

# RAPPORT D'ACTIVITÉS DES SERVICES

# 2024

LES ACTIVITÉS DU PÔLE JURIDIQUE  
LES ACTIVITÉS DU PÔLE TECHNIQUE  
LES ACTIVITÉS TRANSVERSES

# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES

### AVANT-PROPOS

*L'année 2024 a été marquée par d'importants changements pour le Collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires. Si l'année a été relativement stable concernant les effectifs de l'équipe permanente, les mandats du président du Collège Gilles Leblanc et de trois membres (Nadine Allemand, Philippe Guivarc'h et Francis Truchetet) sont arrivés à échéance. Leur non remplacement immédiat a eu de lourdes conséquences sur les activités de l'Autorité de contrôle en mode juridiction.*

À l'issue du mandat du président Gilles Leblanc le 11 avril 2024, Lise Driencourt, membre du Collège désignée par le président du Sénat, a été nommée présidente du Collège par intérim par décret du président de la République. Cela a permis d'assurer la plupart des missions et compétences de l'Autorité de contrôle. Mais compte tenu d'un fort risque de contentieux sur les décisions de sanction du Collège, il a été décidé de ne pas tenir de séances en mode juridiction sur la seconde moitié de l'année 2024. La conséquence directe a été la baisse significative du nombre de dossiers de manquements rapportés devant le Collège (427 dossiers examinés et 295 sanctions prononcées en 2024, pour 825 dossiers rapportés et 637 décisions prononcées en 2023).

La vigilance des services de l'administration de l'aviation civile s'est cependant maintenue à un niveau élevé. 672 procès-verbaux ont été transmis à l'ACNUSA et instruits par la rapporteure permanente et son équipe du pôle juridique.

La nomination d'une présidence par intérim a en revanche permis de maintenir l'exécution des missions consultatives et de valorisation des connaissances de l'Autorité de contrôle. La plupart des aéroports sous contrôle spécifique de l'ACNUSA ont été concernés par, a minima, un avis du Collège de l'Autorité sur des projets de modification de procédure, des plans ou programmes ou des homologations de système de mesure de bruit. Concernant les missions normatives, le pôle technique a repris l'élaboration du guide méthodologique relatif à la mesure de long terme du bruit aérien (GMBA), travail qui se poursuivra en 2025 pour aboutir mi-2026.

Durant cette année particulière, le pôle communication a su maintenir un niveau de visibilité de l'Autorité à la fois en assurant le rythme mensuel de parution de la Lettre ACNUSA mais aussi en étant présent sur les principaux réseaux sociaux (X, LinkedIn). Les relations presse ont elles aussi été maintenues durant l'exercice de la présidence par intérim.

Au moment où l'Autorité retrouve un collège de plein exercice, avec le nouveau président Pierre Monzani à sa tête, l'équipe permanente est prête à lui apporter tout le soutien nécessaire pour que l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires remplissent la totalité des compétences et missions qui lui ont été confiées par le législateur.

**Philippe GABOULEAUD**  
Secrétaire général de l'Autorité



# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES



Équipe permanente de l'ACNUSA

# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES

## SOMMAIRE

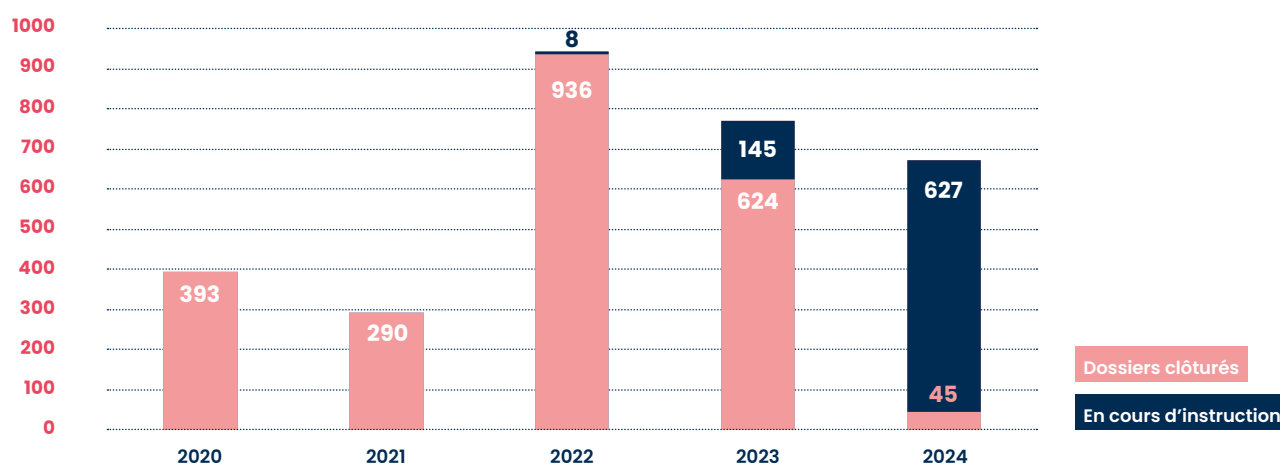
<b>I - LES ACTIVITÉS DU PÔLE JURIDIQUE</b>	<b>5</b>
A - Les poursuites engagées par l'administration	5
B - L'instruction des dossiers et les décisions prises par le Collège	9
C - Les recours à l'encontre des décisions du Collège	13
<b>II - LES ACTIVITÉS DU PÔLE TECHNIQUE</b>	<b>15</b>
A - Avis du Collège instruits par le pôle technique	15
B - Missions normatives et de contrôle	17
C - Missions consultatives	19
D - Participation au dialogue et à la valorisation des connaissances	22
<b>III - LES ACTIVITÉS TRANSVERSES</b>	<b>24</b>
A - Le Collège	24
B - La communication et les relations institutionnelles	25

## I LES ACTIVITÉS DU PÔLE JURIDIQUE

### A – LES POURSUITES ENGAGÉES PAR L'ADMINISTRATION

Le pôle juridique est placé sous la responsabilité de la rapporteure permanente. Il traite des poursuites engagées par les agents assermentés et commissionnés à cet effet de l'administration de l'aviation civile ou de la gendarmerie des transports aériens. Les poursuites sont engagées à l'encontre des personnes visées à l'article L. 6361-12 du code des transports lorsqu'elles commettent un manquement à la réglementation environnementale édictée, pour chaque aéroport, par arrêtés ministériels.

#### 1. PROCÈS-VERBAUX DRESSÉS POUR MANQUEMENT DE 2020 À 2024



En 2024, 672 procès-verbaux (PV) ont été transmis à l'ACNUSA, par l'administration de l'aviation civile, pour des faits non respectueux des règles environnementales édictées par arrêtés ministériels. Si ce chiffre est supérieur (+ 13 %) aux 597 poursuites engagées en 2019, année record du trafic aérien, il est en revanche inférieur (- 29 %) aux 944 engagées en 2022, année marquée par la désorganisation du ciel européen en raison de la forte reprise post-crise du trafic et de l'entrée en vigueur de restrictions nocturnes sur trois aéroports. Les années suivantes, le nombre de procès-verbaux a connu une baisse annuelle de 19 % en 2023 et de 13 % en 2024.

# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES

### 2. ÉTAT DES DOSSIERS DE POURSUITES TRANSMIS PAR L'ADMINISTRATION À L'ACNUSA AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Année du PV	PV dressés	Dossiers clôturés				En cours d'instruction
		Sanctionnés	Non-sanctionnés	Classés sans suite	Total	
2020	393	158	187	48	393	0
2021	290	169	97	24	290	0
2022	944	664	164	108	936	8
2023	769	361	164	99	624	145
2024	672	4	1	40	45	627
<b>TOTAL</b>	<b>3 068</b>	<b>1 356</b>	<b>613</b>	<b>319</b>	<b>2 288</b>	<b>780</b>

Le nombre de procès-verbaux dressés en 2020 et 2021 avait diminué du fait de la réduction de l'activité aéroportuaire, conséquence de la crise de la Covid-19. Cette situation combinée à la forte mobilisation des services de l'Autorité de contrôle a permis de réduire très nettement le stock de dossiers en cours de traitement. La désorganisation du secteur aéroportuaire lors de la forte reprise du trafic aérien de 2022 a provoqué une augmentation importante du nombre de manquements constatés par l'administration, et ainsi, du nombre de dossiers en cours de traitement par l'Autorité de contrôle.

Les efforts prodigués par l'ensemble des acteurs responsables de l'instruction des dossiers et de leur examen par le Collège ont permis de maintenir le stock de dossiers en cours à un niveau acceptable, et de conserver un délai de traitement des dossiers raisonnable. Ces efforts, que chacun espérait conjoncturels, ont toutefois dû être poursuivis en 2023 et au cours des premiers mois de 2024, compte tenu du nombre, qui demeure élevé, de poursuites engagées en 2023. Ils sont repris depuis février 2025, pour rattraper le retard accumulé du fait de la vacance du poste de président de plus de 8 mois.



# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES

### 3. PROCÈS-VERBAUX DRESSÉS PAR PLATEFORME 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
Pontoise-Cormeilles-en-Vexin	0	2	0	0	0
Toulouse-Blagnac	140	15	16	6	7
Paris-Saclay-Versailles	20	11	28	35	23
<b>TOTAL</b>	<b>393</b>	<b>290</b>	<b>944</b>	<b>773</b>	<b>672</b>

La situation par plateforme a évolué de manière très différente au cours des cinq dernières années. L'entrée en vigueur d'un couvre-feu à Nantes-Atlantique, le 1<sup>er</sup> avril 2022, et le renforcement de celui existant à Bâle-Mulhouse, le 1<sup>er</sup> février 2022, ont donné lieu à une hausse exponentielle des poursuites engagées sur ces deux aéroports en 2022. Les règles tendent à être mieux respectées avec le temps.

# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES

L'augmentation du nombre de PV dressés sur les aéroports de Lyon-Saint-Exupéry et de Nice-Côte d'Azur s'explique, quant à elle, par un renforcement du niveau de contrôle sur ces aéroports, avec une particularité pour Lyon : le renforcement des règles visant à protéger la nuit a conduit une compagnie à commettre, en un peu plus de deux mois, une centaine de manquements similaires.

#### 4. PROCÈS-VERBAUX DRESSÉS EN 2024 PAR PLATEFORME ET TYPE DE MANQUEMENT

Plateforme	Manquements "horaire"	Manquements "procédure"	Manquements "APU"	TOTAL
Bâle-Mulhouse	111	11	0	122
Beauvais-Tillé	1	0	0	1
Bordeaux-Mérignac	0	21	0	21
Cannes-Mandelieu	8	1	0	9
Issy-les-Moulineaux	0	0	0	0
Lyon-Saint-Exupéry	119	2	2	123
Marseille-Provence	0	6	13	19
Nantes-Atlantique	121	4	4	129
Nice-Côte d'Azur	15	20	2	37
Paris-Charles de Gaulle	120	15	3	138
Paris-Le Bourget	5	0	3	8
Paris-Orly	8	20	7	35
Pontoise-Cormeilles-en-Vexin	0	0	0	0
Toulouse-Blagnac	1	6	0	7
Paris-Saclay-Versailles	23	0	0	23
<b>TOTAL</b>	<b>532</b>	<b>106</b>	<b>34</b>	<b>672</b>

La comparaison des situations sur chacune des plateformes ne peut être directe dans la mesure où les procédures opérationnelles de navigation aérienne et les restrictions environnementales locales édictées par le ministre chargé de l'aviation civile peuvent être extrêmement différentes d'un aéroport à l'autre. La comparaison du nombre de PV dressés pour 10 000 mouvements apparaît la plus pertinente. Néanmoins, ce tableau permet également d'identifier les manquements les plus fréquents qui impactent chaque aéroport, première étape indispensable dans la construction de solutions locales adaptées.



# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES

Par ailleurs, comme pressenti, les restrictions encadrant l'usage des moteurs auxiliaires de puissance (APU) des avions, entrées en vigueur à la fin de l'année 2023, ont conduit à un doublement du nombre de dossiers relatifs à ce type de manquement.

## B – L'INSTRUCTION DES DOSSIERS ET LES DÉCISIONS PRISES PAR LE COLLÈGE

La rapporteure permanente reçoit copie des procès-verbaux et de la notification des poursuites engagées par les agents assermentés de l'administration. Elle conduit les procédures contradictoires entre l'administration de l'aviation civile et les personnes poursuivies, et peut classer sans suite les dossiers répondant à l'un des trois critères fixés par décret en Conseil d'État. Pour les autres dossiers, après la clôture de l'instruction, elle présente les circonstances de fait et de droit devant le Collège, en présence des personnes poursuivies.

À la suite de la présentation de son rapport, ces dernières peuvent encore faire part de leurs observations directement au Collège qui délibère ensuite à huis clos. Le plafond des amendes encourues par les personnes morales poursuivies est de 40 000 € pour les manquements « horaire », de 20 000 € pour les autres. Il est de 1 500 € pour les personnes physiques.

### 1. DÉCISIONS PRISES PAR LE COLLÈGE EN 2024

Type de manquement	Dossiers sanctionnés / Dossiers examinés	Somme des amendes	Moyenne par dossier sanctionné
Horaire	242/368	5 749 250 €	23 757 €
Procédure	51/54	475 750 €	9 328 €
APU	2/5	14 000 €	7 000 €
<b>TOTAL</b>	<b>295/427</b>	<b>6 239 000 €</b>	<b>21 149 €</b>

En 2024, à l'occasion de seulement 6 plénières contre 11 les années précédentes, la rapporteure permanente a classé sans suite 107 dossiers et présenté au Collège 427 dossiers. Ce dernier a prononcé 295 amendes pour un montant total de 6 239 000 € (contre 11 694 500 € en 2023 pour 637 sanctions sur 825 dossiers examinés). Il a ainsi sanctionné près de 70 % des faits soumis à son examen. Le Collège a décidé de ne pas prononcer d'amendes pour 132 dossiers présentés.

# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES

Le montant moyen des amendes prononcées par type de manquement est légèrement inférieur à la moitié du plafond fixé par la législation, sauf pour les manquements « horaire », pour lesquels sont prononcées des amendes, en moyenne, légèrement supérieures à la moitié du plafond législatif. Cette situation s'explique par le nombre important de manquements « horaire » commis en situation de récidive.

### 2. DÉCISIONS PRISES PAR LE COLLÈGE DE 2020 À 2024

Année	Dossiers sanctionnés / Dossiers examinés	Somme des amendes	Moyenne par dossier sanctionné
2020	238/300	3 883 000 €	16 247 €
2021	410/599	6 525 750 €	15 916 €
2022	352/547	4 595 500 €	13 055 €
2023	637/825	11 694 500 €	18 359 €
2024	295/427	6 239 000 €	21 149 €

La baisse du montant moyen des amendes jusqu'en 2023, peut s'expliquer par le fait que Le Collège de l'Autorité a adapté sa doctrine relative à la récidive pour les séries de manquements aux nouvelles règles de protection nocturne à Nantes-Atlantique et Bâle-Mulhouse. Les vols considérés en récidive sont ceux réalisés quelques mois après la notification du premier manquement, afin de tenir compte de la difficulté pour modifier une programmation en cours d'exécution. Cette circonstance atténuante a eu pour conséquence une baisse du montant moyen des amendes jusqu'en 2023. En 2024, le Collège l'a abandonné car les nouvelles règles entraient dans leur deuxième année d'application.

# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES

### 3. RÉPARTITIONS DES SANCTIONS PAR TYPE DE MANQUEMENT ET PAR PLATEFORME DE 2020 À 2024

Répartition des sanctions pour violation des règles de protection de la nuit						
Plateforme	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
Bâle-Mulhouse	5	25	4	122	39	195
Beauvais-Tillé	0	2	0	2	4	8
Lyon-Saint-Exupéry	0	0	0	0	1	1
Marseille-Provence	1	0	1	7	0	9
Nantes-Atlantique	0	16	38	165	92	311
Nice-Côte d'Azur	20	11	8	11	1	51
Paris-Charles de Gaulle	78	142	75	174	76	545
Paris-Le Bourget	0	0	8	6	4	18
Paris-Orly	0	1	0	14	6	21
Toulouse-Blagnac	2	3	0	3	1	9
<b>TOTAL</b>	<b>106</b>	<b>200</b>	<b>134</b>	<b>504</b>	<b>224</b>	<b>1168</b>

# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES

### Répartition des sanctions pour violation des règles de protection contre le bruit

Plateforme	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Bâle-Mulhouse	2	16	10	8	2	38
Bordeaux-Mérignac	10	15	58	34	19	136
Cannes-Mandelieu	6	3	12	11	1	33
Issy-les-Moulineaux	0	0	0	1	0	1
Lyon-Saint-Exupéry	11	6	1	4	3	25
Marseille-Provence	5	18	7	2	7	39
Nantes-Atlantique	22	23	10	4	0	59
Nice-Côte d'Azur	7	15	14	13	3	52
Paris-Charles de Gaulle	9	14	5	22	6	56
Paris-Orly	28	42	30	5	10	115
Toulouse-Blagnac	7	16	17	7	1	48
Paris-Saclay-Versailles	7	21	8	12	17	65
<b>TOTAL</b>	<b>114</b>	<b>189</b>	<b>172</b>	<b>123</b>	<b>69</b>	<b>667</b>

Il s'agit, pour l'essentiel, de déviations de trajectoires en approche ou au départ des aéroports.

### Répartition des sanctions pour violation des règles de protection contre le bruit

Nantes-Atlantique	0	0	0	0	0	0
Nice-Côte d'Azur	0	0	0	0	0	0
Paris-Charles de Gaulle	5	4	3	4	0	16
Paris-Le Bourget	8	11	10	5	2	36
Paris-Orly	5	6	4	1	0	16
<b>TOTAL</b>	<b>18</b>	<b>21</b>	<b>17</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>68</b>

Les décisions du Collège sont notifiées aux personnes concernées par le secrétaire du Collège. En l'état actuel de la rédaction du code des transports, l'Autorité de contrôle ne communique pas sur le nombre et le montant total des amendes prononcées par personne morale (ou physique).

# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES

### C – LES RECOURS À L'ENCONTRE DES DÉCISIONS DU COLLÈGE

Les décisions du Collège peuvent faire l'objet de recours gracieux ou contentieux. En 2023, des recours ont été formés à l'encontre des décisions du Collège de l'ACNUSA qui ont fait application des restrictions entrées en vigueur l'année précédente à Nantes-Atlantique et à Bâle-Mulhouse.

#### 1. LES RECOURS DEVANT LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PARIS

Année du dépôt du recours	Recours déposés contre des décisions de l'ACNUSA	Recours traités		Recours en cours d'instruction
		Jugements favorables à l'ACNUSA	Jugements défavorables à l'ACNUSA	
2020	18	16	2	0
2021	50	50	0	0
2022	30	25	5	0
2023	35	21	3	11
2024	28	1	0	27

En 2024, le tribunal administratif de Paris a traité 33 recours (déposés en 2024 et les années précédentes) formés contre des décisions prises par le Collège.

Dans 31 cas, le tribunal administratif a adopté des jugements favorables à l'ACNUSA. 29 jugements de rejet des requêtes présentées devant lui ont été prononcées. Dans un cas, le tribunal a constaté le désistement de la personne requérante. Dans un autre cas, le tribunal a annulé la décision mais, faisant office de ses pouvoirs de juge de plein contentieux, il a immédiatement prononcé à l'encontre de la personne requérante une amende d'un montant égal à celui de l'amende annulée. Dans la majorité de ces affaires, le tribunal a mis à la charge des requérants les frais engagés par l'ACNUSA.

Le tribunal administratif de Paris a annulé seulement 1 décision adoptée par le Collège de l'ACNUSA, pour une irrégularité relevée dans la procédure suivie. L'instruction de ce dossier a été reprise au stade où le tribunal a jugé que l'irrégularité s'était produite afin de la purger.

En confirmant la quasi-totalité des décisions du Collège qu'il a examinées en 2024, le tribunal administratif de Paris n'a pas laissé impunis les manquements ayant fait l'objet de poursuites de la part de l'administration de l'aviation civile. Ses décisions contribuent à donner confiance aux collectivités et populations victimes des infractions dans la capacité de l'État à faire respecter les règles qu'il édicte.

# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES

### 2. LES RECOURS DEVANT LA COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL DE PARIS

Année de dépôt	Recours concernant l'Autorité	Recours traités		Recours en cours d'instruction
		Décisions favorables à l'ACNUSA	Décisions défavorables à l'ACNUSA	
2020	3*	3	0	0
2021	21	21	0	0
2022	9	7	2	0
2023	5	1	0	4
2024	2	0	0	2

\* dont 2 faisant suite à une décision de cassation et de renvoi prononcée par le Conseil d'État.

De son côté, la cour administrative d'appel de Paris a examiné 3 requêtes d'appel formées contre des jugements du tribunal administratif de Paris. Dans deux cas, elle a confirmé les décisions initiales de l'ACNUSA.

Une seule décision du Collège de l'ACNUSA a été invalidée par la cour au motif d'une mauvaise identification de la personne devant être considérée responsable du manquement.

### 3. LES RECOURS DEVANT LE CONSEIL D'ÉTAT

Année de dépôt	Recours concernant l'Autorité	Recours traités		Recours en cours d'instruction
		Décisions favorables à l'ACNUSA	Décisions défavorables à l'ACNUSA	
2020	1	1	0	0
2021	2	0	2	0
2022	0	0	0	0
2023	0	0	0	0
2024	0	0	0	0

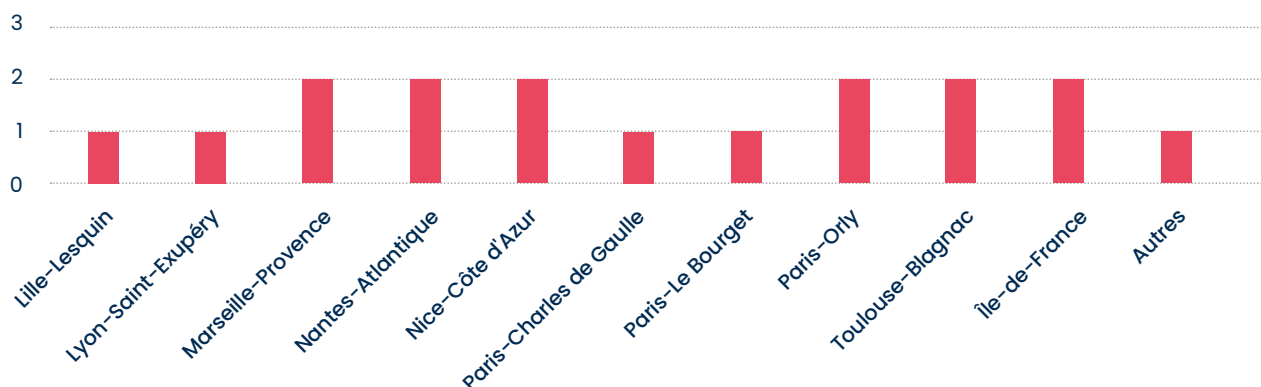
Aucune décision individuelle n'a été portée en cassation devant le Conseil d'État en 2024.

## II LES ACTIVITÉS DU PÔLE TECHNIQUE

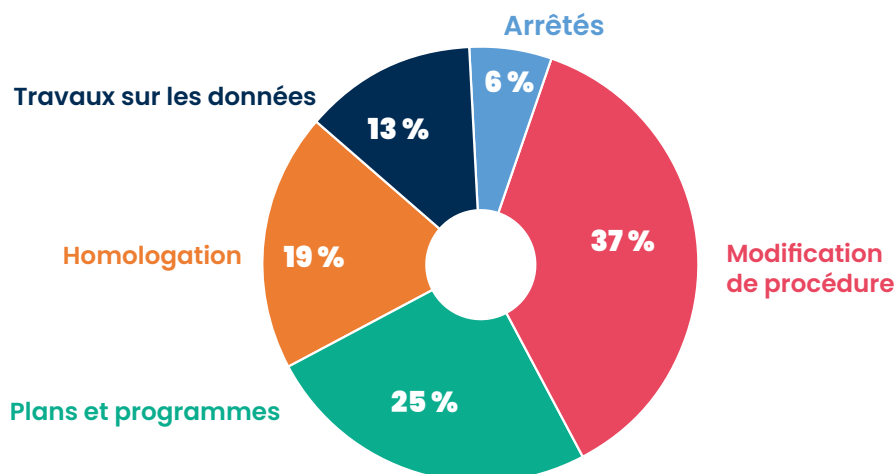
### A – AVIS DU COLLÈGE INSTRUITS PAR LE PÔLE TECHNIQUE

En 2024, le pôle technique a instruit 16 dossiers présentés au Collège de l'Autorité de contrôle pour avis. 12 des aéroports relevant de la compétence de l'ACNUSA ont été concernés par un avis du Collège. Près des deux tiers de ces décisions ont porté sur une modification de procédure ou d'un plan.

#### 1. AVIS DU COLLÈGE INSTRUITS PAR LE PÔLE TECHNIQUE EN 2024 PAR AÉROPORT



#### 2. AVIS DU COLLÈGE INSTRUITS PAR LE PÔLE TECHNIQUE EN 2024 PAR THÉMATIQUE (EN %)





# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES

### 3. ENSEMBLE DES AVIS INSTRUITS PAR LE PÔLE TECHNIQUE EN 2024

Numéro d'avis	Objet des avis instruits par le pôle technique en 2024	Séance du collège	Plateformes
2024-1	<u>Création d'une procédure d'approche RNP-Y en piste 31R</u>	Janvier	Marseille-Provence
2024-2	<u>Contribution au projet de plan de gêne sonore</u>	Janvier	Nice-Côte d'Azur
2024-3	<u>Création de procédures de départs RNAV en pistes 17 et 35</u>	Février	Lyon-Saint-Exupéry
2024-4	<u>Création de procédures de départs RNAV en pistes 7, 9 et 25</u>	Février	Paris-Le Bourget
2024-5	<u>Création de procédures de départs RNAV en pistes 14 et 32</u>	Mars	Toulouse-Blagnac
2024-6	<u>Création de procédures d'arrivées RNAV en pistes 14 et 32</u>	Mars	Toulouse-Blagnac
2024-7	<u>Projet de révision du 3<sup>e</sup> plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération strasbourgeoise</u>	Mars	Strasbourg-Entzheim
2024-8	<u>Référentiel activité acoustique de l'Unité acoustique du laboratoire du Groupe ADP</u>	Mars	Groupe ADP
2024-9	<u>Projet de révision du plan de protection de l'atmosphère des agglomérations de Lille et du bassin minier</u>	Avril	Lille-Lesquin
2024-10	<u>Homologation du dispositif de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs</u>	Avril	Marseille-Provence
2024-11	<u>Projet de plan de gêne sonore</u>	Avril	Nice-Côte d'Azur
2024-13	<u>Projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation</u>	Avril	Nantes-Atlantique
2024-14	<u>Homologation d'une station fixe complémentaire au système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires</u>	Mai	Nantes-Atlantique
2024-15	<u>Homologation du réseau de mesure de bruit des avions</u>	Juillet	Groupe ADP
2024-16	<u>Projet de descente continue en approche en configuration face à l'ouest</u>	Septembre	Paris-Orly
2024-20	<u>Rapport de présentation de l'indicateur global mesuré pondéré de l'énergie sonore émise l'année 2023</u>	Décembre	Paris-Charles de Gaulle

• [Consulter l'ensemble des avis du Collège de l'ACNUSA](#)

# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES

## B – MISSIONS NORMATIVES ET DE CONTRÔLE

### 1. GUIDE MÉTHODOLOGIQUE RELATIF À LA MESURE DU BRUIT AÉRIEN

Le pôle technique de l'Autorité de contrôle a repris en 2024, grâce à l'arrivée d'un nouvel expert acoustique, l'élaboration du guide méthodologique relatif à la mesure de long terme du bruit aérien<sup>1</sup> (GMBA). Il vise à satisfaire deux attentes exprimées par les parties prenantes :

- améliorer la compréhension du processus d'homologation des systèmes de mesure destinés à l'information du public ;
- homogénéiser les prescriptions de mesure et de communication des plateformes aéroportuaires.

Il sera un document de référence qui présente les obligations et les bonnes pratiques pour les exploitants aéroportuaires.

Ce guide est réalisé par un comité technique où toutes les parties prenantes sont représentées : exploitants aéroportuaires, experts agréés par l'Autorité de contrôle, fournisseurs de solutions de monitoring, bureau d'études acoustique et observatoire. Ce groupe de travail, piloté par le pôle technique de l'Autorité de contrôle, s'appuie sur un comité de suivi dont la mission est d'arbitrer les préconisations techniques proposées par le comité technique. Présidé par le membre du Collège nommé en tant que personnalité compétente en matière d'acoustique, il est composé de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR), l'Union des Aéroports Français (UAF) et France Nature Environnement (FNE).

Le guide comprendra trois volets :

- le processus d'homologation des systèmes de mesure ;
- les prescriptions de mesures ;
- les prescriptions relatives à la communication de l'information.

Sa publication est prévue en 2026.

### 2. INDICATEURS ÉVÉNEMENTIELS DU BRUIT AÉRIEN

Le législateur français a donné délégation de pouvoir à l'Autorité de contrôle par l'article L. 6361-6 du code des transports pour définir les indicateurs de mesure et des impacts du bruit des aéronefs. Ces indicateurs sont ensuite homologués par arrêté des ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile.

L'Autorité de contrôle a engagé en 2023 une démarche en partenariat avec le Conseil National du Bruit (CNB) pour définir un ou plusieurs indicateurs réglementaires dits événementiels, simples et compréhensibles par tous. Ces futurs indicateurs viendront compléter ceux définis par voie réglementaire existante. Ces travaux s'inscrivent dans l'amélioration de l'évaluation quantitative du bruit aérien, participant à répondre à l'attente de la riveraineté. Quatre rencontres de la commission mixte CNB/ACNUSA ont eu lieu en 2024, associant d'autres institutions et acteurs du bruit aérien.

<sup>1</sup> Dans le domaine de la mesure du bruit aérien, on distingue d'une part le mesurage court terme correspondant aux campagnes de mesures (régis par la norme NF31-190), et d'autre part, le mesurage long terme qui concerne les systèmes de surveillance du bruit aéroportuaire (régis par la norme ISO 20906/A1:2013).

# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES

Parallèlement à ce groupe de travail, une étude technique a été lancée en 2023 par le CEREMA<sup>2</sup> pour le compte de l'Autorité de contrôle, dans le but de consolider les orientations de la commission mixte. S'appuyant donc sur ces travaux et également sur les propositions de Bruitparif<sup>3</sup>, la commission mixte CNB/ACNUSA sera en mesure d'apporter en 2025, un avis conclusif relatif à la définition d'indicateurs événementiels.

### 3. MÉTROLOGIE DES SYSTÈMES DE MESURE DU BRUIT ET DE SUIVI DES TRAJECTOIRES

Les aéroports français relevant 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 conformément à l'arrêté du 20 juillet 2004. Ces systèmes de monitoring permettent de fournir pour 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'Autorité de contrôle par l'article L. 6361-6 du code des transports, a pour mission de prescrire les données à fournir par les exploitants aéroportuaires et les outils et méthodes à mettre en œuvre pour les obtenir. À cette fin, elle s'appuie sur le guide méthodologique relatif à la mesure du bruit aérien, en cours d'élaboration par l'Autorité de contrôle.

L'année 2024 fut l'occasion de travailler en étroite collaboration avec les organismes agréés par l'Autorité de contrôle<sup>4</sup> 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 pris par arrêtés des ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile.

### 4. 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), d'une part pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et d'autre part pour les grandes infrastructures de transport, dont les aéroports civils accueillant plus de 50 000 mouvements par an<sup>5</sup>. Les CSB et PPBE doivent être élaborés et publiés tous les 5 ans selon un calendrier établi par la Commission européenne.

Les dates butoir de publication des CSB et PPBE, concernant la quatrième échéance (2024/2028), étaient respectivement le 30 juin 2022 et le 18 juillet 2024. L'Autorité de contrôle constate qu'à date, seuls les PPBE des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Bâle-Mulhouse ont été adoptés.

<sup>2</sup> Etablissement public relevant du ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation, du ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt et de la Pêche, et du ministère chargé du Logement, accompagne l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.

<sup>3</sup> Observatoire du bruit en Île-de-France.

<sup>4</sup> Dans le cadre d'une homologation ou modernisation d'un système de monitoring, l'exploitant aéroportuaire mandate un organisme agréé par l'Autorité de contrôle pour expertiser la conformité du système de mesure aux prescriptions de l'Autorité.

<sup>5</sup> Hors vols effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers.

# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES

### 5. SUIVI DES ACTIONS DE DÉCARBONATION DES POSTES AVIONS EN STATIONNEMENT

La réglementation européenne concernant le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, dite « AFIR » pour « Alternative Fuels Infrastructure Regulation », impose une fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement pour les aéroports du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) au 1<sup>er</sup> janvier 2025 pour les postes au contact et au 1<sup>er</sup> janvier 2030 pour ceux situés au large.

L'état des lieux réalisé par le pôle technique montre le respect, par les aéroports relevant de la compétence de l'ACNUSA, de l'échéance de la réglementation européenne du 1<sup>er</sup> janvier 2025 pour les postes au contact. En revanche, s'agissant des postes au large, si le déploiement est engagé, voire réalisé pour plusieurs plateformes, il convient que les aéroports français maintiennent l'effort pour tenir la seconde échéance du 1<sup>er</sup> janvier 2030.

## C – MISSIONS CONSULTATIVES

### 1. COMMISSION TECHNIQUE

Créée en 2023, la commission technique, composée de membres du Collège et d'agents du pôle technique, s'est réunie plusieurs fois au cours de l'année 2024. Son introduction permet de collaborer en amont des saisines officielles avec la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) afin d'appréhender la complexité de certaines saisines et d'éclairer les autres membres du Collège.

Le travail de la commission sur les nouvelles procédures en navigation satellitaire en arrivée et au départ de l'aéroport de Toulouse-Blagnac a abouti à un document de synthèse pédagogique rendant le dossier plus accessible et plus robuste pour les autres membres du Collège.

Sur le sujet des descentes en continue face à l'ouest sur l'aéroport de Paris-Orly, la commission a étudié plus en détails les analyses techniques réalisées par le maître d'ouvrage dans le cadre de l'enquête publique, afin de faciliter les échanges en session du Collège.

La commission s'est également réunie avec le service de la navigation aérienne local de Bordeaux-Mérignac afin de faire un point sur la mise en place des nouvelles procédures RNP, ainsi qu'un retour sur les mesures visant à éviter les déviations au départ de la piste 29, ayant fait l'objet d'un rapport<sup>6</sup> de l'Autorité de contrôle en avril 2024.

<sup>6</sup> Prévention des risques des déviations de trajectoire - Bordeaux-Mérignac publié par l'ACNUSA en avril 2024.

# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES

### 2. PLANS DE GÊNE SONORE

L'alinéa 5 de l'article L. 6361-7 du code des transports dispose que l'ACNUSA doit être consultée sur les projets de Plan de Gêne Sonore (PGS). À ce titre, l'Autorité de contrôle a été saisie par le préfet des Alpes-Maritimes concernant le PGS de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur. Après une première contribution rendue en janvier 2024 par le Collège afin d'adresser ses recommandations visant à étoffer le projet examiné, le Collège a rendu un avis favorable au projet le 3 avril 2024.

#### • [Consulter l'avis du Collège de l'ACNUSA](#)

#### Nombre de locaux restants théoriquement à insonoriser (décembre 2024)

Aérodromes	Chiffres du rapport du CGEDD 2014*	Locaux passés en CCAR de 2014 à 2024 inclus	Nombre de locaux restants 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	11 285	2 091	9 194
Paris-Orly	15 982	7 209	8 773
Toulouse-Blagnac	5 000	2 630	2 370
<b>TOTAL</b>	<b>73 106</b>	<b>29 488</b>	<b>43 618</b>

\*BDX PGS révisé en décembre 2023 - \*\* LIL PGS 2024

# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES

### 3. PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE

L'Autorité de contrôle 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 dans les zones où les valeurs limites de qualité de l'air sont dépassées ou risquent de l'être. Ainsi, les aéroports de Beauvais-Tillé et de Bâle-Mulhouse ne sont pas concernés par un PPA.

L'Autorité de contrôle a été consultée en 2024 sur la révision du PPA des agglomérations de Lille et du bassin minier ainsi que du PPA de l'agglomération strasbourgeoise, bien que la plateforme de Strasbourg-Entzheim ne soit pas sous le contrôle de l'ACNUSA.

• [Consulter l'avis du Collège de l'ACNUSA portant sur le PPA des agglomérations de Lille et du bassin minier](#)

• [Consulter l'avis du Collège de l'ACNUSA portant sur le PPA de l'agglomération strasbourgeoise](#)

### 4. PROCÉDURES DE DÉPART ET D'ARRIVÉE

L'alinéa 6 de l'article L. 6361-7 du code des transports dispose que l'ACNUSA est consultée sur les projets d'élaboration ou de modification des procédures de départ et d'approche. En 2024, l'Autorité de contrôle a été saisie six fois sur cette base légale pour des projets de procédures :

- de départ RNAV à Lyon-Saint-Exupéry, Paris-Le Bourget, Toulouse-Blagnac ;
- d'arrivée RNAV à Toulouse-Blagnac ;
- d'approche RNP-Y à Marseille-Provence ;
- de descente continue à Paris-Orly.

L'ensemble de ces projets a reçu un avis favorable du Collège.

• [Consulter les avis du Collège de l'ACNUSA](#)

### 5. INDICE GLOBAL MESURÉ PONDÉRÉ DE PARIS-CHARLES DE GAULLE

Le pôle a analysé le rapport et le résultat du calcul de l'Indice Global Mesuré Pondéré (IGMP) de l'année 2023 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. La valeur de l'IGMP 2023 est de 57,1 soit 5,3 points de plus qu'en 2021. Cette augmentation s'explique par la croissance du trafic aérien de 11 % entre 2022 et 2023. L'indicateur spécifique de la période « nuit » (22h00-6h00) a progressé de 4,3 points et atteint la valeur de 61,3. Cette hausse est induite par celle de 7 % des mouvements sur la période nocturne.

## D – PARTICIPATION AU DIALOGUE ET À LA VALORISATION DES CONNAISSANCES

### 1. PUBLICATION D'UNE ANALYSE DU SECTEUR DU FRET AÉRIEN

Les crises successives de ces dernières années (covid-19, tensions géopolitiques) ont renforcé le recours au fret express aérien en créant une demande accrue pour des échanges internationaux rapides.

Le fret express aérien constitue une activité indispensable au monde actuel et révèle le rayonnement du territoire français par ses retombées socio-économiques. À titre d'exemple, les opérations de FedEx en Île-de-France, avec son hub de Paris-Charles de Gaulle, contribuent à 19 400 emplois et environ 1,7 milliard d'euros du produit intérieur brut régional.

Cette activité pose cependant des questions environnementales. Les nuisances sonores générées de nuit par le secteur ont une incidence sanitaire sur les populations riveraines des plateformes concernées. Or la période nocturne est privilégiée par les acteurs du fret aérien express opérant en France pour des raisons géographiques, logistiques et économiques impératives. Ainsi, l'ACNUSA a mené une analyse éclairant sur la contribution et le poids du secteur du fret aérien. Elle suggère des actions visant à réduire les nuisances liées à cette activité essentielle.

• [Lire l'analyse de l'ACNUSA](#)

### 2. RENCONTRES AVEC LES PARTIES PRENANTES

Malgré l'absence d'une présidence de l'ACNUSA de plein droit durant huit mois, le pôle technique a veillé au maintien du dialogue entre toutes les parties prenantes.

Les rencontres et le congrès organisés par l'Union des Aéroports Français (UAF) ont été l'opportunité de faire un point sur la compétitivité de la mobilité aérienne en France et la décarbonation.

À l'échelle locale, le pôle technique s'est rendu sur quatre plateformes aéroportuaires (Bordeaux-Mérignac, Lille-Lesquin, Nantes-Atlantique et Toulouse-Blagnac) afin d'apprécier les actions et projets environnementaux mis en place ou planifiés sur ces aéroports, ainsi que les difficultés et contraintes rencontrées par chaque exploitant.

À l'international, le pôle technique a présenté les détails du modèle français relevant du contrôle des nuisances sonores sur et autour des grands aéroports français à la conférence « Casper Noise » à Haarlem aux Pays-Bas.



# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES

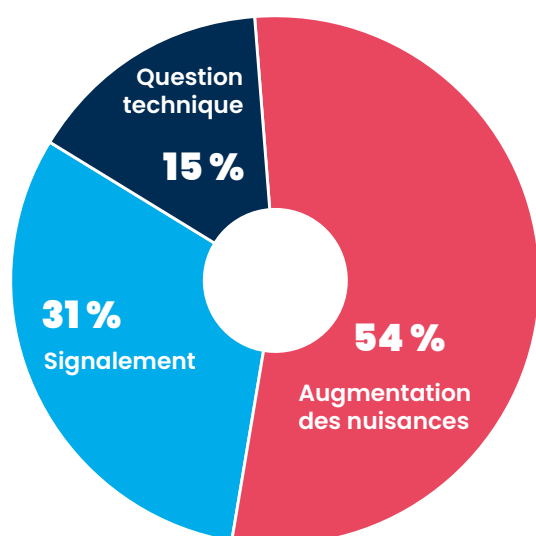
### 3. ÉTUDES DE SURVOLS ET SUITES DONNÉES AUX SOLLICITATIONS

Le pôle technique réalise des analyses comparatives de données RADAR de survols des aéronefs afin d'éclairer certaines sollicitations des élus locaux en réponse à leurs questions qu'ils adressent à l'Autorité de contrôle. En 2024, le pôle technique en a réalisé 3 qui ont été transmises aux collectivités et préfets concernés, puis publiées sur le site internet de l'ACNUSA. Pour l'heure, de telles analyses ne sont possibles que pour la région Île-de-France.

Réalisation	Mois analysés	Territoires
Juillet	Juin (2022, 2023, 2024)	Montlhéry, Ballainvilliers, La Ville-du-Bois, Longpont-sur-Orge (91)
Novembre	Septembre (2022, 2023, 2024)	Bois – Colombes (92)
Novembre	Septembre (2019, 2022, 2023)	Marly – le – Roi (78)

#### • [Consulter les analyses comparatives](#)

L'Autorité de contrôle reçoit des courriers de riverains d'aérodromes à la recherche d'informations, d'explications et de solutions aux nuisances qu'ils subissent. En complément de ses missions confiées par les textes législatifs, l'ACNUSA s'efforce de répondre à toute personne la sollicitant et/ou à l'orienter vers les interlocuteurs compétents. Les deux objets les plus fréquents portent sur l'augmentation des nuisances sonores dues aux passages d'aéronefs au-dessus d'habitations (54 % des courriers en 2024) et des signalements de survols qui seraient susceptibles de poser question ; principalement pour les aéroports parisiens (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget). Ces proportions sont plutôt stables au fil des ans.



#### NOMENCLATURE

- **Augmentation des nuisances :** indication de nuisances sonores dues à des passages d'aéronefs.
- **Signalement :** indication précise de survol d'un aéronef (date, heure, localisation, immatriculation) provoquant des nuisances.
- **Question technique :** regroupe des demandes spécifiques.

## III LES ACTIVITÉS TRANSVERSES

### A – LE COLLÈGE

#### 1. NOUVELLE PRÉSIDENTENCE ET RENOUVELLEMENT DU COLLÈGE

Par décret du 3 janvier 2025, le président de la République a nommé Pierre Monzani président de l'Autorité de contrôle. Son prédécesseur, Gilles Leblanc, était arrivé au terme de son mandat le 11 avril 2024.

Le Collège a par ailleurs été largement renouvelé en 2024 et au début de l'année 2025.

Par décision du 18 mars 2024, la présidente de l'Assemblée nationale a désigné Philippe Yvin membre du Collège en remplacement de Philippe Cannard dont le mandat a pris fin le 31 juillet 2023.

Trois membres du collège ont terminé leur mandat en 2024 :

Nadine Allemand, Philippe Guivarc'h et Francis Truchetet. Seuls deux d'entre eux ont été remplacés par décret du 3 janvier 2025 sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile :

- Éric Brodbeck, en tant que personnalité compétente en matière aéronautique (en remplacement de Francis Truchetet) ;
- Thierry Liabastres, en tant que personnalité compétente en matière de navigation aérienne (en remplacement de Philippe Guivarc'h).

Le 29 janvier 2025, Lise Driencourt, présidente par intérim depuis le 29 avril 2024, est également arrivée au terme de son mandat. Le président du Sénat a désigné Pierre-Etienne Bisch pour lui succéder.

#### 2. SESSIONS

11 sessions du collège ont été organisées en 2024. Elles ont compris 25 séances, dont 13 en mode « juridiction ».

# RAPPORT

## D'ACTIVITÉS DES SERVICES

## B – LA COMMUNICATION ET LES RELATIONS INSTITUTIONNELLES

### 1. LETTRE MENSUELLE

La Lettre de l'ACNUSA est un bulletin d'informations numérique mensuel qui recense les principales actualités de l'Autorité de contrôle au premier rang desquels les avis, recommandations et contributions adoptés par les membres du Collège lors de sa session mensuelle. Cette lettre compte 2 175 abonnés (en augmentation de 22 % sur un an).

• [S'abonner à la Lettre de l'ACNUSA](#)

### 2. SITE INTERNET

Le site internet de l'Autorité de contrôle réunit les actualités et travaux des membres du Collège (avis et décisions) et de l'équipe permanente (rapport d'études, analyses comparatives de survols). Une carte interactive, l'Atlas des aéroports, permet d'avoir accès aux informations utiles pour chaque plateforme relevant de la compétence de l'ACNUSA. La réglementation environnementale applicable est disponible sur le site ainsi que l'accès à la procédure dématérialisée en cas de manquement.

• [Parcourir le site de l'ACNUSA](#)

### 3. RÉSEAUX SOCIAUX

L'Autorité de contrôle est présente sur les réseaux sociaux X, LinkedIn, et depuis décembre 2024, sur la nouvelle plateforme Bluesky. Un nombre croissant d'internautes suivent ces comptes. En 2024, leur nombre d'abonnés a augmenté de 8 % pour X et 22 % pour LinkedIn.

• [Accéder au compte X](#)

• [Accéder au compte LinkedIn](#)

• [Accéder au compte Bluesky](#)

### 4. RELATIONS PRESSE

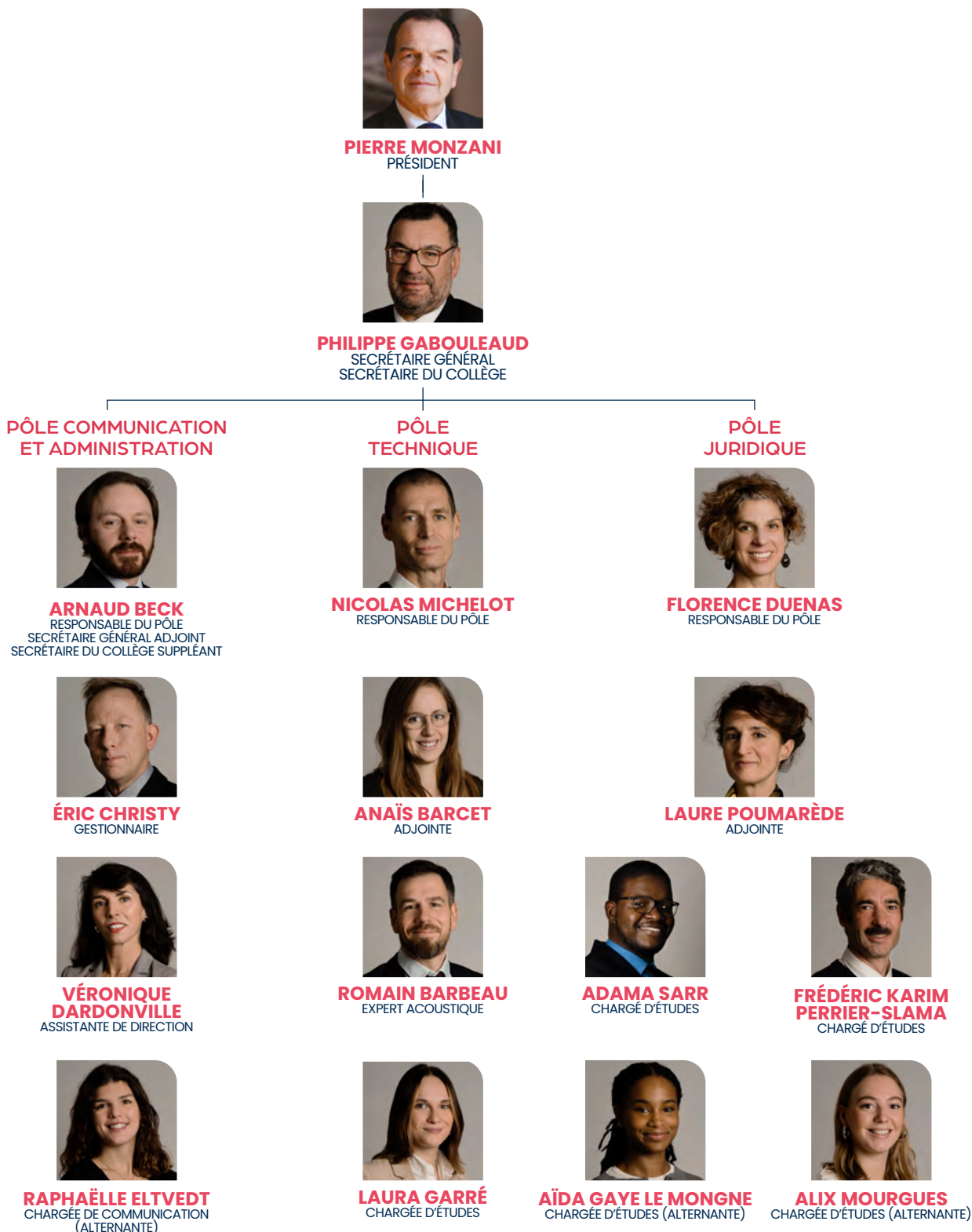
Le président de l'ACNUSA répond régulièrement aux interrogations des journalistes sur les thématiques relevant de la compétence de l'Autorité de contrôle. En 2024, il a donné 14 interviews et 9 communiqués de presse ont été publiés. L'ACNUSA a ainsi été identifiée dans 88 articles de presse.

### 5. RENDEZ-VOUS INSTITUTIONNELS

L'ACNUSA a été auditionnée 4 fois en 2024, dans le cadre de l'élaboration du projet de loi de finances 2025. 17 rencontres parlementaires ont été honorées ainsi que 88 autres rendez-vous. 3 amendements inspirés de recommandations de l'ACNUSA ont été déposés par des parlementaires. 2 propositions de loi comprenant plusieurs dispositions recommandées par l'ACNUSA ont été déposées à l'Assemblée nationale.

# RAPPORT D'ACTIVITÉS DES SERVICES

## ORGANISATION DE L'ÉQUIPE AU 31 MARS 2025



ILS ONT ÉGALEMENT CONTRIBUÉ AUX TRAVAUX DE L'ACNUSA EN 2024 : **Nathalie SUPERVILLE** - **Selin YELEN** - **Natacha POLICE**



244, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris

Tél. : 01 53 63 31 80 - [contact@acnusa.fr](mailto:contact@acnusa.fr) - [www.acnusa.fr](http://www.acnusa.fr)

Directeur de la publication :  
Pierre Monzani

Conception graphique et réalisation :  
[wala-studio-graphique.fr](http://wala-studio-graphique.fr)

