GOUVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité

ACNUSA
Le 10 SEP. 2025
N°2509 0151
Pour. PRESIDENT
Copie :

Réf : MCT/2025-08/26098

Paris, le - 8 SEP. 2025

Monsieur Pierre MONZANI
Président de l'Autorité de contrôle
des nuisances aéroportuaires
244 Boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Monsieur le Président,

Nous avons pris connaissance du rapport annuel 2025 de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA). Dans ces rapports, l'Autorité formule plusieurs recommandations nouvelles.

Nous remercions l'Autorité pour son travail au service du développement d'un transport aérien plus vertueux sur le plan environnemental, en particulier à l'échelle des territoires aéroportuaires. La réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique engendrées par l'activité aérienne constitue l'une des priorités de l'action du Gouvernement. Nos services travaillent en concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour mettre en place les mesures les plus adaptées pour répondre à ces enjeux sanitaires.

Vous trouverez ci-annexées les réponses aux recommandations formulées au titre de l'année 2025, conformément aux dispositions de l'article L. 6361-5 du code des transports. Le document propose également des réponses aux recommandations précédemment formulées par l'Autorité en 2023 et en 2024.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre considération distinguée.

Agnès PANNIER-RUNACHER
La ministre de la Transition écologique,
de la Biodiversité, de la Forêt,
de la Mer et de la Pêche

Philippe TABAROT
Le ministre chargé des Transports

246 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris
Tél : +33(0)1 40 81 21 22

Ministère de l'aménagement du territoire et de la décentralisation
Ministère de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche

juillet 2025

Réponses aux recommandations issues du rapport 2025 de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires

Dans son rapport pour l'année 2025, publié en mai 2025, l'Autorité a formulé des recommandations qui appellent les réponses qui suivent :

Recommandation 2025/1 : l'Autorité de contrôle recommande au Gouvernement et au Parlement de simplifier les dispositions encadrant le pouvoir de sanction.

Cette recommandation reprend les recommandations 2023/1 et 2024/1, respectivement issues des rapports 2023 et 2024 de l'Autorité.

La procédure de sanction dans le domaine des nuisances sonores aériennes est régie par le code des transports (articles L. 6361-12 à L. 6361-15). 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 depuis 2022 en-deçà des 9 mois grâce au travail commun effectué par la DSAC et l'ACNUSA, alors même que le nombre de dossiers à traiter a augmenté du fait de l'instauration de couvre-feux aux aéroports de Bâle-Mulhouse et Nantes-Atlantique. Le délai de traitement moyen d'un dossier était de 243 jours en 2022. Il est de 230 jours en 2023.

Le Gouvernement partage pleinement l'objectif affiché par l'ACNUSA, à savoir l'allègement et le raccourcissement des procédures. Cependant, certaines propositions formulées par l'ACNUSA appellent des interrogations, notamment en matière de proportionnalité par rapport à l'objectif poursuivi. Il s'agit notamment des propositions qui étendent le pouvoir de sanction aux acteurs aéroportuaires, ou encore la mise en œuvre d'un dispositif de justice négociée pour traiter les manquements en série. Le Gouvernement étudiera attentivement les mesures susceptibles de répondre aux enjeux d'allègement et de raccourcissement des procédures.

Recommandation 2025/2 : l'Autorité de contrôle recommande au Gouvernement de rendre obligatoire l'usage de l'application Téléprocédure par les personnes morales poursuivies devant l'Autorité par l'administration de l'aviation civile.

Cette recommandation est identique à la recommandation 2024/2, issue du rapport 2024 de l'Autorité.

Cette recommandation s'apprécie à l'aune du jugement du 14 décembre 2023 par lequel le tribunal administratif de Paris a annulé, pour vice de procédure, cinq décisions de sanction de l'Autorité. Le tribunal a jugé qu'en l'absence de preuve de notification régulière à la société poursuivie des dossiers d'instruction, des courriers émis au cours de l'instruction et pour la convocation à la séance plénière, l'ACNUSA avait méconnu les règles de la procédure de sanction prévues par l'article L. 6361-14 du code des transports, ainsi que le principe du contradictoire.

Selon l'ACNUSA, le même vice de procédure est susceptible d'affecter de nombreuses procédures de sanction, en raison de l'impossibilité d'obtenir des accusés de réception lors de l'envoi de pièces de procédure dans plusieurs pays où se situent les sièges de compagnies aériennes.

Elle sollicite une évolution de la réglementation afin de rendre obligatoire l'utilisation d'une téléprocédure pour les personnes morales dans le cadre de l'instruction des procédures de sanction de l'Autorité, de façon à disposer par ce biais d'une preuve de réception des pièces de l'instruction.

Le Gouvernement partage l'analyse de l'Autorité et a procédé à l'examen juridique du besoin exprimé. Il en ressort que l'obligation de recours à la téléprocédure pour les personnes morales ne méconnaît, sous certaines réserves, ni les exigences du droit d'accès à un tribunal ni le respect des droits de la défense ni le principe d'égalité.

La mise en œuvre de l'obligation de recourir à la téléprocédure nécessitera l'adoption d'un décret en Conseil d'État. Au préalable, la mise en œuvre de l'obligation impliquera de recueillir les données de contact afin d'informer les personnes concernées de l'existence d'une procédure les concernant et se déroulant exclusivement sur la plateforme de téléprocédure. Ces données de contact sont soumises aux règles applicables au traitement des données personnelles.

Recommandation 2025/3 : l'Autorité de contrôle recommande au Gouvernement d'améliorer la rédaction des arrêtés portant restrictions d'exploitation des aéroports pour raison sanitaire ou environnementale afin d'en faciliter l'application.

Cette recommandation reprend la recommandation 2024/3, issue du rapport 2024 de l'Autorité.

Le Gouvernement partage l'objectif de l'Autorité et veille à améliorer la qualité des arrêtés ministériels portant restriction d'exploitation des aéroports sur lesquels un problème de bruit est identifié, lorsque les mesures relevant des trois premiers piliers prévus dans les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) n'ont pas permis de le résoudre.

Il est en effet rappelé que, 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 est 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.

Les années 2023 et 2024 ont été marquées par l'élaboration des EIAE sur au moins six aéroports français (aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Lille-Lesquin, Toulouse-Blagnac, Bordeaux-Mérignac et Marseille-Provence) dans l'objectif d'engager 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 aujourd'hui à des stades d'avancement divers. L'étude

de l'aéroport de Paris-Orly est achevée et l'arrêté portant restriction d'exploitation relatif à cet aéroport a été publié au journal officiel le 9 juillet 2025.

Pour les aéroports de Lille-Lesquin, Toulouse-Blagnac et Bordeaux-Mérignac, les préfets de département compétents ont transmis aux ministres respectivement chargés de l'environnement et de l'aviation civile des propositions de conclusion d'EIAE, désormais soumises à arbitrage.

Recommandation 2025/4 : l'Autorité de contrôle recommande aux ministres chargés respectivement de l'environnement et des transports de mettre en place des restrictions progressives d'exploitation des aéronefs en fonction de leurs bruits certifiés, en approche et en survol.

Cette recommandation est identique à la recommandation 2024/8, issue du rapport 2024 de l'Autorité.

Les aéronefs utilisés dans le cadre du transport commercial doivent répondre à des normes de certification acoustique édictées par l'OACI (organisation de l'aviation civile internationale). Tous les avions à réaction (turboréacteurs) et turbopropulseurs commerciaux conçus depuis les années 1970 font l'objet d'une certification acoustique.

Chaque aéronef, avant sa mise en exploitation, fait l'objet de mesures de bruit réalisées suivant un cadre réglementaire très précis, décrit à l'annexe 16 de la convention de l'OACI.

La différence entre le niveau de bruit mesuré et le niveau de bruit maximal réglementaire à ne pas dépasser pour chacun des trois points de mesure (dits approche, latéral et survol) est appelée marge acoustique. La « marge acoustique cumulée » est la somme de ces trois différences.

La marge acoustique cumulée est le critère essentiel pour caractériser la performance acoustique des aéronefs : plus elle est importante, meilleure est la performance acoustique de l'avion au sein d'une même gamme d'appareils.

C'est précisément pour cela que ce critère est principalement utilisé pour limiter l'accès à un aéroport notamment la nuit, période particulièrement sensible pour les riverains vivant à proximité d'une plateforme aéroportuaire.

La DGAC a par ailleurs procédé à une étude pour vérifier la pertinence et la faisabilité de substituer les niveaux de bruit certifiés (en approche et en survol) au critère de la marge acoustique cumulée. Si l'étude confirme bien la possibilité de recourir à ces critères de manière complémentaire par rapport à la marge acoustique cumulée, il n'est possible d'y recourir que dans le cadre de restrictions d'exploitation mises en place après une étude d'impact selon l'approche équilibrée, aéroport par aéroport.

L'arrêté du 4 juillet 2025 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Orly combine des mesures reposant sur chacun des deux types de critères (marge acoustique cumulée et points de bruit certifiés à la fois en approche et au survol).

juillet 2025

*

juillet 2025

Réponses aux recommandations issues du rapport 2024 de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires

Dans son rapport pour l'année 2024, publié en mai 2024, l'Autorité a formulé des recommandations qui appellent les réponses qui suivent :

Recommandation 2024/1 : l'Autorité de contrôle recommande au Gouvernement et au Parlement de simplifier les dispositions encadrant le pouvoir de sanction (articles L. 6361-12 à 15 du code des transports) en cohérence avec la loi dite « pour une société de confiance ».

Voir réponse à la recommandation 2025/1.

Recommandation 2024/2 : l'Autorité de contrôle recommande au Gouvernement de rendre obligatoire l'usage de l'application Téléprocédure par les personnes morales poursuivies devant l'Autorité de contrôle par l'administration de l'aviation civile.

Voir réponse à la recommandation 2025/2.

Recommandation 2024/3 : l'Autorité de contrôle recommande au Gouvernement d'améliorer la qualité des arrêtés portant restriction d'exploitation des aéroports pour raison sanitaire ou environnementale.

Voir réponse à la recommandation 2025/3.

Recommandation 2024/4 : l'Autorité de contrôle recommande à la direction des services de la navigation aérienne et aux sociétés aéroportuaires de lever les restrictions d'exploitation des données relatives à certains aéronefs afin de permettre aux sociétés aéroportuaires de rendre publique l'ensemble des données environnementales sur et autour des aéroports.

Les limitations applicables à la diffusion de données au grand public sont juridiquement imposées par le règlement général sur la protection des données (règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données), la sécurité et la défense nationales et la protection du secret industriel et commercial.

Ces contraintes juridiques bien établies ne permettent pas en conséquence de diffuser des informations en temps réel (décalage de 30 minutes) ainsi que les informations sur les aéronefs d'État ou les vols non commerciaux, qui sont par nature privés.

En revanche, si les données de visualisation des vols sont filtrées pour les raisons impératives mentionnées ci-dessus, les statistiques de survols englobent quant à elles l'ensemble des mouvements pour apporter au grand public des informations quantitatives.

Recommandation 2024/5 : l'Autorité de contrôle recommande au Gouvernement de simplifier et déconcentrer la gestion des outils de planification et de programmation visant à la réduction des nuisances aéroportuaires.

Les plans de protection de l'atmosphère (PPA) tout comme les différents outils mobilisés pour ce qui concerne la maîtrise du bruit aérien, c'est-à-dire les cartes stratégiques de bruit (CSB), les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), les plans d'exposition au bruit (PEB) ou les plans de gêne sonore (PGS), sont d'ores et déjà élaborés sous le contrôle des préfets et approuvés par ces derniers. Les préfets sont par ailleurs désormais les autorités compétentes pour la réalisation des études d'impact selon l'approché équilibrée.

Tous ces sujets sont par ailleurs traités localement au niveau des commissions consultatives de l'environnement de chaque aéroport, présidées par le préfet compétent.

Par conséquent, cette recommandation est aujourd'hui satisfaite, et les outils visant à réduire les nuisances aéroportuaires sont déjà déconcentrés.

Recommandation 2024/6 : l'Autorité de contrôle recommande aux préfets des départements concernés de prévoir les risques de débordement (vols programmés de jour et réalisés de nuit) sur les aéroports non-soumis à un couvre-feu strict.

Les études d'impact selon l'approche équilibrée actuellement conduites par les préfets de département concernés sur les principaux aéroports nationaux ont vocation à traiter les problèmes de bruit, en définissant les mesures les plus adaptées aux situations locales précisément durant les périodes nocturnes.

En parallèle, la sensibilisation des compagnies aériennes est un autre moyen de les encourager à adopter les pratiques les plus respectueuses de l'environnement. La situation des aéroports contrôlés par l'ACNUSA n'est cependant pas uniforme. C'est donc en fonction des besoins que des mesures de prévention de ce type peuvent être envisagées par le préfet concerné dans le cadre des échanges prévus en Commission consultative de l'environnement devant laquelle il rend compte.

Plusieurs instances de suivis de vols de nuit existent d'ores et déjà sur des aéroports entrant dans le champ de compétence de l'ACNUSA :

- à Paris-Charles de Gaulle (CDG), les travaux assurés dans le cadre du comité de suivi des vols de nuit ont permis d'observer des efforts importants de la part des compagnies disposant des créneaux sur le cœur de nuit sur la plateforme pour améliorer leur ponctualité.
- à l'aéroport de Toulouse-Blagnac, un « observatoire Cœur de nuit » est en place depuis 2011.
- à l'aéroport de Nantes-Atlantique, un comité de suivi des vols de nuit vient d'être créé et s'est réuni la première fois le 17 mars 2025.
- à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, un observatoire concernant les vols de nuit a été mis en place, parallèlement aux travaux sur le plan de prévention du bruit dans

l'environnement (PPBE).

- à l'aéroport de Paris-Orly, la mise en œuvre de l'arrêté du 4 juillet 2025 prévoit la création d'un comité de suivi des vols de nuit.

C'est ainsi que sur chaque aéroport concerné des actions adaptées sont mises en place sous le pilotage de la préfecture compétente. Ces actions répondent à des considérations locales, liées notamment aux types d'aéronefs fréquentant l'aéroport ou encore à l'urbanisation environnante.

Recommandation 2024/7 : l'Autorité de contrôle recommande aux ministres chargés respectivement de l'environnement et des transports de simplifier les textes protégeant la période nocturne autour des principaux aéroports : exigence de performance environnementale des aéronefs, couvre-feu ou plafonnement.

Corollaire de la recommandation 2024/3, cet objectif de simplification est, sur le principe, partagé par le Gouvernement qui veille à harmoniser, dans la mesure du possible, les mesures prévues dans les arrêtés de restriction applicables sur les différents aéroports.

Cette recommandation traduit plus particulièrement une critique portée par l'ACNUSA sur la notion de couvre-feu en programmation, distincte du couvre-feu strict qui prévoit quant à lui l'absence totale de vols durant une période donnée, sauf exemption.

Pour l'aéroport de Nantes-Atlantique qui connaissait avant 2019 un important trafic nocturne, le couvre-feu en programmation mis en place en avril 2022 a permis d'instaurer une limitation du trafic aux seuls vols respectant certaines conditions précises notamment en termes d'horaire de programmation, ce qui *in fine* a conduit dès 2023 à diviser par six les mouvements sur la période minuit – 6h (et par douze pour la même période en 2024).

Le concept de couvre-feu en programmation a toutefois cristallisé la principale critique suivante : la notion de « raisons indépendantes de la volonté du transporteur » définie pour permettre à certains vols d'être effectués durant la période protégée a été interprétée différemment selon les acteurs concernés, en particulier les compagnies et l'ACNUSA. Cette situation a engendré des difficultés d'application dès l'entrée en vigueur du système en avril 2022.

Ces difficultés d'interprétation ont finalement conduit le Gouvernement à délimiter le contour de cette notion de manière plus précise par arrêté modificatif du 23 mai 2024 après deux années de mise en œuvre tout en tenant compte de la pratique de l'ACNUSA en matière de sanction administrative.

Au-delà des critiques formulées, les mesures de restriction, qu'elles relèvent de la performance environnementale des aéronefs, d'un couvre-feu ou d'une mesure de plafonnement, ne peuvent s'imposer qu'au cas par cas, après un examen systématique et spécifique de l'ensemble des mesures d'atténuation des nuisances sonores par aéroport, dans le respect du principe de l'approche équilibrée transposé en droit national et européen.

À cet égard, chaque étude d'impact selon l'approche équilibrée possédant sa propre autorité compétente et indépendante en la personne du préfet de département, la capacité du pouvoir réglementaire à harmoniser l'ensemble des restrictions d'exploitation qui en découlent s'en trouve intrinsèquement limitée.

Recommandation 2024/8 : l'Autorité de contrôle recommande aux ministres chargés respectivement de l'environnement et des transports de mettre en place des restrictions progressives d'exploitation des aéronefs en fonction de leurs bruits certifiés, en approche et en survol.

Voir réponse à la recommandation 2025/4.

Recommandation 2024/9 : l'Autorité de contrôle recommande au Gouvernement de moderniser la partie législative du code des transports afin de permettre le suivi et le contrôle effectifs des émissions de polluants atmosphériques et de Gaz à Effet de Serre (GES) générées par les activités aéroportuaires.

Dans le domaine de la pollution atmosphérique engendrée par le secteur de l'aviation, l'autorité ne dispose pas de pouvoirs similaires à ceux que la loi lui a reconnus en matière de nuisances sonores. Elle est « chargée de contribuer au débat en matière d'environnement aéroportuaire » et peut, à cet égard, formuler des recommandations ou demander la réalisation d'études propres à éclairer le débat public. Elle ne dispose pas de pouvoir de contrôle des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre (GES) sur et autour des aéroports.

La genèse de la création de cette autorité administrative indépendante explique en partie cette différence : en 1999[1], l'ACNUSA est la première autorité administrative indépendante créée dans le domaine de l'environnement pour répondre spécifiquement aux difficultés posées par le bruit généré par le transport aérien. Ce n'est qu'en 2010, avec la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, que le législateur octroie un pouvoir de recommandation à l'autorité sur les questions relatives à la qualité de l'air sur et autour des aérodromes français.

L'ACNUSA est alors invitée à nourrir les débats d'ores et déjà organisés par l'État, en collaboration avec les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA), pour améliorer les connaissances sur la caractérisation de la contribution du secteur aérien à la pollution de l'air et lutter contre son expansion.

Les services de l'aviation civile et la plupart des gestionnaires d'aéroports collaborent, en effet, déjà avec les AASQA pour mener, régulièrement, des enquêtes relatives à la pollution atmosphérique aux abords des plateformes aéroportuaires françaises. Ainsi, par exemple, l'observatoire SURVOL, développé par Airparif, permet d'assurer une surveillance permanente de la qualité de l'air à proximité des principaux aérodromes franciliens (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget et Paris-Orly) depuis

[1] Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires

2013.

L'administration émet de fortes réserves quant à l'élargissement des compétences de l'Autorité en matière de qualité de l'air, au risque que les modifications législatives et réglementaires à opérer ne fassent double emploi avec un certain nombre de dispositifs qui existent déjà dans le domaine de la pollution atmosphérique générée par le secteur aérien.

L'élargissement des pouvoirs de l'ACNUSA dans ce domaine devrait en effet nécessairement s'intégrer à l'architecture existante de la surveillance de la qualité de l'air en France, menée par le ministère en charge de l'environnement, et fixer des objectifs aux aéroports qui soient en adéquation avec leur contribution, qui reste mineure par rapport à d'autres secteurs, à la dégradation de la qualité de l'air.

Une telle réforme nécessiterait ainsi une refonte en profondeur des textes relatifs à la qualité de l'air alors même que ces enjeux sont déjà traités par des structures, en premier lieu les AASQA, dont l'indépendance et la compétence sont reconnues.

Par ailleurs, la thématique climatique, dont les impacts sont globaux, est déjà traitée par de nombreuses instances, sous gouvernance nationale comme internationale, qui ont une vision globale des enjeux et s'appuient sur une expertise établie.

De façon à préserver la lisibilité de l'action publique et sa cohérence, il importe que l'Autorité agisse dans le cadre des compétences fixées par loi, afin de conforter sa crédibilité et de garantir la solidité juridique de son action.

Recommandation 2024/10 : l'Autorité de contrôle recommande au Gouvernement d'établir la liste des plans, programmes et projets sur lesquels l'Autorité de contrôle doit être consultée en précisant les modalités de ces consultations, notamment le moment auquel elles doivent être réalisées.

Les dispositions des articles L. 6361-5 et L. 6361-7 du code des transports apportent les précisions utiles sur les missions de l'Autorité, en particulier sur son rôle consultatif sur les projets de plan (5° de l'article L. 6361-7) ou de textes règlementaires (6° de l'article L. 6361-7).

Les modalités de consultation mises en place respectent la lettre des textes législatifs et réglementaires encadrant le fonctionnement de l'Autorité. Celle-ci est saisie après la publication de l'avis de la Commission consultative de l'environnement sur le texte qui lui a été soumis et après le lancement de la procédure de consultation du public. Les conclusions de la consultation du public sont portées à la connaissance de l'Autorité avant que son collège ne se réunisse pour rendre son avis. Cette procédure permet à l'Autorité de disposer des avis consolidés de l'ensemble des parties prenantes concernées par le projet de texte.

Il convient de rappeler que l'Autorité a exprimé publiquement le regret de ne pas être consultée plus en amont, par exemple en même temps que la Commission consultative de l'environnement et le lancement de la consultation du public.

Cela ne permettrait toutefois pas à l'Autorité de rendre un avis en tenant compte des positions de l'ensemble des acteurs, ainsi que le prévoient les textes.

Recommandation 2024/11 : l'Autorité de contrôle recommande au Gouvernement de mener à terme les études d'impact des mesures de restriction envisagées sur les grands aéroports français, le processus de concertation et les consultations nécessaires à la prise des décisions.

Cette recommandation fait écho à la recommandation 2023/3 issue du rapport 2023 de l'Autorité.

La réalisation d'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, est un préalable à l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation sur un aéroport, comme un couvre-feu ou un plafonnement des mouvements.

En 2022, des études ont été conduites pour trois aéroports (Bâle-Mulhouse, Nantes-Atlantique et Lyon-Saint-Exupéry), conduisant à chaque fois à un nouvel arrêté de restriction.

Cependant, dans un arrêt du 5 avril 2022, le Conseil d'État a considéré, au regard de la réglementation européenne, que la DGAC ne présentait pas les garanties d'indépendance requises en tant qu'autorité compétente pour la conduite des EIAE. Cette décision a remis en question le calendrier des études d'impact pour les autres aéroports. Par décret n° 2023-375 du 16 mai 2023 relatif à la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires, les préfets de département sont désignés 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 aérodromes français. Depuis la publication du décret, les conditions sont désormais réunies pour lancer une EIAE sur les grands aéroports pour lesquels un problème de bruit est identifié.

C'est dans ce contexte que les aéroports de Paris-CDG, Paris-Orly, Lille-Lesquin, Toulouse-Blagnac, Bordeaux-Mérignac, et Marseille-Provence sont tous engagés, à des stades divers, dans des démarches visant à introduire de nouvelles restrictions d'exploitation, compte tenu des problèmes de bruit identifiés respectivement sur chacune de ces plateformes.

L'étude de l'aéroport de Paris-Orly est achevée et l'arrêté portant restriction d'exploitation relatif à cet aéroport a été publié au journal officiel le 9 juillet 2025.

Pour l'EIAE de l'aéroport Paris-CDG, le préfet du Val-d'Oise a organisé une consultation publique par voie électronique, pour une durée de 2 mois et demi (du 23 décembre 2024 au 18 mars 2025). Le préfet y présentait les prévisions de trafic pour 2030 ainsi que les objectifs de réduction du bruit de l'étude. La consultation a donné lieu à 2 368 contributions (associations de riverains, milieu économique local, compagnies aériennes aussi bien françaises qu'américaines et plus largement des

citoyens vivant dans les environs). C'est sur cette base que des scénarios de restriction pourront prochainement être étudiés.

À Lille-Lesquin, aéroport non doté de PPBE (plan de prévention du bruit dans l'environnement), les conclusions de l'étude ont été présentées lors de la CCE qui s'est tenue le 16 janvier 2025. Le préfet du Nord a saisi en conséquence les ministres compétents pour arbitrage.

S'agissant de l'EIAE de Toulouse-Blagnac, la réunion de restitution des conclusions aux parties prenantes s'est tenue le 27 septembre 2024. Le préfet de Haute-Garonne a ensuite proposé aux ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile un point de sortie comprenant des mesures strictes (couvre-feu pour les départs entre 00h00 et 6h00 et interdiction de programmation pour les arrivées entre 23h30 et 6h00 assortie d'un système de quotas). Un complément d'étude est en cours de réalisation sous l'autorité du préfet afin de réévaluer les conséquences des mesures étudiées à l'aune des derniers développements de trafic de la plateforme (départ de compagnies aériennes notamment).

Concernant Bordeaux-Mérignac, une réunion de restitution des conclusions de l'EIAE s'est tenue le 29 janvier 2025. Le préfet de la Gironde s'est exprimé en faveur du scénario qui impose des mesures exclusivement en matière de performance acoustique. Il a annoncé qu'un travail de concertation était encore nécessaire dans le cadre de l'étude pour mettre en place des restrictions dès 2026 jusqu'à un horizon compatible avec les contraintes des compagnies aériennes en matière de renouvellement de flottes.

L'EIAE de Marseille-Provence est la dernière des études à avoir été engagée. Les travaux se poursuivent sous l'égide du nouveau préfet de région, préfet des Bouches-du-Rhône.

Recommandation 2024/12 : l'Autorité de contrôle recommande au Gouvernement d'attribuer à l'Autorité de contrôle un niveau de ressources humaines et budgétaires suffisant pour lui permettre d'investir équitablement l'ensemble de ses missions.

En l'absence d'évolution substantielle dans le périmètre des missions de l'Autorité et au regard du contexte budgétaire national, il n'a pu être identifié de ressources supplémentaires à mettre à disposition de l'Autorité.

*

juillet 2025

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

Voir réponse à la recommandation 2024/11.

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'efficience 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.

La DGAC 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. C'est dans ce contexte que les premières révisions de PEB ont été initiées en 2025.

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.

La DGAC 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 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.

Enfin, il serait utile que l'ACNUSA clarifie ce que revêt la notion de « volet médico-social des plans de gêne sonore » pour saisir pleinement la portée de l'étude recommandée.

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.

L'État partage l'intérêt des mécanismes de solidarité territoriale. C'est pourquoi, depuis le 1er 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.

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 2023[2].

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 ».

Voir réponse à la recommandation 2025/1.

*

[2] Par un arrêté du 26 décembre 2023 publié au JORF du 5 janvier 2024.