



**RAPPORT
ANNUEL**

2025

ENVIRONNEMENT • SANTÉ • BRUIT • AIR
DIALOGUE • RECOMMANDATIONS • EXPERTISE
SANCTIONS • AVIS • INDÉPENDANCE • AVIATION DURABLE

PRÉSENTATION DE L'ACNUSA

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est une autorité administrative indépendante chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien et le secteur aéroportuaire.

ORGANISATION

- **Son Collège est composé de 10 membres nommés** en raison de leurs compétences dans les domaines juridiques, scientifiques, de santé humaine ou de transport aérien.
- **Le Collège bénéficie du concours de 7 membres associés** dans le cadre de ses pouvoirs de sanction.
- **Une équipe permanente de 12 agents composée de 3 pôles** (administratif, juridique et technique) appuie le Collège.

CHAMP DE COMPÉTENCES

- **Émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales** sur et autour des aéroports français civils et des nuisances des hélicoptères dans les zones à forte densité de population.
- **Satisfaire à un devoir d'information** et de transparence notamment vis-à-vis des riverains.
- **Des pouvoirs spécifiques de contrôle et de sanction** sur et autour des 11 principales plateformes et de 4 aérodromes.

L' AUTORITÉ EST UN ORGANE PRESCRIPTEUR EN MATIÈRE DE BRUIT ET DE POLLUTIONS ATMOSPHÉRIQUES

- **L'ACNUSA élabore des prescriptions techniques** portant sur les indicateurs de mesure des émissions et des nuisances ainsi que sur les dispositifs de surveillance.
- **Elle s'assure du respect par l'exploitant** de ses prescriptions dans le domaine des nuisances sonores.

L' AUTORITÉ EST UN ORGANE CONSULTATIF

- **L'Autorité est consultée pour avis sur :**
 - les plans et programmes d'actions traitant des nuisances aéroportuaires sur et autour des principaux aéroports français ;
 - les projets de modification de la circulation aérienne ;
 - les projets de textes réglementaires visant à assurer la protection de l'environnement des aérodromes ;
 - elle peut enfin émettre, à son initiative ou sur saisine des parties concernées, des avis ou recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales sur et autour des aéroports.

L'AUTORITÉ EXERCE DES POUVOIRS DE SANCTION

- Les agents assermentés de la direction générale de l'aviation civile, ou de la gendarmerie des transports aériens, établissent les procès-verbaux de présomption de manquement, qui engagent les poursuites. Ils procèdent à l'instruction.
- Le rapporteur placé auprès de l'Autorité **examine le dossier** de manière impartiale, à charge et à décharge des personnes poursuivies.
- Lorsque l'instruction est close, **il présente chaque dossier au Collège de l'Autorité**, le cas échéant, en présence de la personne poursuivie, invitée à faire part de ses dernières observations éventuelles.
- **Le Collège délibère** ensuite à huis clos. Ses décisions peuvent faire l'objet de recours devant les juridictions administratives.
- Le montant des amendes prononcées par le Collège de l'Autorité est recouvré par la direction des créances spéciales du Trésor public. Il est **affecté au budget général de l'État**.

L'AUTORITÉ EST UN ORGANE DE CONTRÔLE

- L'ACNUSA contrôle, à son initiative ou à la demande des commissions consultatives de l'environnement, **le respect des engagements** pris par les différentes parties intéressées à l'exploitation de l'aérodrome en vue d'assurer la maîtrise des nuisances sonores.
- Nul ne peut s'opposer à son action pour quelque motif que ce soit.
- Les représentants des parties intéressées prennent toutes les mesures utiles pour faciliter ses missions et sont tenus de communiquer tout renseignement et document utile à son action.
- **L'Autorité peut être saisie**, en cas de désaccord sur l'exécution des engagements, d'une demande de médiation entre les parties.

L'AUTORITÉ ÉMET DES RECOMMANDATIONS PUBLIQUES ET REND COMPTE DE SON ACTION

- **L'Autorité peut émettre des recommandations** sur toute question relative aux nuisances environnementales sur et autour des aéroports.
- Elle établit chaque année un **rappor public** remis aux plus hautes autorités de l'Etat.
- Son président, ses membres du Collège, et ses agents de l'équipe permanente se déplacent régulièrement sur les territoires aéroportuaires pour **accompagner les parties prenantes dans leur appropriation des règles environnementales**.

LE COLLÈGE DE L'ACNUSA



Pierre MONZANI

Nommé président de l'ACNUSA par décret du président de la République en date du 3 janvier 2025.

Ancien élève de l'ENA et de l'ENS, Pierre

Monzani, préfet hors classe, a eu un parcours professionnel diversifié dans la préfectorale, l'enseignement, la recherche, la formation, les collectivités territoriales, notamment départementales, et les institutions politiques et administratives.



Pierre-Etienne BISCH

Nommé le 14 décembre 2024 par le président du Sénat.

Ancien élève de l'ENA, il dispose d'une expérience de 20 ans en

préfectures. Il a occupé des responsabilités aux ministères de l'Intérieur et des Transports ainsi qu'au cabinet du Premier ministre. Il a ensuite été PDG de Météo France avant d'intégrer le Conseil d'État.

Philippe YVIN

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

Inspecteur général de l'administration, il a occupé de nombreuses responsabilités dans plusieurs grandes collectivités territoriales et au niveau déconcentré de l'État. Il a notamment été conseiller du Premier ministre chargé des relations avec les collectivités territoriales.



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.



Docteur en psychoacoustique de l'environnement, il a consacré une douzaine de publications aux incidences sanitaires du bruit des avions. Ancien directeur d'Acoucité, observatoire du bruit du Grand Lyon, il a également exercé en milieu hospitalier et enseigné à l'université.

MEMBRES ASSOCIÉS

Au titre de représentant des	Titulaire	Premier suppléant	Second suppléant
Professions aéronautiques	Cyril BEUCHET Charles AGUETTANT	Philippe GUITTET Mélinda SOUEF	Philippe BRIEU
Associations de riverains d'aérodromes	Françoise BROCHOT Luc OFFENSTEIN	Frédéric CHAUCHET Dominique LAZARSKI	Jérôme FAVREL Marcel BOYER
Associations de protection de l'environnement agréées au niveau national	Daniel LAGORCE	Geneviève LAFERRERE	Francis ROHMER
Activités riveraines des aérodromes concernées par l'activité aéroportuaire	Frédéric VERNHES	Franck FENEON	-
Ministère chargé de l'aviation civile	Florence LEBLOND	François-Xavier CHOPIN	Pascal THIBAUDIN



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.

Ingénieur territorial principal, elle est responsable du service Santé Urbaine à la direction de la Santé de la Ville de Lyon. Membre des Pôles déconcentrés de Lutte contre l'Habitat Indigne, elle est aussi formatrice auprès du CNFPT, du CidB et de l'Université de Genève.



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 santé humaine.

Médecin spécialiste du sommeil, le Dr Fannie ONEN est responsable de l'Unité de Sommeil de l'Hôpital Ambroise Paré à Paris. Elle est chargée d'enseignement à l'Université Paris-Saclay, et Professeur à l'Université de Pennsylvanie.



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.

Diplômée de HEC Paris, elle est inspectrice générale de l'administration du développement durable au ministère de la Transition écologique. Précédemment, elle a occupé des responsabilités dans le domaine de la logistique transport et a notamment été présidente de Ports de Paris.



Thierry LIABASTRES

Nommé en conseil des ministres du 3 janvier 2025 sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile en tant que personnalité compétente en matière de navigation aérienne.

Diplômé de l'ENAC et de la Toulouse Business School, il possède une expérience de 30 années au sein de la DSNA. Il a ensuite dirigé pendant 8 ans l'Institut sino-européen d'ingénierie aéronautique en Chine avant d'être élu membre de la Commission de navigation aérienne de l'OACI.

RAPPORTEURES PERMANENTES



Florence DUENAS
rapporteure permanente



Laure POUMARÈDE
rapporteure permanente suppléante

LE MOT DU PRÉSIDENT

2024 fut une année particulière pour l'Autorité, marquée par la fin du mandat de mon prédécesseur, Gilles Leblanc, en avril et un long intérim de la présidence avant ma nomination en janvier 2025. La conséquence en fut la suspension des séances juridictionnelles suscitant un retard, dans les sanctions aux manquements, que nous aurons résorbé, dès les six premiers mois de mon mandat, en juillet 2025.

Ce rapport montre sans ambiguïté que l'ACNUSA, budgétairement sobre et profitable (le total des amendes prononcées chaque année est en moyenne cinq fois plus élevé que notre budget) est économiquement, socialement et politiquement utile.

En effet dans une société française divisée, où les voix irrationnelles rivalisent avec les égoïsmes catégoriels, les lieux institutionnels d'apaisement et de rationalité sont devenus indispensables. Les sanctions prononcées par l'Autorité alliées à une approche globale consciente du rôle essentiel de l'aérien pour notre économie et notre attractivité tracent le chemin d'une aviation durable et vertueuse sur le moyen-long terme. Certes les tensions restent fortes mais la confiance dans le progrès et dans la science est la seule garantie de l'avenir.

Je crois profondément en une aviation durable dont l'ACNUSA doit être l'aiguillon. Depuis ma prise de fonction, je multiplie les contacts avec les élus locaux et nationaux, les intérêts économiques, les associations, la DGAC, la gendarmerie des transports aériens pour faire de l'ACNUSA le lieu d'une écoute attentive et d'une influence bénéfique tant au service des riverains qu'à celui des compagnies aériennes dans ce souci environnemental largement partagé aujourd'hui. Vous me permettrez de remercier ici tous mes interlocuteurs qui enrichissent et éclairent mon analyse.

Je m'emploie à ce que l'ACNUSA soit une Autorité proche, accessible, soucieuse des réalités, éloignée de tout dogmatisme hors celui de l'intérêt général, c'est-à-dire de l'intérêt premier de la Nation tout entière.

Je me réjouis de pouvoir compter sur un Collège où la diversité des membres permet, dans une ambiance courtoise et par des échanges riches, de vérifier que l'intelligence collective est supérieure à celle d'un seul. Enfin je suis heureux de pouvoir disposer d'une équipe de douze collaborateurs permanents, renforcée par trois apprenties, pleinement investie dont je salue la qualité du travail et le sens du service public. Ce rapport annuel, dont je vous souhaite bonne lecture, est le fruit de leur labeur quotidien.

Pierre MONZANI
Président de l'ACNUSA



RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION

2025 - 1

Simplifier les dispositions encadrant le pouvoir de sanction.

Recommandation adressée au Gouvernement et au Parlement.

RECOMMANDATION

2025 - 2

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

Recommandation adressée au Gouvernement.

RECOMMANDATION

2025 - 3

Améliorer la rédaction des arrêtés portant restrictions d'exploitation des aéroports pour raison sanitaire ou environnementale afin d'en faciliter l'application.

Recommandation adressée au Gouvernement.

RECOMMANDATION

2025 - 4

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.

SOMMAIRE

I – Un accompagnement efficace dans l'appropriation des règles environnementales édictées sur et autour des aéroports	10
A – La poursuite de la diminution des manquements constatés en 2024	10
B – La réduction des délais de traitement des dossiers de manquements impose l'évolution de la réglementation	13
C – Les sanctions adoptées par le Collège de l'ACNUSA sont confortées par les juridictions administratives	13
II – Les mouvements de nuit restent au cœur des préoccupations locales	22
A – La protection de la nuit sera d'autant plus efficace que les règles sauront convaincre	22
B – Les mouvements opérés de nuit sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle respectent les exigences réglementaires	26
III – Prendre en compte les points de vue et les contraintes des parties prenantes	28
A – Soutenir le travail des acteurs aéroportuaires	28
1. La mise en place d'une commission technique	28
2. L'élaboration d'un guide méthodologique relatif à la mesure du bruit aérien	28
3. Les rencontres auprès des acteurs de terrain	29
B – Éclairer les parties prenantes par son expertise	29
1. La production d'études de survols	29
2. La définition d'indicateurs événementiels du bruit aérien	29
3. L'analyse du secteur du fret aérien	30

IV – La réduction des nuisances passe par des leviers d'action pertinents et performants	31
A – Les systèmes de monitorage	31
B – Les plans de prévention du bruit dans l'environnement des aéroports	31
C – La planification et la gestion de l'utilisation des terrains	32
D – La taxe sur les nuisances sonores aériennes	33
E – Plans de protection de l'atmosphère	34
V – Données clés de la gestion de l'ACNUSA	35
A – Une gestion budgétaire maîtrisée depuis plusieurs exercices	36
B – Les ressources humaines de l'Autorité doivent être sécurisées	37
C – L'adossement aux fonctions supports du ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation	37
D – Des recettes générées au profit du budget général de l'État	38



I – Un accompagnement efficace dans l'appropriation des règles environnementales édictées sur et autour des aéroports

A – La poursuite de la diminution des manquements constatés en 2024

Le nombre de manquements à la réglementation environnementale constatés sur les aéroports reste un peu plus élevé que celui de 2019, année record en matière de trafic. Il a néanmoins diminué de près d'un tiers par rapport à 2022, année d'entrée en vigueur des nouvelles réglementations de protection de la nuit à Bâle-Mulhouse et Nantes-Atlantique. La baisse des poursuites engagées en 2024 par les services de l'administration de l'aviation civile compétents est largement due à la diminution de moitié, en un an, des vols opérés pendant la période du couvre-feu nantais.

POURSUITES ENGAGÉES PAR AÉROPORT DE 2020 À 2024					
Plateforme	2020	2021	2022	2023	2024
Bâle-Mulhouse	15	10	200	129	122
Beauvais-Tillé	0	0	3	4	1
Bordeaux-Mérignac	5	54	47	31	21
Cannes-Mandelieu	7	5	36	13	9
Issy-les-Moulineaux	0	0	1	0	0
Lyon-Saint-Exupéry	1	0	6	20	123
Marseille-Provence	17	3	18	15	19
Nantes-Atlantique	24	24	231	290	127
Nice-Côte d'Azur	15	15	68	19	35
Paris-Charles de Gaulle	105	107	243	153	138
Paris-Le Bourget	7	15	20	22	7
Paris-Orly	37	29	27	32	33
Paris-Saclay-Versailles	20	11	28	35	23
Pontoise-Cormeilles-en-Vexin	0	2	0	0	0
Toulouse-Blagnac	140	15	16	6	7
TOTAL	393	290	944	769	665

Cette situation conforte l'idée que l'angle répressif ne doit pas être le seul envisagé pour maîtriser les nuisances des activités aéroportuaires, notamment nocturnes. La prévention associée au pragmatisme des actions mises en place rapidement permet une évolution significative des comportements. L'acceptabilité voire le soutien aux activités aéroportuaires sont renforcés, y compris pendant la période nocturne.

Les demandes croissantes d'instauration de couvre-feux nocturnes, qui pourraient entraîner de graves risques pour l'économie nationale, rendent impératif un meilleur respect des réglementations environnementales en vigueur, grâce à leur bonne appropriation par les acteurs concernés. Pour cela, un encadrement réglementaire cohérent, harmonisé, lisible voire prévisible, permet une meilleure compréhension des règles et favorise les coopérations avec l'ensemble des parties prenantes. L'activité répressive est ainsi réduite de même que les nuisances.

Pour rappel, le nombre de poursuites ne correspond pas nécessairement à celui des sanctions prononcées *in fine* par le Collège de l'Autorité.



**NOMBRE DE POURSUITES ENGAGÉES PAR L'ADMINISTRATION DE L'AVIATION CIVILE
ET DE SANCTIONS PRONONCÉES PAR LE COLLÈGE EN 2024
PAR COMPAGNIE AÉRIENNE**

Compagnie aérienne	Mouvements sur plateforme acnusées	PV	PV pour 10 000 mouvements	Sanctions	Sanctions pour 10 000 mouvements
AIR FRANCE	321 711	34	1,1	8	0,2
EASYJET	183 221	86	4,7	36	2
TRANSAVIA	88 048	26	3	2	0,2
VOLOTEA	42 899	26	6,1	33	7,7
RYANAIR	39 759	11	2,8	19	4,8
VUELING AIRLINES	37 858	19	5	18	4,8
LUFTHANSA	29 109	2	0,7	0	0
ASL AIRLINES	27 393	6	2,2	3	1,1
AIR ALGERIE	24 337	16	6,6	3	1,2
AIR CORSICA	21 150	0	0	0	0
WIZZ AIR	18 832	21	11,2	11	5,8
BRITISH AIRWAYS	17 288	5	2,9	1	0,6
KLM	16 823	5	3	2	1,2
NETJETS	13 414	1	0,7	1	0,7
ROYAL AIR MAROC	12 256	4	3,3	1	0,8
TURKISH AIRLINES	11 894	7	5,9	0	0
FEDEX EXPRESS	10 714	3	2,8	2	1,9
AIR NOSTRUM	10 180	0	0	11	10,8
TUNISAIR	9 242	3	3,2	0	0
DELTA AIR LINES	9 109	1	1,1	1	1,1
IBERIA	8 653	6	6,9	0	0
ITALIA TRASPORTO AEREO	8 623	0	0	0	0
NOUVELAIR	7 750	4	5,2	7	9
TWINJET	7 515	0	0	0	0
BRUSSELS AIRLINES	6 782	1	1,5	0	0
AUSTRIAN AIRLINES	6 492	2	3,1	1	1,5
TAP AIR PORTUGAL	6 020	3	5	0	0
AER LINGUS	5 847	3	5,1	5	8,6
HELI AIR MONACO	5 678	0	0	0	0
PEGASUS	5 380	2	3,7	0	0
SWIFTAIR ESPAGNE	5 249	5	9,5	3	5,7
CORSAIR	5 129	4	7,8	1	1,9
VISTAJET (MALTE)	4 836	1	2,1	1	2,1
CHALAIR AVIATION	4 403	2	4,5	0	0
QATAR AIRWAYS	4 286	7	16,3	2	4,7
UNITED AIRLINES	4 162	1	2,4	0	0
JETFLY AVIATION LUXEMBOURG	4 085	1	2,4	1	2,4

B - La réduction des délais de traitement des dossiers de manquements impose l'évolution de la réglementation

Le délai de traitement moyen d'un dossier de manquement, soit le délai séparant la date de réception par l'ACNUSA du procès-verbal et l'adoption par son Collège d'une décision, était de 230 jours en 2023. L'absence d'une présidence de plein exercice de l'Autorité en 2024 a limité à six les sessions plénières du Collège consacrées à l'examen de dossiers de manquements. Ces six sessions ont toutefois permis de maintenir le délai de traitement moyen d'un dossier sous le seuil symbolique d'une année (atteint depuis 2021 par l'ACNUSA). Afin d'éviter que ce délai n'augmente en 2025, les séances du premier semestre seront consacrées tant aux dossiers qui auraient dû être examinés en 2024 qu'aux dossiers qui pourront, à l'issue de leur instruction, être programmés sur cette période.

La simplification et la modernisation des textes qui encadrent l'exercice du pouvoir de sanction de l'Autorité soutiendraient significativement les efforts déployés pour la réduction des délais de traitement des dossiers en manquement. Des délais amoindris amélioreraient la réactivité des compagnies aériennes concernées pour l'adoption de mesures correctrices mettant fin aux nuisances sanctionnées par le Collège de l'ACNUSA. L'appropriation de la réglementation serait plus rapide et plus efficace.

Les sanctions prononcées en 2024, pour des faits le plus souvent commis en 2023, ont majoritairement réprimé des manquements aux règles de protection de la nuit. La quantité des poursuites engagées pour des vols programmés sur des créneaux de jour arrivant de nuit, illustre les difficultés de ponctualité rencontrées par les transporteurs aériens en 2022. Elles n'ont malheureusement pas été surmontées en 2023, malgré les réels efforts de reprogrammation effectués. L'amélioration de la ponctualité ne peut reposer que sur les compagnies aériennes. Les efforts doivent être supportés par un spectre plus large des parties prenantes telles que le contrôle aérien qui doit plus et mieux intégrer les règles environnementales à sa pratique.



**RÉPARTITION DES SANCTIONS POUR VIOLATION
DES RÈGLES DE PROTECTION CONTRE LE BRUIT¹**

Plateforme	2020	2021	2022	2023	2024
Bâle-Mulhouse	2	16	10	8	2
Bordeaux-Mérignac	10	15	58	34	19
Cannes-Mandelieu	6	3	12	11	1
Issy-les-Moulineaux	0	0	0	1	0
Lyon-Saint-Exupéry	11	6	1	4	3
Marseille-Provence	5	18	7	2	7
Nantes-Atlantique	22	23	10	4	0
Nice-Côte d'Azur	7	15	14	13	3
Paris-Charles de Gaulle	9	14	5	22	6
Paris-Orly	28	42	30	5	10
Paris-Saclay-Versailles	7	21	8	12	17
Toulouse-Blagnac	7	16	17	7	1
TOTAL	114	189	172	123	69

Sur certains aéroports, le nombre de poursuites pour "déviation de trajectoire" est resté élevé. 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. Ces différences s'expliquent par la clarté extrêmement variable de ces règles d'un aéroport à l'autre..

Les poursuites engagées pour violation des règles de protection contre la pollution atmosphérique commencent à se multiplier, suite à l'entrée en vigueur, fin 2023, sur neuf nouveaux aéroports, de l'encadrement des conditions d'usage des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors des escales.

¹ 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.

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

Plateforme	2020	2021	2022	2023	2024
Bâle-Mulhouse	0	0	0	0	0
Beauvais-Tillé	0	0	0	0	0
Bordeaux-Mérignac	0	0	0	0	0
Lille-Lesquin	0	0	0	0	0
Lyon-Saint-Exupéry	0	0	0	0	0
Marseille-Provence	0	0	0	0	0
Nantes-Atlantique	0	0	0	0	0
Nice-Côte d'Azur	0	0	0	0	0
Paris-Charles de Gaulle	5	4	3	4	0
Paris-Le Bourget	8	11	10	5	2
Paris-Orly	5	6	4	1	0
Toulouse-Blagnac	0	0	0	0	0
TOTAL	18	21	17	10	2

**RÉPARTITION DES SANCTIONS POUR VIOLATION
DES RÈGLES DE PROTECTION DE LA NUIT**

Plateforme	2020	2021	2022	2023	2024
Bâle-Mulhouse	5	25	4	122	39
Beauvais-Tillé	0	2	0	2	4
Lyon-Saint-Exupéry	0	0	0	0	1
Marseille-Provence	1	0	1	7	0
Nantes-Atlantique	0	16	38	165	92
Nice-Côte d'Azur	20	11	8	11	1
Paris-Charles de Gaulle	78	142	75	174	76
Paris-Le Bourget	0	0	8	6	4
Paris-Orly	0	1	0	14	6
Toulouse-Blagnac	2	3	0	3	1
TOTAL	106	200	134	504	224

Rendre plus efficiente et rapide la procédure de sanction suivie devant l'ACNUSA était un objectif fixé par la ministre des Transports Elisabeth Borne en conclusion des Assises Nationales du Transport Aérien en octobre 2019. Ce vœu a été reformulé en octobre 2023 à Nantes par son successeur Clément Beaune. Pour y répondre, l'ACNUSA propose de compléter la simplification du cadre normatif de la procédure existante. Par voie législative, il est possible d'offrir aux agents de l'administration de l'aviation civile davantage de temps pour renforcer leurs actions de prévention, notamment en accompagnant les compagnies aériennes vers des comportements toujours plus vertueux. Par voie réglementaire, des mesures améliorant le service rendu aux citoyens peuvent être immédiatement adoptées. Par exemple, en accélérant le processus d'examen des dossiers de manquements, tout en renforçant la sécurité juridique des décisions du Collège de l'ACNUSA avec la généralisation de l'outil de suivi dématérialisé de l'instruction des dossiers.

NOMBRE DE SANCTIONS EN 2024 POUR 10 000 MOUVEMENTS PAR PLATEFORME RELEVANT DU CONTRÔLE SPÉCIFIQUE DE L'ACNUSA

Plateforme	Sanctions	Mouvements	Sanctions pour 10 000 mouvements
Bâle-Mulhouse	41	93 903	4,37
Beauvais-Tillé	4	39 200	1,02
Bordeaux-Mérignac	19	65 435	2,90
Cannes-Mandelieu	1	69 855	0,14
Issy-les-Moulineaux	0	5 168	0
Lille-Lesquin	0	19 011	0
Lyon-Saint-Exupéry	4	89 645	0,45
Marseille-Provence	7	99 790	0,70
Nantes-Atlantique	92	59 426	15,48
Nice-Côte d'Azur	4	169 430	0,24
Paris-Charles de Gaulle	82	466 543	1,76
Paris-Le Bourget	6	57 204	1,05
Paris-Orly	16	206 832	0,77
Paris-Saclay-Versailles	17	115 074	1,48
Pontoise-Cormeilles-en-Vexin	0	32 070	0
Toulouse-Blagnac	2	75 933	0,26
TOTAL	295	1 664 519	1,77

C - Les sanctions adoptées par le Collège de l'ACNUSA sont confortées par les juridictions administratives

En 2024, 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 territoriales et aux populations riveraines des aéroports dans la capacité de l'État à faire respecter la réglementation. Elles incitent les professionnels à connaître, comprendre et respecter les règles environnementales.

Sur les 33 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 deux dossiers afin de purger des irrégularités procédurales liées à l'adressage.

La cour administrative d'appel de Paris a rejeté la totalité des recours formés par des compagnies aériennes contre les décisions du tribunal administratif. Par ailleurs, elle confirme que les données relatives aux sanctions prononcées par l'ACNUSA publiées sur son site Internet ne constituent pas une sanction complémentaire mais seulement la diffusion de données destinées à l'information du public.

En plus de ces deux pistes d'amélioration, il importe de continuer de veiller, dans un souci de sécurité juridique partagé par tous les acteurs, à la lisibilité et à l'harmonisation des règles locales édictées par arrêtés ministériels afin que ces derniers soient mieux respectés.

RECOMMANDATION

2025 - 1

Simplifier les dispositions encadrant le pouvoir de sanction.

Recommandation adressée au Gouvernement et au Parlement.

RECOMMANDATION

2025 - 2

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

Recommandation adressée au Gouvernement.

RECOMMANDATION

2025 - 3

Améliorer la rédaction des arrêtés portant restrictions d'exploitation des aéroports pour raison sanitaire ou environnementale afin d'en faciliter l'application.

Recommandation adressée au Gouvernement.

RESTRICTIONS DE TRAJECTOIRES EN VIGEUR			
Plateforme	Restrictions	Spécificités	Base juridique
Bordeaux-Mérignac	Procédures à vue ou aux instruments		Arrêté du 6 mars 2009
Paris-Charles de Gaulle	Volume de protection environnementale	Au départ de 6h00 à 23h15	Arrêté du 18 février 2003
Cannes-Mandelieu	Tours de piste	Autorisés entre 8h00 et 20h00, réserves : - du 1 ^{er} septembre au 30 juin, entre 12h00 et 14h00, et du 1 ^{er} juillet au 31 août ; - à basse hauteur.	Arrêté du 5 août 2019
Bâle-Mulhouse	Procédures à vue ou aux instruments Vols d'entraînement	Interdiction : - les jours fériés ; - du lundi au vendredi de 8h00 à 20h00 ; - le samedi de 8h00 à 12h00.	Arrêté du 6 août 2021
Marseille-Provence	Procédures à vue ou aux instruments		Arrêté du 3 mai 2012
Nice-Côte d'Azur	Procédures à vue ou aux instruments		Arrêté du 2 mars 2010
Nantes-Atlantique	Procédures à vue ou aux instruments Vols d'entraînement	Approches à vue interdites (aéronefs > 5,7 t) : - en piste 21 ; - en piste 03 de 22h00 à 6h00. Interdits pour les aéronefs > 5,7 t : - samedi, dimanche et jours fériés. Interdits pour les aéronefs < 5,7 t : - tous les jours de 6h00 à 22h30.	Arrêté du 28 septembre 2021
Paris-Orly	Volume de protection environnementale		Arrêté du 18 février 2003
Pontoise-Cormeilles en-Vexin	Tours de pistes	Interdiction : de 12h00 à 14h00 samedi, dimanche et jours fériés (sauf exception)	Arrêté du 30 juillet 2002
Toulouse-Blagnac	Procédures à vue ou aux instruments Inverseurs de poussée	Approches à vue interdites sauf : - pour raison de sécurité ; - sur proposition du contrôle (avec conditions). Utilisation au ralenti à l'atterrissement sauf pour motif de sécurité	Arrêté du 28 mars 2011

Paris-Saclay-Versailles	Poids maximal et plafond de trafic	Limité à 12 t et à 180 000 mouvements annuels d'appareils	Arrêté du 11 juin 2021
	Aéronefs à motorisation thermique	Interdiction du 1 ^{er} avril au 30 septembre : - dimanche et jours fériés de 12h00 à 15h00.	
	Procédures à vue ou aux instruments	Interdiction aux aéronefs avec turboreacteurs chapitres 3, 4 et 14.	
	Hélicoptères	Interdiction du 1 ^{er} avril au 30 septembre : - samedi de 12h00 à 16h00 et de 20h00 à 9h00 ; - dimanche et jours fériés de 12h00 à 16h00 et de 19h00 à 10h00. Interdiction des vols touristiques < 20 minutes	
	Tours de piste	Autorisation pour aéronefs basés et équipés de silencieux : - la nuit aéronautique toute l'année ; - du 1 ^{er} avril au 30 septembre ; - le samedi de 12h00 à 16h00 et après 20h00 ; - le dimanche et les jours fériés de 15h00 à 16h00 ; Interdiction du 1 ^{er} avril et le 30 septembre pour les classes D ou non classés CALIPSO : samedi, dimanche et jours fériés.	



**RESTRICTIONS D'UTILISATION DES MOTEURS AUXILIAIRES
DE PUISSANCE EN VIGUEUR**

Plateforme	Moyens de substitution	Limite d'utilisation		Base juridique	
		Départ	Arrivée		
Bâle-Mulhouse	Poste équipé	10 minutes avant	5 minutes après	Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Bâle-Mulhouse	
	Poste non-équipé	30 minutes avant Aéronef < 140 tonnes	20 minutes après Aéronef < 140 tonnes		
		60 minutes avant Aéronef > 140 tonnes	30 minutes après Aéronef > 140 tonnes		
Beauvais-Tillé	Poste équipé	10 minutes avant	10 minutes après	Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Paris-Beauvais	
	Poste non-équipé	30 minutes avant	20 minutes après		
Bordeaux-Mérignac	Poste équipé	10 minutes avant	10 minutes après	Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Bordeaux-Mérignac	
	Poste non-équipé	30 minutes avant Aéronef < 140 tonnes	20 minutes après Aéronef < 140 tonnes		
		60 minutes avant Aéronef > 140 tonnes	30 minutes après Aéronef > 140 tonnes		
Lille-Lesquin	Poste équipé	10 minutes avant	10 minutes après	Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Lille-Lesquin	
	Poste non-équipé	30 minutes avant Aéronef < 140 tonnes	20 minutes après Aéronef < 140 tonnes		
		60 minutes avant Aéronef > 140 tonnes	30 minutes après Aéronef > 140 tonnes		
Lyon-Saint-Exupéry	Poste équipé	10 minutes avant	5 minutes après	Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Lyon-Saint-Exupéry	
	Poste non-équipé	30 minutes avant Aéronef < 140 tonnes	20 minutes après		
		60 minutes avant Aéronef > 140 tonnes			
Marseille-Provence	Poste équipé	10 minutes avant	10 minutes après	Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Marseille-Provence	
	Poste non-équipé	30 minutes avant	15 minutes après Aéronef < 140 tonnes		
			30 minutes après Aéronef > 140 tonnes		

Nantes-Atlantique	Poste équipé	10 minutes avant	10 minutes après	Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Nantes-Atlantique
	Poste non équipé	30 minutes avant	20 minutes après	
Nice-Côte d'Azur	Poste équipé	10 minutes avant <i>Interdit au parking KILO</i>	5 minutes après <i>Interdit au parking KILO</i>	Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Nice-Côte d'Azur
	Poste non équipé	30 minutes avant <i>Interdit au parking KILO</i>	15 minutes après Aéronef < 140 tonnes <i>Interdit au parking KILO</i>	
Paris-Charles de Gaulle	Poste équipé	10 minutes avant	5 minutes après	Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget
	Poste non équipé	30 minutes avant Aéronef < 140 tonnes	20 minutes après Aéronef < 140 tonnes	
Paris-Le Bourget	Poste équipé	10 minutes avant	5 minutes après	Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget
	Poste non équipé	45 minutes avant	20 minutes après	
Paris-Orly	Poste équipé	10 minutes avant	5 minutes après	Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget
	Poste non équipé	30 minutes avant Aéronef < 140 tonnes	20 minutes après Aéronef < 140 tonnes	
Toulouse-Blagnac	Poste équipé	10 minutes avant	10 minutes après	Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Toulouse-Blagnac
	Poste non équipé	30 minutes avant Aéronef < 140 tonnes	20 minutes après Aéronef < 140 tonnes	
		60 minutes avant Aéronef > 140 tonnes	30 minutes après Aéronef > 140 tonnes	

II – Les mouvements de nuit restent au cœur des préoccupations locales

A – La protection de la nuit sera d'autant plus efficace que les règles sauront convaincre

Après trois années de reprise intensive du trafic aérien, la problématique des vols opérés en cœur de nuit selon la définition de l'Organisation Mondiale de la Santé, c'est-à-dire entre 22h00 et 6h00, devient de plus en plus prégnante pour les riverains des aéroports français.

Des demandes de réduction du nombre de ces vols sont formulées autour de certains aéroports. Les riverains appuient leurs demandes sur les données obtenues des systèmes de mesure de bruit sur la période nocturne.

Ces démarches soulignent l'importance que des données fiables soient partagées par les différents acteurs de l'activité aéroportuaire. De telles données permettent d'objectiver la situation à un moment donné ainsi que son évolution. Elles permettent une discussion constructive quant aux actions à mener afin d'assurer un environnement respectueux de la santé aux populations riveraines des aéroports, ainsi qu'aux personnes travaillant sur ces plateformes. L'activité économique générée par les aéroports ne doit évidemment pas être sacrifiée mais adaptée en vue d'une coexistence respectueuse entre les différentes parties prenantes.

À ce jour, le dialogue est ouvert. L'enjeu est de ne pas le refermer.

Pour cela, il importe de réellement co-construire les solutions à mettre en place pour préserver la santé des riverains des aéroports et de traduire ces solutions fidèlement, dans des termes réglementaires suffisamment clairs et précis pour limiter tout risque d'incompréhension et, par là-même, toute marge d'interprétation par les acteurs qui auront à appliquer ces règles nouvelles.

Les précédents de Bâle-Mulhouse et Nantes-Atlantique doivent inspirer de nouvelles méthodes tant de concertation que de rédaction des éventuelles nouvelles restrictions.

L'expérience révèle la nécessité de présenter sans ambiguïté les objectifs poursuivis afin d'éviter les déceptions, susceptibles de déboucher, par la suite, sur des tensions difficiles à résorber. Par exemple, il importe d'exposer clairement qu'un couvre-feu en programmation ne sera pas synonyme d'interruption totale du trafic nocturne, mais seulement de sa diminution, dans des proportions dont il est utile de définir l'ampleur. Il est d'ailleurs préférable de parler de programmation raisonnée des vols plutôt que de couvre-feu en programmation, terme ambigu qui suscite de faux espoirs.

La rédaction de la réglementation doit être corrélée à l'objectif poursuivi et accompagnée d'un suivi de son application associant les parties prenantes. Par sa clarté, elle doit garantir l'application de la réglementation retenue. L'absence d'ambiguïté est essentielle pour l'exercice des prérogatives de sanction à l'encontre des vols réalisant un manquement. À titre d'exemple, le plafonnement du nombre de vols de nuit pour un aéroport donné doit désigner aussi bien les départs que les arrivées. Une précision de ce type aurait été la bienvenue concernant les vols de nuit à Paris-Charles de Gaulle, ce qui oblige à trouver des alternatives pour éviter que la règle posée ne soit contournée au point d'excéder les populations riveraines.

Le respect des restrictions d'exploitation passe par un travail rigoureux sur la programmation réaliste des vols et la capacité des opérateurs, y compris du contrôle aérien, à garantir la sécurité et la ponctualité des opérations effectuées. Il en va de la responsabilité de chaque opérateur de travailler sur le volet qui relève de sa compétence afin que l'activité de transporteur aérien demeure acceptable pour les populations riveraines et durable.

L'adoption de comportements plus vertueux peut être encouragée de différentes façons. La décision d'augmenter le montant des taxes aéroportuaires pour les vols programmés moins de 30 minutes avant le début du couvre-feu, sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse a permis une diminution significative du nombre de mouvements opérés, notamment par des vols de fret, pendant la période dudit couvre-feu. Le suivi mensuel, avec la publication d'un rapport annuel, des vols opérés de nuit sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle permet de consolider le respect du nombre plafonné de vols pouvant être opérés entre minuit et 5 heures. L'accompagnement individualisé des compagnies aériennes opérant sur la plateforme dégage des solutions efficaces et pérennes pour respecter cette réglementation.

Une planification suffisamment à l'avance, dans des délais permettant aux opérateurs de les anticiper, dans un calendrier connu et compatible avec la réalité de l'activité, est également un moyen efficace d'encourager le changement. Il est possible que, dans certains cas, des évolutions opérationnelles (notamment liées aux performances acoustiques des avions) suffisent à satisfaire les demandes des riverains.



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			
	Marge cumulée < 13 EPNdB	22h00 - 00h00	22h00 - 00h00 05h00 - 06h00		
	Niveau approche > 97 EPNdB	00h00 - 09h00			
		22h00 - 00h00 (dimanches et jours fériés communs français et suisses)			
	Essais moteurs	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	
	Marge cumulée < 5 EPNdB	22h00 - 00h00			
		05h00 - 07h00			
Lyon-Saint-Exupéry	Marge cumulée < 13 EPNdB	22h00 - 06h00		Arrêté du 10 septembre 2003 modifié par l'arrêté du 28 juin 2022	
Marseille-Provence	Marge cumulée : < 10 EPNdB (turboréacteurs)	22h00 - 06h00	Arrêté du 3 mai 2012		
	< 8 EPNdB (turbopropulseurs)				
Nantes-Atlantique	Essais moteurs				
	Couvre-feu	00h00 - 06h00		Arrêté du 28 septembre 2021	
	Marge cumulée < 13 EPNdB	22h00 - 06h00			
Nice-Côte d'Azur	Essais moteurs	23h30 - 06h00		Arrêté du 2 mars 2010	
	Marge cumulée < 13 EPNdB	23h15 - 06h00	23h30 - 06h15		
	Essais moteurs	21h00 - 06h00			

Paris-Charles de Gaulle	Créneaux de nuit	00h00 - 04h59		<u>Arrêté du 6 novembre 2003 relatif à l'attribution de créneaux horaires la nuit</u>
	En survol > 99 EPNdB			<u>Arrêté du 6 novembre 2003 portant interdiction des décollages d'aéronefs non programmés</u>
	En approche > 104,5 EPNdB	00h30 - 05h29		
	Marge cumulée < 10 EPNdB	22h00 - 06h00		<u>Arrêté du 20 septembre 2011</u>
	Essais moteurs	22h20 - 07h00		
Paris-Le Bourget	Turboréacteurs	22h15 - 06h00	23h30 - 06h15	<u>Arrêté du 15 février 2011</u>
	Hélices > 9 000 kg	23h15 - 06h00	23h30 - 06h15	
Paris-Orly	Couvre-feu	23h15 - 06h00	23h30 - 06h15	<u>Loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 Décision ministérielle du 4 avril 1968</u>
Toulouse-Blagnac	Essais moteurs	23h15 - 06h00		
	Marge cumulée < 10 EPNdB	22h00 - 00h00		<u>Arrêté du 28 mars 2011</u>
	Marge cumulée < 13 EPNdB	00h00 - 06h00		
	Essais moteurs	22h00 - 06h00		
Paris-Saclay-Versailles	Couvre-feu	22h30 - 06h00		<u>Arrêté du 11 juin 2021</u>

Les aéronefs de chapitre 2 sont interdits sur tous les aéroports

B - Les mouvements opérés de nuit sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle respectent les exigences réglementaires

Sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, les efforts engagés pour améliorer la ponctualité des arrivées en cœur de nuit ont porté leurs fruits puisqu'elle est en nette augmentation en 2024.

Le nombre de vols opérés en cœur de nuit au cours de la saison IATA hiver 2023 / été 2024² a été inférieur de 326 au plafond réglementaire. Ce résultat illustre l'efficacité d'objectifs clairement définis et d'une bonne gestion opérationnelle collaborative entre les acteurs concernés (compagnies aériennes, services d'assistance en escale, société d'exploitation aéroportuaire et services chargés du contrôle aérien). Bien que sceptiques au départ sur leurs capacités à modifier leurs programmations et leurs procédures opérationnelles, les compagnies aériennes ont su trouver les moyens pour réduire les risques de dépassement du plafond réglementaire.

L'enjeu est désormais de maintenir, voire d'améliorer ces résultats, dans un contexte de croissance durable et économiquement sain du trafic aérien.

L'étude d'impact selon l'approche équilibrée en cours fait s'élever des voix réclamant l'instauration d'un couvre-feu national sur les aéroports français. Celui-ci serait mortifère pour l'attractivité, l'économie et l'emploi local et national. Il est dans l'intérêt de tous les opérateurs de faire en sorte que le plafond réglementaire du nombre de vols de nuit autorisés sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle soit respecté, afin que l'activité continue d'être acceptée. Une meilleure information préventive, le rappel que les poursuites sont systématiques en cas de manquement et la menace de sanctions plus importantes en cas de récidive devraient aider à accélérer cette prise de conscience nécessaire.

RECOMMANDATION

2025 - 4

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.

² Saison IATA hiver 2023 / été 2024 : 6 901 vols opérés lors de l'hiver et 10 332 lors de l'été, soit un total de 17 233 vols.

EIAE

Étude d'impact selon l'approche équilibrée

Les mesures mises en œuvre pour lutter contre le bruit autour des infrastructures aéroportuaires doivent reposer sur le principe « d'approche équilibrée » introduit par le [règlement \(UE\) n° 598/2014](#). L'approche équilibrée se compose de quatre piliers : réduction du bruit à la source, planification et gestion de l'utilisation des terrains, procédures d'exploitation et restrictions d'exploitation.

L'évaluation du rapport coût-efficacité des restrictions d'exploitation envisagées (4^{ème} pilier) est réalisée au travers d'une étude d'impact, dite « Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée » (EIAE), conduite par l'autorité préfectorale locale.



III – Prendre en compte les points de vue et les contraintes des parties prenantes

A – Soutenir le travail des acteurs aéroportuaires

1. LA MISE EN PLACE D'UNE COMMISSION TECHNIQUE

En mettant en place une commission technique, l'Autorité renforce sa collaboration avec l'opérateur national de la navigation aérienne. Cette instance permet de travailler avec les maîtres d'ouvrage en amont des sessions du Collège de l'ACNUSA afin de les aider à fiabiliser leurs projets sur le plan environnemental. Sa composition et son fonctionnement s'adaptent en fonction des projets. La commission technique est ainsi pensée comme un groupe de travail préparatoire et non comme une instance solennelle.

En 2024, la commission technique s'est réunie pour des dossiers portant sur la navigation aérienne. La suppression de certains moyens de radionavigation (VOR) et l'obligation européenne de déployer des procédures satellitaires (RNAV, RNP, RNP-AR) pour permettre une navigation de précision entraînent des modifications et/ou créations de procédures sur de nombreuses plateformes.

Les maîtres d'ouvrage ont su saisir l'opportunité d'échanger à plusieurs reprises avec cette commission. L'Autorité est satisfaite de ce travail collaboratif réalisé et à venir. Cette instance est utile à toutes les parties prenantes pour mener à bien les projets visant à réduire les impacts sanitaires et environnementaux des approches et des départs des aéroports.

2. L'ÉLABORATION D'UN GUIDE MÉTHODOLOGIQUE RELATIF À LA MESURE DU BRUIT AÉRIEN

L'Autorité a repris en 2024 l'élaboration du guide méthodologique relatif à la mesure du bruit aérien (GMBA). Ce guide vise à répondre à deux attentes exprimées par les parties prenantes : améliorer la compréhension du processus d'homologation des systèmes de mesure destinés à l'information du public et homogénéiser les prescriptions de mesure et de communication des plateformes aéroportuaires.

Ce guide, réalisé en concertation avec les différents acteurs concernés, sera un document de référence présentant les obligations et les bonnes pratiques en la matière pour les exploitants aéroportuaires. Sa publication est prévue en 2026.

3. LES RENCONTRES AUPRÈS DES ACTEURS DE TERRAIN

Si plus de la moitié de l'année 2024 fut marquée par l'absence d'une présidence de plein exercice de l'Autorité, l'ACNUSA a poursuivi son action de dialogue avec toutes les parties prenantes.

À l'échelle nationale, par sa participation aux congrès de l'Union des Aéroports Français (UAF), pour un point d'étape des enjeux auxquels le secteur du transport aérien est confronté. À l'échelle locale, l'Autorité s'est rendue sur plusieurs plateformes aéroportuaires afin de mieux apprécier les actions et projets environnementaux mis en œuvre, ainsi que les difficultés et contraintes rencontrées par chaque exploitant.

En raison de son expertise relative aux nuisances sonores, l'ACNUSA a été conviée à présenter le modèle français relatif au contrôle des nuisances sonores sur et autour des grands aéroports français à la conférence « Casper Noise » à Haarlem aux Pays-Bas. L'objectif de cette intervention était d'exposer les missions de l'Autorité, son organisation, et surtout, les outils et les actions engagés pour réduire les nuisances sonores sur et autour des plateformes aéroportuaires relevant de son contrôle.

B - Éclairer les parties prenantes par son expertise

1. LA PRODUCTION D'ÉTUDES DE SURVOLS

L'Autorité est régulièrement sollicitée par des élus et des riverains d'aérodromes souhaitant mieux comprendre les nuisances sonores liées aux survols d'aéronefs. Au-delà de son cadre réglementaire, l'ACNUSA s'engage à renforcer son rôle de médiation en répondant aux particuliers, élus locaux et associations, ou en les orientant vers les acteurs compétents.

Dans cette dynamique, une analyse des trajectoires aériennes et des nuisances associées est réalisée afin d'offrir des éléments objectifs aux collectivités et aux autorités locales. Les études de survols, qui consistent à comparer les trajectoires des aéronefs à partir des données RADAR, permettent d'identifier d'éventuelles évolutions des flux de trafic et de potentiellement évaluer leur impact sonore. Ces analyses sont encore principalement menées en Île-de-France. Les résultats de ces travaux sont systématiquement partagés dans un souci de transparence et d'amélioration des politiques de gestion du bruit aérien et sont également publiés sur le site de l'Autorité.

2. LA DÉFINITION D'INDICATEURS ÉVÉNEMENTIELS DU BRUIT AÉRIEN

Le législateur français a donné délégation de pouvoir à l'Autorité par l'article L. 6361-6 du code des transports pour définir les indicateurs de mesure et des impacts du bruit des aéronefs.

L'Autorité en partenariat avec le Conseil National du Bruit (CNB) a engagé une démarche en 2023 pour définir un ou plusieurs indicateurs réglementaires dits événementiels, simples et compréhensibles par tous. Ces travaux, poursuivis en 2024, s'inscrivent dans l'amélioration de l'évaluation quantitative du bruit aérien, participant à répondre à l'attente de la riveraineté. Ils permettront à la commission mixte CNB/ACNUSA d'émettre un avis conclusif en 2025.

3. L'ANALYSE DU SECTEUR DU FRET AÉRIEN

Ces dernières années ont renforcé le recours au fret express aérien en créant une demande accrue pour des échanges internationaux rapides. Il constitue une activité indispensable au monde actuel et suscite des retombées socio-économiques substantielles. Le fret express aérien joue un rôle majeur pour certaines plateformes aéroportuaires françaises.

Cette activité indispensable à certains intérêts vitaux de la nation peut poser des questions environnementales, notamment de réduction des nuisances sonores en période nocturne. Elles représentent un impact sanitaire notable sur les populations installées autour des grandes plateformes aéroportuaires, or la période nocturne est privilégiée par les acteurs du fret aérien express opérant en France pour des raisons géographiques, logistiques et économiques, à l'image de produits à forte valeur ajoutée et nécessaires à la santé des populations (produits pharmaceutiques et matériels médicaux).

Ainsi, l'ACNUSA a publié une [étude sur le secteur du fret aérien](#). Elle éclaire le lecteur sur son importance économique. Enfin, l'étude avance des suggestions d'actions visant à réduire les nuisances liées à cette activité.

PPBE ET CSB

Les Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) sont destinées à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution. Elles sont établies à partir de calculs de courbes isophoniques d'indicateurs réglementaires (Lden et Ln) à court terme (situation de référence) et à long terme.

Les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) sont des documents de prévention élaborés sur la base des CSB. Les PPBE visent à prévenir et à réduire les niveaux de bruit à préserver les zones dites « calmes » et à recenser les mesures proposées par les autorités compétentes sur le territoire en question.

Les CSB et les PPBE sont requis pour les grandes infrastructures de transports dont les aérodromes civils avec un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements et pour les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants.

IV – La réduction des nuisances passe par des leviers d'action pertinents et performants

A – Les systèmes de monitorage

Les aéroports français relevant de l'Autorité ont pour obligation de s'équiper d'un dispositif de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs conformément à l'arrêté du 20 juillet 2004. Ces systèmes de monitorage permettent de fournir pour l'information du public toutes les données relatives à un mouvement opéré : le niveau de bruit mesuré, la trajectoire empruntée, les informations de vol et les conditions météorologiques.

L'année 2024 fut l'occasion de travailler en étroite collaboration avec les organismes agréés de l'Autorité³ et les exploitants des aéroports de Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, pour aboutir à la délivrance d'avis favorables du Collège de l'Autorité en vue des homologations de ces systèmes. Les homologations, prises par arrêtés des ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile, de ces systèmes de monitorage sont en cours.

B – Les plans de prévention du bruit dans l'environnement des aéroports

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et 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) pour les agglomérations et pour les grandes infrastructures de transport, dont les aéroports accueillant plus de 50 000 mouvements par an⁴. Les CSB et PPBE doivent être élaborés et publiés tous les cinq ans selon un calendrier établi par la Commission européenne.

La mise en œuvre de la plupart des plans approuvés durant la troisième échéance (2018/2023) n'a malheureusement pas permis d'atteindre les objectifs locaux de réduction du bruit dans l'environnement des aéroports. En conséquence, six Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) sont actuellement en cours pour les aéroports de Bordeaux-Mérignac, Lille-Lesquin, Marseille-Provence, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Toulouse-Blagnac.

Concernant la quatrième échéance (2024/2028), les dates butoir de publication des CSB et PPBE étaient respectivement le 30 juin 2022 et le 18 juillet 2024. L'Autorité, attentive à l'élaboration et à la publication de ces documents, constate qu'à date, seuls le PPBE de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et celui de Bâle-Mulhouse ont été adoptés malgré l'exigence réglementaire.

³ Dans le cadre d'une homologation ou modernisation d'un système de monitorage, l'exploitant aéroportuaire mandate un organisme agréé par l'Autorité pour expertiser la conformité du système de mesure aux prescriptions de l'Autorité.

⁴ Hors vols effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers.

C - La planification et la gestion de l'utilisation des terrains

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) est un document d'urbanisme (défini par l'[article L.112-7 du code de l'urbanisme](#)) qui encadre l'utilisation des sols soumis aux nuisances sonores liées au trafic aérien. Sur la base des prévisions d'évolution du trafic aérien, de l'extension des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, il définit différentes zones d'exposition au bruit. Celles-ci sont classées en quatre catégories selon l'intensité décroissante des nuisances : les zones A et B, où le bruit est élevé, la zone C, où il est modéré, et la zone D. Ces classifications reposent sur des indices de gêne sonore déterminés par décret en Conseil d'État.

Le Plan de Gêne Sonore (PGS), défini par l'[article R. 571-68 du code de l'environnement](#) et élaboré sous l'autorité du préfet, délimite un périmètre au sein duquel certains bâtiments, tels que les logements, établissements scolaires ou structures à vocation sanitaire et sociale, peuvent bénéficier d'aides financières pour des travaux d'insonorisation. Ce plan s'appuie sur le calcul des courbes isophoniques illustrant l'indicateur acoustique « Lden » de différentes valeurs et distingue trois zones de gêne sonore : la zone 1, où la gêne est très forte, la zone 2, correspondant à une gêne forte, et la zone 3, où la gêne est modérée.

Plateforme	Date PEB	Date PGS
Beauvais-Tillé	26/06/2012	28/12/2011
Bâle-Mulhouse	25/10/2004	15/12/2015
Bordeaux-Mérignac	22/12/2004	18/12/2023
Lyon-Saint-Exupéry	22/09/2005	31/12/2008
Marseille-Provence	04/08/2006	21/09/2024
Nantes-Atlantique	17/09/2004	20/05/2019
Nice-Côte d'Azur	08/02/2005	14/05/2024
Paris-Charles de Gaulle	03/04/2007	11/12/2013
Paris-Le Bourget	06/02/2017	28/12/2011
Paris-Orly	21/12/2012	30/12/2013
Toulouse-Blagnac	21/08/2007	31/12/2003
Lille-Lesquin	15/01/2009	25/06/2024

D - La taxe sur les nuisances sonores aériennes

La TNSA est une taxe spécifique « sur les nuisances sonores », créée en 1992, inspirée du principe pollueur payeur, fondée sur la déclaration des compagnies aériennes. Le produit de cette taxe est destiné au financement des aides à l'insonorisation pour les riverains installés dans les PGS. Cette taxe ne peut être utilisée que sur l'aéroport où elle a été collectée.

NOMBRE DE LOCAUX RESTANT THÉORIQUEMENT À INSONORISER (DÉCEMBRE 2024)			
Plateforme	Chiffres du rapport du CGEDD 2014	Locaux passés en CCAR ⁵ de 2014 à 2024 inclus	Nombre de locaux restant à insonoriser
Beauvais-Tillé	424	351	73
Bordeaux-Mérignac	1 600	366	1 234
Lille-Lesquin	12	5	7
Marseille-Provence	1 500	709	791
Nantes-Atlantique	3 730	1 139	2 591
Nice-Côte d'Azur	2 251	532	1 719
Paris-Charles de Gaulle	31 322	14 456	16 866
Paris-Le Bourget	11 825	2 091	9 194
Paris-Orly	15 982	7 209	8 773
Toulouse-Blagnac	5 000	2 630	2 370
TOTAL	73 106	29 488	43 618



⁵ Commission consultative de l'aide aux riverains.

E – Plans de protection de l'atmosphère

L'Autorité est consultée par les préfets sur les projets de Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) des grandes agglomérations disposant d'un ou plusieurs aéroports. Les PPA sont obligatoires pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants et sur les zones où les valeurs limites de qualité de l'air sont dépassées ou risquent de l'être. Les aéroports de Bâle-Mulhouse et de Beauvais-Tillé ne sont pas concernés par un PPA.

Le PPA est un véritable levier de réduction locale des émissions de polluants. Il fixe des actions concrètes pour les différents secteurs d'activité. Il doit être révisé tous les cinq ans.

Il est à noter que les contributions aux différentes échelles des plateformes aéroportuaires restent limitées et modestes en regard des autres émissions sectorielles et aux concentrations de polluants locaux, notamment du fait des transports routiers, du chauffage domestique ou dans une moindre mesure de l'industrie. Les actions retenues pour le volet aérien des PPA soumis pour avis au Collège de l'Autorité répondent globalement aux recommandations de l'ACNUSA.



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 estime nécessaires pour remplir au mieux ses missions dans les prochaines années.

L'année 2024 a connu une poursuite de la reprise des trafics sur les principaux aéroports, en particulier les plus importants sous contrôle spécifique de l'Autorité. Cette tendance de croissance du trafic devrait se poursuivre pour les années 2025 et 2026. Bien souvent, on constate sur la plupart des plateformes une augmentation des vols dits en débordement, c'est-à-dire, des vols programmés aux alentours de 22h30/23h00 qui, pour cause de retard, se posent au-delà de minuit. Cette situation est d'autant plus prégnante que les compagnies dites *low cost* sont celles qui connaissent les plus fortes croissances et que leur modèle économique est fondé sur un nombre de rotations de vols maximisé sur une journée, avec un risque de retard sur les derniers vols. Ces vols suscitent de fortes réactions des élus des territoires impactés et des populations qui subissent les nuisances nocturnes. Leurs attentes sont donc fortes pour que soient respectées les réglementations en vigueur (plafonnements des vols en cœur de nuit, programmation raisonnée).

Dans le même temps, conformément aux réglementations européennes en vigueur, les préfets des départements concernés ont lancé des Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) qui bien souvent se concluent par des projets de textes réglementaires encadrant l'exploitation des aérodromes. Outre la saisine obligatoire du Collège de l'ACNUSA pour rendre un avis sur les projets de textes portés par l'administration, les préfets, les élus des territoires concernés ou les associations de défense des riverains ou de l'environnement sollicitent l'Autorité pour participer à des réunions ou groupes de travail durant le déroulement des EIAE. Les attentes des parties prenantes aux activités aéroportuaires de ce rôle de conseil voire de médiation de l'ACNUSA sont de plus en plus fortes.

Les activités des services en 2024 sont présentées dans le [rapport d'activités des services 2024](#), publié en mars, avec le [bilan social 2024](#) et le rapport sur la [clôture des comptes 2024](#).

A - Une gestion budgétaire maîtrisée depuis plusieurs exercices

Le budget de l'Autorité est inscrit au programme 217 du ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation « Conduite et pilotage des politiques de l'environnement, du développement et de la mobilité durables ».

		DÉPENSES DE PERSONNEL DE L'ACNUSA				
		2020	2021	2022	2023	2024
Président et agents		1 188 872 €	1 186 579 €	1 202 779 €	1 306 532 €	1 283 389 €
Membres		65 624 €	51 479 €	59 111 €	48 854 €	27 382 €
Apprentis		56 691 €	53 462 €	38 210 €	19 645 €	38 241 €
TOTAL		1 314 907 €	1 291 520 €	1 300 100 €	1 375 031 €	1 349 012 €

	CRÉDITS DE FONCTIONNEMENT DE L'ACNUSA										
	Bilan des comptes 2020		Bilan des comptes 2021		Bilan des comptes 2022		Bilan des comptes 2023		Bilan des comptes 2024		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	Report AE2022	AE 2023	CP
Fonctionnement général	32 832 €	30 000 €	50 487 €	46 452 €	45 345 €	39 170 €	43 092 €	38 120 €	11 147 €	50 219 €	51 677 €
Systèmes d'information / communication	159 096 €	84 839 €	190 343 €	152 855 €	106 034 €	104 717 €	421 735 €	302 114 €	120 939 €	156 979 €	211 624 €
Formations et colloques	59 692 €	22 349 €	65 953 €	50 979 €	56 447 €	35 616 €	14 652 €	4 442 €	26 567 €	40 308 €	60 208 €
Frais de justice	210 568 €	181 008 €	152 952 €	133 206 €	174 157 €	164 545 €	155 714 €	163 908 €	1418 €	165 821 €	167 239 €
Déplacements	10 863 €	10 863 €	16 666 €	16 666 €	33 670 €	33 670 €	28 432 €	28 432 €	-	22 749 €	22 749 €
Documentation / communication	128 492 €	117 588 €	157 674 €	92 124 €	150 782 €	84 997 €	27 534 €	82 114 €	11 206 €	87 244 €	85 961 €
Expertises et études	105 231 €	91 678 €	54 395 €	43 538 €	68 520 €	33 760 €	53 410 €	64 410 €	47 520 €	11 360 €	11 360 €
Disponible	706 774 €	538 325 €	688 471 €	535 821 €	634 955 €	496 475 €	744 571 €	683 541 €	218 797 €	534 680 €	610 819 €

Pour l'année 2024, le budget de fonctionnement (titre III) de l'Autorité a bénéficié d'un abondement supplémentaire de 78 000 € en AE et 151 900 € en CP. Ces dotations ont permis d'engager les crédits pour couvrir le marché de modernisation des logiciels métiers du pôle juridique (téléprocédure et amendes) et d'honorer les factures correspondant à l'avancement du projet.

La dotation 2025, pour les crédits de fonctionnement, est du même niveau que celles des Lois de Finances (PLF) 2024 (509 158 € en AE et CP). Elle n'a, malgré l'inflation, pas été réévaluée depuis plusieurs années.

B – Les ressources humaines de l'Autorité doivent être sécurisées

Pour remplir l'ensemble de ses missions, l'ACNUSA dispose, depuis 2020, à chaque PLF, d'un effectif de 11 ETP (hors président) depuis que les effectifs ont été réduits « à la faveur de la crise sanitaire ». Ces effectifs sont portés à 12 ETP (hors président) en gestion (sur la réserve du ministère), sans que la base budgétaire soit modifiée. **Il conviendrait que pour le PLF 2026, l'effectif de 12 ETP (hors président) soit sécurisé en base budgétaire**, cette mesure n'ayant aucune incidence sur les effectifs totaux du programme 217 du ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation.

L'effectif de 12 ETP (hors président) permet à l'Autorité de remplir correctement ses missions présentes. Or, depuis plusieurs années, il est proposé d'élargir les compétences de l'ACNUSA en matière d'émissions de polluants. Il est évident que si l'ACNUSA était amenée à exercer de nouvelles prérogatives dans ce domaine, ses effectifs et son budget devraient nécessairement être adaptés en conséquence.

C – L'adossement aux fonctions supports du ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation

Depuis 2019, l'Autorité a réalisé progressivement son adossement aux services supports du ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation. Désormais, des activités en matière de gestion des ressources humaines, d'informatique, d'hébergement sont reprises au niveau du ministère, permettant à l'Autorité de mieux consacrer ses équipes au 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 - Des recettes générées au profit du budget général de l'État

Les activités de recouvrement de l'Autorité, en tant qu'ordonnateur, concernent les amendes prononcées par le Collège et les frais irrépétibles dont sont redevables les compagnies aériennes à l'issue de décisions des juridictions administratives.

Concernant le recouvrement des amendes, 149 titres de perception ont été émis en 2024 par l'Autorité correspondant à 346 décisions du Collège pour un montant de 7 145 250 €.

La Direction des Créances Spéciales du Trésor (DCST), en tant que comptable, en assure le recouvrement.

Pour les frais irrépétibles pour lesquels l'ACNUSA est aussi ordonnateur, c'est la Direction départementale de finances publiques de l'Essonne (DDFIP91) qui est le comptable en charge du recouvrement. En 2024, il n'y a pas eu de recouvrement de frais irrépétibles.

BILAN DES TITRES ÉMIS DEPUIS 2020 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	Restes à recouvrer	Titres admis en non-valeurs	Montant des titres admis en non-valeurs	% recouvré	% restant à recouvrer	% admissions en non-valeur
2020	2020	DCST	113	161	2 363 000 €	1 911 000 €	341 000 €	5	111 000 €	80,9%	14,4%	4,7%	
2021	2021	DCST	258	483	7 897 750 €	6 609 242 €	606 500 €	9	682 008 €	83,7%	7,7%	8,6%	
2022	2022	DCST	192	341	4 388 000 €	3 588 500 €	761 500 €	3	38 000 €	81,8%	17,4%	0,9%	
2023	2023	DCST	224	631	11 482 000 €	8 682 491 €	2 774 494 €	2	25 015 €	75,6%	24,2%	0,2%	
2024	2024	DCST	149	346	7 145 250 €	3 803 100 €	334 2150 €	-	-	53,2%	46,8%	0,0%	

AÉROPORTS DONT LE NOMBRE DE MOUVEMENTS EN 2024 A DÉPASSÉ 10 000 POUR L'AVIATION COMMERCIALE ET / OU 40 000 POUR L'AVIATION NON COMMERCIALE

Aéroport	Nombre de mouvements commerciaux	Nombre de mouvements non commerciaux
Île-de-France		
Chavenay-Villepreux	-	48 227
Issy-les-Moulineaux*	-	5 168
Lognes-Émerainville	-	73 362
Meaux-Esby	-	43 495
Paris-Charles de Gaulle*	460 916	5 627
Paris-Le Bourget*	57 204	-
Paris-Orly*	203 757	3 075
Paris-Saclay-Versailles*	-	115 074
Pontoise-Cormeilles-en-Vexin*	-	32 070
Saint-Cyr-l'École	-	43 964
Régions métropolitaines		
Ajaccio	14 024	15 687
Angoulême-Brie Champniers	80	41 717
Annecy	-	42 302
Avignon Provence	2 107	57 479
Bâle-Mulhouse*	73 015	20 888
Bastia-Poretta	15 157	5 522
Beauvais-Tillé*	39 200	-
Bordeaux-Mérignac*	49 358	16 077
Cannes-Mandelieu*	8 217	61 638
Figari-Sud-Corse	11 512	6 609
Grenoble-Le Versoud	-	61 436
Lille-Lesquin**	12 318	6 693
Lyon-Saint-Exupéry*	89 645	-
Marseille-Provence*	94 745	5 045
Montpellier-Méditerranée	13 811	61 019
Nantes-Atlantique*	50 668	8 756
Nice-Côte d'Azur*	159 951	9 479
Perpignan-Rivesaltes	3 687	57 502
Strasbourg	11 579	15 172
Toulouse-Blagnac*	67 592	9 355
Toulouse-Lasbordes	-	52 911
Régions ultramarines		
Guadeloupe-Pôle Caraïbes	21 402	-
La Réunion-Roland-Garros	13 758	11 838
Martinique-Aimé-Césaire	13 318	199
Saint-Barthélémy-Rémy de Haenen	40 506	2 259
Tahiti-Faa'a	27 708	13 505

* Aéroport sous contrôle ACNUSA

** Aéroport sorti du contrôle ACNUSA

Source UAF & FA (Statistiques de trafic-Résultats d'activités des aéroports français 2024)



244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN - 75007 PARIS

TÉL. : 01 53 63 31 80

contact@acnusa.fr - www.acnusa.fr



DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : Pierre MONZANI

CONCEPTION GRAPHIQUE & RÉALISATION : wala-studio-graphique.fr

IMPRESSION : DILA - ISSN : en cours

CRÉDITS PHOTOS : Arnaud BOUSSOU, Thierry PERRE, Olivier CHASSIGNOLE,
Gwen LA BRAS, VINCI Airports