



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



ACNUSA  
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

# RAPPORT ANNUEL 2026



BRUIT • AIR • SANTÉ • AVIATION DURABLE  
INTÉRÊT GÉNÉRAL • INDÉPENDANCE • IMPARTIALITÉ

# PRÉSENTATION DE L'ACNUSA

## 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 répartis en 3 pôles** (administratif, juridique et environnement) appuie le collège.

## CHAMP DE COMPÉTENCE

- **Émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales** sur et autour des aéroports français civils, ainsi que des nuisances générées par le trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population.
- **Satisfaire à un devoir d'information** 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

- **L'ACNUSA définit les indicateurs de mesure du bruit et des nuisances sonores** ainsi que les prescriptions techniques applicables aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires.
- **L'ACNUSA contrôle le respect par l'exploitant** de ces prescriptions.
- **L'ACNUSA contribue au débat relatif à la pollution atmosphérique avec les différentes parties prenantes** et propose de mener des études en la matière.

## L'AUTORITÉ EST UN ORGANE CONSULTATIF

**L'ACNUSA est consultée pour avis sur :**

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

## 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.

### L'AUTORITÉ EST UN ORGANE DOTÉ D'UN POUVOIR DE SANCTION

- Les agents assermentés de la direction générale de l'aviation civile et de la gendarmerie des transports aériens établissent les procès-verbaux de manquements qui engagent les poursuites et procèdent à leur instruction.
- Le rapporteur permanent placé auprès de l'Autorité **examine chaque dossier** de manière impartiale, à charge et à décharge.
- Lorsque son instruction est close, **le rapporteur présente chaque dossier au collège de l'Autorité**. La personne poursuivie, informée de la date, de l'heure et du lieu de la séance au cours de laquelle son dossier est examiné peut, si elle le souhaite, assister à cette séance et faire part de ses dernières observations éventuelles, tout en conservant son droit à garder le silence.
- **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 (DCST). 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'ACNUSA 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'ACNUSA peut émettre des recommandations** sur toute question relative aux nuisances environnementales sur et autour des aéroports.
- Elle établit chaque année un rapport public remis aux plus hautes autorités de l'État.
- Son président, les membres de son collège et les agents de son 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 en conseil des ministres du 3 janvier 2025 par le président de la République (article 13 de la Constitution).**

Ancien élève de l'ENS et de l'ENA, Pierre Monzani, préfet hors classe honoraire, 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.



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 et président de la Société du Grand Paris.



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.



PIERRE-ÉTIENNE 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 préfetures. 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.



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'Acoucity, observatoire du bruit du Grand Lyon, il a également exercé en milieu hospitalier et enseigné à l'université.



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'environnement et 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.



**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, elle est responsable de l'Unité de Sommeil de l'hôpital Ambroise Paré à Paris. Elle est également chargée d'enseignement à l'Université Paris-Saclay et Professeur à l'Université de Pennsylvanie.



**ÉRIC BRODBECK**

**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 d'aéronautique.**

Ancien pilote de ligne, instructeur et examinateur sur les avions Airbus, il a été directeur des opérations en vol à trois reprises avant de rejoindre la DGAC en tant que chef du pôle d'expertise du personnel navigant. Il a également été désigné expert de justice dans cinq dossiers de crashes majeurs.



**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.

## MEMBRES ASSOCIÉS

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

## RAPPORTEURS PERMANENTS



**FLORENCE DUENAS**  
Rapporteur permanent



**ERWAN DORSO**  
Rapporteur permanent suppléant

# LE MOT DU PRÉSIDENT

L'année 2025, première de mon mandat, fut celle de la mobilisation pour l'ACNUSA. Mon premier engagement, annihiler en six mois le retard dû à la suspension des séances en mode juridiction pendant une partie de l'année 2024 a été tenu en... quatre mois grâce au travail exemplaire de notre pôle juridique que je remercie tout particulièrement.

Désormais l'ACNUSA juge et sanctionne les manquements aux règles environnementales dans un délai inférieur à un an, c'est-à-dire en flux quasi tendu eu égard au temps nécessaire à l'instruction objective et minutieuse des dossiers.

Que la sanction soit chronologiquement proche du manquement est important pour qu'elle soit pédagogique et permette l'amélioration des comportements. C'est pour cela que nos deux premières recommandations visent à renforcer la fluidité et l'efficacité de nos décisions.

En effet, l'ACNUSA fonde son utilité sur son excellente rentabilité, un coût de fonctionnement faible et des recettes élevées et même record en 2025, et sur sa capacité à améliorer concrètement les performances environnementales sur les plateformes aéroportuaires. C'est le sens de nos recommandations 3, 4 et 5.

Si l'ACNUSA était le simple porte-voix des associations de riverains, elle aurait un rôle tribunicien confinant à la démagogie qui ne permettrait aucune avancée concrète.

L'ACNUSA est utile quand elle persuade, par le verbe ou par la sanction, les auteurs de nuisances de les réduire.

C'est ce cercle vertueux, respectueux de l'importance économique vitale du secteur aéronautique, que nous promovons inlassablement, et qui suscite de fructueuses réunions de travail avec les compagnies aériennes, les aéroports, les organisations professionnelles, tout en étant à l'écoute des élus et du milieu associatif.

Objectiver le débat en le fondant sur des données fiables et démontrées, favoriser toujours le dialogue et l'accord contractuel plutôt que les réglementations rigides aux nombreux effets pervers, sont au fondement de notre vision du pacte social et de l'intérêt général, à l'origine des recommandations 6 et 7.

La perturbation de la vie quotidienne des riverains, notamment la nuit, et les conséquences sur leur santé sont évidemment au cœur de nos préoccupations et nous souhaitons leur apporter des solutions réalistes et concrètes comme le proposent les recommandations 5 et 8.

Il appartient aux pouvoirs exécutif et législatif de s'approprier les recommandations de l'ACNUSA : elles sont le fruit du travail collectif des membres du collège et de nos collaborateurs permanents. Elles sont en prise avec le réel, raisonnables et bénéfiques. Elles jalonnent le chemin vers une aviation durable d'avenir. L'ACNUSA n'est pas une institution désincarnée et théoricienne, elle est une institution d'État au service de la Nation. Elle souhaite à ce titre être entendue.

Vous me permettrez une note plus personnelle à la fin de ce propos. Elle tient en un mot : merci. Merci à mes collègues du collège, permanents et associés, à mes collaborateurs, à mes interlocuteurs de m'avoir, au fil de nos échanges, de mes visites, de notre travail, donné un grand bonheur professionnel lors de cette année dont l'ambition était l'utilité.

**Pierre MONZANI**  
Président de l'ACNUSA



Collège de l'ACNUSA

# RECOMMANDATIONS

## RECOMMANDATION 2026 – 1

**Rendre plus efficace le pouvoir de sanction et simplifier les procédures (exemples : sursis, composition administrative)**

*Recommandation adressée au Gouvernement et au Parlement*

## RECOMMANDATION 2026 – 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 2026 – 3

**Fusionner les commissions consultatives de l'environnement et les commissions consultatives économiques des aéroports**

*Recommandation adressée au Gouvernement*

## RECOMMANDATION 2026 – 4

**Établir des programmations de vols permettant de prévenir les risques de manquements aux restrictions d'exploitation nocturne**

*Recommandation adressée aux compagnies aériennes, à Cohor et aux sociétés aéroportuaires*

## RECOMMANDATION 2026 – 5

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

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

## RECOMMANDATION 2026 – 6

**Mener des études d'impact offrant une analyse factuelle et détaillée de la situation des nuisances et évaluant les incidences environnementales et économiques pour les aéroports faisant l'objet de nouvelles dispositions réglementaires**

*Recommandation adressée au ministre chargé des transports*

## RECOMMANDATION 2026 – 7

**Favoriser l'élaboration de chartes de l'environnement avant tout projet réglementaire de restriction d'exploitation**

*Recommandation adressée au ministre chargé des transports et aux aéroports*

## RECOMMANDATION 2026 – 8

**Redynamiser le dispositif d'aide à l'insonorisation issu du produit de la TNSA en le rendant plus adapté aux besoins des riverains**

*Recommandation adressée au ministre chargé des transports*

# SOMMAIRE

## 1

### L'efficacité de l'action de prévention et de sanction peut encore être renforcée p.9

- A Une meilleure appropriation de la réglementation par les compagnies aériennes
- B Un délai court de traitement des dossiers participe à la réduction du nombre de manquements
- C Les juridictions administratives confirment les décisions du collège de l'Autorité

## 2

### Les mouvements de nuit peuvent être maîtrisés sans renforcer la réglementation p.23

- A Un dialogue constructif entre les différents acteurs permet d'assurer une protection de la nuit efficace
- B Les mouvements opérés de nuit sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle respectent les exigences réglementaires

## 3

### Accompagner le secteur pour des activités aéroportuaires durables p.27

- A Une gestion du bruit aérien conciliant une aviation durable, réglementée pour les grandes plateformes
- B L'objectivation des nuisances sonores aériennes reste une condition préalable à toute restriction d'exploitation
- C La primauté des valeurs réglementaires
- D Le nécessaire nouvel élan pour l'aide à l'insonorisation

## 4

### Données clés de la gestion de l'ACNUSA p.35

- A La maîtrise de la gestion budgétaire depuis plusieurs exercices
- B Les ressources humaines de l'Autorité doivent être sécurisées
- C L'adossement aux fonctions supports des ministères de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique
- D Des recettes générées sur le budget général de l'État

1

L'EFFICACITÉ  
DE L'ACTION  
DE PRÉVENTION  
ET DE SANCTION  
PEUT ENCORE  
ÊTRE RENFORCÉE

# A. UNE MEILLEURE APPROPRIATION DE LA RÉGLEMENTATION PAR LES COMPAGNIES AÉRIENNES

L'ACNUSA a pour principal objectif la baisse du nombre de manquements aux réglementations environnementales. L'exercice du pouvoir de sanction, par le quantum de peine prononcé et la motivation des décisions de sanction, est un levier pour contraindre les personnes physiques ou morales sanctionnées à respecter les réglementations en vigueur sur les différentes plateformes,

mais également, pour leur indiquer les bonnes pratiques à adopter afin de prévenir les manquements. C'est par ce travail combiné d'accompagnement et de sanction que l'ACNUSA œuvre pour la bonne appropriation des règles environnementales par les acteurs du secteur aéroportuaire.

## Poursuites engagées par aéroport de 2021 à 2025

Plateforme	2021	2022	2023	2024	2025
Bâle-Mulhouse	10	200	133	122	71
Beauvais-Tillé	0	3	4	1	0
Bordeaux-Mérignac	54	47	31	21	20
Cannes-Mandelieu	5	36	13	9	9
Issy-les-Moulineaux	0	1	0	0	0
Lyon-Saint-Exupéry	0	6	21	123	10
Marseille-Provence	3	18	15	19	14
Nantes-Atlantique	24	231	290	129	67
Nice-Côte d'Azur	15	68	19	37	17
Paris-Charles de Gaulle	107	243	152	138	140
Paris-Le Bourget	15	20	22	8	10
Paris-Orly	29	27	32	35	44
Paris-Saclay-Versailles	11	28	35	23	38
Pontoise-Cormeilles-en-Vexin	2	0	0	0	0
Toulouse-Blagnac	15	16	6	7	7
<b>TOTAL</b>	<b>290</b>	<b>944</b>	<b>773</b>	<b>672</b>	<b>447</b>

Sur ces trois dernières années, le nombre de poursuites engagées par l'administration de l'aviation civile pour manquement à la réglementation environnementale a diminué de moitié. L'année 2022, marquée par l'entrée en vigueur des nouvelles règles de protection de la nuit à Nantes-Atlantique et à Bâle-Mulhouse, s'était caractérisée par un niveau record de procès-verbaux (PV), illustrant la difficulté des compagnies aériennes à s'adapter aux évolutions réglementaires. La baisse enregistrée de manière continue au cours des trois années suivantes est principalement liée à la diminution du nombre de poursuites pour des vols opérés pendant les périodes du couvre-feu nantais d'une part (divisé par deux en 2024 puis en 2025), et du couvre-feu en vigueur à Bâle-Mulhouse d'autre part (divisé par deux sur deux ans).

Par ailleurs, la baisse du nombre de procès-verbaux dressés pour des manquements suspectés sur ces deux

plateformes s'accompagne de celle du nombre de sanctions prononcées par les membres du collège de l'ACNUSA. Cela illustre une meilleure appropriation de la réglementation par les acteurs concernés après un début d'application difficile. Le dialogue mené avec lesdits acteurs et une sévérité accrue dans le prononcé des sanctions, au fur et à mesure que les circonstances atténuantes pouvant être relevées au profit des contrevenants s'estompent (telle que la nouveauté de la réglementation), se sont révélés efficaces.

À l'heure où les demandes d'instauration de couvre-feux se multiplient, il importe de développer les actions qui permettront de faire respecter le plus strictement possible la réglementation existante, et ainsi, éviter les aspirations à la renforcer alors qu'un durcissement ne serait pas adapté aux enjeux du territoire concerné.



## Nombre de poursuites engagées par l'administration de l'aviation civile et de sanctions prononcées par le collège en 2025 par compagnie aérienne

Compagnies aériennes	Mouvements <sup>(1)</sup>	PV	PV pour 10 000 mouvements	Sanctions	Sanctions pour 10 000 mouvements
Air France	337 822	28	0,8	21	0,6
Easyjet	179 643	76	4,2	70	3,9
Transavia	102 627	22	2,1	57	5,6
Ryanair	49 428	5	1	8	1,6
Volotea	45 337	11	2,4	21	4,6
Vueling	37 883	19	5	26	6,9
ASL Airlines	27 526	2	0,7	4	1,5
Malta Air	27 063	0	0	1	0,4
Lufthansa	25 282	0	0	3	1,2
Air Algerie	22 433	43	19,2	18	8
Air Corsica	22 369	1	0,4	1	0,4
Wizz Air	21 198	3	1,4	9	4,2
British Airways	17 824	4	2,2	4	2,2
KLM	13 685	5	3,7	7	5,1
Royal Air Maroc	13 610	8	5,9	5	3,7
Turkish Airlines	13 199	5	3,8	9	6,8
Netjets	12 393	1	0,8	1	0,8
TAP Air Portugal	12 170	1	0,8	2	1,6
Air Nostrum	11 325	1	0,9	1	0,9
Delta Air Lines	8 815	11	12,5	1	1,1
Fedex Express	8 446	3	3,6	3	3,6
Nouvelair	8 238	3	3,6	6	7,3
ITA AIRWAYS	8 177	2	2,4	3	3,7
Twin Jet	7 942	0	0	1	1,3
IBERIA	7 854	0	0	0	0
Tunisair	6 974	7	10	8	11,5
AIR BALTIC	6 855	0	0	0	0
Swiftair	6 726	2	3	4	5,9
Austrian Airlines	6 438	1	1,6	1	1,6
Aer Lingus	6 257	1	1,6	4	6,4
NORWEGIAN	6 128	1	1,6	0	0
MONACAIR	6 096	0	0	0	0
Brussels Airlines	5 963	0	0	1	1,7
HELI AIR MONACO	5 725	0	0	0	0
PEGASUS	5 608	1	1,8	0	0
Corsair	5 236	0	0	2	3,8
Vista Jet	5 174	1	1,9	1	1,9

(1) Nombre de mouvements sur les plateformes où l'ACNUSA exerce son pouvoir de sanction.

## B. UN DÉLAI COURT DE TRAITEMENT DES DOSSIERS PARTICIPE À LA RÉDUCTION DU NOMBRE DE MANQUEMENTS

Le maintien d'un délai court de traitement des dossiers est un chantier permanent de l'Autorité. Réduire la période séparant la date de réception du procès-verbal par l'ACNUSA et l'adoption par le collège d'une décision permet la mise en place plus rapide de mesures correctrices par les personnes sanctionnées, et ainsi, de limiter les nuisances subies par les riverains.

Si ce délai avait été réduit à 230 jours en 2023, l'absence d'une présidence de plein exercice pendant la moitié de l'année 2024 aurait pu briser cette dynamique. L'ACNUSA ayant été contrainte de suspendre les séances du collège en mode juridiction sur le second semestre 2024, le stock de dossiers en cours d'instruction et en attente d'être présentés devant le collège s'est étoffé. Sous l'impulsion du président de l'ACNUSA nommé en

janvier 2025, Pierre Monzani, les membres du collège et les services de l'Autorité sont restés mobilisés pour résorber rapidement le stock conjoncturel accumulé. La multiplication par deux du nombre de séances en mode juridiction au cours des cinq premiers mois d'exercice du nouveau président a permis de réduire de 780 à 274 le nombre de dossiers en cours d'instruction en fin d'année 2025.

Cette mobilisation a contenu la hausse du délai de traitement moyen d'un dossier à 312 jours. Malgré la situation exceptionnelle et imprévisible subie par l'Autorité, ce délai a pu être maintenu à un niveau raisonnable, compatible avec l'adoption de mesures correctrices efficaces par les personnes sanctionnées concernées.

### Nombre de sanctions en 2025 pour 10 000 mouvements par plateforme<sup>(2)</sup>

Plateforme	Sanctions	Mouvements	Ratio
Bâle-Mulhouse	110	94 401	11,7
Beauvais-Tillé	1	45 210	0,2
Bordeaux-Mérignac	37	60 268	6,1
Cannes-Mandelieu	10	69 717	1,4
Issy-les-Moulineaux	0	3 126	0
Lyon-Saint-Exupéry	123	91 793	13,4
Marseille-Provence	17	98 740	1,7
Nantes-Atlantique	132	61 118	21,6
Nice-Côte d'Azur	32	172 949	1,9
Paris-Charles de Gaulle	156	479 575	3,3
Paris-Le Bourget	11	57 227	1,9
Paris-Orly	47	218 867	2,1
Paris-Saclay-Versailles	43	135 541	3,2
Pontoise-Cormeilles-en-Vexin	0	34 564	0
Toulouse-Blagnac	9	72 766	1,2

(2) Sous contrôle spécifique de l'ACNUSA.

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

Plateforme	2021	2022	2023	2024	2025
Bâle-Mulhouse	16	10	8	2	20
Beauvais-Tillé	0	0	0	0	0
Bordeaux-Mérignac	15	58	34	19	37
Cannes-Mandelieu	3	12	11	1	10
Issy-les-Moulineaux	0	0	1	0	0
Lyon-Saint-Exupéry	6	1	4	3	5
Marseille-Provence	18	7	2	7	5
Nantes-Atlantique	23	10	4	0	7
Nice-Côte d'Azur	15	14	13	3	24
Paris-Charles de Gaulle	14	5	22	6	20
Paris-Le Bourget	0	0	0	0	0
Paris-Orly	42	30	5	10	28
Paris-Saclay-Versailles	21	8	12	17	43
Pontoise-Cormeilles-en-Vexin	0	0	0	0	0
Toulouse-Blagnac	16	17	7	1	7
<b>TOTAL</b>	<b>189</b>	<b>172</b>	<b>123</b>	<b>69</b>	<b>206</b>

Pour compenser le fait qu'au cours de l'année 2024 deux fois moins de séances en mode juridiction ont été organisées, trois fois plus de séances en mode juridiction se sont tenues en 2025. En tenant compte de ces proportions, le nombre de décisions sanctionnant

les déviations de trajectoires est demeuré stable. Cependant, l'évolution sur trois ans de la situation observée à Paris-Saclay-Versailles montre que des efforts d'appropriation de la réglementation environnementale doivent être réalisés.

## Répartition des sanctions pour violation des règles de protection de la nuit

Plateforme	2021	2022	2023	2024	2025
Bâle-Mulhouse	25	4	122	39	90
Beauvais-Tillé	2	0	2	4	1
Bordeaux-Mérignac	0	0	0	0	0
Cannes-Mandelieu	0	0	0	0	0
Issy-les-Moulineaux	0	0	0	0	0
Lyon-Saint-Exupéry	0	0	0	1	116
Marseille-Provence	0	1	7	0	1
Nantes-Atlantique	16	38	165	92	122
Nice-Côte d'Azur	11	8	11	1	7
Paris-Charles de Gaulle	142	75	174	76	131
Paris-Le Bourget	0	8	6	4	8
Paris-Orly	1	0	14	6	16
Paris-Saclay-Versailles	0	0	0	0	0
Pontoise-Cormeilles-en-Vexin	0	0	0	0	0
Toulouse-Blagnac	3	0	3	1	2
<b>TOTAL</b>	<b>200</b>	<b>134</b>	<b>504</b>	<b>224</b>	<b>494</b>

En tenant compte de la proportion de séances du collège de l'ACNUSA en mode juridiction en 2024 et 2025, le nombre de sanctions pour manquement aux règles de protection nocturne enregistre une baisse qui est

atténuée par la singularité d'une situation ayant causé une centaine de manquements d'un opérateur à Lyon-Saint-Exupéry ; situation désormais corrigée.

## Répartition des sanctions pour violation des règles de protection contre la pollution atmosphérique

Plateforme	2021	2022	2023	2024	2025
Bâle-Mulhouse	0	0	0	0	0
Beauvais-Tillé	0	0	0	0	0
Bordeaux-Mérignac	0	0	0	0	0
Cannes-Mandelieu	0	0	0	0	0
Issy-les-Moulineaux	0	0	0	0	0
Lyon-Saint-Exupéry	0	0	0	0	2
Marseille-Provence	0	0	0	0	11
Nantes-Atlantique	0	0	0	0	3
Nice-Côte d'Azur	0	0	0	0	1
Paris-Charles de Gaulle	4	3	4	0	5
Paris-Le Bourget	11	10	5	2	3
Paris-Orly	6	4	1	0	3
Paris-Saclay-Versailles	0	0	0	0	0
Pontoise-Cormeilles-en-Vexin	0	0	0	0	0
Toulouse-Blagnac	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>17</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>28</b>

Alors que les poursuites engagées pour violation des règles de protection contre la pollution atmosphérique commencent à se multiplier, à la suite de l'entrée en vigueur fin 2023 de conditions d'usage des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors des escales sur neuf aéroports, le nombre de dossiers examinés par le collège en 2024 ne reflète pas encore cette situation, du fait du nombre réduit de plénières consacrées à l'examen des dossiers de manquements.

Rendre plus efficiente et rapide la procédure de sanction suivie devant l'ACNUSA était un objectif fixé par la ministre chargée des transports en conclusion des Assises Nationales du Transport Aérien (octobre 2019). Le ministre chargé des transports a de nouveau exprimé ce vœu en octobre 2023, à Nantes. L'ACNUSA propose de compléter les mesures déjà mises en œuvre avec les services de l'aviation civile par la modernisation et la simplification du cadre normatif. Des leviers, notamment législatifs, peuvent encore être

activés pour offrir aux agents de l'administration de l'aviation civile davantage de temps pour renforcer leurs actions de prévention, notamment en accompagnant activement les compagnies aériennes dans l'adoption de comportements toujours plus vertueux. Par ailleurs, des leviers réglementaires peuvent immédiatement être actionnés. Par exemple, rendre obligatoire l'outil de suivi dématérialisé de l'instruction des dossiers, nommé Téléprocédure, renforcerait la sécurité juridique des décisions adoptées par le collège, et améliorerait le service rendu aux citoyens en accélérant le processus d'examen des dossiers de manquements.

La décision du Conseil constitutionnel n° 2025-1171 QPC du 10 octobre 2025, qui impose au législateur de faire évoluer la procédure de sanction suivie devant l'ACNUSA pour y inscrire explicitement, au profit de la personne poursuivie, le droit de garder le silence, ouvre l'opportunité tant attendue pour inscrire dans la loi les dites évolutions législatives.



## RECOMMANDATION 2026 – 1

**Rendre plus efficace le pouvoir de sanction et simplifier les procédures (exemples : sursis, composition administrative)**

*Recommandation adressée au Gouvernement et au Parlement*

## RECOMMANDATION 2026 – 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*

## C. LES JURIDICTIONS ADMINISTRATIVES CONFIRMENT LES DÉCISIONS DU COLLÈGE DE L'AUTORITÉ

En 2025, 10 des 12 décisions rendues par le tribunal administratif de Paris ont conforté la jurisprudence du collège de l'Autorité sur des sujets aussi divers que la définition des raisons indépendantes de la volonté du

transporteur, l'appréciation de la réalité des conditions météo de nature à justifier une déviation de trajectoire pour motif lié à la sécurité du vol ou la responsabilité des personnes morales du fait de leurs préposés.

Tribunal administratif				
Année de dépôt du recours	Recours déposés contre les décisions de l'ACNUSA	Recours traités		Recours en cours d'instruction
		Jugements favorables à l'ACNUSA	Jugements défavorables à l'ACNUSA	
2021	50	50	0	0
2022	30	25	5	0
2023	35	29	3	3
2024	29	4	0	25
2025	22	10	2	22

Restrictions de circulation aérienne en vigueur			
Plateforme	Restrictions	Spécificités	Base juridique
Bâle-Mulhouse	Procédures à vue ou aux instruments	Interdiction : - les jours fériés ; - du lundi au vendredi de 8h00 à 20h00 ; - le samedi de 8h00 à 12h00.	<a href="#">Arrêté du 6 août 2021</a>
	Vols d'entraînement		
Bordeaux-Mérignac	Procédures à vue ou aux instruments		<a href="#">Arrêté du 6 mars 2009</a>
Cannes-Mandelieu	Tours de piste	Autorisés entre 9h00 et 20h00, réserves : - limite du nombre de tours ; - classification acoustique ; - basse hauteur ; - règles spécifiques pour les avions non basés ; restrictions spécifiques du 1 <sup>er</sup> juin au 15 septembre.	<a href="#">Arrêté du 26 novembre 2025</a>
Marseille-Provence	Procédures à vue ou aux instruments		<a href="#">Arrêté du 3 mai 2012</a>

Nantes-Atlantique	<b>Procédures à vue ou aux instruments</b>	Approches à vue interdites (aéronefs > 5,7 t) : - en piste 21 ; - en piste 03 de 22h00 à 6h00.	<u>Arrêté du 28 septembre 2021</u>
	<b>Vols d'entraînement</b>	Interdits pour les aéronefs > 5,7 t : - du lundi au vendredi de 12h00 à 14h00 et de 18h00 à 8h00 ; - samedi, dimanche et jours fériés.  Interdits pour les aéronefs < 5,7 t : - tous les jours de 22h30 à 6h00.	
Nice-Côte d'Azur	<b>Procédures à vue ou aux instruments</b>		<u>Arrêté du 2 mars 2010</u>
Paris-Charles de Gaulle	<b>Volume de protection environnementale</b>	De 6h00 à 22h30 (ne s'applique pas aux avions à hélices).	<u>Arrêté du 18 février 2003</u>
Paris-Orly	<b>Volume de protection environnementale</b>		<u>Arrêté du 18 février 2003</u>
Paris-Saclay-Versailles	<b>Poids maximal et plafond de trafic</b>	Limité à 12 t et à 180 000 mouvements annuels d'appareils.	<u>Arrêté du 11 juin 2021</u>
	<b>Aéronefs à motorisation thermique</b>	Interdiction du 1 <sup>er</sup> avril au 30 septembre : - dimanche et jours fériés de 12h00 à 15h00.	
	<b>Procédures à vue ou aux instruments</b>	Conditions de pente, d'altitude et de trajectoire. Interdiction aux aéronefs avec turboréacteurs chapitres 3, 4 et 14.	
	<b>Hélicoptères</b>	Interdiction du 1 <sup>er</sup> avril au 30 septembre : - samedi de 12h00 à 16h00 et de 20h00 à 9h00 ; - dimanche et jours fériés de 12h00 à 16h00 et 19h00 à 10h00.  Interdiction des vols touristiques < 20 minutes.	
	<b>Tours de piste</b>	Autorisation pour aéronefs basés et équipés de silencieux : - la nuit aéronautique toute l'année ; - du 1 <sup>er</sup> 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 <sup>er</sup> avril et le 30 septembre pour les classe D ou non classés CALIPSO : samedi, dimanche et jours fériés.	
Pontoise-Cormeilles-en-Vexin	<b>Tours de pistes</b>	Interdiction de 12h00 à 14h00 samedi, dimanche et jours fériés (sauf exception).	<u>Arrêté du 30 juillet 2002</u>
Toulouse-Blagnac	<b>Procédures à vue ou aux instruments</b>	Approches à vue interdites sauf : - pour raison de sécurité ; - sur proposition du contrôle (avec conditions).	<u>Arrêté du 28 mars 2011</u>
	<b>Inverseurs de poussée</b>	Utilisation au ralenti à l'atterrissage sauf pour motif de sécurité.	

## 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	<a href="#">Arrêté du 28 juillet 2023</a>
	Poste non-équipé	30 minutes avant <i>Aéronef &lt; 140 tonnes</i>	20 minutes après <i>Aéronef &lt; 140 tonnes</i>	
			60 minutes avant <i>Aéronef &gt; 140 tonnes</i>	30 minutes après <i>Aéronef &gt; 140 tonnes</i>
Beauvais-Tillé	Poste équipé	10 minutes avant	10 minutes après	<a href="#">Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Paris-Beauvais</a>
	Poste non-équipé	30 minutes avant	20 minutes après	
Bordeaux-Mérignac	Poste équipé	10 minutes avant	10 minutes après	<a href="#">Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Bordeaux-Mérignac</a>
	Poste non-équipé	30 minutes avant <i>Aéronef &lt; 140 tonnes</i>	20 minutes après <i>Aéronef &lt; 140 tonnes</i>	
		60 minutes avant <i>Aéronef &gt; 140 tonnes</i>	30 minutes après <i>Aéronef &gt; 140 tonnes</i>	
Lille-Lesquin	Poste équipé	10 minutes avant	10 minutes après	<a href="#">Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Lille-Lesquin</a>
	Poste non-équipé	30 minutes avant <i>Aéronef &lt; 140 tonnes</i>	20 minutes après <i>Aéronef &lt; 140 tonnes</i>	
		60 minutes avant <i>Aéronef &gt; 140 tonnes</i>	30 minutes après <i>Aéronef &gt; 140 tonnes</i>	
Lyon-Saint-Exupéry	Poste équipé	10 minutes avant	5 minutes après	<a href="#">Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Lyon-Saint-Exupéry</a>
	Poste non-équipé	30 minutes avant <i>Aéronef &lt; 140 tonnes</i>	20 minutes après	
		60 minutes avant <i>Aéronef &gt; 140 tonnes</i>		
Marseille-Provence	Poste équipé	10 minutes avant	10 minutes après	<a href="#">Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Marseille-Provence</a>
	Poste non-équipé	30 minutes avant	15 minutes après <i>Aéronef &lt; 140 tonnes</i>	
30 minutes après <i>Aéronef &gt; 140 tonnes</i>				
Nantes-Atlantique	Poste équipé	10 minutes avant	10 minutes après	<a href="#">Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Nantes-Atlantique</a>
	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>	<a href="#">Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Nice- Côte d'Azur</a>
	Poste non-équipé	30 minutes avant <i>Interdit au parking KILO</i>	15 minutes après <i>Aéronef &lt; 140 tonnes Interdit au parking KILO</i>	
			30 minutes après <i>Aéronef &gt; 140 tonnes Interdit au parking KILO</i>	
Paris-Charles de Gaulle	Poste équipé	10 minutes avant	5 minutes après	<a href="#">Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget</a>
	Poste non équipé	30 minutes avant <i>Aéronef &lt; 140 tonnes</i>	20 minutes après <i>Aéronef &lt; 140 tonnes</i>	
		60 minutes avant <i>Aéronef &gt; 140 tonnes</i>	30 minutes après <i>Aéronef &gt; 140 tonnes</i>	

Paris-Le Bourget	Poste équipé	10 minutes avant	5 minutes après	<a href="#">Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget</a>
	Poste non-équipé	45 minutes avant	20 minutes après	
Paris-Orly	Poste équipé	10 minutes avant	5 minutes après	<a href="#">Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget</a>
	Poste non équipé	30 minutes avant <i>Aéronef &lt; 140 tonnes</i>	20 minutes après <i>Aéronef &lt; 140 tonnes</i>	
		60 minutes avant <i>Aéronef &gt; 140 tonnes</i>	30 minutes après <i>Aéronef &gt; 140 tonnes</i>	
Toulouse-Blagnac	Poste équipé	10 minutes avant	10 minutes après	<a href="#">Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à Toulouse-Blagnac</a>
	Poste non-équipé	30 minutes avant <i>Aéronef &lt; 140 tonnes</i>	20 minutes après <i>Aéronef &lt; 140 tonnes</i>	
		60 minutes avant <i>Aéronef &gt; 140 tonnes</i>	30 minutes après <i>Aéronef &gt; 140 tonnes</i>	





# 2

LES MOUVEMENTS  
DE NUIT PEUVENT  
ÊTRE MAÎTRISÉS  
SANS RENFORCER LA  
RÉGLEMENTATION

## A. UN DIALOGUE CONSTRUCTIF ENTRE LES DIFFÉRENTS ACTEURS PERMET D'ASSURER UNE PROTECTION DE LA NUIT EFFICACE

L'adoption de nouvelles réglementations, toujours plus innovantes dans la contrainte, n'est pas nécessairement la réponse la mieux adaptée à la nécessaire protection de la santé des riverains d'aéroports. Nombreux sont les terrains où les solutions co-construites grâce à la volonté de chaque acteur d'œuvrer en faveur d'une aviation durable, voire désirable, se révèlent plus efficaces que toute réglementation difficile à appréhender pour ces mêmes acteurs, à partir du moment où ils la subissent.

Le précédent de Lyon-Bron doit inspirer de nouvelles méthodes tant de concertation que de rédaction des nouvelles mesures de protection des riverains. L'expérience issue de cet exemple révèle que l'essentiel est de faire adhérer tous les acteurs aux mêmes objectifs et de les faire dialoguer pour trouver ensemble les chemins permettant d'atteindre ces objectifs. De la sorte, les vols réalisés sur la plateforme le seront dans le respect conscient et consenti des règles co-construites par ceux-là mêmes qui opèrent lesdits vols.

Un tel résultat impose un dialogue constructif des différentes parties prenantes, réunies autour d'une même volonté de pérenniser l'activité aérienne tout en tenant compte des nuisances subies par les riverains. Cette démarche ne pourra aboutir que si les parties acceptent de s'écouter dans des instances qui pourraient être renouvelées pour promouvoir ces méthodes simples mais trop souvent oubliées.

Un tel dialogue ouvert et respectueux de chaque position peut permettre de prendre conscience que, parfois, l'anticipation de règles nouvelles encourage le changement et que, d'autres fois, des évolutions opérationnelles (notamment liées aux performances acoustiques des avions) suffisent à satisfaire les demandes des riverains.

### RECOMMANDATION 2026 – 3

#### Fusionner les commissions consultatives de l'environnement et les commissions consultatives économiques des aéroports

*Recommandation adressée au Gouvernement*

### RECOMMANDATION 2026 – 4

#### Établir des programmations de vols permettant de prévenir les risques de manquements aux restrictions d'exploitation nocturne

*Recommandation adressée aux compagnies aériennes, à Cohor et aux sociétés aéroportuaires*

Restrictions d'exploitation nocturne en vigueur				
Plateforme	Restrictions	Départ	Arrivée	Base juridique
Bâle-Mulhouse	Couvre-feu	23h00 - 06h00	00h00 - 05h00	<u>Arrêté du 6 août 2021</u>
	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			

<b>Beauvais-Tillé</b>	Couvre-feu	00h00 - 05h00		<u>Arrêté du 25 avril 2002 modifié par les arrêtés du 26 décembre 2019, du 8 mars 2022 et du 11 mars 2025</u>
	Marge cumulée < 5 EPNdB	22h00 - 00h00		
		05h00 - 07h00		
<b>Lyon-Saint-Exupéry</b>	Marge cumulée < 13 EPNdB	22h00 - 06h00		<u>Arrêté du 10 septembre 2003 modifié par l'arrêté du 29 juin 2022</u>
<b>Marseille-Provence</b>	Marge cumulée : < 10 EPNdB (turboréacteurs) < 8 EPNdB (turbopropulseurs)	22h00 - 06h00		<u>Arrêté du 3 mai 2012</u>
	Essais moteurs			
<b>Nantes-Atlantique</b>	Couvre-feu	00h00 - 06h00		<u>Arrêté du 28 septembre 2021</u>
	Marge cumulée < 13 EPNdB	22h00 - 06h00		
	Essais moteurs	23h30 - 06h00		
<b>Nice-Côte d'Azur</b>	Marge cumulée < 13 EPNdB	23h15 - 06h00	23h30 - 06h15	<u>Arrêté du 2 mars 2010</u>
	Essais moteurs	21h00 - 06h00		
<b>Paris-Charles de Gaulle</b>	Créneaux de nuit	00h00 - 04h59		<u>Arrêté du 6 novembre 2003 relatif à l'attribution de créneaux horaires la nuit</u>
				<u>Arrêté du 6 novembre 2003 portant interdiction des décollages d'aéronefs non programmés</u>
	En survol > 99 EPNdB			<u>Arrêté du 6 novembre 2003 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs</u>
	En approche > 104,5 EPNdB		00h30 - 05h29	
	Marge cumulée < 10 EPNdB	22h00 - 06h00		<u>Arrêté du 20 septembre 2011</u>
	Essais moteurs			
	Passage au point MOSUD interdit	22h20 - 07h00		
<b>Paris-Le Bourget</b>	Turboréacteurs	22h15 - 06h00	23h30 - 06h15	<u>Arrêté du 15 février 2011</u>
	Hélices > 9000 kg	23h15 - 06h00	23h30 - 06h15	
<b>Paris-Orly</b>	Couvre-feu	23h15 - 06h00	23h30 - 06h15	<u>Arrêté du 4 juillet 2025</u>
	Marge cumulée < 17 EPNdB Exceptions possibles -> fin 2028	22h00 - 06h00		
	Essais moteurs	23h15 - 06h00		
<b>Paris-Saclay-Versailles</b>	Couvre-feu	22h30 - 06h00		<u>Arrêté du 11 juin 2021</u>
<b>Toulouse-Blagnac</b>	Marge cumulée < 10 EPNdB	22h00 - 00h00		<u>Arrêté du 28 mars 2011</u>
	Marge cumulée < 13 EPNdB	00h00 - 06h00		
	Essais moteurs	22h00 - 06h00		

## B. LES MOUVEMENTS OPÉRÉS DE NUIT SUR L'AÉROPORT DE PARIS-CHARLES DE GAULLE RESPECTENT LES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES

Les efforts engagés pour améliorer la ponctualité des vols opérés en cœur de nuit ont continué de porter leurs fruits de manière significative au cours de la saison IATA hiver 2024 / été 2025.

Le nombre de vols opérés pendant le cœur de nuit au cours de la saison IATA hiver 2024 / été 2025 (à savoir, respectivement 6 924 vols lors de l'hiver et 10 576 vols lors de l'été, soit un total de 17 500 vols), sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, a été inférieur de 57 au plafond réglementaire. Outre l'efficace gestion opérationnelle et collaborative entre les acteurs concernés (compagnies aériennes, services d'assistance en escale, société d'exploitation aéroportuaire et services chargés du contrôle aérien), ce résultat illustre la fragilité de la marge de manœuvre pour respecter le plafond réglementaire, puisqu'il peut être mis en péril par les difficultés opérationnelles rencontrées par un petit nombre de compagnies, susceptibles de survenir dès que la pression de la demande s'intensifie.

Mais ces résultats montrent également que maintenir une activité nocturne acceptable sur les plateformes aéroportuaires ne passe pas nécessairement par l'adoption de réglementations contraignantes et pénalisantes pour l'activité économique développée sur ces plateformes.

À l'heure où de nombreuses voix s'élèvent pour réclamer l'instauration généralisée de couvre-feux sur les aéroports français, il apparaît plus que jamais 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 acceptable. Une meilleure information préventive, le rappel que les poursuites sont systématiques en cas de manquements et la menace de sanctions plus importantes en cas de manquements répétés (suspension provisoire des droits de trafic par exemple) devraient aider à accélérer cette prise de conscience nécessaire.

## RECOMMANDATION 2026 – 5

**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*



# 3

ACCOMPAGNER  
LE SECTEUR POUR  
DES ACTIVITÉS  
AÉROPORTUAIRES  
DURABLES

# A. UNE GESTION DU BRUIT AÉRIEN CONCILIANTE UNE AVIATION DURABLE, RÉGLEMENTÉE POUR LES GRANDES PLATEFORMES

## 1. UN CADRE RÉGLEMENTAIRE SOLIDE POUR CONCILIER PROTECTION DES POPULATIONS ET DÉVELOPPEMENT DE L'AÉRIEN

L'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE), dont les différents leviers sont définis par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) depuis 2001, est rendue obligatoire au sein de l'Union européenne par le [règlement \(UE\) n°598/2014](#) sur les grandes plateformes<sup>(3)</sup>. Elle constitue aujourd'hui la méthode de référence pour analyser et réduire les nuisances sonores générées par l'activité aérienne.

Ce cadre méthodologique vise à concilier deux impératifs d'intérêt général :

- la protection des populations lorsque des nuisances sonores sont identifiées et objectivées ;
- le développement d'une aviation performante, durable et pleinement contributive à l'attractivité économique et au maillage territorial.

Dans un contexte où l'aviation se transforme profondément (renouvellement des flottes, innovations, optimisation des procédures de navigation aérienne et incorporation de carburants d'aviation durable), l'EIAE permet d'orienter les décisions publiques vers des mesures efficaces, proportionnées et adaptées aux réalités locales.

Les préfets ont été désignés par le [décret n°2023-375 du 16 mai 2023](#) comme autorités compétentes pour conduire et superviser les EIAE. Sous leur égide, plusieurs plateformes sont encore concernées par ces études comme par exemple Bordeaux-Mérignac et Marseille-Provence.

L'approche équilibrée repose sur quatre piliers complémentaires, successifs et hiérarchisés. Leur mobilisation progressive garantit que les mesures les plus proportionnées sont étudiées en priorité.

### PREMIER PILIER : RÉDUIRE LE BRUIT À LA SOURCE PASSE PAR LE RENOUVELLEMENT DES FLOTTES

La réduction du bruit à la source demeure le levier le plus pérenne et le plus bénéfique pour les riverains. Depuis plusieurs années, les compagnies aériennes renouvellent leurs flottes à un rythme soutenu, en introduisant des appareils beaucoup moins bruyants et plus performants. Les efforts des compagnies aériennes du pavillon

français, pour ne citer qu'elles, sont très importants : Air France qui investit plus d'un milliard d'euros par an dans l'acquisition de nouveaux appareils (A350, A220, A320neo) qui représenteront 70 % de sa flotte en 2030. Transavia France a entamé la mue de sa flotte vers l'A320neo. Corsair et Air Caraïbes / French bee sont équipées d'Airbus gros porteurs les plus performants du marché. Ces évolutions appellent des investissements conséquents à mettre en perspective avec la faible marge nette réalisée par siège vendu.

L'EIAE permet de valoriser ces investissements en définissant, à l'échelle des plateformes :

- des calendriers d'exigences progressives, fondés sur les performances acoustiques certifiées en approche et en survol. Dans le cadre de l'EIAE de Paris-Orly, par exemple, les mesures de restriction fondées sur les valeurs certifiées s'inscrivent pleinement dans le cadre des recommandations de l'ACNUSA (2026/5) ;
- des objectifs partagés visant à encourager les opérateurs à privilégier les aéronefs les moins bruyants, comme s'est engagé Transavia France sur les plateformes françaises avec ses A320neo dans le cadre de sa mutation de flotte d'ici à 2029 ;
- une réduction progressive de l'usage des avions les plus anciens ou les moins performants. Le scénario qui a été retenu pour l'EIAE de Paris-Orly préconise également une mise en place progressive de l'interdiction des vols des aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB de 22h00 à 06h00. Cette mesure a pour objectif de pérenniser les engagements des compagnies aériennes en matière de modernisation des flottes et d'en accélérer le renouvellement.

Ces trajectoires doivent cependant rester réalistes et compatibles avec les contraintes opérationnelles et de fabrication des aéronefs afin de ne pas introduire de distorsions de concurrence entre les compagnies basées et celles qui ne le sont pas. Elles permettent en outre d'inscrire l'activité aéroportuaire dans une logique de transition, soutenant l'innovation industrielle et la performance environnementale des transporteurs aériens.

Le renforcement de ce premier pilier constitue un levier majeur. En effet, il rend possible une réduction globale et progressive des nuisances tout en soutenant la compétitivité des plateformes et des compagnies aériennes.

(3) Aéroport dont le trafic excède 50 000 mouvements d'aéronefs civils par année calendaire, sur la base du nombre moyen de mouvements au cours des trois années calendaires précédant l'évaluation du bruit.

## DEUXIÈME PILIER : MAÎTRISER L'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES

La gestion de l'urbanisation autour des aéroports joue un rôle essentiel pour limiter l'exposition sonore des populations. Les plans d'exposition au bruit (PEB) et les plans de gêne sonore (PGS) sont des outils structurants qui doivent être régulièrement actualisés pour refléter la réalité des opérations aériennes et les perspectives de développement.

Une action efficace repose sur :

- des PEB révisés selon des prévisions de trafic réalistes et cohérentes ;
- une articulation renforcée entre PEB, PGS et documents locaux d'urbanisme ;
- des dispositifs d'insonorisation capables de solliciter les riverains qui ne se manifestent pas ;
- une coordination accrue entre les services de l'État, les collectivités territoriales et les exploitants.

Ce pilier contribue directement à préserver le lien entre l'aéroport et son environnement, évitant l'apparition de nouvelles situations d'exposition sonore et permettant aux territoires de planifier leur développement en connaissance de cause. Toutefois, les évolutions de zonages des PEB pouvant limiter le droit à la construction des propriétaires de foncier amènent potentiellement des contestations et doivent être pensées en terme d'aménagement urbain.

Aéroport	Date des arrêtés	
	PEB	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
Lille-Lesquin	15/01/2009	25/06/2024
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

## TROISIÈME PILIER : OPTIMISER LES PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES POUR RÉDUIRE LES NUISANCES SONORES

L'évolution des procédures permet de mobiliser pleinement les capacités techniques de la navigation aérienne pour atténuer l'impact sonore, notamment grâce au déploiement de la navigation satellitaire.

Les outils de navigation de précision (RNAV, RNP-AR par exemple) permettent :

- de mieux structurer les trajectoires ;
- de concentrer ou de dévier les flux en fonction des zones sensibles ;
- de favoriser les approches en descente continue ;
- d'améliorer la stabilité des routes ;
- de réduire les besoins de variations de puissance.

Ce pilier repose sur une collaboration étroite entre exploitants aéroportuaires, compagnies aériennes, services locaux de la navigation aérienne et représentants des collectivités territoriales.

Il s'agit de rechercher des solutions techniquement faisables, concertées et respectueuses des enjeux socio-économiques de la plateforme, tout en préservant l'impératif de sécurité.

## QUATRIÈME PILIER : RECOURIR AUX RESTRICTIONS D'EXPLOITATION EN DERNIER RECOURS

L'approche équilibrée prévoit que les restrictions d'exploitation (plafonnement du nombre de mouvements, interdiction de certains appareils à certains horaires, couvre-feu, etc.) ne doivent être envisagées qu'après mobilisation d'autres moyens (dont les trois premiers piliers) qui auraient été insuffisants pour atteindre les objectifs escomptés.

Si ces restrictions peuvent être utiles selon les situations pour protéger la riveraineté, elles constituent l'instrument le plus contraignant pouvant affecter directement l'activité économique, les emplois induits et l'attractivité des territoires. Leur usage doit donc être encadré, proportionné et fondé sur des éléments factuels. Il n'est pas le premier levier à actionner mais le dernier des quatre piliers de la panoplie utile à la réduction du bruit aérien.

Comme énoncé précédemment, l'Autorité rappelle également qu'avant d'envisager ou de modifier une restriction, il est préférable de rechercher des solutions concertées, notamment par la négociation locale d'une charte de l'environnement.

## 2. LES AXES DE RENFORCEMENT DU CADRE MÉTHODOLOGIQUE ET OPÉRATIONNEL DES EIAE

L'ACNUSA formule trois axes d'amélioration visant à renforcer la fiabilité des EIAE.

La première proposition d'amélioration vise à imposer des critères d'évaluation quantifiables, homogènes et réglementés, fondés sur des analyses factuelles et objectives des impacts environnementaux et économiques, afin d'évaluer pleinement les mesures envisagées au sein de l'EIAE.

Le second axe traite de l'harmonisation des méthodes d'évaluation des impacts sanitaires et économiques afin d'améliorer la clarté et la comparabilité des scénarios

étudiés dans l'EIAE. Un retour d'expérience sur les premières études pourrait permettre un réajustement des hypothèses utilisées pour le calcul des externalités.

Enfin, dans l'objectif de réduire les distorsions de concurrence au sein de l'activité aérienne et de contribuer à renforcer son acceptabilité, l'Autorité suggère à la Commission européenne de mettre en place une méthodologie commune d'analyse à l'échelle européenne.

Sur le plan opérationnel, l'Autorité invite les parties prenantes à privilégier des solutions concertées localement et encourage le recours aux trois premiers piliers, avant de se tourner vers les restrictions d'exploitation, qui doivent rester un levier de dernier recours.

# B. L'OBJECTIVATION DES NUISANCES SONORES AÉRIENNES RESTE UNE CONDITION PRÉALABLE À TOUTE RESTRICTION D'EXPLOITATION

## 1. UNE APPROCHE FACTUELLE POUR ÉVITER L'ARBITRAIRE ET LES EFFETS CONTRE-PRODUCTIFS

La maîtrise des nuisances environnementales liées au trafic aérien, et plus particulièrement la réduction du bruit des aéronefs sur et autour des aéroports hors du périmètre du [règlement \(UE\) n°598/2014](#), constitue un enjeu majeur pour concilier qualité de vie des riverains et développement économique des plateformes. Toute restriction d'exploitation doit s'appuyer sur une analyse détaillée et quantitative des nuisances sonores existantes. Cela implique :

- de mesurer précisément les niveaux de bruit ;
- d'identifier les sources principales (types d'aéronefs, procédures de vol, périodes horaires critiques) ;
- d'évaluer les impacts réels sur les populations riveraines (cartographie des zones exposées, recoupement avec les plaintes enregistrées, etc.).

Sans ces données, les restrictions risquent d'être perçues comme arbitraires par les compagnies aériennes, les gestionnaires d'aéroports, les aéroclubs ou même certaines collectivités locales, suscitant des recours juridiques ou des blocages politiques. Il convient ainsi de faire primer la rigueur scientifique et l'intérêt général.

L'ACNUSA rappelle ainsi que la quantification précise des nuisances, leur projection dans le temps et l'évaluation des impacts des mesures envisagées sont des étapes indispensables pour, le cas échéant :

- garantir la bonne compréhension des décisions ;
- maximiser l'efficacité des actions correctrices (en ciblant les leviers les plus pertinents) ;
- préserver la viabilité économique des plateformes, condition *sine qua non* de leur capacité à financer des solutions durables (investissements des aéroclubs dans la modernisation de leurs flottes par exemple).

Dans un contexte où les attentes environnementales des citoyens sont de plus en plus fortes, mais où les marges de manœuvre économiques des acteurs de l'aérien se resserrent, la mise en œuvre d'études quantitatives qui objectivent les nuisances aériennes n'est pas un frein à l'action, mais son meilleur garant. Elle permet de transformer un débat souvent passionnel en une démarche technique, claire et équilibrée, où chaque mesure proposée peut être justifiée, évaluée et, le cas échéant, ajustée en fonction de ses résultats réels. C'est à ce titre que la réduction des nuisances sonores pourra être pérenne. Cela correspond à l'esprit de l'approche équilibrée des études d'impact au-delà des grandes plateformes qui ont été ou sont encore concernées par ces travaux d'évaluation.

## RECOMMANDATION 2026 – 6

**Mener des études d'impact offrant une analyse factuelle et détaillée de la situation des nuisances et évaluant les incidences environnementales et économiques pour les aéroports faisant l'objet de nouvelles dispositions réglementaires**

*Recommandation adressée au ministre chargé des transports*

## 2. ÉVITER LES DÉSÉQUILIBRES ÉCONOMIQUES SANS GARANTIE ENVIRONNEMENTALE

Les aéroports sont des infrastructures sensibles pour les territoires, génératrices d'emplois, de connectivité, de rayonnement et de retombées économiques. Imposer des restrictions sans évaluation préalable risquerait :

- de pénaliser injustement certains acteurs (compagnies low-cost, aviation d'affaires ou activités de fret) sans que leur contribution réelle aux nuisances ne soit démontrée ;
- de détériorer la compétitivité de la plateforme, au profit d'aéroports voisins moins régulés tant au sein d'un même espace géographique (donc effet de report des nuisances) qu'à plus large échelle au profit des pays voisins ;
- d'engendrer des coûts disproportionnés pour les exploitants, sans assurance que les mesures adoptées auront un impact significatif sur le bruit perçu et donc la santé des riverains.

L'ACNUSA insiste ainsi sur la nécessité de croiser les enjeux sociaux, environnementaux et économiques avant toute décision de mise en place de restriction d'exploitation.

## 3. LA CHARTE ENVIRONNEMENTALE : UNE ALTERNATIVE NÉGOCIÉE ET PROPORTIONNÉE QUI A DÉJÀ FAIT SES PREUVES

Avant d'envisager des restrictions, l'ACNUSA recommande systématiquement d'apprécier la mise en place d'une charte de l'environnement, négociée localement entre toutes les parties prenantes (exploitants, usagers, collectivités, associations de riverains, services de l'État). La charte environnementale de l'aéroport de Lyon-Bron est un bon exemple. Ce document, basé sur un diagnostic partagé des nuisances, permet de :

- définir des objectifs réalistes de réduction du bruit (ex : remplacement des avions les plus bruyants, privilégier les classes CALIPSO performantes, optimisation des procédures de vol, isolation phonique des bâtiments sensibles, attentions particulières et interdiction des survols de certaines zones) ;
- répartir équitablement les efforts entre les acteurs, en évitant de faire porter la charge à une seule catégorie ;
- évaluer régulièrement les progrès via des indicateurs objectifs, en ajustant les mesures si nécessaire.

Cette approche, collaborative et graduée, limite les risques de contentieux et favorise l'acceptabilité sociale des mesures. Les aéroports ayant adopté une charte ont pu réduire significativement les plaintes pour bruit sans recourir à des interdictions par voie d'arrêtés ministériels, en ciblant des actions techniques et organisationnelles.

# RECOMMANDATION 2026 – 7

## Favoriser l'élaboration de chartes de l'environnement avant tout projet réglementaire de restriction d'exploitation

*Recommandation adressée au ministre chargé des transports et aux aéroports*



# C. LA PRIMAUTÉ DES VALEURS RÉGLEMENTAIRES

## 1. LA SURVEILLANCE ET LA GESTION DE LA QUALITÉ DE L'AIR SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

La surveillance et la gestion de la qualité de l'air sur et autour des plateformes aéroportuaires s'inscrivent dans un cadre réglementaire strict, défini par les directives européennes et leur transposition en droit français. À cet égard, la [directive 2024/2881/UE](#), adoptée en octobre 2024 et devant être transposée sous deux années, marque une avancée significative en alignant progressivement les normes européennes sur les recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Cependant, si ces dernières constituent un horizon ambitieux, un cap légitime pour la protection de la santé publique, elles ne sauraient être érigées en référence pour les acteurs aéroportuaires locaux.

En effet, les valeurs guides de l'OMS, souvent présentées comme des objectifs absolus, sont avant tout des repères scientifiques destinés à orienter les politiques publiques à long terme. Leur caractère exigeant (voire inatteignable à court ou moyen termes) a d'ailleurs été reconnu par la Commission européenne elle-même, qui a prévu dans la directive une révision progressive des seuils (d'ici 2030, puis tous les cinq ans en tenant compte des avancées scientifiques), avec une phase de transposition en droit français de deux ans. Cette approche pragmatique souligne une réalité : les États membres doivent concilier ambition sanitaire et faisabilité technique, économique et acceptabilité sociale des mesures de gestion de la qualité de l'air ; ce qu'indique d'ailleurs la France dans son plan de réduction des polluants atmosphériques (PREPA) ainsi que ses plans de protection de l'atmosphère (PPA).

Le secteur aéroportuaire reste un contributeur marginal aux émissions et aux concentrations de polluants atmosphériques, comme en témoignent les [inventaires d'émissions et rapports de qualité de l'air des AASQA](#) (associations agréées de surveillance de la qualité de l'air). Il est en revanche moteur pour les enjeux de connectivité, d'emplois et de compétitivité territoriale. La directive de 2024 le rappelle implicitement : l'objectif de « zéro pollution » à l'horizon 2050 est un cap, non une obligation immédiate. Seules les valeurs réglementaires françaises, issues de la transposition des directives européennes, ont force juridique. Elles offrent donc un cadre homogène, lisible et opposable, qui servira les actions de réduction des émissions de polluants visant les objectifs de concentrations en air ambiant de ces derniers. Ils permettront aussi aux acteurs (y compris non experts) de mieux les comprendre et donc de s'y conformer plus facilement.

Les valeurs limites françaises doivent guider les décisions locales. Elles permettent déjà des progrès tangibles, comme en témoignent le PREPA, les PPA ou les chartes environnementales des aéroports qui s'appuient sur des

données mesurées et des cibles réalistes. Les recommandations de l'OMS gardent toute leur pertinence comme boussole pour l'action future, mais leur porter une attention prématurée et disproportionnée, en dehors du cadre réglementaire en vigueur, serait contre-productif. C'est en s'appuyant sur les valeurs limites françaises que les acteurs pourront concilier protection de la santé et amélioration du cadre de vie des riverains, viabilité économique des plateformes et des compagnies aériennes et acceptabilité sociale des mesures de gestion de la qualité de l'air, sans sacrifier l'un de ces impératifs au profit d'un autre.

## 2. LA PRÉVENTION CONTRE LE BRUIT

À l'instar de la surveillance et de la gestion de la qualité de l'air sur et autour des plateformes aéroportuaires, les valeurs réglementaires imposées sur le territoire national par l'[arrêté du 23 décembre 2021](#) modifiant l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, sont régulièrement mises en perspective avec les lignes directrices de l'OMS.

L'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté définit les valeurs limites pour les aérodromes selon les indicateurs de bruit Lden et Ln, respectivement 55 et 50 dB(A). Parallèlement, les lignes directrices publiées en 2018 par l'OMS sur le bruit environnemental recommandent pour le bruit aérien, de ne pas dépasser 45 dB(A) en Lden et 40 dB(A) la nuit (Ln). Ces seuils visent à protéger la santé des populations, car, au-delà, l'OMS estime que l'exposition au bruit des avions conduit à une augmentation des troubles du sommeil, de la gêne et des risques cardiovasculaires. L'OMS souligne également que même des niveaux relativement modérés peuvent avoir des effets mesurables, ce qui justifie sa recommandation encourageant les pouvoirs publics à réduire l'exposition au bruit par des mesures de changements d'infrastructures adaptées.

Cependant, ces recommandations ont fait l'objet de critiques au sein de la communauté scientifique, notamment concernant la sélection et l'ancienneté des études ayant permis de les établir et certains biais méthodologiques identifiés. [L'étude bibliographique menée par le CEREMA pour le compte de l'ACNUSA en 2025](#) renforce ce constat, en soulignant entre autres la diversité des relations « exposition-gêne » utilisées par l'OMS pour établir ses recommandations. Prenant acte de ce dissensus scientifique, l'Autorité suggère une actualisation de ces travaux avec les situations actuelles d'exposition au bruit.

Si les connaissances scientifiques concernant les effets extra-auditifs se sont enrichies ces dernières années, amenant de nouvelles positions de l'OMS en 2024 (mise à jour des coefficients d'incapacité pour les états de

santé liés au bruit dans la région européenne), l'analyse de ces travaux révèle un manque de robustesse dans ces résultats. Fort de ce constat, l'Autorité de contrôle poursuit son soutien à la recherche visant à enrichir la connaissance par le développement des partenariats

avec les acteurs universitaires et invite le législateur à envisager une mise à jour des valeurs limites réglementaires, dès lors que la fiabilité des avancées scientifiques sera démontrée.

## D. LE NÉCESSAIRE NOUVEL ÉLAN POUR L'AIDE À L'INSONORISATION

Le PGS, défini par l'article R.571-68 du code de l'environnement, 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. Ces mesures de compensation sont financées par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), créée en 1992. Elle s'inspire du principe « pollueur-payeur » ; elle est basée sur la déclaration des compagnies aériennes et ne peut être utilisée que sur le territoire de l'aéroport où elle a été collectée.

L'aide est attribuée après avis conforme de la commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) et est soumise à un plafond réglementaire correspondant au nombre de pièces à vivre du logement concerné et à la zone du PGS dans laquelle il se trouve. Les plafonds des montants d'aides ont été revalorisés en date du 26 décembre 2023. L'aide à l'insonorisation ne peut dépasser un certain pourcentage du montant des prestations réellement exécutées : 80 % en règle générale, pouvant être portés à 90 % ou 100 % sous conditions de ressources.

Les situations d'isolation des bâtiments situés dans les PGS des aéroports sont très disparates. Autour de Lyon-Saint-Exupéry, la quasi-totalité des locaux sont insonorisés quand la situation est insuffisante en Île-de-France. Lors de la révision du PGS de Bordeaux-Mérignac, le collègue soulignait dans son avis la faiblesse des taux de la TNSA pour cette plateforme laissant prévoir une réalisation du programme d'insonorisation d'ici plusieurs années voire décennies. La lenteur de réalisation des programmes est due à plusieurs facteurs : le nombre de locaux à isoler (comme en Île-de-France), les restes à charge pour les propriétaires qui les empêchent, malgré les subventions, de se lancer dans les travaux d'insonori-

sation et les difficultés d'obtenir l'accord pour les travaux dans les copropriétés.

Une des pistes pour améliorer l'utilisation du dispositif est de mieux informer les personnes et collectivités éligibles aux aides. Une politique d'information et un accès simplifié aux procédures de demandes de subvention doivent être menés avant d'envisager une augmentation de l'utilisation des crédits destinés aux aides elles-mêmes.

Le reste à charge a constitué indéniablement pour certains ménages un frein pour faire insonoriser leurs logements. Désormais, les travaux peuvent être remboursés jusqu'à 100 % sous conditions de ressources. Une analyse fine des raisons est sans doute nécessaire pour comprendre la lenteur de déploiement des programmes d'insonorisation autour de certaines plateformes.

Une clause de revoyure ou une appréciation de critères (date de réalisation des travaux, évolution du foyer, changement de propriétaire, etc.) devrait permettre d'engager une procédure de nouvelles aides à l'insonorisation, même sur des logements ou locaux ayant déjà été l'objet d'une précédente aide. Il pourrait être envisagé de les coupler aux aides de rénovation énergétique.

Pour le cas spécifique des aéroports franciliens, un travail conjoint entre le Groupe ADP et l'ACNUSA a permis d'établir une liste de propositions d'amélioration, transmises au ministre des Transports en octobre 2025, qui permettraient de redynamiser le dispositif en Île-de-France.

## RECOMMANDATION 2026 – 8

### Redynamiser le dispositif d'aide à l'insonorisation issu du produit de la TNSA en le rendant plus adapté aux besoins des riverains

*Recommandation adressée au ministre chargé des transports*

## FOCUS

# BIODIVERSITÉ ET PLATEFORMES AÉROPORTUAIRES

### LA BIODIVERSITÉ AU SEIN DES AÉROPORTS : UN ENJEU STRUCTURANT

Les aéroports occupent des emprises foncières étendues, composées en grande partie d'espaces non bâtis (prairies, talus, bassins de rétention, zones enherbées).

Si ces infrastructures participent, pour une part de leur emprise, à l'artificialisation des sols, elles constituent également, par leur surface et leur accessibilité limitée au public, des milieux pouvant accueillir une biodiversité significative, notamment pour les espèces des milieux ouverts.

Les plateformes aéroportuaires sont ainsi devenues des gestionnaires de grands espaces naturels sous contrainte opérationnelle forte, où la préservation des milieux doit être conciliée en permanence avec les impératifs de sécurité aérienne.

### UNE DYNAMIQUE RENFORCÉE DEPUIS 2019

Depuis les premiers constats établis par le Service Technique de l'Aviation Civile (STAC), la prise en compte de la biodiversité s'est consolidée :

- généralisation des diagnostics écologiques (faune, flore, habitats) ;
- mise en place de plans de gestion écologique ;
- réduction très significative, voire suppression, des produits phytosanitaires ;
- développement de la gestion différenciée des espaces ;
- structuration du suivi environnemental et des indicateurs.

Les démarches s'inscrivent désormais dans le cadre de la Stratégie Nationale Biodiversité 2030 et des objectifs européens de restauration des écosystèmes.

### UN ÉQUILIBRE CENTRAL : BIODIVERSITÉ ET SÉCURITÉ AÉRIENNE

Une spécificité du contexte aéroportuaire réside dans la maîtrise du péril animalier. Les actions en faveur de la biodiversité doivent être compatibles avec les exigences de sécurité encadrées par la DGAC et appuyées techniquement par le STAC.

L'objectif est d'assurer :

- des milieux écologiquement fonctionnels ;
- une limitation de l'attractivité pour les espèces susceptibles de présenter un risque pour les activités aéroportuaires.

Cette conciliation constitue le principe structurant de l'ensemble des démarches engagées.

### STRUCTURATION COLLECTIVE ET ACCOMPAGNEMENT

Les gestionnaires d'aérodromes exprimaient dès 2019 un besoin d'accompagnement technique (guides, bonnes pratiques, notes d'information). Dans cette dynamique, l'association Aérobiodiversité contribue à mutualiser les retours d'expérience, à structurer les diagnostics écologiques et à accompagner certaines plateformes sous le contrôle de l'ACNUSA (Beauvais-Tillé, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget, Nice-Côte d'Azur, Paris-Orly, Toulouse-Blagnac, Issy-les-Moulineaux-Valérie André et Pontoise-Cormeilles-en-Vexin) dans la formalisation de leurs plans d'actions.

Plusieurs projets structurants sont actuellement conduits dans ce cadre, notamment :

- la réalisation de diagnostics écologiques approfondis à l'échelle des emprises ;
- l'élaboration de plans de gestion pluriannuels intégrant des objectifs mesurables ;
- la mise en place d'indicateurs harmonisés ;
- la valorisation des actions via le label « aérobio », attribué pour trois ans selon trois niveaux d'engagement ;
- le renforcement de la sensibilisation des équipes opérationnelles et des acteurs du territoire.

### PERSPECTIVES

Pour la période à venir, les priorités portent sur :

- la formalisation de plans biodiversité pluriannuels ;
- l'harmonisation des indicateurs de suivi à l'échelle nationale ;
- l'intégration renforcée aux stratégies territoriales (trames vertes et bleues) ;
- le développement de solutions fondées sur la nature compatibles avec la sécurité aérienne.

Par ailleurs, certaines plateformes expérimentent de nouvelles approches de suivi et de gestion écologique. Les démarches de trames blanches, visant à limiter la pollution lumineuse et à préserver les continuités écologiques nocturnes, constituent un axe de réflexion pertinent pour des infrastructures fonctionnant en continu. En parallèle, le recours à des outils bioacoustiques (capteurs et analyse automatisée des paysages sonores) se développe pour améliorer le suivi de la biodiversité, notamment des oiseaux et des chiroptères, tout en permettant une observation non intrusive des dynamiques faunistiques. Ces dispositifs pourraient à terme compléter les méthodes traditionnelles de suivi écologique et contribuer à une meilleure compréhension des interactions entre biodiversité et activités aéroportuaires.

Depuis la recommandation formulée par l'ACNUSA en 2018, la biodiversité s'est progressivement imposée comme un axe structurant des politiques environnementales aéroportuaires.

# 4

## 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 2025 a marqué un tournant pour l'Autorité, qui s'est mobilisée pour résorber le stock important de dossiers accumulés en 2024. Cet effort soutenu a rétabli des délais de traitement conformes aux exigences de sécurité juridique et de transparence attendues par les parties prenantes.

Au-delà de cette priorité, l'Autorité a poursuivi l'ensemble de ses missions : instruction des avis techniques, travaux normatifs sur la mesure du bruit aérien, suivi des systèmes de monitoring, organisation des commissions techniques et accompagnement des projets de procédures. Elle a également renforcé son action en matière de dialogue avec les parties prenantes et de valorisation des connaissances, dans un contexte où les enjeux environnementaux liés au transport aérien demeurent particulièrement sensibles.

Les activités des services en 2025 sont présentées dans le [rapport d'activités des services 2025](#) publié en mars 2026.

## A. LA MAÎTRISE DE LA GESTION BUDGÉTAIRE DEPUIS PLUSIEURS EXERCICES

Le budget de l'Autorité de contrôle est inscrit au programme 217 du pôle ministériel chargé des territoires, de l'écologie et du logement « Conduite et

pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables ».

Les dépenses de personnel de l'ACNUSA de 2021 à 2025

	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Président et agents</b>	1 186 579 €	1 202 779 €	1 306 535 €	1 283 389 €	1 415 645 €
<b>Membres</b>	51 479 €	59 111 €	48 854 €	27 382 €	31 729 €
<b>Apprentis</b>	53 462 €	38 210 €	19 645 €	38 241 €	47 532 €
<b>TOTAL</b>	<b>1 291 520 €</b>	<b>1 300 100 €</b>	<b>1 375 034 €</b>	<b>1 349 012 €</b>	<b>1 494 906 €</b>



## Crédits de fonctionnement de l'ACNUSA de 2021 à 2025

	Bilan des comptes 2021		Bilan des comptes 2022		Bilan des comptes 2023		Bilan des comptes 2024		Bilan des comptes 2025		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	Report AE 2024	AE	CP
Fonctionnement général	50 487 €	46 452 €	45 345 €	39 170 €	43 092 €	38 120 €	50 219 €	51 677 €	9 689 €	49 548 €	54 744 €
Système d'information et de communication	190 343 €	152 855 €	106 034 €	104 717 €	421 735 €	302 114 €	156 979 €	211 624 €	66 294 €	92 292 €	153 042 €
Formations	65 953 €	50 979 €	56 447 €	35 616 €	14 652 €	4 442 €	40 308 €	60 208 €	3 667 €	30 933 €	16 640 €
Frais de justice	152 952 €	133 206 €	174 157 €	164 545 €	155 714 €	163 908 €	165 821 €	167 239 €	0 €	57 464 €	57 464 €
Déplacements	16 666 €	16 666 €	33 670 €	33 670 €	28 432 €	28 432 €	22 749 €	22 749 €	0 €	52 436 €	52 436 €
Documentation et communication	157 674 €	92 124 €	150 782 €	84 997 €	27 534 €	82 114 €	87 244 €	85 961 €	12 488 €	106 515 €	94 929 €
Expertises et études	54 395 €	43 538 €	68 520 €	33 760 €	53 410 €	64 410 €	11 360 €	11 360 €	47 520 €	13 356 €	35 760 €
<b>TOTAL</b>	<b>688 470 €</b>	<b>535 820 €</b>	<b>634 955 €</b>	<b>496 475 €</b>	<b>744 569 €</b>	<b>683 540 €</b>	<b>534 680 €</b>	<b>610 818 €</b>	<b>139 658 €</b>	<b>402 543 €</b>	<b>465 014 €</b>

## 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 2027, 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.

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'Autorité était amenée à exercer de nouvelles obligations dans ce domaine, ses effectifs devraient nécessairement être adaptés en conséquence.

## C. L'ADOSSEMENT AUX FONCTIONS SUPPORTS DES MINISTÈRES DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Depuis 2019, l'ACNUSA a réalisé progressivement son adossement aux services supports des ministères de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique. Désormais, des activités en matière de gestion des ressources humaines, d'informatique, d'hébergement sont reprises au niveau du ministère, permettant à l'Au-

torité 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 SUR LE BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT

Les activités de recouvrement de l'ACNUSA, 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, 244 titres de perception ont été émis en 2025 par l'Autorité de contrôle correspondant à 647 décisions du collège pour un montant de 13 048 800 euros.

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 des finances publiques de l'Essonne (DDFIP91) qui est le comptable en charge du recouvrement. En 2025, il n'y a pas eu de recouvrement de frais irrépétibles.

### Bilan des titres émis depuis 2021 pour le recouvrement des amendes

Années d'émission	Comptable en charge du recouvrement	Titres émis	Décisions concernées	Montant des titres émis	Montant des titres recouverts	Restes à recouvrer	Titres admis en non-valeur	Montant des titres admis en non-valeur	% recouvré	% restant à recouvrer	% admissions en non-valeur
2021	DCST	258	483	7 897 750 €	6 696 242 €	493 500 €	10	708 008 €	85%	6%	9%
2022	DCST	194	342	4 362 000 €	3 682 670 €	640 830 €	4	38 500 €	84%	15%	0,9%
2023	DCST	224	631	11 375 000 €	8 736 975 €	2 613 010 €	2	25 015 €	77%	23%	0,2%
2024	DCST	149	346	7 145 250 €	4 317 201 €	2 827 299 €	1	750 €	60%	40%	0%
2025	DCST	244	647	13 048 800 €	7 872 000 €	5 176 800 €	0	0 €	60%	40%	0%

## Aéroports dont le nombre de mouvements en 2025 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
<b>Île-de-France</b>		
Chavenay-Villepreux	–	62 946
Issy-les-Moulineaux*	–	3 126
Lognes-Émerainville	–	78 115
Meaux-Esbly	–	44 371
Paris-Charles de Gaulle*	473 798	5 777
Paris-Le Bourget*	57 227	–
Paris-Orly*	216 101	2 766
Paris-Saclay-Versailles*	–	135 541
Pontoise-Cormeilles-en-Vexin*	–	34 564
Saint-Cyr-l'École	–	58 690
<b>Régions métropolitaines</b>		
Ajaccio-Napoléon Bonaparte	14 065	15 366
Avignon-Provence	2 074	62 059
Bâle-Mulhouse*	77 230	17 171
Bastia-Poretta	15 753	4 947
Beauvais-Tillé*	39 637	5 573
Bordeaux-Mérignac*	43 643	16 625
Cannes-Mandelieu*	8 545	61 172
Figari-Sud-Corse	11 746	–
Gap Tallard	–	42 439
Grenoble-Le Versoud	–	66 612
Lille-Lesquin	11 329	6 413
Lyon-Saint-Exupéry*	90 575	1 218
Marseille-Provence*	93 502	5 238
Montpellier-Méditerranée	13 540	52 899
Nantes-Atlantique*	52 128	8 990
Nice-Côte d'Azur*	163 051	9 898
Perpignan-Rivesaltes Méditerranée	3 685	59 744
Strasbourg	11 617	13 870
Toulouse-Blagnac*	63 388	9 378
Toulouse-Lasbordes	–	45 437
<b>Régions ultramarines</b>		
Bora Bora	10 423	1 250
Guadeloupe-Maryse Condé	25 402	–
La Réunion-Roland Garros	13 227	15 119
Martinique-Aimé Césaire	14 825	409
Saint-Barthélemy-Rémy de Haenen	45 684	2 121
Tahiti-Faa'a	28 842	15 189

Source UAF & FA (Statistiques de trafic-Résultats d'activités des aéroports français 2025).

\* Aéroport sous contrôle ACNUSA.



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 : **agence mantu**  
Impression : DILA – ISSN : 2507-5888  
Crédits photos : Arnaud Bouissou et Laurent Mignaux / Terra