

**Réponses aux recommandations issues du rapport 2023
de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires**

Thématique 2 : réduire le bruit dans l'environnement des aéroports

- [Recommandation 2023/3 : L'Autorité de contrôle recommande au Gouvernement \(ministres chargés de la santé, de l'environnement et des transports\) de s'appuyer sur les résultats obtenus après mise en œuvre des plans d'action 2018/2022 prolongés en 2023 pour moderniser et compléter les arrêtés ministériels portant restriction d'exploitation des aéroports pour raison sanitaires environnementales. Il s'agit de mettre en œuvre de nouveaux arrêtés](#)
 - Le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (MTECT) partage l'objectif de moderniser les arrêtés ministériels portant restriction d'exploitation des aéroports sur lesquels un problème de bruit est identifié, lorsque les mesures relevant des trois premiers piliers prévues dans les plans de prévention du bruit dans l'environnement de la période considérée (PPBE) n'ont pas permis de le résoudre.
 - En effet, dans ce cas, une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) prévue par le règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union peut être initiée.
 - En 2022, des EIAE ont été conduites pour trois aéroports (Bâle-Mulhouse, Nantes-Atlantique et Lyon-Saint-Exupéry). Les conclusions de ces études ont abouti à un arrêté de restriction.
 - Cependant, par un arrêt du 5 avril 2022, le Conseil d'État a enjoint au Premier ministre de prendre les dispositions réglementaires nécessaires en vue de désigner une autorité bénéficiant des garanties requises par le règlement (UE) n° 598/2014. Cet arrêt a remis en cause le calendrier des EIAE sur les autres aéroports. Il a été suivi par la publication du décret n° 2023-375 du 16 mai 2023 relatif à la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires, qui désigne les préfets de département comme autorités compétentes chargées de conduire et de superviser la procédure à suivre lors de l'adoption de restrictions d'exploitation liées au bruit sur les principaux aéroports français.
 - C'est dans ce contexte que pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Lille-Lesquin, Toulouse-Blagnac, Bordeaux-Mérignac et Marseille-Provence ont été engagées des démarches visant à introduire de nouvelles restrictions d'exploitation, compte tenu des problèmes de bruit identifiés respectivement sur chacune de ces plateformes. Ces études sont à des stades d'avancement divers. La réalisation d'une étude d'impact pour l'introduction de restrictions d'exploitation selon l'approche équilibrée est une mesure précisément inscrite dans les PPBE lorsqu'ils existent.
 - Ainsi, les années 2023 et 2024 sont marquées par l'élaboration des EIAE sur au moins six aéroports français.

Thématique 4 : éviter, réduire et compenser l'impact des nuisances sur les territoires

- [Recommandation 2023/2 : l'Autorité de contrôle recommande au Parlement et au Gouvernement d'évaluer l'efficacité des outils législatifs et réglementaires forgés](#)

pour éviter ou réduire l'exposition des populations au bruit des aéronefs et pour compenser les risques sanitaires auxquels reste exposée la population vivant sur les territoires les plus impactés.

- Le MTECT veille continûment à la bonne adaptation des dispositifs en matière de lutte contre le bruit aérien.
- Sur le volet préventif, les plans d'exposition au bruit (PEB) sont soumis à évaluation environnementale depuis l'entrée en vigueur du décret n° 2023-504 du 22 juin 2023 portant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale des plans et programmes. La DGAC a ainsi participé à la rédaction des dispositions réglementaires propres aux PEB et a participé aux travaux avec l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) et le Commissariat général au développement durable (CGDD) pour définir le contour précis des attendus en matière d'évaluation environnementale des PEB.
- Sur le volet curatif, les montants des plafonds des travaux d'insonorisation financés par la taxe sur les nuisances sonores aériennes ont été revalorisés de 25 % par l'arrêté du 26 décembre 2023 modifiant l'arrêté du 23 février 2011 relatif au plafond du montant des prestations à prendre en considération en application du II de l'article R. 571-87 du code de l'environnement. Cette revalorisation des aides à destination des riverains était rendue nécessaire par l'augmentation continue des restes à charge, accélérée depuis 2021 par le retour de l'inflation, et qui a pu conduire des propriétaires à renoncer aux travaux d'insonorisation. Cette revalorisation, qui réduit le reste à charge pour les riverains éligibles, permettra d'accélérer l'insonorisation des locaux à proximité des plateformes concernées. En complément, les tarifs de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) ont été revalorisés par arrêté du 25 juin 2024.
- Ces deux outils, qui relèvent du deuxième pilier de l'approche équilibrée, sont complémentaires et indispensables pour la protection des populations riveraines.
- *[Demande d'étude 2023/1](#) : l'Autorité de contrôle demande aux ministères de la Santé, de l'Environnement et des Transports (direction générale de la santé ; commissariat général du développement durable ; direction générale de l'Aviation civile) de forger et expérimenter sur certains territoires fortement impactés par les nuisances aéroportuaires, un volet médico-social des plans de gêne sonore après avoir réalisé localement, auprès des riverains, des études portant sur les habitudes somnologiques pour identifier notamment certaines pathologies liées aux conséquences des perturbations de sommeil.*
- Le MTECT soutient les études qui permettent de faire avancer les connaissances en matière d'incidence du bruit sur la santé. À cet égard, le programme DEBATS (« Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé ») a été lancé en 2012, en lien avec l'ACNUSA, les directions générales de la santé (DGS), de la prévention des risques (DGPR) et de l'aviation civile (DGAC) et l'Université Gustave Eiffel (anciennement IFSTTAR), qui a produit les

- études. Les études ont été menées notamment autour de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.
- Le programme a permis de faire avancer les connaissances sur les effets du bruit sur la santé, et a conduit à de nombreuses publications sur le sujet. Si le rôle du bruit aérien dans la survenue de la gêne et des perturbations du sommeil est établi, ses autres effets font encore l'objet d'études complémentaires.
 - D'autres publications sur DEBATS sont prévues grâce notamment à la poursuite du financement de la DGPR et la DGAC.
 - La DGAC et la DGPR participent activement aux travaux du groupe de travail sur les pics de bruit aérien mis en place à l'initiative conjointe du Conseil national du bruit et de l'ACNUSA.
- *[Demande d'étude 2023/2 : l'Autorité de contrôle demande aux ministères chargés des collectivités territoriales et de la cohésion des territoires \(direction générale des collectivités locales\) d'étudier et d'expérimenter un mécanisme de solidarité territoriale à l'échelle des agglomérations disposant d'un ou plusieurs aéroport\(s\), inspiré du fonds de compensation des nuisances aériennes existant en Île-de-France, pour abonder les moyens des collectivités locales subissant le plus les externalités du transport aérien sans en dégager des ressources compensant leurs charges particulières.](#)*
- Le MTECT partage l'intérêt des mécanismes de solidarité territoriale. C'est pourquoi, depuis le 1^{er} janvier 2000, des fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) sont prévus pour les communes riveraines de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly. En effet, la répartition de ces fonds s'opère en fonction de critères objectifs (population communale, potentiel fiscal par habitant) et vise les collectivités situées dans les plans de gêne sonore.
 - Toutefois, ni la loi ni le décret d'application ne prévoient d'affectation pour les compensations versées aux collectivités éligibles aux FCNA. Aucun contrôle n'est prévu dès lors que l'emploi des ressources est libre.
 - La question de la pertinence d'un tel dispositif sur l'ensemble du territoire se pose. En effet, le trafic aérien sur les aéroports parisiens entraîne des nuisances conséquentes pour les riverains, qui justifient la mise en place d'une compensation. Il n'est pas certain que le trafic aérien sur les autres aéroports entraîne des nuisances comparables.
 - Ainsi, la conduite d'une étude, voire une expérimentation ne peut s'envisager qu'après avoir conduit une évaluation de l'impact du FCNA en termes de lutte contre les nuisances sonores, évaluation rendue nécessaire par l'absence d'affectation des sommes mises à la disposition des collectivités et, partant, par l'absence de contrôle de leur utilisation. En outre, la mise en place d'un mécanisme, inspiré du fonds de compensation des nuisances aériennes existant en Île-de-France, impliquerait les contributions financières de l'État et des exploitants aéroportuaires, alors que la priorité est donnée à l'indemnisation des riverains exposés aux nuisances aériennes. À cette fin, les montants des plafonds des travaux financés par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) ont été revalorisés en fin d'année 2023¹.

¹ Par un arrêté du 26 décembre 2023 publié au JORF du 5 janvier 2024.

Thématique 5: sécuriser les fondements de l'action contre les nuisances aéroportuaires

- *Recommandation 2023/1: l'Autorité de contrôle recommande au législateur de simplifier les dispositions encadrant le pouvoir de sanction (articles L. 6361-11 à 15 du code des transports) en cohérence avec la loi dite « pour une société de confiance ».*
- La procédure de sanction dans le domaine des nuisances sonores aériennes est régie par le code des transports (articles L. 6361-9 à L. 6361-14). Elle prévoit l'intervention des services de la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) de la DGAC.
- Entre 2018 et 2021, le délai moyen de la procédure de traitement des dossiers faisant l'objet d'un manquement ou d'une présomption de manquement à la réglementation environnementale était de 18 mois. Il est aujourd'hui d'environ 12 mois grâce au travail commun effectué par la DSAC et l'ACNUSA. Ce délai est toutefois de nouveau en augmentation eu égard à l'instauration de couvre-feux à Bâle-Mulhouse et Nantes-Atlantique.
- Plusieurs propositions de loi ont été déposées à l'Assemblée nationale lors de la XVIème législature, visant à améliorer la procédure suivie devant l'ACNUSA et à diminuer les délais de traitement des dossiers de manquements.

Le rapport 2023 de l'ACNUSA contient en outre des recommandations des années antérieures, reformulées en 2023 par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires. Pour ces recommandations, les réponses apportées les années précédentes restent valables.