE Jean-Jacques FRAIMOUT
Associations de protection de l'environnement agréées au niveau national	Geneviève LAFERERRE	François ROHMER	Daniel LAGORCE
Activités riveraines des aérodromes concernées par l'activité aéroportuaire	Patrice BEITZ	Bruno LAUBARD	Éric AGUETTANT
Ministre chargé de l'aviation civile	Florence LEBLOND	François-Xavier CHOPIN	Pascal THIBAUDIN

L'ÉDITO DU PRÉSIDENT

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires rend compte de son activité. Son rapport annuel est remis au Gouvernement et au Parlement, puis est rendu public. Dans son rapport 2024, l'Autorité suggère les modifications législatives et réglementaires que lui paraissent appeler la nécessité de moderniser et de simplifier les procédures de sanction, de prendre en compte les évolutions techniques, l'approfondissement des connaissances en matière de santé humaine (impacts du bruit, des polluants et des gaz à effet de serre) et les évolutions de la réglementation européenne. Elle souligne la nécessité, pour gagner la confiance des collectivités territoriales et des populations, de la modernisation du cadre de la régulation des activités sur le territoire de chaque aéroport.

L'Autorité présente son rapport annuel aux commissions consultatives de l'environnement de chacun des aéroports visés à l'article L.6360-1 du code des transports et des commissions des autres aéroports qui le souhaitent. Elle contribue ainsi à faciliter un dialogue local serein et constructif avec les parties prenantes. Pour améliorer ce dialogue, il serait utile que les avis rendus aux maîtres d'ouvrage des plans, programmes et projets le soient avant les consultations et enquêtes publiques. Ces avis, rendus de manière collégiale par les personnalités qualifiées nommées à cet effet, sont de nature à éclairer le public et donc à améliorer sa participation à la préparation des décisions.

La ponctualité des vols est un enjeu majeur de l'année 2024 afin de prévenir les débordements (vols programmés de jour et réalisés de nuit). Dans un ciel européen de plus en plus congestionné par les vols court et moyen-courriers, la ponctualité des vols passe par une programmation soutenable et une bonne coordination des opérateurs. La modernisation de l'organisation et du fonctionnement de l'opérateur national de la navigation aérienne de l'aviation civile y contribuera mais ne sera pas suffisante. Le collège souligne, dans son rapport 2024, la nécessité de déconcentrer l'action des différents ministères concernés afin d'assurer, avec les collectivités territoriales et les opérateurs, tout à la fois la transition écologique et la cohésion des territoires. Comme dans d'autres secteurs, une modération est nécessaire pour réduire les impacts des activités aériennes sur la santé, l'environnement et le climat. Tous les vols ayant pour origine ou destination un aéroport n'ont pas le même intérêt pour le territoire concerné. Les études d'impact en cours sur la plupart des grands aéroports français devraient permettre une juste appréciation des mesures qui font débat localement.

Gilles LEBLANC

Président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires



SOMMAIRE

L'ÉDITO DU PRÉSIDENT	3
LES RECOMMANDATIONS 2024	6
 I. LES RÈGLES ENVIRONNEMENTALES ONT ÉTÉ MIEUX RESPECTÉES EN 2023	 8
A. LES MANQUEMENTS CONSTATÉS ONT DIMINUÉ EN 2023	8
B. LES SANCTIONS PRONONCÉES EN 2023 ONT ATTEINT UN NIVEAU RECORD	11
C. SUR PLUSIEURS AÉROPORTS, LES ACTIONS DE PRÉVENTION ONT PORTÉ LEURS FRUITS	14
D. LES JURIDICTIONS ADMINISTRATIVES ONT CONFORTÉ LES SANCTIONS PRONONCÉES	16
 II. LES CONNAISSANCES S'AMÉLIORENT ET SE DIFFUSENT	 18
A. LES AVANCÉES DE LA RECHERCHE CONDUISENT À LA RÉVISION DES SEUILS RELATIFS À LA QUALITÉ DE L'AIR AMBIANT ET LA GESTION DU BRUIT	18
B. LES DONNÉES ENVIRONNEMENTALES RENDUES PUBLIQUES SONT EXTRAITES DE SYSTÈMES ROBUSTES ET PERFORMANTS	19
C. LES PLANS D' ACTIONS VISANT À LA RÉDUCTION DU BRUIT ET DES POLLUANTS DANS L'ENVIRONNEMENT DOIVENT POUVOIR ÊTRE SUIVIS	21
D. LES OPÉRATEURS DOIVENT ÊTRE STIMULÉS POUR SATISFAIRE AUX OBJECTIFS LOCAUX	24

SOMMAIRE

III. LES MOUVEMENTS DE NUIT RESTENT AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS LOCALES	25
A. TROIS EXEMPLES DE SUIVI DES MOUVEMENTS RÉALISÉS DE NUIT	25
B. LES RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DES AÉROPORTS EN PÉRIODE NOCTURNE SONT ÉTABLIES AU CAS PAR CAS	28
IV. MOBILISER, SUR CHAQUE TERRITOIRE, LES LEVIERS DE LA RÉDUCTION DES NUISANCES	31
A. RÉDUIRE LES ÉMISSIONS À LA SOURCE	32
B. PLANIFIER ET GÉRER L'UTILISATION DES SOLS	34
C. MODERNISER LES PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES D'APPROCHE, AU SOL ET DE DÉPART DES AÉROPORTS	36
D. PRENDRE DES MESURES DE RESTRICTION DE L'EXPLOITATION DES AÉROPORTS	38
V. DONNÉES CLÉS DE LA GESTION DE L'ACNUSA	41
A. UNE GESTION BUDGÉTAIRE MAÎTRISÉE DEPUIS PLUSIEURS EXERCICES	41
B. LES RESSOURCES HUMAINES SONT INSUFFISANTES EN REGARD DES ATTENTES	42
C. L'ADOSSEMENT AUX FONCTIONS SUPPORTS DU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES PERMET DE CONCENTRER LES RESSOURCES SUR LES MISSIONS OPÉRATIONNELLES ESSENTIELLES	42
D. LE RECOUVREMENT DES AMENDES PRONONCÉES PAR LE COLLÈGE EST EFFICACE	43
E. LE RECOUVREMENT DES FRAIS IRRÉPÉTIBLES EST DÉSORMAIS OPÉRATIONNEL	43
F. TIRER LES ENSEIGNEMENTS DE L'ÉVALUATION DE LA CONTRIBUTION DE L'ACNUSA À LA POLITIQUE DE LUTTE CONTRE LES NUISANCES AÉROPORTUAIRES	44

LES RECOMMANDATIONS 2024

RECOMMANDATION 2024 / 1 :

Moderniser et simplifier les dispositions encadrant le pouvoir de sanction.

Recommandation adressée au Gouvernement et au Parlement

RECOMMANDATION 2024 / 2 :

Rendre obligatoire l'usage de l'application Téléprocédure par les personnes morales poursuivies devant l'Autorité de contrôle par l'administration de l'aviation civile.

Recommandation adressée au Gouvernement

RECOMMANDATION 2024 / 3 :

Améliorer la qualité des arrêtés portant restriction d'exploitation des aéroports pour raison sanitaire ou environnementale.

Recommandation adressée au Gouvernement

RECOMMANDATION 2024 / 4 :

Lever les restrictions d'exploitation des données relatives à certains aéronefs afin de permettre aux sociétés aéroportuaires de rendre publiques l'ensemble des données environnementales sur et autour des aéroports.

Recommandation adressée à la direction des services de la navigation aérienne et aux sociétés aéroportuaires

RECOMMANDATION 2024 / 5 :

Simplifier et déconcentrer la gestion des outils de planification et de programmation visant à la réduction des nuisances aéroportuaires.

Recommandation adressée au Gouvernement

RECOMMANDATION 2024 / 6 :

Prévenir les risques de débordement (vols programmés de jour et réalisés de nuit) sur les aéroports non soumis à un couvre-feu strict.

Recommandation adressée aux préfets des départements concernés

RECOMMANDATION 2024 / 7 :

Simplifier les textes protégeant la période nocturne autour des principaux aéroports : exigence de performance environnementale des aéronefs, couvre-feu ou plafonnement.

Recommandation adressée aux ministres chargés respectivement de l'environnement et des transports

RECOMMANDATION 2024 / 8 :

Mettre en place des restrictions progressives d'exploitation des aéronefs en fonction de leurs bruits certifiés, en approche et en survol.

Recommandation adressée aux ministres chargés respectivement de l'environnement et des transports

RECOMMANDATION 2024 / 9 :

Moderniser la partie législative du code des transports afin de permettre le suivi et le contrôle effectifs des émissions de polluants atmosphériques et de Gaz à Effet de Serre (GES) générées par les activités aéroportuaires.

Recommandation adressée au Gouvernement et au Parlement

RECOMMANDATION 2024 / 10 :

Établir la liste des plans, programmes et projets sur lesquels l'Autorité de contrôle doit être consultée en précisant les modalités de ces consultations, notamment le moment auquel elles doivent être réalisées.

Recommandation adressée au Gouvernement et au Parlement

RECOMMANDATION 2024 / 11 :

Mener à terme les études d'impact des mesures de restriction envisagées sur les grands aéroports français, le processus de concertation et les consultations nécessaires à la prise des décisions.

Recommandation adressée aux ministres chargés respectivement de l'environnement et des transports

RECOMMANDATION 2024 / 12 :

Attribuer à l'Autorité de contrôle un niveau de ressources humaines et budgétaires suffisant pour lui permettre d'investir équitablement l'ensemble de ses missions.

Recommandation adressée au Gouvernement et au Parlement

I. LES RÈGLES ENVIRONNEMENTALES ONT ÉTÉ MIEUX RESPECTÉES EN 2023

A. LES MANQUEMENTS CONSTATÉS ONT DIMINUÉ EN 2023

Le nombre de manquements à la réglementation environnementale, constatés par l'administration de l'aviation civile en 2023 sur les aéroports, reste élevé par rapport à l'année 2019, année record en matière de trafic. Ce nombre a néanmoins diminué par rapport à l'année 2022. Cette diminution s'observe sur presque tous les aéroports dont l'activité est encadrée par un arrêté ministériel portant restriction de leur exploitation, à l'exception notable de l'aéroport de Nantes-Atlantique et, dans une moindre mesure, de celui de Bâle – Mulhouse.

POURSUITES ENGAGÉES PAR AÉROPORT DE 2019 À 2023

Plateforme	2019	2020	2021	2022	2023
Bâle – Mulhouse	31	15	10	200	133
Beauvais – Tillé	2	0	0	3	4
Bordeaux – Mérignac	19	5	54	47	31
Cannes – Mandelieu	3	7	5	36	13
Issy-les-Moulineaux	0	0	0	1	0
Lyon – Saint-Exupéry	8	1	0	6	21
Marseille-Provence	20	17	3	18	15
Nantes-Atlantique	46	24	24	231	290
Nice – Côte d'Azur	52	15	15	68	19
Paris – Charles-de-Gaulle	258	105	107	243	152
Paris – Le Bourget	20	7	15	20	22
Paris – Orly	63	37	29	27	32
Pontoise – Cormeilles-en-Vexin	0	0	2	0	0
Toulouse – Blagnac	33	140	15	16	6
Toussus-le-Noble	42	20	11	28	35
TOTAL	597	393	290	944	773

Les nombreuses actions de prévention conduites, conjointement ou non, par l'administration de l'aviation civile, les aéroports et l'ACNUSA ont porté leurs fruits. Parmi ces actions, il convient de relever les initiatives de la communauté aéroportuaire de Nice-Côte d'Azur, les dispositions visant à réduire les sorties des volumes de protection environnementale à Paris – Orly, les réunions mensuelles des opérateurs à Lyon – Saint-Exupéry, le travail réalisé avec les contrôleurs aériens à Toulouse – Blagnac et le Comité de suivi des vols de nuit mis en place par l'ACNUSA à Paris – Charles-de-Gaulle. ([Voir I.C.](#))

À Nantes-Atlantique et à Bâle – Mulhouse, la situation est restée particulièrement difficile. Certaines mesures ont cependant pu contribuer à diminuer le nombre d'infractions : la diffusion de l'interprétation retenue par le collège, qui sera prochainement expressément consolidée par l'administration, des dispositions ayant instauré des « couvre-feux en programmation » ; la surveillance attentive des agents de l'administration de l'aviation civile chargés de veiller au respect de ces règles ; et dans le cas de l'aéroport de Bâle – Mulhouse, l'adoption de mesures tarifaires incitatives au respect du couvre-feu. Le nombre d'infractions a ainsi diminué de la part des compagnies aériennes les plus concernées. Il a baissé de plus de 30 % sur Bâle – Mulhouse. Le nombre de manquements à ces deux réglementations similaires, sans être identiques, demeure important, de sorte qu'il importe de poursuivre les efforts de pédagogie et de développer toute mesure susceptible d'inciter à leur respect. En effet, le seul volet répressif ne permettra pas de faire évoluer les comportements de manière significative et durable pour protéger la période nocturne. Les initiatives prises en ce sens à Bâle – Mulhouse sont riches d'enseignements. L'accent doit être mis sur l'exigence d'une meilleure ponctualité des vols court-moyen courriers.

Alors qu'en 2024, de nouvelles restrictions environnementales s'appliquent sur les aéroports (encadrement de l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance) et qu'une nouvelle génération d'arrêtés ministériels est en préparation pour entrer en vigueur en 2025/2026, il importe de promouvoir les actions qui permettent l'appropriation de la réglementation par l'ensemble des acteurs concernés. La plupart des infractions aux règles édictées devraient en effet être évitées. Les règles doivent être faites pour être respectées par tous en évitant les multiples exceptions, exemptions et dérogations. Les infractions aux règles environnementales doivent être traitées par les opérateurs avec le même sérieux que les incidents de sécurité.



NOMBRE DE POURSUITES ENGAGÉES PAR L'ADMINISTRATION DE L'AVIATION CIVILE EN 2023 PAR COMPAGNIE AÉRIENNE

Compagnie aérienne	Nombre de mouvements	Nombre de poursuites	Poursuites pour 10 000 mouvements	Rappel du ratio en 2022
AIR FRANCE	280 669	31	1,10	2,08
EASYJET EUROPE	100 846	62	6,15	4,44
RYANAIR	93 333	37	3,96	6,96
TRANSAVIA FRANCE	80 426	59	7,34	4,73
VOLOTEA	39 912	80	20,04	48,96
VUELING AIRLINES	37 703	23	6,10	9,72
LUFTHANSA	30 177	1	0,33	1,23
EASYJET SWITZERLAND	27 741	3	1,08	0,36
AIR TAHITI	26 925	0	0	0
EASYJET UK	26 165	19	7,26	35,68
AIR ALGÉRIE	25 878	10	3,86	0,76
FEDEX EXPRESS	25 695	3	1,17	8,03
AIR CORSICA	22 197	0	0	0
Compagnies ayant réalisé plus de 20 000 mouvements	817 667	328	4,01	
BRITISH AIRWAYS	18 553	1	0,54	1,49
NETJETS	15 749	1	0,63	0,65
ROYAL AIR MAROC	14 104	2	1,42	3,91
TURKISH AIRLINES	13 848	2	1,44	5,15
TAP AIR PORTUGAL	12 679	2	1,58	14,8
WIZZ AIR	17 255	20	11,59	28,17
KLM	10 883	1	0,92	17,08
AIR CARAÏBES	10 588	0	0	1,6
AIR NOSTRUM	9 885	17	17,20	5,1
DELTA AIR LINES	9 570	1	1,04	1,46
TUNISAIR	9 323	8	8,58	10,23
EUROPEAN AIR TRANSPORT	9 099	40	43,96	—*
AIR CALÉDONIE	8 661	0	0	0
ITALIA TRASPORTO AEREO	8 237	4	4,86	1,73
BRUSSELS AIRLINES	7 830	0	0	0
NOUVELAIR	7 684	8	10,41	0
SWISS	7 501	0	0	—*
AIR AUSTRAL	7 330	16	21,83	0
KLM/CITYHOPPER	7 061	0	0	1,18
TRADEWIND AVIATION	6 960	6	8,62	0
TWINJET	6 499	2	3,08	0
IBERIA	6 475	2	3,09	15,86
AUSTRIAN AIRLINES	6 295	1	1,59	0



JETFLY AVIATION LUXEMBOURG	6 200	1	1,61	1,83
VISTAJET	6 194	1	1,61	5,79
AER LINGUS	5 798	8	13,80	13,71
CORSAIR	5 776	1	1,73	0
SAS	5 634	0	0	—*
CHALAIR AVIATION	5 519	0	0	—*
AEGEAN AIRLINES	5 166	1	1,94	—*
PEGASUS	5 083	0	0	—*
AIR ARABIA MAROC	4 768	2	4,19	—*
UNITED AIRLINES	4 378	0	0	—*
Compagnies ayant réalisé entre 4 000 et 20 000 mouvements	290 849	167	5,74	
Compagnies ayant réalisé moins de 4 000 mouvements	335 213	278	8,29	

*Compagnie absente du tableau de suivi du rapport annuel 2023

B. LES SANCTIONS PRONONCÉES EN 2023 ONT ATTEINT UN NIVEAU RECORD¹

Pour faire face à l'augmentation du nombre de procès-verbaux qui lui ont été transmis en 2022 et 2023, l'ACNUSA a mis en place avec l'administration de l'aviation civile des méthodes rigoureuses d'examen des dossiers qui ont permis d'éviter l'explosion du stock des dossiers « en cours d'instruction ».

Au prix de séances plénières en mode juridiction chargées, les délais de traitement des dossiers ont pu être maintenus sous le seuil symbolique d'une année, atteint dès 2021. Le délai moyen de traitement d'un dossier en 2023 a été de 230 jours entre la date de réception par l'ACNUSA du procès-verbal et l'adoption par le collège d'une décision. Il était de 243 jours en 2022.

Les sanctions prononcées en 2023 ont majoritairement réprimé des manquements aux règles de protection de la nuit. Le nombre des poursuites engagées pour des vols en débordement illustre les difficultés de ponctualité rencontrées par les transporteurs aériens en 2022, difficultés qui n'ont malheureusement pas été totalement surmontées en 2023. Une meilleure appropriation des règles entrées en vigueur en 2022 par les transporteurs ne permettra pas, seule, de tendre vers un respect absolu de la réglementation. Il importe que le travail collaboratif entre les compagnies aériennes, les assistants d'escala, les sociétés aéroportuaires et les services de contrôle aérien, auquel appelle EUROCONTROL, soit plus effectif pour la programmation et la réalisation des vols. Les capacités du ciel européen ne sont pas infinies et il ne peut plus y avoir de programmation des vols non soutenable au plan opérationnel. La ponctualité des vols nécessite une programmation plus rigoureuse tenant compte des aléas inhérents au transport aérien et de la capacité de prise en charge des vols par les services au sol et par les services de contrôle aérien.

Sur certains aéroports, le nombre de poursuites pour « déviation de trajectoire » est resté élevé, alors que sur d'autres, le travail collaboratif réalisé localement a porté ses fruits avec une réduction significative des manquements aux règles associées aux procédures d'approche et de départ.

¹ Les sanctions prononcées en 2023 se rapportent globalement à des poursuites engagées en 2022.

Il convient de relever que la qualité et la lisibilité de ces règles sont extrêmement variables d'un aéroport à l'autre. La vigilance des services de l'aviation civile est également inégale dans le temps et dans l'espace. Il est regrettable que les marges de tolérance par rapport aux trajectoires nominales de moindres nuisances ne soient pas exprimées de manière homogène. Le législateur a prévu que des volumes de protection environnementale soient associés aux procédures opérationnelles d'approche et de départ des grands aéroports ([article L. 6362-1 du code des transports](#)). Chacun convient de la définition de ces volumes. Dès lors qu'ils sont correctement définis, le respect des territoires est grandement facilité.

SANCTIONS POUR VIOLATION DES RÈGLES DE PROTECTION CONTRE LE BRUIT ²					
Plateforme	2019	2020	2021	2022	2023
Bâle – Mulhouse	10	2	16	10	8
Bordeaux – Mérignac	21	10	15	58	34
Cannes – Mandelieu	8	6	3	12	11
Issy-les-Moulineaux	0	0	0	0	1
Lyon – Saint-Exupéry	20	11	6	1	4
Marseille-Provence	11	5	18	7	2
Nantes-Atlantique	8	22	23	10	4
Nice – Côte d'Azur	3	7	15	14	13
Paris – Charles-de-Gaulle	9	9	14	5	22
Paris – Orly	40	28	42	30	5
Toulouse – Blagnac	6	7	16	17	7
Toussus-le-Noble	0	7	21	8	12
TOTAL	136	114	189	172	123

Les poursuites engagées pour violation des règles de protection existant contre la pollution atmosphérique ont été moins nombreuses. Ces règles ne concernaient, en 2023, que peu d'aéroports. Elles portent sur les conditions d'usage des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors des escales.

² Il s'agit des règles qui imposent aux avions de répondre à des caractéristiques acoustiques minimales pour opérer, sur un aéroport, quelle que soit l'heure ou à des heures déterminées de la journée. Les mêmes règles qui visent spécifiquement une période nocturne sont considérées comme des règles relatives à la protection de la nuit.

SANCTIONS POUR VIOLATION DES RÈGLES DE PROTECTION CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE (UTILISATION DES APU EN ESCALE)

Plateforme	2019	2020	2021	2022	2023
Nantes-Atlantique	0	0	0	0	0
Nice – Côte d’Azur	0	0	0	0	0
Paris – Charles-de-Gaulle	10	5	4	3	4
Paris – Le Bourget	10	8	11	10	5
Paris – Orly	8	5	6	4	1
TOTAL	28	18	21	17	10

SANCTIONS POUR VIOLATION DES RÈGLES DE PROTECTION DE LA NUIT

Plateforme	2019	2020	2021	2022	2023
Bâle – Mulhouse	5	5	25	4	124
Beauvais – Tillé	0	0	2	0	2
Lyon – Saint-Exupéry	0	0	0	0	0
Marseille-Provence	5	1	0	1	7
Nantes-Atlantique	0	0	16	38	165
Nice – Côte d’Azur	4	20	11	8	11
Paris – Charles-de-Gaulle	152	78	142	75	174
Paris – Le Bourget	0	0	0	8	6
Paris – Orly	1	0	1	0	14
Toulouse – Blagnac	3	2	3	0	3
TOTAL	170	106	200	134	506

Rendre plus efficiente et rapide la procédure de sanction des compagnies poursuivies devant l’Autorité de contrôle était un objectif fixé par la ministre chargée des transports en conclusion des Assises nationales du transport aérien (octobre 2019). Son successeur a de nouveau exprimé ce vœu en octobre 2023, à Nantes-Atlantique. L’ACNUSA propose de compléter les mesures déjà mises en œuvre avec les services de l’aviation civile par [la modernisation et la simplification du cadre normatif](#). L’activation du levier législatif offrirait aux agents de l’administration de l’aviation civile davantage de temps pour renforcer leurs actions de prévention, notamment en accompagnant activement les compagnies aériennes dans la construction de comportements toujours plus vertueux. Une telle évolution ne pourra aboutir que si l’ACNUSA parvient à convaincre l’administration de l’utilité des évolutions concertées qu’elle propose. En effet, paradoxe du statut d’autorité administrative indépendante, les dispositions qui encadrent le fonctionnement de l’Autorité de contrôle demeurent à la main de l’administration. Les dispositions proposées, reprises par de nombreux parlementaires sous forme d’amendements ou de propositions, sont en effet restées bloquées après avoir été pourtant validées. Il serait maintenant souhaitable que le cadre normatif de l’exercice du pouvoir de sanction soit modernisé et simplifié.

C. SUR PLUSIEURS AÉROPORTS, LES ACTIONS DE PRÉVENTION ONT PORTÉ LEURS FRUITS

La diminution du nombre de poursuites engagées sur certaines plateformes aéroportuaires, pour certains types de manquements, apparaît être directement en relation avec les actions de prévention des risques conduites sur ces plateformes en tant que retour d'expérience opérationnel de l'examen des dossiers de poursuites lors des séances plénières du collège en mode juridiction.

Un des résultats les plus significatifs provient du travail réalisé par des membres du collège pour sensibiliser les contrôleurs aériens et pilotes à [la nécessité de respecter les prescriptions environnementales aux départs des aéroports de Paris – Orly](#), où les prescriptions sont exprimées par des Volumes de Protection Environnementale (VPE) associés aux procédures, et de [Marseille-Provence](#) où les prescriptions peuvent sembler plus difficiles à appréhender. Les déviations qualifiées autrefois un peu facilement de « cause contrôle » ou de « cause météorologique » font l'objet d'une analyse au cas par cas, d'une part par les compagnies aériennes elles-mêmes, d'autre part par l'administration de l'aviation civile. La bonne compréhension du sens des règles environnementales et des procédures mises en place pour veiller à leur respect a permis de réduire très significativement certaines déviations intempestives de trajectoires au départ de ces deux aéroports. Comme l'ont souligné les compagnies opérant le plus sur l'aéroport de Marseille-Provence, la prévention serait encore plus efficiente si les règles de protection environnementale étaient exprimées conformément à l'[article L. 6362-1 du code des transports](#). Cela permettrait en effet aux compagnies de coder les volumes de protection environnementale dans les instruments de navigation à la disposition des pilotes et aux services de la navigation aérienne de pouvoir les représenter sur les scopes radar des contrôleurs. Cette recommandation a été accueillie favorablement depuis plusieurs années, mais elle n'est toujours pas mise en œuvre.

Sur Paris – Charles-de-Gaulle, le [Comité de suivi des mouvements réalisés en cœur de nuit](#), mis en place à l'initiative de l'ACNUSA en septembre 2019, a permis de sensibiliser les compagnies aériennes à l'importance de respecter la règle fixée par l'arrêté du 6 novembre 2003 relatif à l'attribution de créneaux horaires la nuit sur l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle. Sans l'action constante de ce Comité de suivi, il paraît clair que le nombre des arrivées en cœur de nuit n'aurait pu être contenu après la crise sanitaire, ce qui aurait provoqué un dépassement du plafond réglementaire. Les conditions dans lesquelles s'est effectuée la reprise des trafics passagers en 2022 et 2023 ont malheureusement conduit à ce que les efforts de planification et de programmation des vols long-courriers, réalisés par les compagnies disposant de quotas les autorisant à opérer en cœur de nuit, soient en partie occultés par les débordements des vols court-moyen courriers opérés par des compagnies ne disposant pas de quota.

D'autres actions de prévention, initiées par l'administration de l'aviation civile, se sont avérées efficaces, notamment la sensibilisation des contrôleurs aériens de certains services locaux au moment le plus opportun pour formuler certaines clairances, telles que des autorisations de décollage à Beauvais – Tillé, qu'il convient de ne donner qu'après la fin du couvre-feu en vigueur sur cet aéroport, soit après 6h00, pour ne pas « piéger » les compagnies, ou telles que des modifications de trajectoires à annoncer seulement après le passage d'un point obligatoire, à Toulouse – Blagnac par exemple. Les résultats obtenus grâce à ces actions assez simples devraient encourager des initiatives similaires sur d'autres aéroports et réduire les infractions qui peuvent être les plus facilement évitées.

D'autres actions méritent d'être relevées, notamment à Nice-Côte d'Azur, Lyon – Saint-Exupéry et Paris-Saclay-Versailles (anciennement Toussus-le-Noble). Sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, la communauté aéroportuaire œuvre de manière collective sur la base d'une fiche pédagogique intitulée [Briefing Environnement Nice-Côte d'Azur. Les règles à respecter pour limiter les nuisances aéroportuaires](#). Sur l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry, une réunion mensuelle de la communauté aéroportuaire permet de partager les retours d'expérience sur les incidents Sécurité / Environnement. À Paris-Saclay-Versailles, l'administration a produit, en concertation avec la direction de l'aéroport, les écoles de pilotage et les aéroclubs, [un guide pédagogique destiné aux usagers](#).

Sur plusieurs aéroports ou aérodromes, une nouvelle génération de « chartes de l'environnement » a vu le jour en 2023. Ces chartes, élaborées à La Rochelle, Pau ou Lyon-Bron par exemple, conformément à la circulaire interministérielle de 2005 relative aux nuisances de l'aviation légère, sont plus robustes et engageantes que les générations précédentes. La charte de Lyon-Bron est certainement la plus aboutie des chartes signées en 2023. Elle traduit une vision partagée et engage concrètement la transition vers l'aviation électrique.

• [Lire le rapport 2024 de l'ACNUSA sur l'aviation légère](#)

L'expérience acquise depuis deux ans en matière de lutte contre les nuisances des hélicoptères sur la presqu'île de Saint-Tropez mérite également d'être portée à la connaissance des pouvoirs publics et des parties prenantes confrontés, sur d'autres territoires, à des problématiques similaires de transport public de courte distance par voie aérienne (taxis volants). Cette action est encore perfectible, puisque la réduction des nuisances est bien inférieure à l'objectif visé, mais elle a le mérite d'avoir été engagée.



• [Lire le rapport de l'ACNUSA sur la réduction des nuisances environnementales générées par les hélicoptères](#)

La qualité de ces initiatives et leurs résultats mesurables devraient encourager les communautés aéroportuaires non encore engagées dans la nécessaire transition écologique à agir de manière concrète pour prévenir les risques de non-respect des règles ou engagements environnementaux, et favoriser les bonnes pratiques professionnelles respectueuses des territoires. Sur les grands aéroports, le collège de l'Autorité de contrôle considère qu'une proportion significative des manquements aux règles environnementales pourrait être évitée en exploitant mieux les retours d'expérience. Sur les aéroports et aérodromes sur lesquels il n'existe pas de règles de protection environnementale, mais des engagements, la prévention doit viser à ce que ces engagements soient scrupuleusement respectés. Il importe que les pilotes (professionnels ou amateurs) et l'ensemble des professionnels qui composent les communautés aéroportuaires prennent conscience que les manquements aux règles et engagements environnementaux sont de véritables coups de couteau dans le « contrat social » qui lie un aéroport ou aérodrome à son territoire. L'Autorité de contrôle est à la disposition des pouvoirs publics et des communautés aéroportuaires pour accélérer le développement des actions de prévention et favoriser la transition écologique.

Les actions de prévention réalisées en 2023 montrent que, lorsque le respect de l'environnement sur les territoires est pris en compte avec la même rigueur que le respect de la sécurité, les poursuites pour non-respect des règles environnementales diminuent. Les sanctions administratives retrouvent leur effet dissuasif.

D. LES JURIDICTIONS ADMINISTRATIVES ONT CONFORTÉ LES SANCTIONS PRONONCÉES

En 2023, les décisions rendues tant par le tribunal administratif de Paris que par la cour administrative d'appel de Paris ont contribué à donner confiance aux collectivités et populations dans la capacité de l'État à faire respecter la réglementation qu'il édicte pour limiter les nuisances aéroportuaires. Elles encouragent les professionnels à connaître, comprendre et respecter les règles environnementales.

Dans les 32 affaires qu'il a examinées, le tribunal administratif de Paris a conforté les décisions de l'ACNUSA. Il a cependant imposé de reprendre l'instruction de cinq dossiers, afin de purger des irrégularités procédurales liées à l'adressage.

La cour administrative d'appel de Paris a rejeté les recours formés par des compagnies aériennes contre les décisions du tribunal administratif. Elle a accueilli deux requêtes formées par l'ACNUSA contre des jugements du tribunal. La première visait à confirmer que la compétence de l'Autorité de contrôle ne s'étendait pas aux aéroports réservés à l'usage des administrations de l'État et non ouverts à la circulation aérienne publique. La seconde a conduit la cour administrative d'appel de Paris à juger que les données relatives à l'exercice du pouvoir de sanction de l'ACNUSA, publiées sur son site internet, ne constituaient pas une sanction complémentaire mais seulement la diffusion de données destinées à l'information du public. Bien que ces données fassent apparaître le nom des personnes morales concernées, ainsi que la nature et la date du manquement, la date de la réunion du collège et de la décision adoptée par ce dernier, ainsi que le montant de la sanction infligée, la cour a considéré que leur publication, aux seules fins d'information du public, ne constituait pas une sanction complémentaire, en l'absence notamment de publication de tout ou partie des décisions adoptées par le collège.

Afin d'améliorer le service rendu aux citoyens, en accélérant le processus d'examen des dossiers de manquements à la réglementation environnementale applicable sur et autour des aéroports français tout en renforçant la sécurité juridique des décisions adoptées par le collège, l'outil de

suivi dématérialisé de l'instruction des dossiers doit maintenant être généralisé et les propositions de modifications législatives et réglementaires gagneraient à être menées à terme. Elles sont en cohérence avec la loi « pour une société de confiance » dont l'esprit n'a malheureusement pas encore été transposé au secteur de l'aviation civile.

RECOMMANDATION 2024 / 1 :

Moderniser et simplifier les dispositions encadrant le pouvoir de sanction.

Recommandation adressée au Gouvernement et au Parlement

RECOMMANDATION 2024 / 2 :

Rendre obligatoire l'usage de l'application Téléprocédure pour les personnes morales poursuivies devant l'Autorité de contrôle par l'administration de l'aviation civile.

Recommandation adressée au Gouvernement

La mise en œuvre de ces deux recommandations permettra de satisfaire au souhait du ministre chargé des transports. Il conviendrait en outre de veiller à la qualité, à la lisibilité et à la sécurité juridique des règles locales édictées par arrêtés ministériels, afin que ces derniers soient mieux respectés. Pour ce faire, un processus de concertation en amont associant l'ACNUSA, et de validation par la direction des affaires juridiques peut s'avérer utile, au stade de la rédaction de la version soumise ensuite à consultation.

RECOMMANDATION 2024 / 3 :

Améliorer la qualité des arrêtés portant restriction d'exploitation des aéroports pour raison sanitaire ou environnementale.

Recommandation adressée au Gouvernement



II. LES CONNAISSANCES S'AMÉLIORENT ET SE DIFFUSENT

A. LES AVANCÉES DE LA RECHERCHE CONDUISENT À LA RÉVISION DES SEUILS RELATIFS À LA QUALITÉ DE L'AIR AMBIANT ET LA GESTION DU BRUIT

Plusieurs chantiers nationaux et européens sont en cours. Il s'agit d'abord de réviser les directives européennes pour les compléter et intégrer des seuils plus pertinents en regard notamment des attentes environnementales de la société et des [coûts sociaux du bruit](#) et de la mauvaise qualité de l'air dans les comptes des pays de l'Union européenne. Ainsi, sont en cours de révision :

- [La directive 2008/50/CE relative à la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe](#). Cette directive est en passe d'être révisée. La nouvelle directive sera plus ambitieuse grâce à des normes et objectifs de qualité de l'air plus stricts à l'horizon 2030 par rapport au statut actuel. Elle comportera aussi des seuils d'alerte pour tous les polluants (contre 2 actuellement, à savoir l'ozone (O₃) et le dioxyde de soufre (SO₂)). Par ailleurs le nouvel indice européen de qualité de l'air « ICAIR » sera revu afin de le rendre comparable et complété d'informations sur les symptômes sanitaires associés aux polluants.
- [La directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement](#). Cette directive vise à fournir une base commune au niveau de l'Union européenne (UE) pour lutter contre les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Ce texte établit des indicateurs de bruit pour mesurer l'exposition à long terme des citoyens au cours de la journée et les perturbations du sommeil. Il impose également aux pays de l'UE de concevoir des cartes de bruit stratégiques tous les 5 ans, permettant d'apprécier si les objectifs locaux de réduction de bruit dans l'environnement sont atteints ou si de nouvelles mesures doivent être envisagées par la mise en œuvre de plans d'action nationaux. La directive introduit des mesures d'information et de consultation du public, notamment au sujet de ces plans. Les cartes de bruit sont élaborées pour les seuils réglementaires définis dans la directive sans fournir les éléments d'appréciation du territoire impacté à des niveaux intermédiaires ou inférieurs à 55 dB. Dans la mesure où les recommandations de l'OMS, sollicitées par l'UE pour la région Europe, se situent à des seuils très inférieurs (45 dB de jour et 40 dB de nuit), la Commission européenne a planifié la révision des seuils de la directive bruit. Celle-ci pourrait intervenir en 2027/2028. Sa transposition en droit français doit donc être anticipée pour ne pas mettre les opérateurs et les collectivités territoriales en difficulté. Il serait en ce sens souhaitable de commencer à produire, pour l'information des collectivités territoriales, des professionnels de l'urbanisme et de la construction, et celle du public, des cartes de bruit beaucoup plus complètes que celles produites actuellement aux seuils réglementaires en vigueur.

Par ailleurs, au niveau national, la batterie des indicateurs acoustiques préconisés pour une bonne analyse du bruit des aéronefs devrait être complétée en 2025. L'Autorité de contrôle a engagé la démarche nécessaire, en partenariat avec le Conseil National du Bruit (CNB), pour définir un ou plusieurs indicateurs réglementaires dits événementiels, simples et compréhensibles par tous. Ces nouveaux indicateurs intégreront la liste utilisée au niveau européen et la réglementation française. Les travaux devraient aboutir durant l'année 2024 pour une homologation par arrêté interministériel en 2025, sensiblement à la même date que pour les indicateurs événementiels pour le bruit du transport ferroviaire prescrits par la loi d'orientation des mobilités.

Il s'agit enfin de mieux prendre en compte les émissions de particules ultrafines. Sur la base des travaux menés localement par plusieurs sociétés aéroportuaires³ avec les associations régionales agréées pour la surveillance de la qualité de l'air, le groupe de travail national mis en place pour en dégager des enseignements devrait émettre ses recommandations ou prescriptions début 2025.

La prise de conscience du coût social du bruit et de la mauvaise qualité de l'air dans certaines grandes agglomérations a conduit les pouvoirs publics et certains grands opérateurs, sur la base de nombreux travaux scientifiques convergents (notamment du [programme DEBATS](#)), à changer de paradigme. Le bruit et la mauvaise qualité de l'air ont en effet un coût social qui a été longtemps négligé.

B. LES DONNÉES ENVIRONNEMENTALES RENDUES PUBLIQUES SONT EXTRAITES DE SYSTÈMES ROBUSTES ET PERFORMANTS

Les aéroports français sous contrôle spécifique de l'Autorité de contrôle ont pour obligation de s'équiper d'un dispositif de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs, homologués par l'ACNUSA. Ces dispositifs permettent de rendre publiques les données relatives à un mouvement opéré, c'est-à-dire le niveau de bruit mesuré, la trajectoire empruntée, les informations de vol et les conditions météorologiques. Ces données doivent être publiées en temps quasi réel et facilement utilisables dans leur format numérique afin que les opérateurs (exploitants aéroportuaires et compagnies aériennes en particulier) et autres parties prenantes (préfectures, collectivités territoriales, associations et riverains) puissent apprécier les résultats objectifs des actions mises en œuvre pour réduire le bruit dans l'environnement des aéroports⁴.

Les outils de visualisation des trajectoires et de mesure de bruit sont maintenant accessibles pour les aéroports suivants :

Plateforme	Mise en ligne	Décalage du direct	Historique	Lien
ADP : Paris – Charles-de-Gaulle Paris – Le Bourget Paris – Orly	2019	30 min	60 jours	https://vitrail.entrevoisins.org/vitrail/
Bâle – Mulhouse	2020	30 min	30 jours	https://travis.euroairport.com/
Beauvais – Tillé	2022	30 min	30 jours	https://lfob.aerovision.cloud/appmap
Bordeaux – Mérignac	2020	30 min	30 jours	https://trajectoires.bordeaux.aeroport.fr/
Lyon – Saint-Exupéry	2020	60 min	30 jours	https://lys.flighttracking.casper.aero/
Lille – Lesquin	2022	30 min	30 jours	https://lfqq.aerovision.cloud/appmap
Marseille-Provence	2023	30 min	30 jours	https://aerovision.marseille.aeroport.fr/appmap
Nantes-Atlantique	2019	30 min	30 jours	https://maestro.nantes.aeroport.fr/
Toulouse – Blagnac	2022	60 min	30 jours	https://tls.flighttracking.casper.aero/
Nice-Côte d'Azur et Cannes – Mandelieu	En attente de validation du protocole			

³ Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Orly, Paris – Le Bourget, Nice-Côte d'Azur, Nantes-Atlantique et Bâle – Mulhouse / EuroAirport (à Nantes-Atlantique, l'administration de l'aviation civile s'est substituée au concessionnaire pour financer ce travail).

⁴ Hors vols protégés par instruction interministérielle classifiée pour des raisons de sécurité et de défense nationale.

Chaque société d'exploitation aéroportuaire est en charge d'établir un protocole avec le service de navigation aérienne local afin de pouvoir recueillir, exploiter et diffuser les données RADAR. Les protocoles locaux déclinent un protocole-cadre national en prenant en compte, lorsque nécessaire, les spécificités sécuritaires éventuelles. Les données disponibles peuvent aujourd'hui varier d'une plateforme à l'autre, en fonction des protocoles établis. Actuellement, la direction des services de navigation aérienne impose des restrictions sur les informations pouvant être communiquées concernant certains aéronefs et effectue le filtrage des données en amont de la diffusion. Les vols VFR (vols selon les règles de vol à vue) d'État, humanitaires, de recherche et de sauvetage et les vols de la circulation aérienne militaire ne sont en général malheureusement pas affichés. Certains vols privés sont également occultés. Les indicatifs de vol et l'identification de la compagnie ne sont en outre pas rendus publics via les outils homologués.

Un décalage horaire de 30 minutes par rapport à l'heure courante est par ailleurs imposé par le Secrétariat Général de la Défense et de la Sécurité Nationale (SGDSN) pour les données disponibles sur les outils de visualisation.

Ces limitations n'ont pas encore été harmonisées au niveau communautaire. Sur la plupart des grands aéroports européens, les données rendues publiques ne sont pas aussi limitées (exemple de [l'aéroport d'Amsterdam – Schiphol](#)). Les limitations imposées fragilisent l'efficacité de ces dispositifs et les exploitations de données qui en sont faites. Elles sèment le doute sur la volonté de transparence du Gouvernement. Ces données sont en effet facilement accessibles sur des sites privés pourtant bien moins fiables. Ces limitations conduisent certaines collectivités territoriales et certaines associations qui en ont les moyens financiers à se doter de leurs propres systèmes de mesure afin de pouvoir challenger le prestataire national du contrôle aérien de l'aviation civile. Il est souhaitable, pour gagner la confiance des territoires, de lever les limites non justifiées par une raison de sécurité nationale. Sur certains territoires sensibles, des systèmes de mesure du bruit associés au suivi des trajectoires des aéronefs volant à basse altitude sont utilisés pour assurer une certaine vigilance citoyenne (par exemple, les transports publics par hélicoptère sur la Côte d'Azur). Il pourrait être préférable d'autoriser les établissements de coopération intercommunale à déployer des systèmes de mesure du bruit homologués par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires plutôt que de laisser foisonner, sur initiatives privées, des systèmes de suivi plus ou moins robustes.

RECOMMANDATION 2024 / 4 :

Lever les restrictions d'exploitation des données relatives à certains aéronefs afin de permettre aux sociétés aéroportuaires de rendre publiques l'ensemble des données environnementales sur et autour des aéroports.

Recommandation adressée à la direction des services de la navigation aérienne et aux sociétés aéroportuaires

C. LES PLANS D'ACTION VISANT À LA RÉDUCTION DU BRUIT ET DES POLLUANTS DANS L'ENVIRONNEMENT DOIVENT POUVOIR ÊTRE SUIVIS

Les outils permettant d'engager les opérateurs et les pouvoirs publics dans des trajectoires devant permettre d'atteindre les objectifs communautaires, nationaux et locaux, sont les plans d'action visant à la réduction du bruit dans l'environnement et à l'amélioration de la qualité de l'air sur les territoires.

1. LES CARTES STRATÉGIQUES DE BRUIT ET LES PLANS DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Concernant le bruit, la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose de réaliser des Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), d'une part, pour les agglomérations, et d'autre part, pour les grandes infrastructures de transport, dont les aéroports accueillant plus de 50 000 mouvements par an⁵.

Les CSB et PPBE doivent être élaborés et publiés tous les 5 ans selon un calendrier établi par la Commission européenne. La troisième échéance 2018/2022 a été prolongée en 2023 pour cause de Covid-19. La mise en œuvre des plans approuvés par les préfets pour cette période (3^e échéance européenne) n'a malheureusement pas permis d'atteindre les objectifs locaux de réduction du bruit dans l'environnement de la plupart des grands aéroports. C'est pourquoi le Gouvernement a engagé en 2023 les démarches nécessaires pour prendre de nouvelles mesures de restriction de l'exploitation de neuf grands aéroports. Après quelques péripéties, et en application du [décret du 16 mai 2023](#), les préfets ont été mandatés pour conduire de manière impartiale les études d'impact des mesures envisagées.

L'administration de l'aviation civile interprète [la décision du Conseil d'État du 28 octobre 2021](#) de manière à se soustraire à l'obligation de consulter l'Autorité de contrôle sur ces plans. Elle prive ainsi les préfets de [l'avis prévu par le législateur](#).

Concernant la quatrième échéance, les dates butoir d'approbation et de publication des CSB et PPBE sont respectivement le 30 juin 2022 et le 18 juillet 2024.

Pour garantir le respect de la réglementation européenne transposée en droit français, l'Autorité de contrôle est attentive à l'élaboration et à la publication de ces documents. Pour contribuer à gagner la confiance des territoires, elle entend assurer le suivi et le contrôle de la réalisation des actions des opérateurs et des pouvoirs publics inscrites dans ces plans.

Le tableau suivant présente l'état d'avancement de ces démarches locales pour les dix aéroports concernés. À ce jour, les cartes de bruit des aéroports de Bâle – Mulhouse, Marseille-Provence et Nantes – Atlantique n'ont pas encore été publiées malgré l'exigence réglementaire. Concernant les plans de prévention du bruit dans l'environnement en cours d'élaboration, l'Autorité de contrôle rappelle qu'ils doivent avoir des objectifs locaux explicites et qu'ils doivent être approuvés au 18 juillet 2024 au plus tard. Il est à craindre que seuls les plans relatifs aux aéroports de Bâle – Mulhouse et Lyon – Saint-Exupéry seront au rendez-vous.

⁵ Hors vols effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers.

TABLEAU DE SUIVI DES CARTES STRATÉGIQUES DE BRUIT ET DES PLANS DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT				
Aéroport	3 ^e échéance 2018 – 2023		4 ^e échéance 2024 – 2028	
	CSB	PPBE	CSB	PPBE
Bâle – Mulhouse	Arrêté du 20/03/2018		Consultation publique du 15/02/2024 au 15/04/2024	
Bordeaux – Mérignac	Arrêté du 20/05/2021	Arrêté du 21/12/2022 Période 2021–2025	Arrêté du 26/12/2022	NC ⁸
Lyon – Saint-Exupéry	Arrêté du 07/02/2020	Arrêté du 28/10/2021 Période 2019–2024	Arrêté du 12/07/2023	NC
Marseille – Provence	Arrêté du 19/01/2021	Arrêté du 19/07/2023 Période 2020–2024	NC	NC
Nantes-Atlantique	Arrêté du 24/09/2021	Arrêté du 24/09/2021 Période 2020–2024	NC	NC
Nice-Côte d'Azur	Arrêté du 24/12/2020	Arrêté du 31/08/2022 Période 2020–2024	Arrêté du 18/12/2023	NC
Paris – Charles-de-Gaulle	Arrêté du 16/11/2016	Arrêté du 16/11/2016 ⁷	Arrêté du 08/06/2023	08/06/2023 – Période 2022–2026
Paris – Le Bourget	Arrêté du 13/02/2018	Arrêté du 13/02/2018 ⁷	Arrêté du 17/04/2023	NC
Paris – Orly	Arrêté du 17/03/2022	Arrêté du 17/03/2022	NC	NC
Toulouse – Blagnac	Arrêté du 19/04/2019	Arrêté du 04/10/2022	Arrêté du 06/10/2023	NC

⁸ Du fait de la crise sanitaire, la Commission européenne a prolongé d'un an les plans de 3^e échéance.

⁷ Les PPBE de Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Le Bourget de 2^e échéance de la directive, ont été rapportés, après information de la Commission européenne, pour la 3^e échéance.

⁸ NC : Non communiqué.

2. LES PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE

Conformément à la réglementation en vigueur, l'Autorité de contrôle est maintenant consultée par les préfets sur les projets de Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) des grandes agglomérations disposant d'un ou plusieurs aéroports. Elle veille ainsi à ce que les inventaires des sources d'émissions et les campagnes de mesure des polluants sur et autour des aéroports soient bien pris en compte dans le choix des mesures les plus pertinentes pour contribuer à améliorer la qualité de l'air local tout en respectant les orientations et engagements édictés à l'échelle nationale au travers du Plan national de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques (PREPA), pour lequel l'Autorité de contrôle a émis un [avis](#).

Plusieurs PPA sont actuellement en cours de révision (voir tableau ci-dessous). En 2023, l'Autorité de contrôle a été consultée sur les révisions du [PPA de l'agglomération bordelaise](#) ainsi que du [PPA de la région Île-de-France](#). Les actions retenues répondent globalement aux recommandations de l'ACNUSA. Les actions visant à réduire les polluants atmosphériques du transport aérien pourraient cependant être plus conformes aux engagements du secteur professionnel, avec un peu plus d'ambition et de détails concernant les projections sur les territoires considérés, et avec des déclinaisons plus précises sur ces territoires aéroportuaires, comme l'Autorité de contrôle a pu le formuler dans ses avis publics.

TABLEAU DE SUIVI DES PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE		
Plan de protection de l'atmosphère	Approuvé	Prochaine perspective
Agglomération bordelaise	Arrêté du 17/12/2012	Fin de l'enquête publique le 20/12/2023
Agglomération lyonnaise	Arrêté du 24/11/2022	NC ¹⁰
Bouches-du-Rhône	Arrêté du 02/05/2022	NC
Nantes – Saint-Nazaire	Arrêté du 13/08/2015	NC
Alpes-Maritimes	Arrêté du 05/04/2022	NC
Île-de-France	Arrêté du 31/01/2018	Enquête publique du 26/02/24 au 10/04/24
Agglomération toulousaine	Arrêté du 24/03/2016	Enquête publique prévue en 2024
Nord et Pas-de-Calais	Arrêté du 27/03/2014	en cours de révision
Aire urbaine de Montpellier ⁹	Arrêté du 20/10/2014	en cours de révision
Agglomération strasbourgeoise	Arrêté du 04/06/2014	en cours de révision

⁹PPA portant sur un territoire intégrant un aéroport qui entrera prochainement dans le champ de compétence de l'ACNUSA.

¹⁰Non communiqué.

D. LES OPÉRATEURS DOIVENT ÊTRE STIMULÉS POUR SATISFAIRE AUX OBJECTIFS LOCAUX

L'administration de l'aviation civile a pris conscience de la nécessité d'accompagner les opérateurs pour réussir la transition écologique et énergétique. Dans son « [rapport environnement 2022](#) », publié en août 2023, elle indique porter elle-même l'évolution avec les opérateurs au travers de la publication des Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) des aéroports, de l'élaboration des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des aéroports, de la révision de Plans d'Exposition au Bruit (PEB) et de Plans de Gêne Sonore (PGS), de la modernisation de certaines procédures opérationnelles de navigation aérienne (navigation satellitaire, descente continue) et de l'étude des impacts de nouvelles mesures de restriction de l'exploitation de certains aéroports. Il importe que ces engagements soient suivis d'effet sur les territoires.

Pour cela, il y aurait tout intérêt à déconcentrer pour permettre aux préfets de challenger réellement les collectivités territoriales et les opérateurs de manière à ce que les plans qu'ils approuvent regroupent les actions les plus pertinentes pour atteindre les résultats visés. Le niveau central des administrations santé/environnement/transport doit s'attacher au pilotage et aux facilitations afin de veiller à ce que les plans locaux permettent aux territoires de s'inscrire dans des trajectoires de réduction effective des nuisances aéroportuaires conformes à nos engagements internationaux, communautaires et nationaux aux échéances 2030/2040/2050.

Au moment où le Gouvernement entend déconcentrer l'action publique et simplifier les procédures pour gagner la confiance des collectivités et des populations dans notre capacité collective à mieux prendre en compte les enjeux sanitaires, environnementaux et climatiques, un management plus collaboratif et pragmatique devrait s'imposer, au niveau central et au niveau local, avec l'appui des organismes techniques et scientifiques compétents. Toutes les parties prenantes, au premier rang desquelles l'industrie aéronautique, ont intérêt à ce que les objectifs de réduction du bruit dans l'environnement des aéroports, d'amélioration de la qualité de l'air et de ralentissement du réchauffement climatique soient atteints.

Les territoires ultramarins sont particulièrement sensibles aux plans sanitaire et environnemental. Le rôle des aéroports pour leur desserte oblige à une performance environnementale aux meilleurs standards européens.

• [Lire le rapport de l'ACNUSA sur la performance environnementale de l'aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes](#)

RECOMMANDATION 2024 / 5 :

Simplifier et déconcentrer la gestion des outils de planification et de programmation visant à la réduction des nuisances aéroportuaires.

Recommandation adressée au Gouvernement

III. LES MOUVEMENTS DE NUIT RESTENT AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS LOCALES

La forte reprise du transport de passagers en Europe et le haut niveau du transport de fret par voie aérienne ont conduit à une augmentation des mouvements opérés de nuit sur les grands aéroports. Les mouvements réalisés sur cette période concentrent l'attention et les demandes des collectivités territoriales, des associations et des populations riveraines. Ces dernières manifestent avec une intensité croissante leur souhait de réduire, voire supprimer, les mouvements de nuit. Les mouvements de nuit sont en effet ceux qui ont le plus d'impact sur la santé humaine. Ils font l'objet de différents types de suivi.

A. TROIS EXEMPLES DE SUIVI DES MOUVEMENTS RÉALISÉS DE NUIT

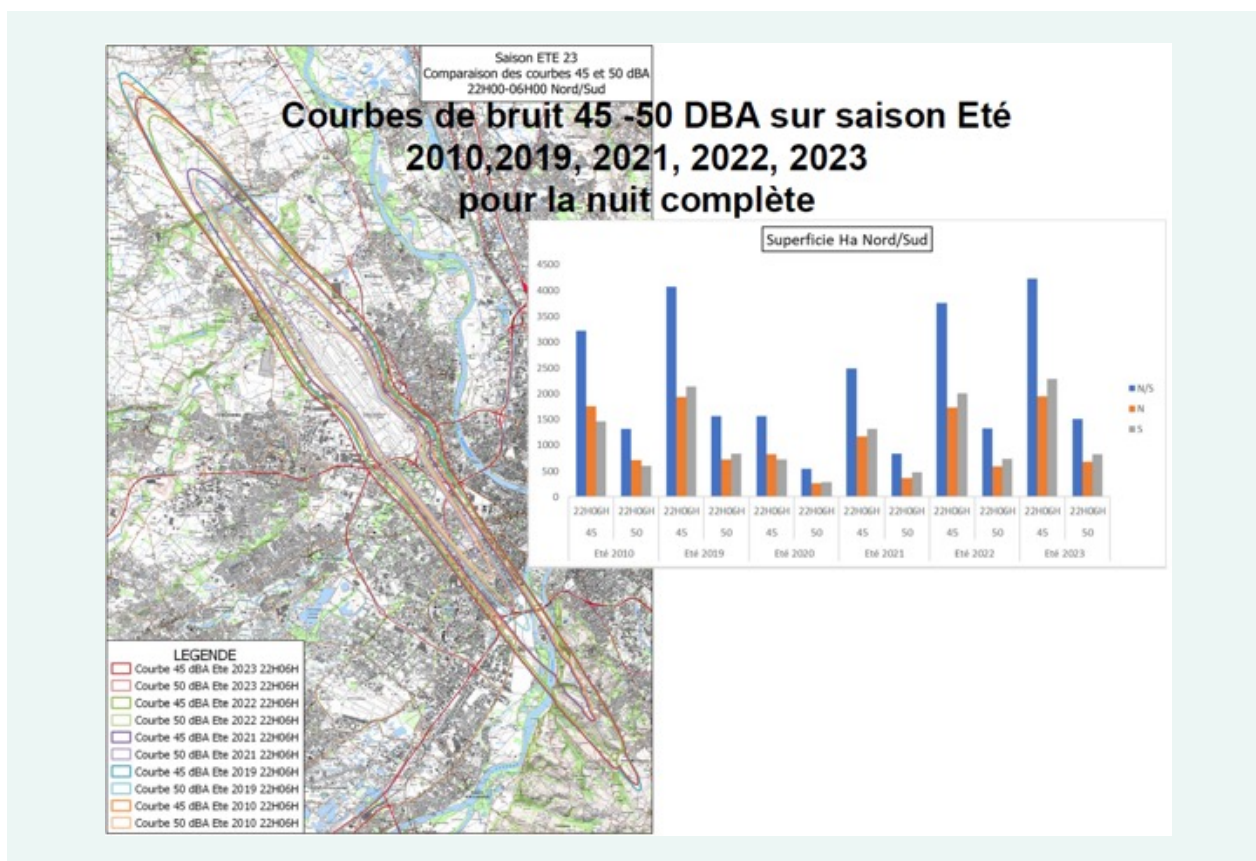
Le compte rendu annuel présenté aux membres des différents collèges représentés en Commission Consultative de l'Environnement (CCE) des aéroports concernés est indispensable, mais il ne peut pas satisfaire aux différentes attentes, opérationnelles et/ou territoriales.

1. LE SUIVI ASSURÉ PAR DES ASSOCIATIONS À PARIS – ORLY ET LILLE – LESQUIN

À Paris – Orly et Lille – Lesquin, les associations de riverains, soutenues par certaines collectivités territoriales, ont mis au point leurs propres systèmes de suivi en exploitant les données publiques accessibles. Elles diffusent les données mensuellement et s'en servent pour interroger les services de la navigation aérienne et/ou les exploitants aéroportuaires sur les vols qui les interpellent, notamment les vols en débordement (vols programmés de jour et réalisés de nuit) et les déviations intempestives de trajectoires. À Paris – Orly, l'association *Drapo* est active dans ce domaine depuis plusieurs années de manière professionnalisée. L'association *Les Survolés*, regroupe des riverains de l'aéroport de Lille – Lesquin. Elle propose [une analyse mensuelle du bruit émis par les avions](#) en s'appuyant sur le système de suivi des trajectoires et de mesure de bruit des aéronefs. Elle rapporte ses constats au contrat de concession de l'aéroport qui précise les engagements de l'exploitant vis-à-vis du syndicat mixte propriétaire de la plateforme (plafonnement des mouvements de nuit). La façon dont certaines associations riveraines ont organisé, de manière professionnelle, une vigilance citoyenne permet un dialogue constructif avec les professionnels sur la base des faits rapportés. Cette vigilance avait été encouragée par le Gouvernement en conclusion des Assises nationales du transport aérien (octobre 2019) afin de contribuer au respect des règles et engagements.

2. LE COMITÉ DE SUIVI DES VOLS DE NUIT À TOULOUSE – BLAGNAC

À Toulouse – Blagnac, la société d'exploitation aéroportuaire a réactivé le comité de suivi des vols de nuit créé il y a 15 ans par arrêté préfectoral. Il permet à toutes les parties prenantes de partager leurs constats. C'est sur la base des travaux du comité de suivi que la société aéroportuaire s'est récemment engagée à limiter au strict minimum la programmation des vols de passagers de nuit. Il reste bien sûr, pour prévenir les risques de débordement, à améliorer la ponctualité des vols. Pour les populations et les collectivités concernées, seule la réalité des faits observés compte. Un suivi plus rapproché est certainement nécessaire pour effectuer un retour d'expérience des débordements qui permet aux compagnies de prendre des mesures correctives pour les éviter.



Source : Direction de la sécurité de l'aviation civile

3. LE COMITÉ DE SUIVI DES MOUVEMENTS EN CŒUR DE NUIT À PARIS – CHARLES-DE-GAULLE

Après [avoir dénoncé le contournement du dispositif de protection du cœur de nuit](#) et le dépassement du plafond réglementaire des vols autorisés en cœur de nuit, l'Autorité de contrôle a mis en place en septembre 2019 un comité de suivi présidé par un préfet honoraire nommé par son président et réunissant, outre la direction de l'exploitation de l'aéroport et le coordonnateur national des vols, les principales compagnies opérant sur cet aéroport et les organisations professionnelles représentatives des compagnies aériennes. Sur la base des données mensuelles, le comité a permis aux compagnies disposant de quotas pour opérer de nuit de mieux les gérer et d'améliorer leur ponctualité à l'arrivée. Le comité de suivi permet d'alerter les compagnies très rapidement sur leurs manquements présumés (arrivées/départs en présomption de manquement) afin qu'elles puissent prendre des mesures correctrices et mettre fin rapidement à leurs manquements à la réglementation environnementale. Le comité de suivi permet ainsi de diffuser une information préventive appréciée par tous les opérateurs. Après chaque saison aéronautique, le comité partage les enseignements de la gestion opérationnelle des mouvements en cœur de nuit sur cet aéroport. [L'ACNUSA rend ensuite publiques les données anonymisées](#). Le travail collectif réalisé depuis septembre 2019 a permis de réduire significativement le nombre de mouvements réalisés en cœur de nuit sans autorisation. Il importe, bien sûr, que le dispositif réglementaire soit complété pour que l'administration engage des poursuites aux arrivées comme elle le fait depuis plus de 20 ans aux départs. Si la plupart des compagnies opérant des vols long-courriers ont amélioré leur programmation et leur gestion opérationnelle, les principaux débordements concernent maintenant des compagnies opérant des vols court-moyen-courriers qui ont du mal à maîtriser la programmation de leurs propres rotations journalières. C'est ainsi que les vols arrivant en retard et dérivés de Paris – Orly sur Paris – Charles-de-Gaulle ont été plus nombreux, pendant la saison aéronautique de l'été 2023, à ceux précédemment observés. Le travail d'analyse opérationnelle réalisé chaque mois devrait contribuer à ce que les compagnies concernées mettent au point une programmation de leurs vols tenant compte de leurs aléas.

La problématique des vols de nuit est différente sur chacun des aéroports selon la nature des trafics qu'ils accueillent (passagers et/ou fret, vols court, moyen ou longs courriers) et les attentes des clients des compagnies aériennes. Selon les situations et les objectifs locaux, les comités de suivi peuvent être composés différemment. Quelles que soient les situations locales, il est aujourd'hui nécessaire pour toutes les parties prenantes que les mouvements de nuit fassent l'objet d'un suivi et de comptes rendus sur chacun des aéroports sous le contrôle spécifique de l'ACNUSA.

L'ACNUSA n'écartera pas d'avoir à prendre des initiatives sur certains aéroports où les débordements apparaissent beaucoup trop nombreux en regard des engagements de modération ou des règles portant restriction d'exploitation.

RECOMMANDATION 2024 / 6 :

Prévenir les risques de débordement (vols programmés de jour et réalisés de nuit) sur les aéroports non soumis à un couvre-feu strict.

Recommandation adressée aux préfets des départements concernés



B. LES RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DES AÉROPORTS EN PÉRIODE NOCTURNE SONT ÉTABLIES AU CAS PAR CAS

Les restrictions d'exploitation visent deux sujets. Le premier concerne les performances acoustiques des aéronefs autorisés à opérer de nuit. Le second concerne la régulation des mouvements (couvre-feu ou plafonnement).

RESTRICTIONS NOCTURNES EN VIGUEUR				
Plateforme	Restrictions de nuit	Départ	Arrivée	Base juridique
Bâle – Mulhouse	Couvre-feu	23h00 – 06h00	00h00 – 05h00	Arrêté du 6 août 2021
	Aviation générale	22h00 – 06h00		
	Chap. 3 avec marge cumulée < 13 EPNdB	22h00 – 06h00		
	Chap. 3 et niveau approche > 97 EPNdB	00h00 – 09h00		
		22h00 – 00h00 (dimanches et jours fériés communs français et suisses)		
Essais moteurs sauf si réducteur de bruit	22h00 – 06h00			
Beauvais – Tillé	Couvre-feu	00h00 – 05h00		Arrêté du 25 avril 2002 modifié par les arrêtés du 26 décembre 2019 et du 8 mars 2022
	Chap. 3 avec marge cumulée < 5 EPNdB	22h00 – 07h00		
Lyon – Saint-Exupéry	Chap. 3 avec marge cumulée < 13 EPNdB	22h00 – 06h00		Arrêté du 10 septembre 2003 modifié par l'arrêté du 28 juin 2022
Marseille-Provence	Turboréacteurs chap. 3 avec marge cumulée < 10 EPNdB	22h00 – 06h00		Arrêté du 3 mai 2012
	Turbopropulseurs chap. 3 ou 5 avec marge cumulée < 8 EPNdB			
	Essais moteurs			
Nantes-Atlantique	Couvre-feu	00h00 – 06h00		Arrêté du 28 septembre 2021
	Chap. 3 avec marge cumulée < 13 EPNdB	22h00 – 06h00		
	Essais moteurs en maintenance	23h30 – 06h00		
Nice-Côte d'Azur	Turboréacteurs (sauf chap. 3 et 4)	23h15 – 06h00		Arrêté du 2 mars 2010
	Turboréacteurs chap. 3 avec marge cumulée < 13 EPNdB	23h30 – 06h15		
	Essais moteurs	21h00 – 06h00		

Plateforme	Restrictions de nuit	Départ	Arrivée	Base juridique
Paris – Charles-de-Gaulle	Créneaux de nuit	00h00 – 04h59		Arrêté du 6 novembre 2003 relatif à l'attribution de créneaux horaires la nuit
				Arrêté du 6 novembre 2003 portant interdiction des décollages d'aéronefs non programmés
	Niveau de bruit en survol > 99 EPNdB			Arrêté du 6 novembre 2003 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs
	Niveau de bruit en approche > 104,5 EPNdB		00h30 – 05h29	Arrêté du 20 septembre 2011
	Chap. 3 avec marge cumulée < 10 EPNdB	22h00 – 06h00		
	Essais moteurs			
	Passage au point MOSUD interdit	22h20 – 07h00		
Paris – Le Bourget	Turboréacteurs	22h15 – 06h00		Arrêté du 15 février 2011
	Turboréacteurs (sauf chap. 3, 4 et 14)		23h30 – 06h15	
	Hélices > 9 000 kg (sauf chap. 3, 4 et 14)	23h15 – 06h00	23h30 – 06h15	
Paris – Orly	Couvre-feu	23h15 – 06h00	23h30 – 06h15	Loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 Décision ministérielle du 4 avril 1968
	Essais moteurs sauf si réducteur de bruit	23h15 – 06h00		
Toulouse – Blagnac	Turboréacteurs chap. 3 avec marge cumulée < 10 EPNdB	22h00 – 00h00		Arrêté du 28 mars 2011
	Turboréacteurs chap. 3 avec marge cumulée < 13 EPNdB	00h00 – 06h00		
	Turboréacteurs sauf chap. 3, 4 et 14	22h00 – 06h00		
	Essais moteurs			
Toussus-le-Noble	Couvre-feu	22h30 – 06h00		Arrêté du 11 juin 2021

Le tableau figurant en [I.B.](#) rend compte des sanctions prononcées sur la base des poursuites engagées par l'administration de l'aviation civile pour non-respect des règles de protection de la nuit. Il appelle quelques observations. Le non-respect des règles d'usage des aéronefs particulièrement bruyants fait l'objet d'un suivi attentif, mais la base de données utilisée par les services locaux de l'aviation civile reste peu fiable. Le non-respect du couvre-feu à Paris – Orly (14 sanctions en 2023) masque le nombre réel de débordements sur cet aéroport puisque la plupart des vols en retard sont déroutés sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, puis repositionnés à Paris – Orly très tôt le matin. Les situations, similaires mais pas identiques, à Nantes-Atlantique et à Bâle – Mulhouse sont parfaitement atypiques et méritent attention. Il convient d'en tirer les enseignements afin d'éviter de les reproduire ailleurs.

Dans les deux cas, l'administration avait comme objectif de ne pas imposer le déroutement d'avions basés ayant pris du retard pour des raisons exceptionnelles. Elle a voulu innover en inventant un concept de « couvre-feu en programmation ». Cette initiative, lancée avant la crise sanitaire, aurait pu être intéressante si la ponctualité des vols ne s'était pas fortement dégradée entre 2019 et 2022. Elle a malheureusement été source d'incompréhensions et de fortes tensions. À Bâle – Mulhouse, l'élargissement du couvre-feu nécessitait une adaptation de l'organisation des grands groupes de logistique (UPS, FedEx, DHL et ASL) et une modification de la programmation des derniers départs de deux compagnies low cost. À Nantes-Atlantique, où les compagnies low cost se disputent les parts d'un marché qui a connu une forte croissance, la mise en place d'un couvre-feu nécessite une bonne maîtrise de la programmation des rotations journalières des compagnies basées et des compagnies non basées. L'exigence d'une programmation soutenable peut impacter le modèle économique fondé sur une forte exploitation des aéronefs et des personnels navigants.

L'expérience de ces deux situations révèle qu'il importe de présenter à chacune des parties prenantes, sans aucune ambiguïté, les objectifs poursuivis afin de prévenir les risques d'incompréhension susceptibles de déboucher, après l'entrée en vigueur de la règle nouvelle, sur des tensions difficiles à résorber. La rédaction de la règle doit être corrélée à l'objectif poursuivi. Une cohérence absolue doit être assurée entre l'expression de la règle, son rapport de présentation et l'étude de son impact. Il est absurde de considérer que les acteurs ne peuvent pas s'adapter. Selon les situations locales, des mesures d'accompagnement, permettant une appropriation rapide de la règle, sont nécessaires pour faciliter les adaptations. À titre d'exemple, l'avancée de l'heure de départ d'un vol tout cargo de Bâle – Mulhouse vers l'un des grands hubs européens nécessite de modifier les phases en amont de la chaîne logistique (le fret camionné jusqu'à l'aéroport). Les pouvoirs publics ne peuvent pas compter sur le seul effet des sanctions ; ils doivent accompagner un changement qui ne concerne pas que le transport aérien.



RECOMMANDATION 2024 / 7 :

Simplifier les textes protégeant la période nocturne autour des principaux aéroports : exigence de performance environnementale des aéronefs, couvre-feu ou plafonnement.

Recommandation adressée aux ministres chargés respectivement de l'environnement et des transports

IV. MOBILISER, SUR CHAQUE TERRITOIRE, LES LEVIERS DE LA RÉDUCTION DES NUISANCES

La reprise des trafics à des niveaux égaux ou supérieurs aux niveaux records des années 2018 et 2019 a des impacts sanitaires, économiques et sociaux importants qui ne peuvent être ignorés¹¹. Les pouvoirs publics aux différents niveaux (européen, national et local), les industriels et les opérateurs du secteur aéronautique (exploitants aéroportuaires, [assistants d'escale](#) et compagnies aériennes, services locaux de l'opérateur national de la navigation aérienne) se sont engagés, plus vigoureusement qu'ils ne l'avaient fait avant la crise sanitaire, par des feuilles de route comprenant généralement des objectifs chiffrés. L'Autorité de contrôle accompagne les professionnels dans leur recherche de la réduction nette de l'impact sanitaire et environnemental de leurs activités sur les territoires. Une grande majorité des dirigeants du secteur a maintenant changé de paradigme et considère aujourd'hui la réduction des impacts sanitaires et climatiques comme une priorité stratégique. L'heure n'est plus à l'inertie. Des actions concrètes avec des résultats mesurables et perceptibles par les collectivités territoriales, les associations et les populations directement concernées sont très attendues.

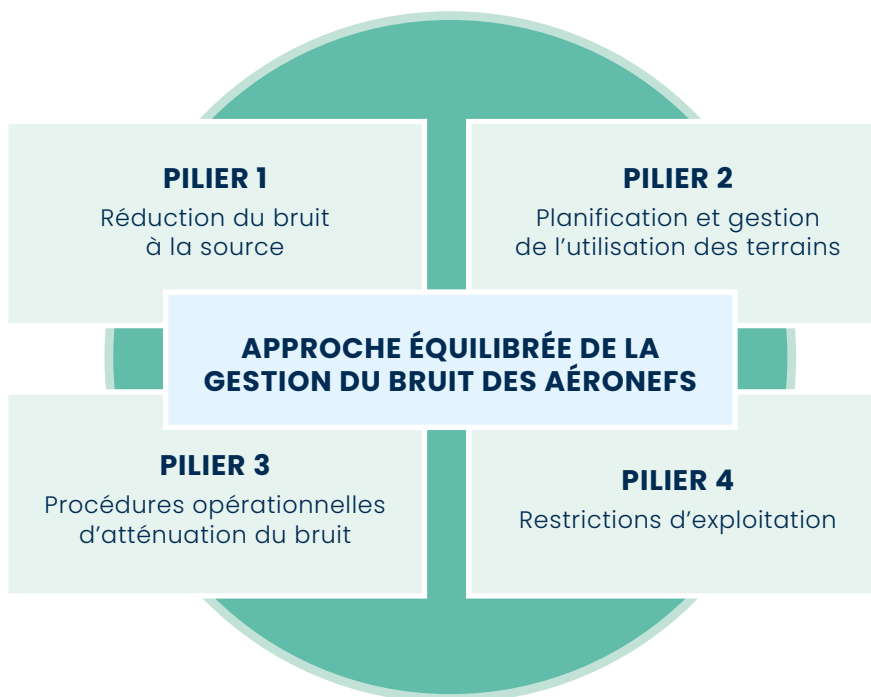
Le manque de résultats visibles sur certains territoires alimente de vives tensions. Ces tensions sont d'autant plus importantes que la reprise des trafics s'est accompagnée d'un recul très significatif de la ponctualité. Le nombre de vols en débordement (vols programmés de jour mais réalisés de nuit) a ainsi augmenté sur de nombreux aéroports. Certaines compagnies aériennes ont encore programmé en 2023 un nombre de vols supérieur aux capacités du secteur, contribuant fortement à la dégradation générale. Les difficultés ont été singulièrement importantes sur certaines routes européennes et sur les aéroports du bassin méditerranéen. Il importe, conformément aux recommandations d'EUROCONTROL, que les opérateurs (sociétés aéroportuaires, compagnies aériennes, assistants d'escale, services du contrôle aérien et coordonnateurs nationaux des vols) collaborent dans l'intérêt de tous pour établir une programmation soutenable et respectent leur propre programmation.

Les derniers plans d'action visant à la réduction du bruit dans l'environnement et à l'amélioration de la qualité de l'air sur les territoires les plus pollués ont donné des résultats assez décevants. Des retards ont clairement été pris (voir partie II). Sur la base de constats objectifs, de nombreuses initiatives ont donc été prises en 2023 par des opérateurs et/ou les pouvoirs publics. L'année 2023 a ainsi été une année de transition. Pour gagner en efficacité, le Gouvernement a mis ([décret du 16 mai 2023](#)) les préfets plus directement en responsabilité afin de garantir une approche territoriale impartiale et réellement équilibrée. Sur et autour de la plupart des grands aéroports, un dialogue local, serein et constructif, a ainsi pu reprendre au cours de l'année 2023. Des résultats concrets sont attendus dès 2024/2025 pour espérer regagner la confiance des territoires et se replacer en 2026/2027/2028 dans une trajectoire de progrès conforme à nos engagements internationaux, communautaires, nationaux et locaux.

Les leviers mobilisables ont été parfaitement identifiés depuis bientôt 25 ans au niveau international (Organisation de l'Aviation Civile Internationale). Leur utilisation a été rendue obligatoire depuis 10 ans sur les grands aéroports de l'Union européenne. Il y a malheureusement eu beaucoup d'inertie et notre pays n'est pas encore au rendez-vous. Faute d'avoir mobilisé assez fortement les leviers opérationnels, il est aujourd'hui nécessaire d'envisager de passer par la voie réglementaire pour porter restriction de l'exploitation de la plupart des grands aéroports français.

¹¹ Rapport du Conseil national du bruit intitulé [Coût social du bruit en France](#).

SCHÉMA DES 4 PILIERS D'UNE APPROCHE ÉQUILIBRÉE DÉFINIE AU NIVEAU INTERNATIONAL DEPUIS 2001 (OBLIGATOIRE EN EUROPE DEPUIS 2014)



Quelles que soient les nouvelles mesures de restriction d'exploitation envisagées sur les grands aéroports français pour atteindre, avant la fin de l'actuelle législature, les objectifs escomptés de réduction des nuisances bien identifiées, il reste nécessaire de mieux mobiliser, sur chaque territoire, les leviers de la réduction de ces nuisances au travers des quatre piliers d'une approche réellement équilibrée. C'est la mobilisation effective de ces piliers qui permettra de regagner la confiance des territoires.

A. RÉDUIRE LES ÉMISSIONS À LA SOURCE

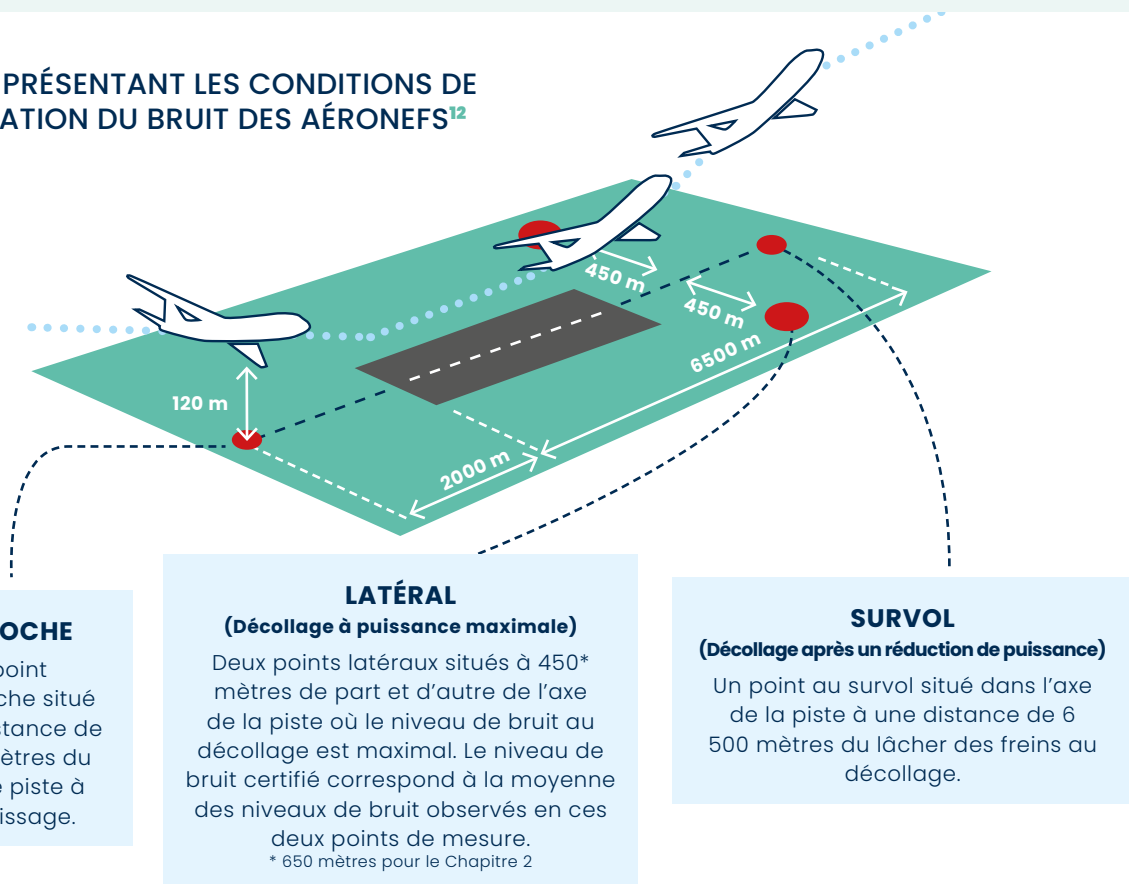
Au cours des dix dernières années, les compagnies aériennes ont augmenté leur flotte, la plupart du temps avec des aéronefs de dernières générations pour accroître le nombre de passagers ou le fret embarqués tout en réduisant leurs coûts d'exploitation. Depuis la crise sanitaire, la plupart d'entre elles ont commencé à renouveler leur flotte, c'est-à-dire à sortir les aéronefs les plus émissifs de leur parc pour les remplacer par des modèles plus performants. Certaines compagnies aériennes commencent à rendre publics leurs engagements en la matière. Peu d'entre elles ont cependant décliné leurs engagements sur les territoires des aéroports où elles opèrent. Elles craignent probablement que leurs propres engagements pénalisent les compagnies moins vertueuses auxquelles elles font appel sur certaines périodes en renfort d'offres. Elles demandent aujourd'hui aux pouvoirs publics de la lisibilité et de la progressivité sur le niveau d'exigence de performance environnementale sur les aéroports où elles opèrent. Il semble donc aujourd'hui plus que souhaitable de concerter localement un calendrier fixant les niveaux de performances environnementales (bruits certifiés des aéronefs et émissions de NO_x certifiées des moteurs) qui devraient être progressivement exigés, au cas par cas, sur chaque aéroport. Il est de l'intérêt de toutes les parties prenantes que les calendriers locaux qui pourront être arrêtés soient réalistes, mais exigeants pour éviter les distorsions de concurrence par des compagnies moins-disantes au plan environnemental. Dans la mesure où les émissions de NO_x sont certifiées pour chaque moteur et où le bruit de chaque aéronef est certifié en approche et en survol, l'Autorité de contrôle recommande que les calendriers locaux soient concertés à partir des émissions certifiées (et non des marges acoustiques).

RECOMMANDATION 2024 / 8 :

Mettre en place des restrictions progressives d'exploitation des aéronefs en fonction de leurs bruits certifiés, en approche et en survol.

Recommandation adressée aux ministres chargés respectivement de l'environnement et des transports

SCHÉMA PRÉSENTANT LES CONDITIONS DE CERTIFICATION DU BRUIT DES AÉRONEFS¹²



La réduction des émissions à la source concerne prioritairement les aéronefs. Elle concerne également toutes les opérations au sol, le roulage et les services rendus aux aéronefs, notamment, mais pas seulement, les moyens de substitution à l'usage des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs en escale. Sur les plus grands aéroports, la combinaison entre la réglementation européenne (règlement [AFIR](#)), qui impose aux sociétés aéroportuaires de fournir des moyens de substitution, et la réglementation française¹³, qui impose aux compagnies d'utiliser ces moyens, devrait permettre de surmonter les difficultés rencontrées entre opérateurs sur certains aéroports pour s'accorder sur les investissements nécessaires et la tarification des services rendus. Malgré les aides mises en place par la Commission européenne, tous les grands aéroports français ne seront malheureusement pas prêts à la première échéance fixée par la réglementation européenne (01/01/2025 pour tous les postes avion au contact). Ils se préparent à être au niveau requis avant la deuxième échéance fixée pour tous les postes avion au large au 01/01/2030.

Elle concerne également les émissions de tous les véhicules et engins de piste autorisés à circuler en zones réservées. Les plans de renouvellement de flotte des opérateurs et des services se sont accélérés en 2023. Quelques freins subsistent cependant dans certains aéroports où les postes de charge sont trop peu nombreux et/ou mal positionnés.

¹² Source [DGAC](#)

¹³ Ensemble des arrêtés ministériels relatifs à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur les grands aérodromes français.

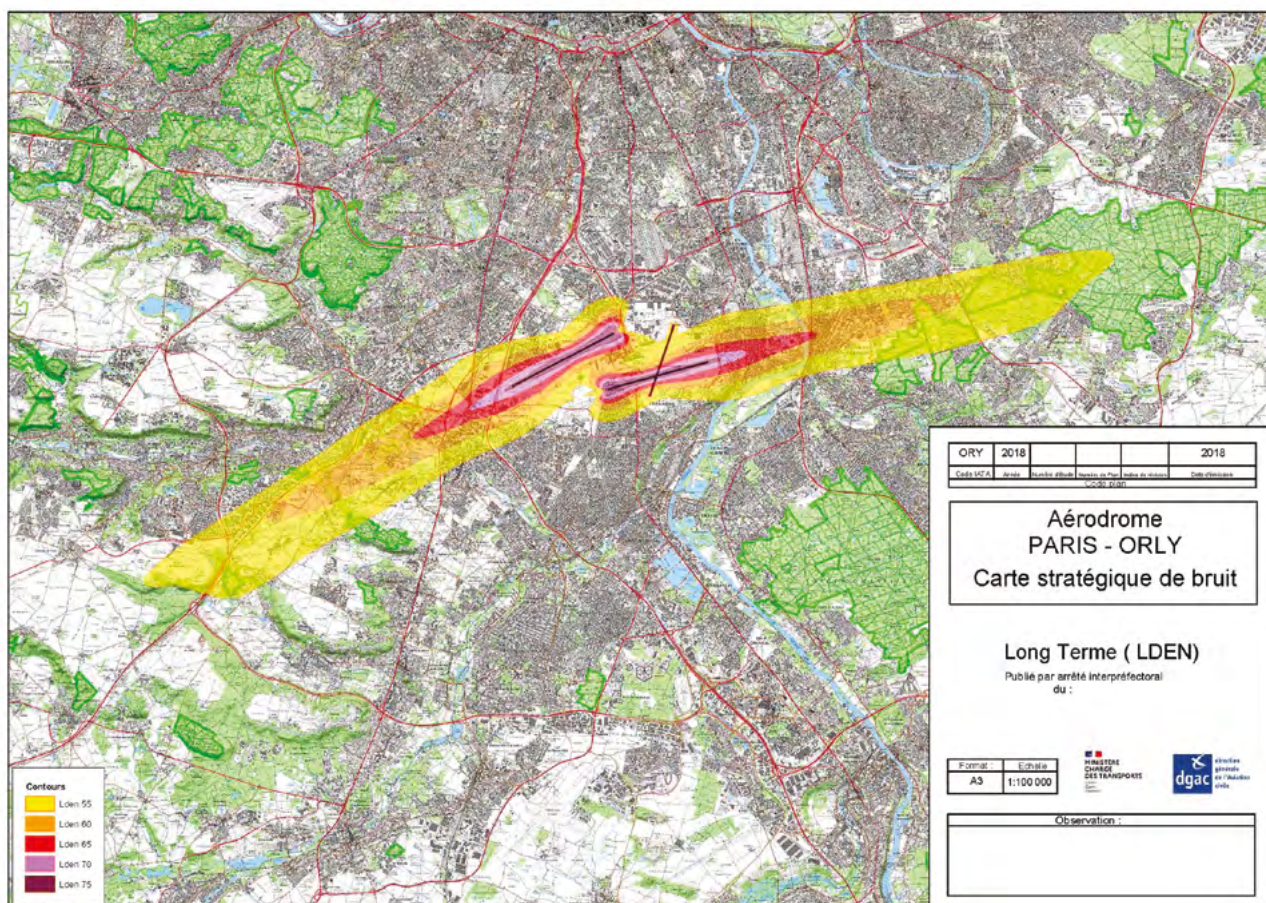
RECOMMANDATION 2024/9 :

Moderniser la partie législative du code des transports afin de permettre le suivi et le contrôle effectifs des émissions de polluants atmosphériques et de Gaz à Effet de Serre (GES) générées par les activités aéroportuaires.

Recommandation adressée au Gouvernement et au Parlement

B. PLANIFIER ET GÉRER L'UTILISATION DES SOLS

Le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires relève que les services locaux de l'État hésitent à mobiliser pleinement la planification (servitudes d'urbanisme et de construction) et la programmation (mesures opérationnelles de compensation) pour réduire le nombre de personnes dont la santé est impactée par les nuisances sonores des aéronefs. À défaut d'évaluations régulières, de nombreux Plans d'Exposition au Bruit (PEB) et Plans de Gêne Sonore (PGS) sont devenus obsolètes et insuffisamment efficaces. Ils contribuent ainsi malheureusement peu à la réalisation des objectifs sanitaires.



Les révisions de certains PGS conduites ces dernières années à Nantes-Atlantique, Bordeaux - Mérignac et Nice-Côte d'Azur ont montré qu'il était utile d'élargir leur champ et de simplifier certaines dispositions réglementaires pour les rendre plus efficaces.

L'Autorité de contrôle recommande de donner rapidement un second souffle à la planification et à la programmation territoriales sur et autour des grands aéroports en allant au bout des démarches initiées par les « rencontres d'Orly » ou « l'atelier des territoires » à Toulouse par exemple. Il est nécessaire, pour mieux mobiliser le levier planification et programmation, de mettre plus en responsabilité les préfets en leur donnant la possibilité de faire travailler ensemble les différents services locaux compétents (transports, urbanisme et construction, santé et environnement) puis d'adapter, lorsque nécessaire, la réglementation pour faciliter la mise en œuvre des opérations. Force est de constater que les rigidités réglementaires n'ont pas permis de résoudre des problèmes locaux bien circonscrits, à l'image des trois exemples ci-après :

- Malgré l'étude préliminaire réalisée par l'établissement public foncier d'Île-de-France, le programme de relogement des habitants de la commune de Villeneuve-le-Roi vivant en bout de piste de Paris – Orly, en zone B du PEB, n'a pas encore été engagé.
- Malgré un engagement ministériel parfaitement clair, les trois « expérimentations » visant à permettre aux préfets de Loire-Atlantique, de Haute-Garonne et du Val-de-Marne de coupler rénovation énergétique et insonorisation du bâti n'ont pas été menées au bout.
- Une école communale très exposée aux bruits des aéronefs près de l'aéroport de Bordeaux – Mérignac n'est toujours pas insonorisée car son permis de construire a été délivré par l'État en 1978, c'est-à-dire deux ans après que le Plan d'exposition au bruit a été rendu opposable.

Afin d'ajouter un volet socio-médical aux actions sur le bâti, un projet pilote d'actions sanitaires est en cours d'élaboration avec la Direction Générale de la Santé (DGS). Il s'agit d'expérimenter chez des riverains d'aéroport une démarche d'action de prévention, de dépistage et de prise en charge des troubles du sommeil visant à limiter l'impact des nuisances sonores, associée à une intervention de sensibilisation et de formation des professionnels de la santé impliqués dans les territoires concernés. La membre du collège de l'ACNUSA nommée en conseil des ministres sur proposition du ministre chargé de la santé disponible pour présider un comité de pilotage, à l'image de ce qui a été fait pour conduire le programme de recherche DEBATS.

Tout milite pour déconcentrer franchement la planification et la programmation afin de mettre les préfets en responsabilité en les autorisant à déroger, lorsque nécessaire, pour régler les problèmes opérationnels locaux.

Pour faciliter le dialogue local et la participation du public, il serait souhaitable que les avis sollicités de l'ACNUSA sur les plans, programmes et projets le soient pour les maîtres d'ouvrage et soient rendus avant les consultations et/ou enquêtes publiques. Ces avis délibérés collégialement par les personnalités nommées à cet effet pour leurs compétences sont utiles pour éclairer les débats et faciliter la préparation des décisions les concernant.

RECOMMANDATION 2024 / 10 :

Établir la liste des plans, programmes et projets sur lesquels l'Autorité de contrôle doit être consultée en précisant les modalités de ces consultations notamment le moment auquel elles doivent être réalisées.

Recommandation adressée au Gouvernement et au Parlement

C. MODERNISER LES PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES D'APPROCHE, AU SOL ET DE DÉPART DES AÉROPORTS

La modernisation des outils et procédures de navigation aérienne, est un axe majeur des préconisations de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne et d'EUROCONTROL. Le centre de recherche d'EUROCONTROL, transféré de Brétigny-sur-Orge à Saclay, œuvre auprès des opérateurs nationaux pour développer les meilleures pratiques.

Le collège de l'Autorité de contrôle relève que, dans notre pays, les Services locaux de la Navigation Aérienne (SNA), opérateurs et concepteurs des procédures d'approche et de départ des grands aéroports, ne mobilisent pas suffisamment le levier de la modernisation des procédures opérationnelles pour réduire les nuisances aéroportuaires. En effet, au moment où ils doivent réaliser le passage à la navigation entièrement satellitaire (d'ici 2030) en abandonnant une grande partie des balises radio au sol dans un effort louable de rationalisation budgétaire, certains d'entre eux préfèrent limiter au strict minimum les changements de procédures induits par le retrait de ces balises pour que les trajectoires soient les plus proches possible des précédentes. Ce choix du statu quo facilite la concertation et les consultations locales dans la mesure où les études d'impact de ces modifications mineures tendent bien évidemment à montrer que celles-ci n'ont pas d'impact (positif ou négatif). Ce faisant, les services locaux de la navigation aérienne qui font ce choix conservateur en matière de conception de procédures se privent de rechercher des procédures optimales qui seraient mieux-disantes en matière sanitaire et environnementale. Il serait souhaitable de mettre en œuvre, bien avant 2030, une approche globale et partagée, plus ambitieuse au niveau de chaque territoire pour essayer de trouver, lorsque c'est possible, des solutions qui, tout en respectant les impératifs de sécurité, mobilisent mieux les possibilités offertes par la navigation satellitaire pour réduire l'empreinte environnementale (bruit et émissions gazeuses) des départs et arrivées sur les grands aéroports français.

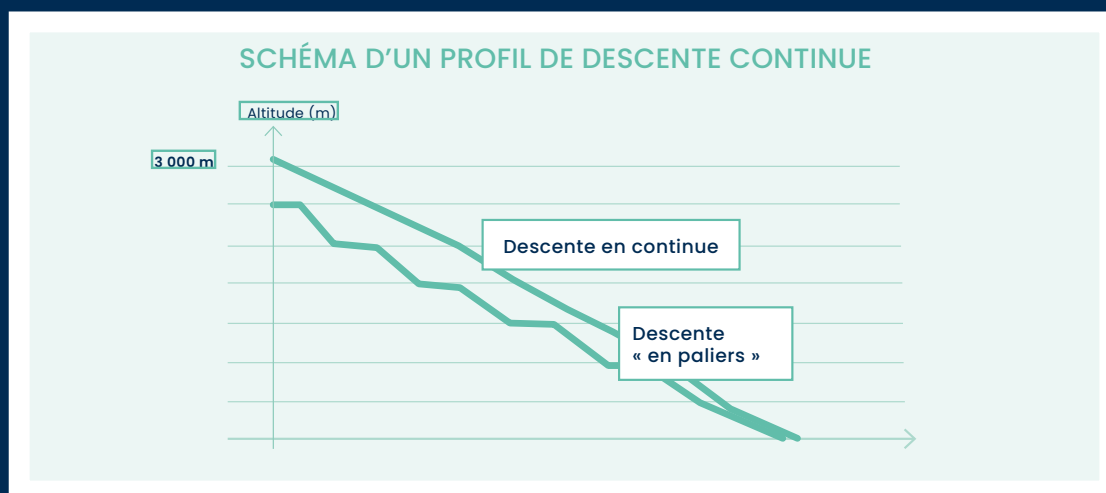
Au-delà de la peur d'avoir à concerter, la recherche d'optimisation est freinée par une certaine frilosité à mandater l'équipement des avions avec des moyens performants de guidage satellitaire pour permettre de mieux utiliser toutes les possibilités des procédures satellitaires. En imposant que les procédures soient utilisables par tous les avions desservant actuellement la plateforme, les services provoquent un alignement sur le moins-disant qui pénalise les compagnies les plus vertueuses et les populations riveraines.

Pour faciliter la gestion opérationnelle et renforcer les garanties données aux territoires, l'Autorité de contrôle recommande de mettre à profit la nécessaire transition vers une navigation totalement satellitaire pour généraliser de véritables approches en descente continue et des départs utilisant les capacités des aéronefs de dernières générations. Elle recommande d'associer (conformément aux dispositions de [l'article L. 6362-1 du code des transports](#)) des Volumes de Protection Environnementale (VPE) à chaque nouvelle procédure. Ces volumes permettront aux pilotes de mieux connaître la règle en vigueur et aux contrôleurs aériens de mieux prévenir les risques de « déviation de trajectoires » sur des espaces qui ne devraient pas être survolés.

LA GÉNÉRALISATION DE LA DESCENTE CONTINUE

Des expérimentations ont eu lieu ou sont en cours sur plusieurs aéroports français (Ajaccio, Paris – Charles de Gaulle, Paris – Orly, Lyon – Saint-Exupéry, Nice – Côte d’Azur) mais la France a pris beaucoup de retard dans la mise en œuvre des approches en descente continue des aéroports.

Ces approches, rendues possibles par les progrès de la navigation satellitaire, présentent de nombreux avantages pour les compagnies ainsi que pour la santé, l’environnement et le climat. Elles permettent notamment aux équipages de conduire le vol à l’arrivée d’un aéroport en évitant les paliers trop longs, en réduisant la sollicitation des moteurs et en portant plus d’attention au moment de la sortie des trains d’atterrissage. L’Autorité de contrôle est très favorable à la généralisation de ces procédures et entend accompagner les services locaux de la navigation aérienne dans la réussite des projets. Elle recommande de dégager tous les enseignements de la conduite du projet de généralisation de véritables descentes continues en approche de Paris – Orly face à l’ouest afin de généraliser les bonnes pratiques le plus rapidement possible.



Les études d’impact indispensables avant la mise en place de ces procédures doivent associer les compagnies aériennes et être robustes pour garantir aux riverains les futures conditions de survol. Ces descentes continues, appelées également douces, devraient apporter une réduction de la consommation de carburant, une diminution de la pollution gazeuse et une diminution des nuisances sonores sur une grande partie de la phase d’approche des avions. Certaines parties des territoires peuvent se trouver moins bénéficiaires que d’autres. La concentration des flux à des altitudes plus élevées peut engendrer de nouvelles nuisances qu’il convient de réduire ou compenser. Le dernier segment de l’approche, où les avions sont les plus bas et les nuisances aéroportuaires (bruit et polluants) les plus fortes, n’est pas modifié par ces nouvelles descentes. Des mesures d’accompagnement ou de compensation pourraient utilement être envisagées par les compagnies et/ou les pouvoirs publics en faveur de ces territoires qui peuvent se sentir moins bénéficiaires que d’autres.

Pour accompagner les services locaux de la direction des services de la navigation aérienne dans la recherche d’une efficacité des actions locales relevant du troisième pilier, le collège de l’Autorité de contrôle a mis en place en 2023 une commission technique. Sa composition est fixée selon les projets. Elle permet d’échanger avec les services de la direction des services de la navigation aérienne en amont des saisines prévues trop tardivement par la réglementation en vigueur. Il importe que les études d’impact des projets de modification des procédures opérationnelles soumis à concertation, consultation et enquête publique offrent toutes les garanties de qualité requises pour gagner la confiance des territoires dans la capacité des services à optimiser les procédures d’approche et de départ des aéroports.

D. PRENDRE DES MESURES DE RESTRICTION DE L'EXPLOITATION DES AÉROPORTS

Ce dernier pilier recouvre des mesures de restriction d'exploitation qui doivent être envisagées lorsque les résultats obtenus par la mobilisation des trois premiers leviers sont insuffisants. Il n'est donc actionné qu'en dernier recours. La relativement faible mobilisation des trois premiers leviers au cours de la période 2018/2023 conduit cependant les parties prenantes à se concentrer par défaut sur le quatrième pilier. Les mesures envisageables doivent faire l'objet d'études d'impact. Ces études d'impact doivent bien sûr être équilibrées. Dans l'intérêt des maîtres d'ouvrage, elles sont généralement soumises pour avis à une autorité environnementale indépendante. Le fait d'en avoir, dans le cas d'espèce, confié la conduite aux préfets est de nature à permettre de bénéficier de l'expérience acquise dans d'autres secteurs pour produire des études d'impact de bonne qualité.

La modération des trafics est au cœur des débats locaux et il importe que ces débats soient bien éclairés à partir de données locales. De nombreux rapports¹⁴ mettent en cause la façon dont les retombées économiques locales du transport aérien sont souvent présentées aux différents territoires. Il est clair que tous les mouvements d'aéronefs n'ont, en fonction de leur nature, pas les mêmes retombées économiques sur tous les territoires. C'est pourquoi le règlement européen impose des études au cas par cas. Par ailleurs, le Gouvernement a réévalué [le coût social du bruit](#) après celui des polluants atmosphériques. La prise en considération de ces coûts sur chaque territoire doit faire l'objet d'une démarche rigoureuse.

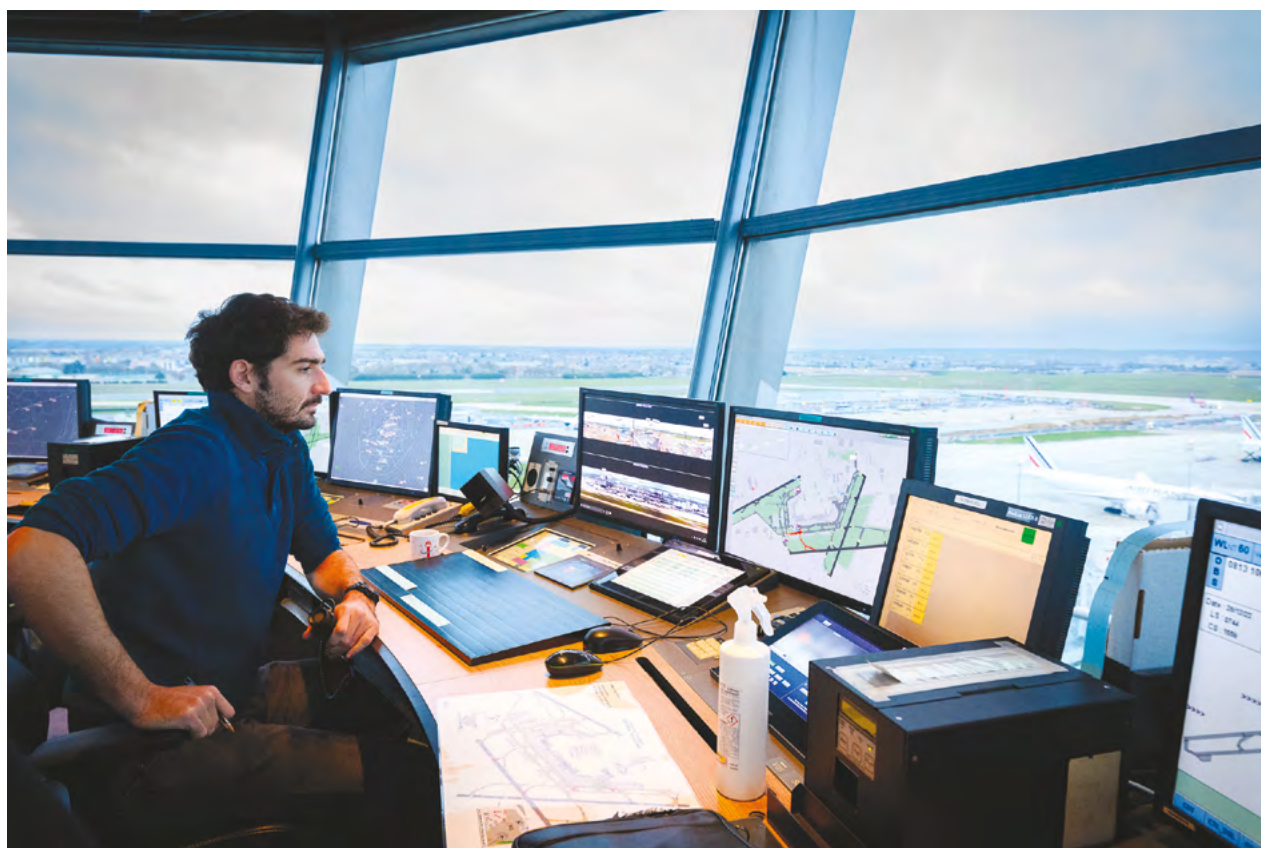
En regard des mesures envisageables pour modérer les trafics sur certains aéroports, notamment la nuit (couvre-feu et/ou plafonnement), les études de l'impact de ces mesures doivent être conduites par les préfets de manière impartiale afin d'éclairer correctement le public et les décideurs (ministres chargés respectivement de la santé, de l'environnement et des transports).

Les résultats des premières études d'impact réalisées il y a quelques années par l'administration de l'aviation civile pour Lyon – Saint-Exupéry, Nantes-Atlantique et Bâle – Mulhouse ont fait l'objet de critiques. D'autres études d'impact des mesures de restriction d'exploitation ont été réalisées dans les années 2000, à Nice-Côte d'Azur ou au Bourget par exemple. Elles méritent d'être évaluées de manière indépendante pour permettre de progresser au plan méthodologique. L'évaluation des études d'impact réalisées au cours des vingt dernières années contribuera utilement aux travaux interministériels nécessaires pour compléter [l'instruction du gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport](#). Celle-ci n'a pas été renseignée depuis 2014 pour le transport aérien malgré les engagements pris par plusieurs ministres des transports en ce sens. Il serait souhaitable que le Gouvernement complète cette circulaire, puis qu'il intègre le transport aérien dans la prochaine édition de cette circulaire.

Si [le règlement européen UE 598/2014](#) impose des études d'impact conduites au cas par cas de manière impartiale, c'est précisément pour que les études soient de qualité suffisante pour éclairer objectivement le public et le(s) décideur(s) sur les impacts positifs et éventuellement négatifs pour les territoires concernés, des mesures envisageables pour réduire le bruit dans l'environnement des aéroports. Pour 9 des 12 principaux aéroports français où le bruit dans l'environnement n'a pas été réduit de manière suffisante (ou a même augmenté) entre 2018 et 2023, le Gouvernement a mandaté les préfets pour conduire, de manière impartiale, les études d'impact des mesures de restriction envisageables pour satisfaire aux objectifs locaux. Il s'agit d'éclairer les parties prenantes et le public sur les différents impacts (économiques et sociaux, sanitaires, environnementaux) afin de pouvoir retenir les mesures qui ont le meilleur rapport coût/efficience.

¹⁴ [Rapport d'observations définitives et sa réponse – Région Occitanie – Enquête « Maillage aéroportuaire »](#), Chambre régionale des comptes d'Occitanie, octobre 2023.
[L'économie du transport aérien en Grande-Bretagne](#), New Economics Foundation, juillet 2023.

Plusieurs préfets ont utilement désigné l'ACNUSA comme « membre associé » aux études d'impact en cours afin de pouvoir intégrer ses observations éventuelles en amont de sa saisine. Dans la mesure où l'ACNUSA est chargée de garantir le respect des arrêtés ministériels, son collègue n'aura en effet à se prononcer pour avis que lorsque les arbitrages politiques auront été rendus sur les projets d'arrêtés accompagnés de leurs rapports de présentation et des études d'impact permettant de les apprécier. Au-delà des recommandations visant à n'envisager que des mesures exprimées assez simplement pour être compréhensibles de la même façon par tous, l'ACNUSA a rappelé qu'il importait de clarifier, lorsque cela n'a pas encore été fait, les objectifs locaux puis de forger des scénarios permettant de les atteindre afin de pouvoir les comparer. Elle a relevé que, en n'ayant pas suffisamment mobilisé durant la période 2018/2023 les deuxième et troisième piliers identifiés depuis près de 25 ans par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) – notamment les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit (en particulier par l'utilisation de pistes et de routes préférentielles ainsi que de procédures optimisées pour les approches et les départs) et la planification/programmation – les préfets doivent mobiliser aujourd'hui beaucoup plus fortement les premier et quatrième piliers. Il y a maintenant une certaine urgence à articuler correctement les plans de prévention du bruit dans l'environnement des aéroports pour la période 2024/2028 et les nouvelles mesures de restriction d'exploitation. Dans certains cas, les articulations doivent également se faire avec les cahiers des charges des concessions. Ceux-ci peuvent en effet inclure des dispositions visant à la modération des trafics et à la réduction des nuisances. C'est généralement le cas lorsque les collectivités territoriales sont propriétaires des aéroports et donc autorités concédantes, comme pour Beauvais – Tillé ou Lille – Lesquin.



À titre d'exemple, dans la mesure où les compagnies aériennes opérant sur un aéroport sont capables de s'engager, sur la période 2024/2028, à renouveler tout ou partie de leur flotte, il paraît souhaitable de concerter au niveau local un calendrier fixant les exigences de performances acoustiques minimales pouvant être arrêtées pour garantir aux collectivités territoriales et aux populations concernées que les engagements seront tenus. De la même façon, les engagements de modération du trafic, notamment nocturne (plafonnement ou couvre-feu), semblent pouvoir être concertés, et après évaluation de leurs impacts, arrêtés. Il importe que les règles proposées soient applicables à tous, avec le minimum d'exceptions, exemptions ou dérogations, pour ne pas introduire de distorsions de concurrence et pour gagner la confiance des territoires sur la capacité des opérateurs à réduire les externalités négatives de leurs activités sur la santé et l'environnement. S'appuyant sur le retour d'expérience de Nantes-Atlantique, de Beauvais - Tillé et de Bâle - Mulhouse, l'ACNUSA recommande aux préfets de ne pas envisager des règles en programmation dans la mesure où, en cas de circonstances réellement exceptionnelles, le ministre chargé de l'aviation civile a le pouvoir d'accorder des dérogations aux restrictions d'exploitation en vigueur. Il importe en effet que les pouvoirs publics appellent les opérateurs du transport aérien à mieux collaborer afin d'améliorer la ponctualité des vols, plutôt que de faire supporter aux populations les aléas inhérents au transport aérien.

Les démarches engagées au niveau local devraient permettre de moderniser et de simplifier en 2024/2025 les arrêtés ministériels portant restriction d'exploitation des principaux aéroports français qui datent, pour la plupart d'entre eux, des années 2002/2003 ou 2010/2011, afin de les adapter à la situation actuelle.

RECOMMANDATION 2024 / 11 :

Mener à terme les études d'impact des mesures de restriction envisagées sur les grands aéroports français, le processus de concertation et les consultations nécessaires à la prise des décisions.

Recommandation adressée aux ministres chargés respectivement de l'environnement et des transports

V. DONNÉES CLÉS DE LA GESTION DE L'ACNUSA

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, le rapport annuel de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires rend compte de l'utilisation des ressources humaines et financières qui lui sont attribuées. Il présente la projection pluriannuelle des moyens que le collège de l'Autorité de contrôle estime nécessaires pour remplir au mieux ses missions dans les prochaines années.

L'année 2023 a connu une poursuite de la reprise des trafics sur les principaux aéroports. De nombreuses plateformes ont dépassé en décembre 2023 les niveaux de trafics de 2019. Le manque de ponctualité des vols a encore été source de nombreux débordements dont la conséquence est un regain des tensions locales entre parties prenantes. Les services de l'Autorité de contrôle sont restés fortement impliqués pour favoriser, de façon indépendante et impartiale, le dialogue local afin de « *gagner la confiance des territoires* » (objet du [colloque organisé par l'ACNUSA à l'Assemblée nationale en janvier 2023](#)).

Les activités des services ont été fortes en 2023. Elles sont présentées dans [le rapport d'activités des services 2023](#), publié en mars, avec [le bilan social 2023](#) et [le rapport sur la clôture des comptes 2023](#).

A. UNE GESTION BUDGÉTAIRE MAÎTRISÉE DEPUIS PLUSIEURS EXERCICES

Le budget de l'Autorité de contrôle est inscrit au programme 217 du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durable. »

	CRÉDITS DE FONCTIONNEMENT DE L'ACNUSA DE 2019 À 2023										
	Bilan des comptes 2019		Bilan des comptes 2020		Bilan des comptes 2021		Bilan des comptes 2022		Bilan des comptes 2023		
	AE ¹⁵	CP ¹⁶	AE ¹⁵	CP ¹⁶	AE ¹⁵	CP ¹⁶	AE ¹⁵	CP ¹⁶	Report AE ¹⁵ 2022	AE ¹⁵ 2023	CP ¹⁶
Fonctionnement général	62 531 €	59 342 €	32 832 €	30 000 €	50 487 €	46 452 €	45 345 €	39 170 €	6 175 €	43 092 €	38 120 €
Systèmes d'information / communication	138 985 €	105 391 €	159 096 €	84 839 €	190 343 €	152 855 €	106 034 €	104 717 €	1 317 €	421 735 €	302 114 €
Formations et colloques	-	-	59 692 €	22 349 €	65 953 €	50 979 €	56 447 €	35 616 €	16 357 €	14 652 €	4 442 €
Frais de justice	86 570 €	45 770 €	210 568 €	181 008 €	152 952 €	133 206 €	174 157 €	164 545 €	9 612 €	155 714 €	163 908 €
Déplacements	32 699 €	32 699 €	10 863 €	10 863 €	16 666 €	16 666 €	33 670 €	33 670 €	0 €	28 432 €	28 432 €
Documentation / communication	163 519 €	124 279 €	128 492 €	117 588 €	157 674 €	92 124 €	150 782 €	84 997 €	65 786 €	27 534 €	82 114 €
Expertises et études	155 956 €	142 651 €	105 231 €	91 678 €	54 395 €	43 538 €	68 520 €	33 760 €	58 520 €	53 410 €	64 410 €
Disponible	640 260 €	510 132 €	706 774 €	538 325 €	688 471 €	535 821 €	634 955 €	496 475 €	157 767 €	744 571 €	683 541 €

¹⁵ Autorisations d'engagement

¹⁶ Crédit de paiement

Une dotation exceptionnelle en Autorisations d'Engagements (AE) et en Crédits de Paiement (CP) a permis d'engager en 2023 le projet de modernisation des outils « Amendes » et « Téléprocédure » qui permettront de fiabiliser la procédure de sanction tout en réduisant les délais de traitement des dossiers de manquement. Compte tenu de nombreux recours juridictionnels contre les décisions du collège de l'Autorité de contrôle, les crédits consacrés à la défense des intérêts de l'État restent élevés. Les jugements rendus par les juridictions administratives sont en quasi-totalité favorables à l'Autorité de contrôle, démontrant la nécessité de maintenir une excellente qualité des conseils juridiques.

La dotation 2024, pour les crédits de fonctionnement, est du même niveau que celle du Projet de Loi de Finances (PLF) 2023 (509 158 € en AE et CP). Elle n'a, malgré l'inflation, pas été réévaluée depuis plus de cinq ans. Elle devrait être augmentée de 10 % au PLF 2025.

Une augmentation de la dotation pour les dépenses de personnels est également nécessaire en 2025 pour prendre en compte les mesures salariales prises ces dernières années (inflation, augmentation du point d'indice des salaires pour les agents publics). Elle devrait donc être portée au niveau de 1,7 million d'euros en AE et CP.

B. LES RESSOURCES HUMAINES RESTENT INSUFFISANTES EN REGARD DES ATTENTES

L'Autorité de contrôle dispose d'un effectif trop limité, comme l'a souligné la Cour des comptes dans son dernier rapport (2018). La continuité de service a été difficile à assurer en 2023. La mobilité rapide de deux collaborateurs n'a pas permis de tirer parti de l'investissement fait sur eux. Ces investissements ont néanmoins profité aux services du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.

En regard de l'augmentation du nombre d'aéroports et d'aérodromes placés sous contrôle spécifique de l'ACNUSA, Lille-Lesquin et prochainement Montpellier-Méditerranée, il convient de porter en 2025 les effectifs de l'Autorité de contrôle, hors président, à 14 (rétablissement initial à périmètre constant de 11 à 12 ETP puis augmentation de 2 ETP pour augmentation du périmètre). Il s'agit de disposer des moyens d'action de prévention des manquements, de traitement des dossiers de poursuite et d'accompagnement des parties prenantes pour améliorer le dialogue au niveau local afin de réduire les nuisances subies par les collectivités territoriales et les populations impactées.

C. L'ADOSSEMENT AUX FONCTIONS SUPPORTS DU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES PERMET DE CONCENTRER LES RESSOURCES SUR LES MISSIONS OPÉRATIONNELLES ESSENTIELLES

Depuis 2019, l'Autorité de contrôle a réalisé progressivement son adossement aux services supports du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires. Désormais, définies et encadrées par des conventions avec des directions du secrétariat général du ministère, des activités en matière de gestion des ressources humaines, d'informatique, d'hébergement sont reprises au niveau du ministère, permettant à l'Autorité de contrôle de mieux concentrer ses équipes sur le cœur de ses missions. Cette démarche de meilleur appui avait été préconisée par la Cour des comptes dans son rapport de 2018 consacré à l'ACNUSA.

D. LE RECOUVREMENT DES AMENDES PRONONCÉES PAR LE COLLÈGE EST EFFICACE

L'Autorité de contrôle est ordonnateur en recettes pour les amendes que prononce son collège et émet des titres de perception sur le budget général de l'État. La Direction des Créances Spéciales du Trésor (DCST), en tant que comptable, en assure le recouvrement. En 2023, l'Autorité de contrôle a émis 223 titres de recettes pour un montant de 11 491 000 €, ce qui constitue un record et traduit la très forte activité de l'Autorité de contrôle en mode juridiction. La collaboration mise en place entre la DCST et l'ACNUSA permet d'obtenir un taux de recouvrement particulièrement élevé, parmi les plus hauts pour ce type de recette, puisqu'on obtient plus de 80 % au bout de 5 ans, aussi bien pour les compagnies françaises qu'étrangères.

BILAN DES TITRES ÉMIS DEPUIS 2019 POUR LE RECOUVREMENT DES AMENDES

Année d'émission	Comptable en charge du recouvrement	Titres émis	Décisions concernées	Montant des titres émis	Montant des titres recouvrés	Dont recouvrement réalisé par les saisies ACNUSA	Restes à recouvrer	Titres admis en non-valeurs	Montant des titres admis en non-valeurs	% recouvré	% restant à recouvrer	% admissions en non-valeur
2019	DCST*	185	360	7 365 500 €	5 946 970 €	0 €	976 515 €	14	442 015 €	80,7%	13,3%	6,0%
2020	DCST	113	161	2 363 000 €	1 860 000 €	0 €	408 000 €	4	95 000 €	78,7%	17,3%	4,0%
2021	DCST	258	483	7 897 750 €	6 311 242 €	0 €	1 054 500 €	7	532 008 €	79,9%	13,4%	6,7%
2022	DCST	184	341	4 482 000 €	3 527 500 €	0 €	954 500 €	0	0 €	78,7%	21,3%	0%
2023	DCST	223	630	11 491 000 €	5 612 330 €	0 €	5 878 670 €	0	0 €	48,8%	51,2%	0%

* Direction des Créances Spéciales du Trésor.

E. LE RECOUVREMENT DES FRAIS IRRÉPÉTIBLES EST DÉSORMAIS OPÉRATIONNEL

Les décisions du collège de l'Autorité peuvent faire l'objet de nombreux recours devant les juridictions administratives. En 2023, le tribunal administratif de Paris a traité 32 recours formés sur des décisions prises par le collège. Dans 25 cas, le tribunal administratif les a rejetés, en mettant le plus souvent à la charge des requérants les frais de justice engagés par l'ACNUSA. Dans seulement deux cas, le tribunal administratif de Paris a annulé une décision prise par l'Autorité de contrôle.

De son côté, la cour administrative d'appel a examiné 6 requêtes d'appel formées contre des décisions du tribunal administratif confirmant les décisions de l'ACNUSA et les a toutes rejetées. Les juridictions administratives condamnent en général les requérants à verser des frais irrépétibles pour compenser les frais engagés par l'État pour défendre les décisions. L'ACNUSA est ordonnateur de ces recettes et la direction départementale des finances publiques de l'Essonne, comptable, en assure le recouvrement. Le processus est aujourd'hui opérationnel et les sommes recouvrées sont versées au budget général de l'État. Au total, pour les années 2021, 2022 et 2023, 111 décisions des juridictions administratives ont condamné les requérants à des frais irrépétibles pour un total de 79 000 €. 73 000 € ont déjà été recouvrés soit un taux de recouvrement de 92,4 %.

F. TIRER LES ENSEIGNEMENTS DE L'ÉVALUATION DE LA CONTRIBUTION DE L'ACNUSA À LA POLITIQUE DE LUTTE CONTRE LES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

En 2023 a été menée l'[Evaluation de la contribution de l'ACNUSA à la politique publique de lutte contre les nuisances aéroportuaires](#). Elle a permis au collège de dégager de premiers enseignements concernant le fonctionnement de l'Autorité elle-même pour assurer la qualité des données accessibles au public, servir une information utile aux collectivités territoriales, lutter contre le sentiment de manque d'impartialité et renforcer la prévention afin de réduire les manquements aux règles environnementales et les poursuites engagées par l'administration de l'aviation civile. Cette évaluation permet à chacun de mesurer les attentes des différentes parties prenantes, tant au niveau territorial que national, en matière de réduction des externalités négatives du transport aérien (bruit, polluants atmosphériques et gaz à effet de serre) qui impactent la santé sur des territoires importants. Elle permet enfin de relever le manque de lisibilité des responsabilités respectives des acteurs publics et privés dans la mise en œuvre de la politique de réduction des nuisances aéroportuaires et l'intérêt qu'il y aurait à éviter d'entretenir des confusions entre les responsabilités des opérateurs (sociétés d'exploitation, compagnies aériennes, écoles et aéroclubs, assistants d'escala, services de navigation aérienne) et celles des pouvoirs publics. La politique de réduction des nuisances demande un pilotage précis au niveau national de la part des ministres chargés respectivement de la santé, de l'environnement et des transports. Il importe, pour gagner la confiance des territoires, de procéder à une réelle déconcentration afin de permettre un dialogue plus constructif au niveau local entre les pouvoirs publics (État et collectivités territoriales) et les opérateurs, en impliquant les associations de défense de l'environnement et les associations de riverains.

Le rapport d'évaluation souligne la faiblesse des moyens attribués à l'Autorité de contrôle en regard des missions qui lui ont été confiées et des pouvoirs qui lui ont été conférés. Il recommande de renforcer l'information, le conseil et la prévention sur les territoires.

RECOMMANDATION 2024 / 12 :

Attribuer à l'Autorité de contrôle un niveau de ressources humaines et budgétaires suffisant pour lui permettre d'investir équitablement l'ensemble de ses missions.

Recommandation adressée au Gouvernement et au Parlement

LES MOYENS DE L'ACNUSA À ADAPTER POUR LA CONDUITE DE SES MISSIONS**Ressources humaines**

Rétablir les effectifs à 12 ETP, à périmètre constant, puis passer à 14 ETP afin de pouvoir traiter les aéroports passés sous contrôle spécifique.

Crédits de personnel

Prévoir un niveau de 1,7 M€ pour tenir compte des mesures générales de revalorisation décidées ces dernières années.

Crédits de fonctionnement

Augmenter la dotation de 10 % par rapport au niveau actuel, inchangé depuis 2019.



AÉROPORTS DONT LE NOMBRE DE MOUVEMENTS EN 2023 A DÉPASSÉ 10 000 POUR L'AVIATION COMMERCIALE ET/OU 40 000 POUR L'AVIATION NON COMMERCIALE ¹⁷

Aéroport	Nombre de mouvements commerciaux	Nombre de mouvements non commerciaux
Île-de-France		
Chavenay – Villepreux	0	73 182
Issy-les-Moulineaux ¹⁸	0	6 832
Lognes – Emerainville	0	76 265
Meaux – Esbly	0	55 030
Paris – Charles-de-Gaulle ¹⁸	448 305	6 588
Paris – Le-Bourget ¹⁸	58 626	0
Paris – Orly ¹⁸	205 600	3 031
Pontoise – Corneilles-en-Vexin ¹⁸	0	41 298
Saint-Cyr-l'École	0	64 334
Toussus-le-Noble ¹⁸	0	118 810
Régions métropolitaines		
Aix-Les-Milles	0	59 814
Ajaccio	14 251	0
Annecy	0	41 636
Avignon Provence	2 105	56 133
Bâle – Mulhouse ¹⁸	68 295	20 012
Bastia – Poretta	15 216	15 083
Beauvais – Tillé ¹⁸	33 745	0
Bordeaux – Mérignac ¹⁸	51 244	16 979
Cannes – Mandelieu ¹⁸	8 371	61 612
Figari-Sud-Corse	10 855	6 339
Grenoble – Le Versoud	0	66 316
Lille – Lesquin ¹⁸	13 611	7 889
Lyon – Saint-Exupéry ¹⁸	86 942	0
Marseille-Provence ¹⁸	96 809	2 743
Montpellier-Méditerranée	14 747	59 076
Nantes-Atlantique ¹⁸	48 661	4 144
Nice-Côte d'Azur ¹⁸	157 454	9 303
Perpignan – Rivesaltes	3 544	56 406
Strasbourg ¹⁹	10 020	13 630
Toulouse – Blagnac ¹⁹	67 592	9 875
Toulouse – Lasbordes	0	45 301
Régions ultramarines		
Guadeloupe-Pôle Caraïbes	23 526	5 528
La Réunion-Roland-Garros	14 541	18 359
Martinique-Aimé-Césaire	14 571	175
Saint-Barthélemy-Rémy de Haenen	38 148	3 123
Tahiti-Faa'a	28 290	15 936

¹⁷Source : Union des aéroports français

¹⁸Aéroport sous contrôle ACNUSA

¹⁹Aéroport sorti du contrôle ACNUSA



Directeur de la publication : [Gilles Leblanc](#)

Conception graphique et réalisation : wala-studio-graphique.fr

Impression : [DILA](#) - ISSN : [en cours](#)

Crédits photos : [Adobe Stock](#), [Arnaud Bouissou](#), [Laurent Mignaux](#), [Manuel Bouquet](#), [VINCI Airports](#)

244, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris

Tél. : 01 53 63 31 80 - contact@acnusa.fr - www.acnusa.fr

