



Association nationale d'élus

RAPPORT D'ACTIVITÉS VILLE & AÉROPORT 2025



D)	Point de synthèse sur les Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) et dépôt d'un avis sur l'EIAE de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle
-----------	---

Ville et Aéroport a continué de défendre ses propositions en 2025 dans le cadre de la réalisation des Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) conduite par les préfets de département concernés et désignés comme autorité compétente. Elle a ainsi produit des avis dans le cadre des consultations publiques organisées, notamment pour l'EIAE de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle entre décembre 2024 et mars 2025.

Paris-Orly: Après étude des différents scénarios et écoute des élus du territoire et des représentants des riverains, l'arrêté ministériel en date du 4 juillet 2025 acte l'entrée en vigueur d'un ensemble de mesures contraignantes destinées à limiter les nuisances sonores pour les habitants d'Orly et des communes environnantes.

Au terme de l'Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE), différentes mesures visant à renforcer le cadre de prévention des nuisances sonores sont actées.

Les dispositions arrêtées sont les suivantes :

- La redéfinition du couvre-feu nocturne, désormais fondé sur l'heure de départ du poste de stationnement (23h15), et non plus de l'heure de décollage (23h30). Cette mesure, plus contraignante, tient compte du faible écart entre les deux horaires, généralement inférieur à 10 minutes et crée un référentiel plus clair ;
- La mise en place d'un couvre-feu partiel, dès 22h, pour les aéronefs les plus bruyants – seuls les aéronefs les plus vertueux pourront atterrir et décoller après 22h ;
- La limitation stricte des dérogations au couvre-feu, désormais limitées aux cas relevant de la sécurité, de la sûreté ou de l'ordre public ;
- La création d'un comité de suivi des vols de nuit, réunissant l'ensemble des acteurs, en particulier ceux représentés au sein de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE). Ce comité aura pour mission de produire un suivi régulier des mouvements effectués durant les heures de restriction.

Ce premier ensemble de mesures avait reçu un avis favorable de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) le 3 février.

Les mesures intègrent également :

- Un plan national destiné à accroître le recours aux aides à l'insonorisation autour des grands aéroports français, aujourd'hui sous-utilisées, en ajustant, dans le cadre de l'enveloppe budgétaire allouée, les modalités de calcul et les conditions d'accès au dispositif ;
- Un plan de recrutement de 1 000 salariés d'ici 2027 par le groupe Air France-KLM sur le site d'Orly, répartis entre Transavia et Air France Industries, dont 150 postes localisés à Villeneuve-le-Roi, contribuant à la dynamique de réindustrialisation locale ;
- Des actions renforcées du groupe Air France-KLM pour améliorer l'accès à l'emploi des populations résidant à proximité de l'aéroport.

Nantes-Atlantique: Cf. la récente proposition de loi « visant à lutter contre la pollution sonore de l'aéroport de Nantes-Atlantique et protéger la santé des populations survolées » déposée le 11 juillet 2025 par Mme Julie LAERNOES, Administrateur Ville et Aéroport et députée de Loire-Atlantique.

Dans cette PPL, Mme LAERNOES demande la mise en place d'une EIAE. Conformément au droit européen et afin de prescrire une régulation du trafic aérien de l'aéroport de Nantes-Atlantique à 56 000 mouvements par an, l'article 1^{er} prévoit que le Gouvernement remette au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, une EIAE de l'aéroport Nantes-Atlantique.

En outre, il est demandé un renforcement du couvre-feu, en étendant les plages horaires de 6 heures du couvre-feu actuel pour porter son amplitude à 9 heures, et qu'il soit respecté de manière stricte. Une telle extension du couvre-feu requiert là aussi la réalisation d'une EIAE. Assurer une meilleure application du couvre-feu nécessite également de renforcer les sanctions. Ainsi, il est proposé un doublement du plafond des amendes (de 40 000 euros à 80 000 euros) que l'ACNUSA peut imposer en cas de non-respect de la réglementation.

Bordeaux-Mérignac: Lancée en septembre 2023, cette étude vise à examiner différents scénarios pour réduire les nuisances sonores nocturnes aux abords de l'aérodrome de Bordeaux Mérignac, tout en conciliant les enjeux environnementaux, sanitaires, économiques et sociaux. Elle a été conduite par le bureau d'étude TO70 avec l'assistance des services de la direction de la sécurité de l'aviation civile du Sud-Ouest (DSAC-SO) et sur la base d'une concertation renforcée et participative avec l'ensemble des parties prenantes.

Six scénarios de restrictions d'exploitation ont été étudiés pour les vols de nuit (22h – 6h). Ils ont fait l'objet d'une évaluation des effets sanitaires, acoustiques et socio-économiques.

Au regard de l'étude, le préfet a décidé de proposer au ministre chargé des Transports le scénario dit « B » qui constitue le meilleur scénario d'équilibre entre la préservation du cadre de vie des habitants et le développement de l'activité économique indispensable à l'attractivité de l'aéroport de Bordeaux- Mérignac et de l'ensemble de la région Nouvelle-Aquitaine.

Ce scénario s'il est retenu encadrera le type d'aéronefs autorisés à atterrir et à décoller sur le créneau 22h – 06h, avec une exigence de performance acoustique différenciée pour les départs et les arrivées.

La mise en œuvre des restrictions d'exploitation est envisagée à partir de 2026. Elle doit faire au préalable l'objet d'un arrêté ministériel dont le projet sera soumis à la consultation du public puis à l'avis successif de la commission consultative de l'environnement (CCE), de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) et de la Commission européenne (CE).

Les impacts concrets attendus du scénario B/an : 1115 vols de nuit supprimés, 741 vols opérés par des avions plus modernes.

Le préfet a également annoncé l'installation d'un observatoire des vols de nuit pour suivre l'évolution des nuisances et des retards d'ici la fin de l'année.

Toulouse-Blagnac: Plusieurs scénarios étaient envisagés, tous prévoyant l'interdiction des aéronefs les plus bruyants à compter de 22h. La piste privilégiée par les services de l'État est celle qui comporte l'interdiction des décollages après minuit et le plafonnement des vols à l'arrivée basculant en cœur de nuit (minuit-6h).

Parce qu'il est impossible factuellement d'empêcher un avion d'atterrir, le préfet propose (fin septembre 2024) qu'un quota annuel de 400 vols en retard à l'arrivée sur ce créneau minuit-6h soit accordé aux compagnies. Cela doit permettre de baisser, à partir de 2026, le nombre de vols de nuit à l'aéroport de Toulouse.

La possibilité de sanctionner les compagnies si ce quota est dépassé n'a pas été clairement expliquée par le préfet. Et le fret n'est pas concerné par ces limitations destinées uniquement au transport de passagers.

Un tel dispositif vise à garantir la maîtrise du nombre d'arrivées sur cette période (00h-06h) et permettrait aux opérateurs de bénéficier d'une certaine flexibilité pour opérer, de manière ponctuelle en cœur de nuit, en fonction des aléas du transport aérien et de limiter, en conséquence, les impacts socio-économiques qui découleraient d'une interdiction stricte. Les atterrissages non prévus (avion en détresse...) pourraient bien évidemment avoir lieu après minuit

En 2023, 1236 mouvements d'avions ont eu lieu en cœur de nuit et 791 d'entre eux ont été des mouvements débordants, c'est-à-dire qu'ils n'auraient pas dû avoir lieu entre minuit et 6 heures du matin, selon ce qui était prévu. Ces mouvements-là seraient donc limités à 400 dans le futur, à répartir entre les compagnies, selon la préconisation du préfet.

Marseille-Provence: Les conclusions de l'EIAE se font toujours attendre mais les élus locaux viennent de cosigner une lettre adressée au Préfet pour lui demander l'instauration d'un couvre-feu sur l'aéroport de 23h à 6h et qui serait définie dans cette EIAE (majoritairement des vols de fret). Cela correspond à 50 rotations nocturnes sur les 300/24h.

Nice-Côte-d'Azur: Associations et élus ont pointé le refus de réaliser une EIAE. Ils ont enjoint le Préfet Hugues Moutouh à le faire.

Bâle-Mulhouse: Objectif de réduction des nuisances sonores sur la période nocturne :

Des progrès ont à nouveau été accomplis en 2024 en ce qui concerne la réduction des nuisances sonores sur la période nocturne. Le bruit a pu être considérablement réduit après 23 heures, surtout au nord de l'aéroport (réduction de plus de 6 dbB (A) entre 23 heures et minuit depuis 2019). Des améliorations doivent encore être apportées au sud ; la situation en matière de bruit ne s'est que légèrement améliorée depuis 2019.

Le bilan des nuisances sonores est aussi amélioré. Si le nombre de départs après 23h a diminué de 63% depuis 2019, certains décollages et atterrissages continuent de se faire après cette heure. L'aéroport tente également d'avancer le plus possible les départs, pour s'approcher de derniers départs vers 22h, sans obtenir à ce stade de résultats satisfaisants. *"On utilise des moyens coercitifs, c'est-à-dire des redevances : plus vous décollez tard le soir, plus c'est cher. Mais on voit que ça ne suffit pas,"* indique Marc Steuer, directeur général adjoint de l'aéroport. Il prône donc plus de dialogues, notamment avec les compagnies de Fret express, dont les départs sont programmés le plus tard possible pour récupérer un maximum de colis.

Lyon-Saint-Exupéry: À travers cette étude concernant l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, l'objectif de réduction des nuisances sonores qui a été défini et caractérisé est la baisse d'au moins 3 dB des niveaux acoustiques sur le Ln.

Quatre indicateurs ont été utilisés dans cette étude :

- • Sur le niveau global sonore sur la journée (Lden) ;
- • Sur le niveau global sonore de la nuit, période de sensibilité des riverains et période sur laquelle les restrictions sont envisagées (Ln) ;
- • Sur le nombre d'émergences sonores (NA62/NA65).

Cette étude d'impact, au travers de l'analyse de ces 9 scénarios, permet de conclure notamment que:

- • Une restriction sur les appareils de chapitre 3 marge < 13 EPNdB (hors couvre-feu) toucherait essentiellement les compagnies de fret et de charter.
- • Le passage des restrictions de 12 EPNdB à 10 EPNdB diminue de manière importante le nombre de mouvements concernés : les mesures ne sont alors plus aussi efficaces. En effet, elles ne concernent qu'environ 80 mouvements par an sur le créneau 22h-06h lorsque la marge minimum autorisée est de 10 EPNdB.
- • Enfin, le scénario 9 a un impact très différent des autres scénarios puisqu'il comprend la mise en place d'un couvre-feu dans la nuit du samedi au dimanche. Ce couvre-feu impacterait plus largement les compagnies traditionnelles et low cost.

Strasbourg-Entzheim: La principale association de riverains (UFNASE) souhaite introduire une demande conjointe avec les élus afin d'instaurer enfin un arrêté ministériel qui définirait clairement les conditions d'exploitation nocturne du site. Un protocole d'accord avait été signé sur les vols de nuit en 2019 entre élus, associations et direction de l'aéroport. Cet accord interdit les décollages entre 23h30 et 6h, et les atterrissages entre minuit et 6h du matin. Or, cet accord n'est pas respecté.

Ainsi, en 2024, 198 vols ont été enregistrés entre minuit et 6h du matin, contre 146 en 2023, 106 en 2022, et 86 en 2021. L'arrêté ministériel permettrait des sanctions financières envers les compagnies qui ne respectent pas les horaires nocturnes : entre 30 000 et 40 000 euros par vol.

Lille-Lesquin: Une étude d'impact, présentée aux acteurs locaux, préconise l'interdiction des avions les plus bruyants la nuit, mais écarte un couvre-feu total jugé trop contraignant. Les élus et riverains, eux, réclament des restrictions plus strictes pour protéger leur qualité de vie.

Les conclusions de l'étude d'impact sur les nuisances aéroportuaires (EIAE) réalisée sur l'aéroport de Lille-Lesquin étaient présentées le 23 janvier 2025 aux représentants de la commission consultative de l'environnement (compagnies aériennes, élus, associations).

L'étude d'impact pour réduire les nuisances nocturnes liées au survol des avions, était présentée avec les avantages et inconvénients de quatre scénarios étudiés par un cabinet spécialisé dans ce genre d'étude, CGX aéro. Le scénario retenu comme la piste privilégiée interdit les aéronefs les plus bruyants entre 22h et 6h pour les arrivées et les départs (soit une minorité d'avions). Celui avec couvre-feu strict de minuit à 6h n'a pas été retenu car jugé trop coûteux pour les compagnies aériennes.

Il reviendra donc au préfet de proposer un projet de restriction, avant un débat public, qui mènera à un arrêté ministériel dans au moins un an.

La majorité des élus et associations réclament le silence nocturne et sont favorables au scénario 4 qui propose un couvre-feu de minuit à 6 heures.

L'EIAE ne concerne que les mouvements effectués la nuit entre 22h et 6h. La projection s'étend jusqu'à 2029 (mais avec une application sur le court-moyen terme) en se basant sur le trafic de 2019, qui a fortement diminué (1050 vols de nuit en 2024 contre 1560 en 2019).

Paris-Charles-de-Gaulle: les conclusions de l'EIAE se sont fait attendre et le Préfet du Val d'Oise n'a présenté son rapport final aux parties prenantes qu'en décembre 2025 avant de remettre celui-ci au ministre des Transports début janvier 2026.

Le Préfet retient l'amélioration de la performance acoustique des avions comme seule mesure de restriction à compter du 1^{er} janvier 2030.

Ville et Aéroport avait pu noter dans le cadre de la consultation publique le dépôt en dernière minute de l'avis du Département des Transports des États-Unis et sous la forme d'une mise en garde contre des mesures trop restrictives et qui pourraient nuire à la compétitivité des compagnies aériennes. Cet interventionnisme américain avait déjà eu lieu auprès du gouvernement néerlandais lorsque celui avait annoncé vouloir plafonner le trafic d'Amsterdam-Schiphol et instaurer un couvre-feu.

Dans le cadre de l'approche équilibrée définie par un règlement européen 598/2014, le Préfet a confirmé que les trois premiers piliers (réduction du bruit à la source, planification et gestion de l'utilisation des sols, procédures opérationnelles d'exploitation de moindre bruit) ne suffisaient pas à atteindre les deux objectifs de réduction du bruit fixés par l'étude qui sont:

- Sur la journée complète, par rapport à l'année de référence 2019, l'objectif est de réduire d'un tiers la population fortement gênée (indicateur HA55)
- Sur la période nocturne entre 22h00 et 06h00, par rapport à l'année de référence 2019, l'objectif est de réduire de moitié la population fortement perturbée dans son sommeil (HSD50)

Il a donc, en dernier recours et comme le prévoit les textes européens, activé le 4^{ème} pilier qui porte sur les restrictions d'exploitation. Là où le bât blesse, sans doute pour contenter les opérateurs du secteur avec lesquels les discussions ont été difficiles et tenir compte de la position de l'administration américaine et également celle de la DG MOVE (Commission européenne) qu'il a rencontré, le Préfet a retenu le postulat suivant déjà inscrit dans son rapport de consultation publique : « *Compte tenu de l'avancement de l'EIAE, il convient désormais de bâtir des scénarios de restriction basés sur une amélioration accélérée des performances acoustiques des avions opérant sur la plateforme d'ici le 1er janvier 2030* ».

Or, parmi les trois catégories existantes de mesures de restrictions d'exploitation, le Préfet disposait d'un arsenal plus large puisqu'il aurait pu proposer la définition d'un plafonnement annuel du trafic sur la base du nombre de mouvements d'avions ou encore l'instauration d'un couvre-feu la nuit sur une plage horaire à définir.

Le Préfet constatant que la gêne sonore est concentrée à l'Ouest de l'aéroport dans le Val d'Oise (90% en journée, 88% la nuit) pour des raisons de vents dominant (pistes orientées est/ouest) propose un rééquilibrage de l'utilisation des doublets de pistes la nuit. Ainsi, le contrôle aérien

visera une équilibrage avec 48% des mouvements opérés sur le doublet Nord, 52% sur le doublet Sud contre 41% au Nord et 59% au sud actuellement. Pour cela une configuration préférentielle face à l'Est au décollage en cœur de nuit est posée. Le contrôle aérien visera une répartition des configurations de 50% Est/50% Ouest entre 00h30 et 05h00 contre 42% Est/58% Ouest actuellement. Cette situation nouvelle impactera les populations du nord Seine-et-Marne.

Parmi les quatre scénarios de restriction présentés tous fondés sur la seule performance acoustique des avions, le Préfet retient le scénario B qui se traduit par le retrait des avions les plus bruyants de marge acoustique cumulée inférieure à 10 EPNdB (Effective Perceived Noise Décibels = niveaux effectifs de bruit perçus en décibels) en journée, et inférieure à 14 EPNdB la nuit. C'est ce scénario qu'il a soumis aux ministres des Transports et de l'Environnement début janvier 2026. A la suite de quoi, les ministres doivent à présent décider s'ils prendront ou non un arrêté correspondant aux valeurs précitées. La CCE et l'ACNUSA seront consultées pour avis et le dossier sera ensuite transmis à Bruxelles. Il y aura donc à prévoir une année de procédure pour terminer cette EIAE et en considérant le temps d'adaptation des compagnies aériennes.

On peut tout de suite regretter l'absence d'évaluation de cette mesure: quel est le pourcentage d'avions concernés par rapport à la flotte globale ? De plus, on sait que la marge acoustique cumulée sert de base de calcul permettant la classification des aéronefs par groupes acoustiques. Elle souligne la performance acoustique d'un aéronef uniquement dans sa catégorie. On ne peut donc pas comparer les marges acoustiques cumulées pour des aéronefs de masses très différentes. Les valeurs de référence qui permettent de calculer cette marge dépendent des masses avions. Or, la question posée englobe tous les types d'avions.

Ainsi que Ville et Aéroport l'a rappelé au Préfet, le sujet n'est pas tant d'interdire les catégories d'avions les plus bruyants que de réguler le trafic. Cette régulation est aujourd'hui nécessaire si l'on veut répondre à trois urgences principales: le réchauffement climatique à l'échelle planétaire, l'impact sanitaire du transport aérien à l'échelle territoriale et la protection des populations, et enfin la décarbonation du secteur.

De plus, l'enjeu principal reste la protection de la période nocturne, la plus sensible pour les populations riveraines de l'aéroport. Les dernières restrictions d'exploitation prises pour cet aéroport datent de 2003 avec notamment un plafonnement du nombre de créneaux attribuables sur le cœur de nuit (00h00-05h00). Elles avaient été prises suite à l'abandon du troisième aéroport Parisien à Chaulnes en Picardie...

L'enjeu de l'EIAE est de maintenir des niveaux raisonnables de trafic, voire de les faire décroître. Pourtant, l'hypothèse de trafic d'ADP à l'horizon 2030 est de 524 000 mouvements annuels.

Si l'on se réfère aux données chiffrées mensuelles du trafic publiées par ADP, on peut légitimement penser que l'hypothèse sera dépassée en 2030. Alors qu'ADP annonce un taux de croissance moyen d'1,6%/an au niveau de son trafic, on observe que la réalité est tout autre : en variation 2025/2024 sur les dix premiers mois de l'année 2025 la progression en mouvements est de +2,6% pour Paris-CDG et +5% pour Paris-Orly. De plus, ADP vient de présenter son projet de Contrat de Régulation Économique (2027-2034) dans lequel il est question de moderniser les aéroports parisiens. Cet investissement est évalué à 8,4 milliards d'euros. Le plan d'investissement du Groupe ADP s'inscrit dans un environnement concurrentiel et réglementaire en mutation. D'autres grands opérateurs européens, tels que Fraport (Francfort) ou Heathrow Airport Holdings (Londres), ont également lancé des programmes de modernisation de plusieurs

milliards d'euros afin de renforcer leur compétitivité et leur performance environnementale à long terme.

Si les grands Hubs européens, concurrents de Paris-CDG, sont régis par un cadre réglementaire plus strict (décision de justice instaurant un couvre-feu à Francfort depuis 2012 entre 23h00 et 05h00 ; limitation des vols de nuit à Londres-Heathrow (16) ; etc.), le premier aéroport français fait figure d'exception en Europe avec 170 vols enregistrés en moyenne entre 22h00 et 06h00.

Il faut ajouter à cela le non-respect des créneaux de nuit (en cœur de nuit) avec des décollages non programmés (dits «vols débordants») après minuit notamment et sanctionnés par l'ACNUSA.

Dans ce dossier, le problème est que si au bout de 15 ans vous avez une nouvelle génération d'avions qui consomme 20 % de moins et dont les performances acoustiques sont améliorées, mais que dans le même temps le trafic a doublé, il est évident que les impacts augmentent et qu'on n'aura pas traité le problème du bruit, c'est-à-dire la répétition des émergences sonores (surtout en heure de pointe, le «hub» de Paris-CDG ayant 6 rendez-vous/24 heures ou le trafic est très concentré) qui gêne les populations.



Conseil d'administration Ville et Aéroport - Assemblée nationale – Jeudi 6 novembre 2025 – Présentation et discussion du point de synthèse sur les EIAE des grands aéroports français

Voici en dernier lieu les principales propositions que Ville et Aéroport a formulé dans le cadre de cette EIAE :

- l'instauration d'un couvre-feu partiel sur une plage horaire à définir et qui devrait être discutée avec les opérateurs et faire l'objet d'un arrêté ministériel. Il faut par ailleurs que des mesures sur les vols débordants (décollage et atterrissage sans créneau après minuit) et le problème de ponctualité des compagnies aériennes soient prises. Sur ce point, la mise en place d'un comité de suivi «vols de nuit» par saison aéronautique est proposée. Celui-ci fera l'analyse des vols débordants en présence de la COHOR à l'instar de ce qui existe déjà pour l'aéroport Toulouse-Blagnac

- Dans le cadre du 4^{ème} pilier de l'approche équilibrée et pour atteindre les objectifs de réduction du bruit, répondre aux défis climatique et sanitaire, Ville et Aéroport considère la nécessité de ne pas dépasser le trafic de l'année de référence 2019 exprimé en mouvements soit environ 500 000 mouvements annuels. Sur ce point, les services de l'Etat devraient être attentifs aux préconisations de l'ADEME. L'agence propose une réduction de 15% du nombre de vols par rapport au trafic de 2019 (soit 429 114) pour s'inscrire dans les trajectoires de neutralité carbone 2050. L'association soutiens cette proposition.
- Parallèlement à cette régulation du trafic de Paris-CDG, Ville et Aéroport demande la tenue d'un débat public sur le développement aéroportuaire de la France (CNDP). Dans ce cadre, elle souhaite relancer la question du desserrement de Paris-CDG. Il passe notamment par le développement de plates-formes secondaires du grand Bassin Parisien telles que Vatry (Marne). Avec une volonté politique, cette plate-forme pourrait être reliée au TGV Est (barreau de raccordement) et bien connectée aux aéroports parisiens.
- Afin de progresser en matière de qualité des études d'impact, il serait nécessaire de prévoir une évaluation systématique de ces études a posteriori afin de pouvoir apprécier les écarts éventuels entre les impacts projetés et les impacts réels deux ans puis cinq ans après la mise en œuvre d'une mesure nouvelle.

II)

- Évaluation de la Politique Publique (EPP) de maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires (Cour des comptes) **- Synthèse des propositions de Ville et Aéroport présentées au sein du comité d'accompagnement de l'EPP**

La deuxième chambre de la Cour des comptes a décidé de lancer une évaluation de politique publique sur les nuisances sonores aéroportuaires, dont les travaux ont commencé récemment. Dans ce cadre, la Cour a mis en place un comité d'accompagnement réunissant des experts et parties prenantes. **Ville et Aéroport a fait partie de ce comité qui a été installé le 27 mai 2025 et dont les travaux ont duré jusqu'au 31 mars 2026.**

Ce comité joue un rôle d'interlocuteur de la Cour aux principaux stades des travaux d'évaluation. Sa première réunion a été consacrée à un échange sur le périmètre de l'EPP et sur les principaux axes thématiques de l'évaluation.

Il est proposé au comité d'accompagnement de privilégier une analyse par grandes catégories d'outils : l'information, le dialogue et la concertation ; les approches utilisées dans le cadre des études d'impact selon l'approche équilibrée – aménagement, innovation et modernisation des flottes, optimisation des trajectoires et politique d'insonorisation des bâtiments ; la politique répressive mise en œuvre par l'ACNUSA.

Sur cette base, les travaux d'évaluation pourraient s'articuler autour de trois grands enjeux :

- la clarté et la cohérence des objectifs de la politique publique afin d'apprécier dans quelle mesure ils sont suffisamment clairs, partagés et adaptés ;
- l'efficacité, l'efficience et la cohérence des leviers mobilisés pour limiter l'exposition des riverains au bruit ;
- l'efficacité et l'efficience de la politique répressive.

Le premier enjeu pourrait couvrir les problématiques suivantes :

- l'objectif de baisse des nuisances sonores perçues est-il atteint ?
- les indicateurs et les seuils d'exposition et de gêne sont-ils suffisamment pertinents ?
Cette deuxième question pourra notamment conduire à interroger la fiabilité des indicateurs de mesure et rendre compte de leurs résultats sur la longue période.
- la communication vers les riverains est-elle lisible et adaptée ?

Le second pourrait être appréhendé au travers des questionnements suivants :

- dans quelle mesure les dispositifs de prévention des risques liés aux nuisances sonores aéroportuaires (PEB, PPBE, CSB, PGS...) et les moyens mobilisés (TNSA, procédure d'exploitation de moindre bruit) pour améliorer la qualité de vie des habitants et réduire la population exposée sont-ils efficaces ?

Il s'agira en particulier de dresser un bilan des documents stratégiques se rapportant aux territoires à proximité de l'aéroport, le PEB, le PPBE, la CSB, le PGS ;

- ces leviers sont-ils cohérents avec les politiques de développement local et d'aménagement poursuivies par les territoires ?

- dans quelle mesure les mises en œuvre des EIAE sont-elles cohérentes à l'échelle européenne et nationale ? Permettent-elles une approche équilibrée entre les contraintes économiques et la protection des riverains ? Dans quelle mesure les restrictions de circulation aérienne proposées par les préfets tiennent-elles compte des complexités du trafic aérien (international) ?

- dans quelle mesure la TNSA a-t-elle permis de réduire l'impact des nuisances sonores sur les logements des riverains et établissements publics concernés ? Le dispositif est-il bien calibre, notamment selon le principe pollueur-payeur ?

Le troisième centré sur la politique répressive pourrait conduire à examiner deux questions :

- dans quelle mesure les dérogations accordées sont-elles objectivées et communiquées ?
- dans quelle mesure la politique de sanction est-elle efficace et les sanctions prononcées sont-elles adaptées pour limiter les récidives ?

Synthèse des recommandations de Ville et Aéroport dans le cadre de cette EPP présentées le 25 novembre 2025

Question évaluative n°1: Les indicateurs de bruit qui fondent la politique de maîtrise des nuisances sonores répondent-ils aux exigences de clarté et de cohérence ?

Les indicateurs réglementaires reflètent-ils de manière pertinente le niveau de bruit ?

Pistes de recommandations

Ville et Aéroport recommande le choix de nouveaux indicateurs de bruit de type NA (événementiel) qui caractérisent le mieux la gêne ressentie et les niveaux de bruit perçus.

- 1) Elle demande l'abandon de l'Indicateur Global Mesuré Pondéré (IGMP) qui n'est pas assez représentatif de la nuisance sonore réellement perçue par les riverains. En effet, à IGMP constant :**

Une réduction moyenne du bruit de 1dB sur l'ensemble des mouvements, soit une réduction de 21% de l'énergie sonore pondérée (imperceptible par l'oreille humaine) permettrait une augmentation du trafic de 26% et une réduction de 2dB, une augmentation du trafic de 58%. Il est donc possible d'avoir un IGMP qui baisse tout en ayant une augmentation du trafic.

Transfert de vols : Si on réduisant le trafic de nuit de 10%, soit environ 17 vols par nuit en moins (ce qui est négligeable), avec un transfert de ces vols en soirée (donc en concevant le même nombre de mouvements sur 24h) cela entraînerait une chute de l'IGMP de 2,25 points

- 2) **Elle demande à la place l'adoption d'indicateurs événementiels de type NA (Number Above), notamment le NA65, qui caractérise mieux la gêne sonore perçue par les riverains.** Pour quantifier la gêne sonore il faudrait prendre en compte : le LAmax ou LAeq de chaque avion et le NAX (par ex: le nombre d'évènements sonores dépassant un seuil fixé). **On peut imaginer la création d'un nouvel outil : UN INDICATEUR DE GENE SONORE (IGS) qui serait certainement beaucoup plus représentatif de la nuisance réelle perçue par les riverains.**

Les outils de modélisation du bruit aérien sont-ils sensibles aux données d'entrée ? Quel est le degré de cohérence entre le bruit modélisé et le bruit mesuré ?

- 3) **Elle demande la publication annuelle les cartes de bruit de l'indice NA65 journalier moyen sur l'année ainsi que le nombre de riverains exposés à $NA65 \geq 50$ /jour.** Une présentation serait faite en CCE.

Les documents de planification sont-ils établis de manière cohérente ?

Pistes de recommandations

Il s'agit de rechercher une meilleure articulation entre le dispositif de maîtrise de l'urbanisme au voisinage des aérodromes (dont l'outil est le plan d'exposition au bruit – PEB) et le dispositif d'aide financière à l'insonorisation existant en faveur des riverains des principaux aérodromes (dont le périmètre est déterminé par le plan de gêne sonore – PGS).

A ce titre, il est proposé la mise en cohérence systématique du PEB et du PGS, notamment à travers l'utilisation de courbes de bruit communes. Il est préconisé en particulier la prise en compte d'hypothèses de court terme identiques pour l'établissement des deux plans, la synchronisation de l'élaboration de ces derniers dans le cadre d'une procédure unique, sur la base d'une documentation commune et selon une périodicité minimale et, enfin, le recours à des dénominations des plans plus significatives.

Les mesures envisagées visent ainsi une simplification et une meilleure lisibilité de la cartographie du bruit aérien et de son usage

Rappelons que ces plans, aux logiques différentes et élaborés sur la base d'hypothèses différentes (hypothèses de court terme pour le PGS afin de constater une gêne actuelle et intégration d'hypothèses de long terme pour le PEB afin d'intégrer les prévisions maximales de développement de la plateforme), sont établis aux termes de procédures différentes : un PGS est établi après consultation des communes concernées, de la commission consultative d'aide aux riverains de l'aérodrome et de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) ; un PEB fait l'objet de la consultation des communes et établissements publics de coopération intercommunale concernés, de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome et de l'ACNUSA, mais fait également l'objet d'une enquête publique régie par le code de l'environnement.

Néanmoins, le PEB et le PGS se traduisent tous deux par une cartographie du bruit, utilisant l'indice de bruit Lden et des plans composés essentiellement de trois zones de bruit identifiées à partir d'hypothèses qui, si l'élaboration intervient au même moment, sont pour parties communes (à contrario, des dates de révisions différentes et le choix d'indices Lden pour les limites extérieures éventuellement divergents peuvent introduire des disparités entre le PEB et le PGS d'un même aérodrome).

En pratique, une telle solution conduirait à l'établissement d'un rapport de présentation unique pour les deux plans, permettant alors de rassembler autour du plan d'exposition au bruit - sans toutefois passer par une fusion totale des plans - l'ensemble des documents liés à la cartographie du bruit de l'aérodrome, soit :

- un rapport de présentation présentant d'une part les éléments liés à la maîtrise de l'urbanisme et d'autre part les éléments liés à l'aide à l'insonorisation ;
- des documents cartographiques, dont une carte représentant les zones de limitation de la construction et correspondant à l'actuel PEB et une carte représentant les zones d'éligibilité à l'aide à l'insonorisation et correspondant à l'actuel PGS ;
- des annexes : notamment les cartes de bruit stratégiques et le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome.

Toujours dans un souci de simplification et de lisibilité de l'action publique, le PEB pourrait être renommé « plan de prévention de l'urbanisme » au voisinage des aérodromes (PPU) et le PGS « plan d'aide à l'insonorisation » des riverains des aérodromes (PAI), afin que les objets respectifs de ces deux plans soient immédiatement compréhensibles par les parties prenantes.

La solution préconisée aboutirait donc à une véritable mise en cohérence des outils visant d'une part à la maîtrise de l'urbanisme et d'autre part à l'aide à l'insonorisation ; elle permettrait aussi une simplification des procédures. Elle garantirait ainsi une meilleure lisibilité et une plus grande efficacité du dispositif dans son ensemble.

4) Ville et Aéroport recommande de retenir les courbes du PEB comme référence unique à l'élaboration du plan servant à la maîtrise de l'urbanisme (PEB) et à l'élaboration du plan servant à l'éligibilité à l'aide à l'insonorisation (courbes de court terme du PEB), tout en maintenant le principe de deux plans distincts.

Élaborer et réviser conjointement ces deux plans dans le cadre d'une procédure unique.

Élaborer, pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, un rapport de présentation commun pour le PEB et le PGS, permettant alors de rassembler en un dossier unique l'ensemble des documents lié à la cartographie du bruit de l'aérodrome (PEB, PGS et, le cas échéant, cartes de bruit stratégiques et plan de prévention du bruit dans l'environnement).

Prévoir une périodicité minimale pour la révision de ces deux plans, une périodicité décennale pouvant être retenue.

Renommer le PEB et le PGS de façon plus immédiatement intelligible (par exemple sous les dénominations respectives de « plan de prévention de l'urbanisme au voisinage des aérodromes » – PPU – et de « plan d'aide à l'insonorisation » des riverains des aérodromes – PAI).

Question évaluative n°2 : Peut-on maîtriser de manière efficace les nuisances sonores sans mesures de restriction du trafic aérien ?

Incitations à la modernisation des flottes

Pistes de recommandations

- 5) **Le renouvellement des flottes doit être accéléré. Ville et Aéroport recommande d'interdire dans ce cadre les catégories d'avions les plus bruyants de marge inférieure pouvant aller jusqu'à 17 EPNdB de jour comme de nuit d'ici 2030.**

Procédures

Pistes de recommandations

- 6) **Pour chaque aéroport considéré, Ville et Aéroport recommande d'appliquer des procédures opérationnelles de moindre bruit.**

Au décollage, il s'agit d'une application stricte de la procédure de moindre bruit. C'est-à-dire un décollage à poussée réduite pour tous les vols (sauf conditions particulières, météo, opérationnelles). Il faut créer des trajectoires spécifiques la nuit, comme c'est déjà le cas par exemple en configuration Ouest à Paris-Charles-de-Gaulle, en évitant le plus possible les zones les plus urbanisées.

Pour l'approche et atterrissage de nuit, il faut prévoir la généralisation des CDO (descentes continues), des trajectoires spécifiques pour les approches intermédiaires. De plus à l'atterrissage, il convient de limiter l'utilisation des inverseurs de poussée.

Ville et Aéroport propose une limitation des EPNdB en cœur de nuit suivant les phases de vol. Si l'on prend l'exemple de Paris-Charles-de-Gaulle : en approche limitation à 97dB(A) au lieu de 104,5 dB(A) actuellement ; Suvol : limitation à 90 dB(A) au lieu de 99 dB(A). Ville et Aéroport propose une restriction sur les niveaux de bruit certifiés en survol à 90 EPNdB.

Enfin, toujours pour le cas de Paris-Charles-de-Gaulle, il faut abolir complètement la procédure de décollage par léger vent arrière (5kt) pendant de longues périodes injustifiées. Elle doit rester occasionnelle et transitoire et ne pas devenir une procédure normale d'exploitation.

Enfin, avant de trouver des solutions plus écologiques, il faut tout mettre en œuvre pour essayer de réduire au maximum les temps de roulage sur certaines plates-formes, ceci par une meilleure synchronisation des autorisations de mise en route et de roulage et de gestion des créneaux.

Urbanisme et insonorisation

Pistes de recommandations

Urbanisme

L'un des enjeux particulier des territoires proches des aéroports réside dans les contraintes de construction très fortes.

- A- Considérant que les nuisances aériennes sonores affectent considérablement le marché immobilier des communes riveraines d'un aéroport, les élus locaux constatent de la part de promoteurs potentiels des hésitations à investir dans des programmes de rénovation urbaine. Les prescriptions relatives à l'insonorisation des bâtiments situés dans ces zones renchérissent par ailleurs le coût de la construction. L'EPTA serait tout à fait fondé à prendre en charge, selon des critères et dans une proportion à définir par son conseil d'administration, le surcoût financier résultant de ces contraintes techniques particulières.

B- Dans la continuité du financement de ces projets, l'EPTA devrait se voir également confier une mission d'expertise dans le domaine acoustique et être en mesure de procéder à des évaluations du niveau d'insonorisation nécessaire aux constructions, en disposant par exemple de stations de mesure de bruit mobiles, et d'être à même d'apprécier l'efficacité des réalisations produites.

C- Au-delà de normes acoustiques visant à limiter les nuisances sonores, des contraintes en matière d'urbanisme ont été précédemment évoquées (voir §3.2). La maîtrise du risque d'accroissement des populations dans les zones proches des aéroports, malgré les servitudes imposées par les PEB, conduit d'ores et déjà à mettre en place des « observatoires des autorisations d'urbanisme » en zone de bruit. Ces observatoires se voient assigner plusieurs objectifs parmi lesquels :

L'identification des secteurs les plus sensibles à la pression urbaine et aux nuisances sonores ;

La mesure de l'évolution du nombre d'habitants dans les différentes zones concernées ; Le suivi du nombre des permis de construire en zone de bruit.

L'intégration et la généralisation de ces actions au sein des communautés aéroportuaires paraît souhaitable.

7) Ville et Aéroport recommande d'intégrer au sein des établissements publics de territoire aéroportuaire, lorsqu'ils sont constitués, un « observatoire des autorisations d'urbanisme »

Insonorisation

Le ministre des Transports avait fait une annonce lors de la signature du nouvel arrêté de restriction de l'aéroport d'Orly intervenu en juillet 2025. Il avait alors présenté un plan national ambitieux visant à renforcer le recours aux aides à l'insonorisation autour des grands aéroports français, dispositifs aujourd'hui encore sous-utilisés, en adaptant leurs modalités de calcul et leurs conditions d'accès dans le cadre de l'enveloppe budgétaire allouée.

Sur cette question, le ralentissement de la demande d'aide par les particuliers éligibles au dispositif (logement inclus dans le PGS zone I à III) ou les copropriétés concernées a provoqué l'accumulation ponctuelle de trésorerie pour les aéroports. Constatant ces excédents, le Gouvernement a proposé de les prélever pour les verser au budget général de l'État.

Fin 2024, le stock total de TNSA s'élevait à environ 150 millions d'euros. Le stock géré par ADP s'élevait à 123 millions d'euros au 31/12/24 (aéroports Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget).

Or, il apparaît essentiel de continuer à mobiliser l'ensemble des ressources issues de la TNSA pour la réduction des nuisances sonores aériennes. Les ressources de la TNSA sont spécifiquement fléchées vers ces actions de protection des riverains. Il est donc impératif qu'elles ne soient pas détournées de leur finalité. Les compagnies aériennes s'acquittent de cette taxe dans l'objectif de participer au financement de la lutte contre les nuisances sonores.

Certaines ont décidé de déposer des recours (cf. FNAM).

Ce détournement priverait ces dispositifs de leurs moyens d'action et compromettrait la crédibilité de la politique publique en matière de protection des populations exposées au bruit aérien.

Actuellement, la génération d'excédents semble davantage résulter de conditions trop restrictives pour l'obtention d'une aide à l'insonorisation.

Il s'agirait de revenir de manière provisoire (durée à déterminer) à un taux de remboursement unique de 100%. L'harmonisation se ferait à hauteur de 100% du plafond, pour plus de lisibilité et moins de complexité. L'ACNUSA a pu faire cette recommandation par le passé tout comme la Cour des Comptes en 2008 dans un rapport thématique intitulé "Les aéroports français face aux mutations du transport aérien" : *"Il en va de même pour l'absence de couverture intégrale des dépenses d'insonorisation. La reconnaissance de la nuisance supportée et de la justification d'une réparation pourrait logiquement s'accompagner d'une prise en charge intégrale"*.

Afin de faciliter le dépôt d'une demande d'aide, les sommes en jeu étant importantes (moyenne de 15000 euros par logement), il est primordial que le riverain n'ait pas à avancer d'argent pour payer les travaux. Car le riverain doit aujourd'hui avancer l'argent. La Cour des Comptes notait dans son rapport précité : *"cette disposition, qui décourage les demandes d'insonorisation, justifierait une modification du dispositif"*.

Il faudrait ainsi prévoir par la voie réglementaire (décret) des dispositions qui modifient les articles concernés du code de l'environnement (R 571-87) et permettent notamment de donner un caractère systématique à ce mécanisme d'avance des fonds et en prévoyant des versements anticipés pour les acomptes à tous les bénéficiaires de l'aide.

On peut également imaginer que les factures soient adressées par l'entreprise au gestionnaire de l'aide qui règle alors directement l'entrepreneur. Aucun argent au titre de l'aide financière ne transite par le riverain. Celui-ci restant bien entendu redevable des sommes correspondant au dépassement éventuel du plafond de l'aide.

L'aide financière étant déterminée en fonction d'un montant plafonné par pièce, il est indispensable de faire évoluer la réglementation dans le cas où l'isolation de la toiture est rendue nécessaire.

Enfin, les travaux réalisés grâce à l'attribution d'une aide financière à l'isolation phonique des locaux autour des aéroports sont l'occasion de mener à bien la rénovation thermique de ces logements. A chaque dépôt de demande d'aide à l'insonorisation, le riverain devrait être informé des procédures d'aide à l'isolation phonique. Il faudrait également réfléchir à la signature d'une convention entre le gestionnaire de l'aide à l'insonorisation (ex: ADP), l'ANAH et l'ADEME, afin de mutualiser les coûts et les subventions (TNSA, programme Habiter mieux, éco-prêt à taux zéro) et de trouver les matériaux qui conviennent à une bonne isolation acoustique mais également thermique. Certains rapports parlementaires sur les nuisances sonores ont signalé qu'il existait des isolants thermiques favorables à l'acoustique, encore faudrait-il les utiliser.

En résumé sur cette question de l'aide à l'insonorisation, l'EPP de maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires conduite actuellement par la Cour des Comptes devrait prévoir dans ses recommandations :

8) Afin de favoriser la demande d'aide par les particuliers éligibles au dispositif, Ville et Aéroport recommande :

- Retour à un taux de remboursement unique de 100% pour tous les dossiers de demande d'aide (au lieu de 80%) sur une période de temps à définir et dans la limite d'un plafond revalorisé annuellement selon l'indice des prix d'entretien-amélioration des bâtiments.

Ex.: la FNAM est favorable à un relèvement à 100% du taux de prise en charge des travaux pour 2 ans.

- Prise en charge à 100% des travaux d'isolation pour les logements sociaux faisant l'objet d'un programme d'amélioration de l'habitat

- Rouvrir un droit à l'aide à l'insonorisation plusieurs années (à définir) après la réalisation des travaux d'isolation acoustique et thermique et compte tenu de l'évolution des matériaux et techniques en la matière (enquête de satisfaction à mener auprès des riverains éligibles au dispositif d'aide)

- Rendre l'avance des fonds automatique pour tous les demandeurs

- Verser directement l'argent aux entreprises (gestionnaire du dispositif -> entreprises)

- Majorer le plafond en cas d'isolation de la toiture

- Signature obligatoire par les acousticiens, AMO et entreprises d'une charte de qualité avec les gestionnaires de l'aide, après avis de la CCAR. Le riverain choisit librement les prestataires au sein de cette liste.

- Mener conjointement des travaux d'isolation acoustique et thermique en vertu d'une convention à signer entre le gestionnaire de l'aide, l'ANAH et l'ADEME pour un traitement commun des dossiers

- Réviser et élargir les critères d'éligibilité à tous les foyers réellement exposés au bruit nocif des avions

- Réviser les Plans de Gêne Sonore tous les 5 à 10 ans

- Élargir les contributeurs de la TNSA aux gestionnaires d'aéroports aux côtés des compagnies aériennes. Les compagnies aériennes participent déjà à des actions de réparation par l'insonorisation des logements situés dans le PGS des aéroports. Si ce sont effectivement les gestionnaires des aéroports qui gèrent ces redevances, ils n'en sont pas les payeurs. Les compagnies aériennes sont également amenées à faire des efforts importants dans le rajeunissement de leur flotte afin de répondre aux règles d'amélioration acoustiques, tout comme les aéroports sont de leur côté soumis à des normes de limitation de leur pollution. Or leur présence est synonyme de concentrateur de nuisances qu'il n'est pas inconcevable de taxer à l'instar de ce qui est fait pour les compagnies

- Assouplir le critère d'antériorité afin de remédier aux situations atypiques induites par l'application du critère d'antériorité. Il est ainsi proposé de donner la possibilité aux riverains dont la demande a précédemment été rejetée en application du critère d'antériorité de redéposer leur demande pendant une durée limitée.

-Revoir le montant prélevé par Aéroports de Paris et relatif aux frais de gestion des dossiers d'insonorisation qui correspondent à 7,5% par dossier (rappel le montant moyen d'un dossier pour un particulier est d'environ 15 000 euros), ce qui est très élevé.

Selon la DGAC, entre 2004 et 2023, 78 246 locaux de natures diverses (logements, établissements d'enseignement et locaux à caractère sanitaire et social) situés dans un des PGS des 11 plus grands aéroports français ont bénéficié d'une aide à l'insonorisation pour un montant de plus de 777 millions d'euros. Parmi ces locaux, 58 000 se situent en région parisienne.

Logements restant à insonoriser dans les PGS en vigueur (source: DGAC)	
Aérodromes	Nombre théorique de locaux restant à insonoriser
Beauvais-Tillé	73
Bordeaux-Mérignac	1 234
Marseille-Provence	791
Nantes-Atlantique	2 591
Nice-Côte d'Azur	1 719
Paris-Charles de Gaulle	16 866
Paris-Le Bourget	9 194
Paris-Orly	8 773
Toulouse-Blagnac	2 370
Total	43 618

9) Ville et Aéroport recommande de consolider le système de compensation mis en place pour Paris-CDG et Paris-Orly à travers les Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) en élargissant ceux-ci aux principaux aéroports français sous contrôle de l'ACNUSA.

Cette création de FCNA permettrait d'apporter des compléments de financement aux communes riveraines des grands aéroports régionaux, que la présence d'un aéroport empêche de se développer. Elles pourraient bénéficier ainsi davantage des retombées économiques et fiscales générées par l'activité aéroportuaire.

Ces fonds pourraient être alimentés par les recettes des activités annexes présentes sur le site (parking, restauration, immobilier, opérations bancaires, etc.). Ville et Aéroport porte attention à ce que la création d'un fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) soit pour l'aéroport de Nantes-Atlantique effective depuis 2019. Cette innovation, hors Île-de-France, devrait désormais pouvoir être étendue aux autres métropoles qui le souhaitent, notamment Toulouse, où les besoins sont importants.

L'objectif est notamment de compenser la situation des communes soumises aux nuisances du trafic aérien qui connaissent souvent des phénomènes de paupérisation induits par les contraintes d'urbanisme, sans bénéficier suffisamment des retombées économiques et fiscales de cette activité. Les projets éligibles à la subvention et au niveau de financement pourraient être arbitrés par la commission consultative de l'environnement.

Ce système est issu d'un engagement ministériel portant sur un meilleur partage des fruits de l'activité aéroportuaire lors de la décision de réalisation en 1997 de deux nouvelles pistes sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. C'est pourquoi la loi de finances rectificative n°99-1173 du 30 décembre 1999 a instauré deux fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) pour les communes riveraines des seuls aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly et dont le territoire se situe en totalité ou en partie dans le plan de gêne sonore (PGS).

Avant la suppression de la taxe professionnelle, ces fonds étaient alimentés par :

- une attribution correspondant à 40 % de la dotation à répartir par le fonds départemental de péréquation de la taxe professionnelle ;
- une contribution annuelle volontaire de l'établissement public Aéroports de Paris, sur délibération de son conseil d'administration.

Depuis la suppression de la taxe professionnelle, ces fonds sont abondés par :

- une dotation fixe de l'État arrêtée par la loi de finances n°2012-1509 du 29 décembre 2012 qui dispose en son article 33 qu'à compter de 2013 son montant est fixé à 6 550 076 € pour le fonds de l'aéroport de Charles de Gaulle et à 271 847 € pour le fonds de l'aéroport d'Orly ;
- la reconduction sans actualisation du montant initial de la contribution arrêtée par Aéroports de Paris, soit 4,37 M€.

Ces fonds sont aujourd'hui, en l'absence d'EPTA, redistribués aux communes éligibles au prorata : de la totalité de la population communale incluse dans le PGS; et du quart de la population communale située hors du PGS. Cette répartition prend également en compte le potentiel fiscal moyen par habitant des communes situées dans le PGS.

Cette prise en compte suit deux étapes :

- l'exclusion des communes dont le potentiel fiscal par habitant est supérieur au double du potentiel fiscal moyen par habitant des communes concernées par le PGS ;
- une pondération correspondant à l'écart du potentiel fiscal de chaque commune au potentiel fiscal moyen.

C'est le préfet de la région Île-de-France qui est chargé d'arrêter les attributions versées aujourd'hui aux communes. Remettre en question la répartition qui existe aujourd'hui entre les communes qui jouissent de cet abondement par une décision relevant du conseil d'administration de la communauté aéroportuaire ajouterait de l'incertitude sur le bénéfice qu'une commune en retirerait.

Il faut noter que le FCNA est redistribué aux communes dont la population est incluse dans le PGS de l'aérodrome concerné, sous le pilotage du préfet de région. Les communes peuvent disposer de cette ressource comme elles le souhaitent. **A titre indicatif, la dotation de l'État versée au FCNA de Paris-CDG a été de 6 550 076 euros en 2024, la contribution d'ADP étant de 571 428,57 euros.**

Force est de constater à l'échelle de l'IDF une inégale répartition des retombées économiques et fiscales générées par l'activité aéroportuaire à l'échelle des communes, qui en subissent différemment les conséquences positives (retombées économiques) ou négatives (nuisances sonores). Il faut donc être attentif au mode de répartition de ce fonds et prioriser les communes impactées.

10) Ville et Aéroport recommande que les pouvoirs publics étudient et expérimentent un mécanisme de solidarité territoriale à l'échelle des agglomérations disposant d'un ou plusieurs aéroports, 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 négatives du transport aérien sans en dégager des ressources compensant leurs charges particulières.

Question évaluative n°3:

Les mesures de restriction d'exploitation sont-elles pertinentes et efficaces ?

Les EIAE et la mise en place des restrictions

Pistes de recommandations

11) Ville et Aéroport recommande la mise en œuvre de mesures de restriction d'exploitation sur les aéroports acrusés, levier principal de maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires

On observe que dans la majeure partie des cas, les mesures relevant des trois premiers piliers de l'approche équilibrée ne suffisent pas à répondre aux objectifs de réduction du bruit de manière durable et il s'agit bien d'appliquer des restrictions d'exploitation et d'évaluer le rapport coût-efficacité de telles mesures. Tel est l'esprit du règlement européen qu'il faut comprendre dans sa totalité.

12) Ville et Aéroport recommande que de nouvelles mesures de restriction, dépassant la seule interdiction des catégories d'avions les plus bruyants, soient envisagées car les objectifs de réduction du bruit ne seront pas atteints.

Le Préfet, prenant acte que les objectifs locaux ne sont pas atteints, doit mettre au point, avec les parties prenantes, plusieurs scénarios de mesures de restriction d'exploitation susceptibles de permettre d'atteindre ces objectifs. Ces scénarios doivent être soumis à étude d'impact afin d'éclairer le public et permettre un dialogue sain et constructif sur leur rapport coût/efficacité. Cette proposition, qui rejoint la recommandation 2023/2 de l'ACNUSA, doit être suivie par l'État. L'Autorité, considérant l'insuffisance de résultats des PPBE, demande de moderniser les arrêtés ministériels portant restrictions d'exploitation des aéroports pour raison sanitaires et environnementales, d'ici la fin du quinquennat.

- 13) Ville et Aéroport considère que l'enjeu principal reste la protection de la période nocturne sur l'ensemble des aéroports acnusa. Elle recommande, à court et moyen terme, qu'une proposition de couvre-feu partiel sur une plage horaire à définir soit discutée avec les opérateurs et fasse l'objet d'un arrêté ministériel.**

Il faut par ailleurs que des mesures sur les vols débordants (décollage et atterrissage sans créneau après minuit) observés par exemple à Paris-Charles-de-Gaulle ou Toulouse-Blagnac et le problème de ponctualité des compagnies aériennes soient prises. Il est anormal que le dispositif réglementaire instaurant un contingentement des vols en cœur de nuit (0h00-5h00) ne soit pas pleinement efficient. Si les départs en cœur de nuit de vols programmés de jour font l'objet de procès-verbaux engageant des poursuites, les constats d'arrivées en cœur de nuit des vols programmés de jour ne font plus l'objet de poursuites depuis plusieurs années, faute de base légale explicite. Il s'agit donc de corriger cela. Sans attendre que le dispositif réglementaire soit conforté pour mettre fin au contournement relevé, l'ACNUSA a mis en place un Comité de suivi associant les compagnies aériennes les plus concernées et les organisations professionnelles afin de réduire de manière préventive le nombre des arrivées de nuit de vols programmés de jour pour respecter le plafond réglementaire.

- 14) Ville et Aéroport recommande en parallèle la mise en place d'un Comité de suivi «vols de nuit» par saison aéronautique. Celui-ci fera l'analyse des vols débordants en présence de la COHOR à l'instar de ce qui existe déjà pour l'aéroport Toulouse-Blagnac.**

- 15) Dans le cadre du 4ème pilier de l'approche équilibrée et pour atteindre les objectifs de réduction du bruit, répondre aux défis climatique et sanitaire, Ville et Aéroport recommande de ne pas dépasser le trafic de l'année de référence 2019 exprimé en mouvements**

- 16) Parallèlement à cette régulation du trafic des principaux aéroports français, Ville et Aéroport recommande la tenue d'un débat public sur le développement aéroportuaire de la France (CNDP).**

Dans ce cadre, nous souhaitons relancer notamment la question du desserrement de Paris-CDG. Le transfert d'activités fret pourrait s'envisager avec le développement de plates-formes secondaires du grand Bassin Parisien telles que Vatry (Marne). Avec une volonté politique, cette plate-forme pourrait être reliée au TGV Est (barreau de raccordement) et bien connectée aux aéroports parisiens.

- 17) Afin de progresser en matière de qualité des études d'impact, Ville et Aéroport recommande une évaluation systématique de ces études a posteriori afin de pouvoir apprécier les écarts éventuels entre les impacts projetés et les impacts réels deux ans puis cinq ans après la mise en œuvre d'une mesure nouvelle. Les conclusions des études d'impact réalisées pour les mesures prises à Lyon Saint-Exupéry et Nantes-Atlantique illustrent la nécessité de ces évaluations pour améliorer des productions.**

L'efficacité des sanctions de l'ACNUSA

Ville et Aéroport attire l'attention de la Cour sur le fait que jamais l'ACNUSA n'a prononcé autant d'amendes cette année. **De février à juin 2025, l'ACNUSA a prononcé 9 768 800 euros**

d'amendes. Deux éléments expliquent ce montant record : la résorption du stock de dossiers accumulés pendant l'intérim de la présidence et la sévérité croissante à l'encontre des manquements réalisés la nuit.

Ainsi, il faut avoir plusieurs chiffres en tête : **25 156 euros d'amende de moyenne pour les manquements aux règles de protection de la période nocturne (un record) ; 75% des sanctions concernent des manquements aux règles de protection de la nuit.**

L'ACNUSA joue ainsi un rôle essentiel dans la régulation des nuisances sonores et environnementales liées aux activités aéroportuaires.

Cependant, les pouvoirs dont elle dispose à ce jour s'avèrent insuffisants face à l'augmentation du trafic aérien, à la montée des exigences climatiques et environnementales et aux attentes légitimes des populations riveraines. Ses compétences et les mesures existantes, bien qu'ayant permis certaines avancées, restent largement insuffisantes pour garantir une bonne régulation du secteur aéronautique et une réduction significative des nuisances sanitaires et environnementales qui en découlent. Les mécanismes actuels de contrôle ne permettent pas une action rapide et proportionnée face aux infractions aux réglementations liées aux activités aéroportuaires. De plus, les sanctions financières en vigueur sont trop relatives pour dissuader efficacement les compagnies aériennes contrevenantes, tandis que l'absence de pouvoirs coercitifs pour imposer des mesures correctives constitue une limite majeure aux actions de l'ACNUSA.

18) Ville et Aéroport recommande que l'administration centrale dispose d'un délai de 6 mois pour répondre aux recommandations formulées par l'ACNUSA dans son rapport d'activité annuel. Un doublement du plafond des amendes que l'ACNUSA peut imposer aux compagnies aériennes en cas de non-respect des règles environnementales et sonores est proposé (soit 80 000 euros au lieu de 40 000 euros). De plus, il est demandé de clarifier et harmoniser les procédures de sanction de l'ACNUSA afin d'améliorer leur lisibilité et leur efficacité. Enfin, il est proposé la consultation obligatoire de l'ACNUSA avant toute modification de la circulation aérienne, la publication systématique de son avis afin d'informer le public et d'éclairer le débat lors des enquêtes publiques.



A.N. - conseil d'administration – Élaboration des propositions à formuler auprès de la Cour des comptes dans le cadre de son EPP de maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires

III)

Deux études en cours de réalisation : projet d'Observatoire des valeurs immobilières autour des aéroports ; portrait économique du secteur aérien et ses emplois

-Projet d'Observatoire territorial sur les mobilités résidentielles et les valeurs immobilières en zone de bruit (CSTB)

Depuis la présentation du projet par Mme Noëlvia SEDOARISOA lors du conseil d'administration Ville et Aéroport du 5 décembre 2024, les contacts ont permis de lancer cette étude spécifiquement pour Ville et Aéroport. Face au retrait financier de certains acteurs, une solution alternative visant à réduire au maximum les coûts tout en maintenant un niveau de qualité satisfaisant a pu être trouvée. Lors du CA Ville et Aéroport du 5 décembre 2024, une proposition concrète alignée sur le budget indiqué par l'association a été formulée et le prototype de l'outil a été présenté.

Cette proposition d'étude vise à fournir à Ville et Aéroport une évaluation exhaustive et précise de l'impact du bruit des transports sur les valeurs immobilières en Île-de-France, en prenant en compte chaque source de bruit : routier, ferroviaire, aérien, ainsi que le cumul des trois sources.

La proposition englobe les aspects suivants :

Collecte de données : Nous collecterons les données essentielles, notamment les informations sur les transactions immobilières et les niveaux de bruit environnemental à travers toute la région Île-de-France. Ces données seront obtenues à partir de sources fiables telles que les bases de données des Demandes de Valeur Foncière (DVF) mises à disposition par les pouvoirs publics, ainsi que les cartes stratégiques du bruit disponibles chez BruitParif.

Analyse des données : Nous procéderons à des analyses approfondies pour évaluer l'impact spécifique de chaque source de bruit sur les valeurs immobilières dans la région.

Cartographies : Nous élaborerons des cartographies détaillées illustrant les niveaux de bruit ainsi que leurs impacts estimés sur les prix immobiliers à travers l'ensemble de l'Île-de-France.

Rappel des intérêts de l'étude pour Ville et Aéroport

L'évaluation de l'impact du bruit des transports sur les valeurs immobilières s'inscrit dans le cadre de l'évaluation monétaire des impacts environnementaux, conformément aux principes de l'économie du bien-être. Cette approche permet d'exprimer une valeur dans une unité commune, l'euro, facilitant ainsi l'intégration de ces enjeux environnementaux dans le processus décisionnel.

Cette évaluation monétaire offre une perspective concrète dans la lutte contre le bruit, notamment en permettant de :

Concrétiser la création d'un observatoire des valeurs immobilières autour des plateformes aéroportuaires, conformément aux souhaits exprimés depuis longtemps par l'association Ville et Aéroport.

Enrichir les outils d'objectivation : L'étude permet une évaluation objective de l'impact du bruit sur la valeur des biens immobiliers, une préoccupation souvent exprimée par les riverains.

Disposer d'un outil de diagnostic efficace :

Les cartographies de dépréciation immobilière constituent un outil de diagnostic efficace pour les collectivités, permettant d'identifier les zones prioritaires nécessitant des mesures de prévention et d'atténuation.

Elles permettent également d'évaluer et de suivre l'efficacité des politiques publiques dans le temps et l'espace.

Accompagner :

- ✓ Les entreprises dans la mise en œuvre de leur obligation réglementaire concernant l'application d'analyses coût-bénéfice pour les grands projets d'investissement tels que les infrastructures routières, ferroviaires, aéroportuaires, etc. Cela inclut également les choix appropriés de technologies pour l'atténuation des nuisances, comme les murs anti-bruit (transparents, en béton ou végétalisés ?).
- ✓ Les décideurs dans les prises de décisions politiques et réglementaires : politiques d'internalisation, de compensation, réglementation, etc.
- ✓ Améliorer l'évaluation des coûts sociaux du bruit pour une meilleure gestion et allocation des ressources.
- ✓ Sensibiliser et communiquer de manière objective, rationnelle et pédagogique sur les impacts du bruit afin de sensibiliser tant les individus que les décideurs.
- ✓ Promouvoir la recherche et l'innovation : Encourager le développement de nouvelles recherches et études pour approfondir la compréhension des impacts du bruit.

Ainsi, cette étude géospatiale sur les dépréciations immobilières liées au bruit renforcera la capacité de Ville et Aéroport à analyser, évaluer et communiquer efficacement sur les impacts du bruit, répondant ainsi aux attentes formulées depuis longtemps par l'association. En adoptant une approche territorialisée des solutions contre les nuisances sonores, nous favoriserons des décisions plus éclairées, contribuant ainsi à une amélioration significative de la qualité de vie urbaine.

Plan de travail et calendrier

La durée totale du projet est estimée à 6 mois, répartie en quatre phases principales :

- **Phase 1 : Collecte des données**
Durée : 1 mois
Description : Cette phase initiale est essentielle pour garantir que toutes les données nécessaires sont collectées de manière exhaustive et précise. Elle constitue le fondement sur lequel reposera toute l'analyse ultérieure.
- **Phase 2 : Analyse statistique et modélisation**
Durée : 3 mois
Description : Cette phase prolongée permettra une analyse approfondie des données collectées. L'accent sera mis sur l'application de modèles statistiques avancés et de techniques de prédiction telles que XGBoost pour affiner les estimations des prix immobiliers en fonction du bruit.

- **Phase 3 : Développement des cartographies**

Durée : 1 mois

Description : Durant cette période, l'équipe se concentrera sur la création de cartes détaillées visualisant les niveaux de bruit et leurs impacts estimés sur les prix immobiliers dans toute la région.

- **Phase 4 : Validation, révisions et présentation des résultats**

Durée : 1 mois

Description : La phase finale est dédiée à la validation rigoureuse des résultats obtenus, à la révision des analyses et à la préparation de la présentation des conclusions.

Les livrables prévus pour cette étude incluent des rapports détaillés et des cartographies.

-Étude sur le portrait économique du transport aérien et ses emplois – Approche quantitative et qualitative (Université Gustave Eiffel)

Un courrier daté du 13 février 2025 (accompagné du cahier des charges) a été adressé au Laboratoire Ville Mobilité Transport de l'Université Gustave Eiffel située à Marne-la-Vallée.

Le LVMT est une unité mixte de recherche entre l'Université Gustave Eiffel et l'École nationale des ponts et chaussées membre de l'Institut Polytechnique de Paris depuis juillet 2024. Il traite des interactions entre les territoires urbains, les transports et les mobilités (quotidiennes, touristiques et résidentielles). Les recherches se situent à l'intersection de l'aménagement, l'urbanisme, la géographie, l'économie, la sociologie, l'anthropologie et les sciences de l'ingénieur.

Depuis plusieurs années, les collectivités membres du réseau Ville et Aéroport déplorent le manque d'information et de précisions sur les données relatives à l'économie du secteur aéroportuaire. Celles-ci sont parfois diffusées partiellement et épisodiquement dans le cadre des instances de concertation (ex.: commission consultative économique des aéroports) par des cabinets privés et qui sont souvent pro-aérien.

Nous avons donc le souci de réaliser une étude indépendante sur cette question et c'est pourquoi notre choix s'est porté sur l'Université Gustave Eiffel après avoir pris connaissance de certaines publications récentes (ex.: «Le nombre d'emplois en lien avec les aéroports parisiens», mai 2022).

La direction du LVMT a pu prendre connaissance de notre commande et du cahier des charges et elle s'est occupée de la constitution d'une équipe pour conduire cette étude. La proposition technique et financière de l'Université (devis détaillé, délais proposés, organisation et moyens humains mobilisés, référence en ce domaine avec exemples de publications antérieures sur le sujet) doit être finalisée.

Rappel de notre cahier des charges finalisé

Constat

Depuis plusieurs années, les villes membres de Ville et Aéroport constatent, pour chaque aéroport dont elles sont riveraines, le manque d'information et de précisions sur les données relatives à l'économie du secteur aéroportuaire.

Ces données sont généralement fournies lors des Commissions Consultatives de l'Environnement et des Commissions Consultatives Économiques des aéroports français, par des

cabinets privés chargés de délivrer des études économiques. Un certain nombre de villes dénoncent le choix de cabinets pro-aérien.

Si le secteur aéroportuaire serait ainsi «générateur de richesse», il serait également créateur d'emplois «directs, indirects, induits, catalytiques», termes équivoques, prenant en compte toute société ou entreprise situées sur l'emprise aéroportuaire.

A ce jour, les données précises de ces emplois, par société/entreprise, ne sont pas communiquées. Les communes n'ont alors connaissance que de chiffres globaux, sans avoir accès aux données sources.

Les résultats de ces études mettent ainsi sérieusement en doute la méthodologie employée et leur impartialité.

Objectifs de l'étude

L'étude demandée par Ville et Aéroport doit permettre d'objectiver la réalité économique du secteur aéroportuaire et de vérifier un certain nombre de chiffres avancés par les gestionnaires d'aéroports.

Elle vise à quantifier le poids des principaux aéroports français dans leur ensemble, mais aussi individuellement. Elle a également pour objectif une approche qualitative et quantitative des emplois du secteur aéroportuaire.

Composition du rapport d'étude

Sur la base des données obtenues, le rapport d'étude devra intégrer :

L'état des lieux complet des emplois du secteur aéroportuaire

Établir précisément la liste des entreprises et sociétés concernées par chaque plateforme aéroportuaire de France. Cette liste doit être complétée par la raison sociale, le secteur d'activité, le nombre d'employés, la production, le chiffre d'affaires, la valeur ajoutée, et la rémunération des salariés, pour chaque entreprise/société.

La qualité des emplois du secteur aéroportuaire

Mettre en évidence l'évolution du nombre et de la qualité de ces emplois depuis 2010. Par conséquent, également évaluer et chiffrer la diminution potentielle de richesse et d'emploi,

Analyser le modèle low-cost, son impact sur le secteur, et son évolution depuis 2010,

Analyser le modèle des compagnies traditionnelles et son évolution depuis 2010,

L'impact des emplois du secteur aéroportuaire sur les territoires riverains

Établir, pour chaque ville riveraine de chaque aéroport de France, le nombre de foyers travaillant dans les entreprises/sociétés concernées, et son évolution depuis 2010,

Établir les secteurs géographiques où les employés vivent,

La comparaison des emplois du secteur aéroportuaire avec l'économie globale française

Établir la part des emplois découlant du secteur aéroportuaire, sur l'emploi global en France,

Établir la contribution au PIB de la France des emplois découlant du secteur aéroportuaire.

Élaboration et méthodologie de l'étude

Dans un souci de qualité, l'Université en charge de l'étude s'attachera à respecter les règles suivantes :

Établir un devis détaillé correspondant au coût de l'élaboration de la présente étude. Il s'agira ainsi d'indiquer le nombre de journées de travail, les coûts journaliers ainsi que les frais annexes,

Suivre une démarche rigoureuse, explicitée et justifiée, basée sur des sources sûres et vérifiables,

Accompagner l'association de manière conforme au présent cahier des charges, l'informer régulièrement de l'avancée des travaux,

Faire preuve d'exhaustivité.

Le suivi de l'étude sera réalisé par le Président et le Secrétaire général de Ville et Aéroport, et son chargé de mission.



Assemblée nationale – Jeudi 6 novembre 2025 – Assemblée générale extraordinaire – Suite à la révision des statuts un point d'étape a été fait sur les deux études commandées par Ville & Aéroport

Résultats de l'étude

Un rapport de l'étude sera fourni à la fin de son élaboration, en version numérique et papier.

Une synthèse de l'étude devra être rédigée et transmise également en version numérique et papier.

Calendrier
Le contenu de l'offre comprendra :
La proposition technique et financière de l'Université
Le devis détaillé et les délais proposés,
L'organisation et les moyens humains mobilisés,
La référence en ce domaine.
L'étude complète devra être livrée à Ville et Aéroport d'ici la fin 2026.

IV)

Position de Ville et Aéroport sur l'article 43 du Projet de loi de Finances 2026

«Prélèvement exceptionnel des soldes excédentaires de la taxe sur les nuisances sonores aériennes»

Les élus de Ville et Aéroport vent debout contre le prélèvement des excédents de recettes de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)

L'association Ville et Aéroport a pris acte du projet de loi de finances 2026 et de son article 43 qui prévoit de nouvelles ponctions sur les ressources du transport aérien, cette fois en détournant une partie du produit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) destinée à financer l'insonorisation des logements riverains. Bercy compte transférer environ 78 millions d'euros de la trésorerie d'ADP vers le budget général et limiter l'usage de la taxe à 40 millions sur les 48,8 millions prévus en 2026, le reste étant versé au budget de l'État.

Cette mesure s'ajoute à la série de prélèvements opérés depuis 2025, alors que la France reste l'un des pays d'Europe où la part des taxes gouvernementales dans les coûts aéroportuaires est la plus élevée : 63 % contre 51 % en Allemagne. Ces détournements de fonds parafiscaux touchent aussi d'autres ressources : budget annexe de la DGAC, et taxes d'infrastructures.

Une fois encore, les élus de Ville et Aéroport dénoncent une politique où le transport aérien sert de variable d'ajustement budgétaire à l'État. Sous couvert d'équilibre des comptes publics, Bercy détourne les fonds qui avaient pourtant un objectif clair : la protection des riverains (nuisances sonores) et l'application du principe de réparation (pollueur-payeur) qui alimente l'insonorisation des logements inclus dans les Plans de Gêne Sonore (PGS) des principaux aéroports français. Ces pratiques constituent une fiscalité déguisée sans que cela ne profite réellement à l'environnement.

Fin 2024, le stock total de TNSA s'élevait à environ 150 millions d'euros. Aéroports de Paris (ADP) serait le premier contributeur de cette mesure : son stock de TNSA s'élevait à 123 millions d'euros au 31 décembre 2024, pour les aéroports Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget.

L'État décide de détourner la TNSA de son utilité première, au mépris de l'esprit même de cette taxe. Pour justifier sa mesure, le gouvernement évoque « un ralentissement de la demande d'indemnisation observée pour certains aéroports ». En réalité, cette analyse est contestable puisqu'autour de Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, au moins 33 000 logements et 150 établissements scolaires sont éligibles à des aides mais n'ont pas encore été insonorisés. Le stock de TNSA doit donc servir exclusivement à réaliser les programmes d'insonorisation des sites concernés, telle est la demande réaffirmée par Ville et Aéroport.

Par ailleurs, ces chiffres proviennent de PGS qui n'ont pas été actualisés depuis 2011 pour Paris-Le Bourget et depuis 2013 pour Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Entre-temps, le trafic aérien a augmenté, nécessitant une révision de ces documents. Comme le rappelle à juste titre l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) dans son rapport annuel 2024, « *À défaut d'évaluations régulières, de nombreux Plans d'Exposition au Bruit (PEB) et Plans de Gêne Sonore (PGS) sont devenus obsolètes et insuffisamment efficaces* ». Ainsi, certains riverains peuvent désormais être concernés par les nuisances aéroportuaires, rendant encore plus essentiel une bonne utilisation de la TNSA.

Ville et Aéroport rappelle que dans le cadre du projet de loi de finances rectificative pour 2022, le Parlement avait adopté, à l'initiative du Sénat, une dotation de 20 millions d'euros supplémentaires pour la TNSA. L'association avait déploré cette compensation très partielle au regard des pertes de recettes enregistrées lors de la crise du Covid-19 évaluées à plus de 80 millions d'euros sur la période 2020-2023 (effondrement du trafic aérien).

Ville et Aéroport demande au gouvernement de renoncer à ce prélèvement exceptionnel des soldes excédentaires de la taxe sur les nuisances sonores aériennes afin de permettre à cette taxe de retrouver son utilité première.

Ville et Aéroport salue l'initiative du député Romain Eskenazi qui a déposé une proposition de loi visant à améliorer le dispositif d'aide financière à l'insonorisation. Celle-ci reprend pour partie les propositions défendues par l'association visant à réformer ce dispositif. Il s'agit de prévoir une prise en charge à 100%, dans la limite d'un plafond revalorisé annuellement selon l'indice des prix d'entretien-amélioration des bâtiments ; de favoriser le couplage isolation phonique-isolation thermique ; de rouvrir un droit à l'aide après un délai de vingt ans.

Au-delà de ces dispositions, Ville et Aéroport demande une révision et un élargissement des critères d'éligibilité à tous les foyers réellement exposés au bruit nocif des avions ; une révision des plans de gêne sonore ; un élargissement des contributeurs TNSA aux gestionnaires d'aéroports aux côtés des compagnies aériennes ; un assouplissement du critère d'antériorité. Afin de remédier aux situations atypiques induites par l'application du critère d'antériorité, il est proposé de donner la possibilité aux riverains dont la demande a précédemment été rejetée en application du « critère d'antériorité » de redéposer leur demande pendant une durée limitée.



Assemblée nationale – Conseil d'administration Ville et Aéroport – Jeudi 6 novembre 2025 – Discussion et position sur l'article 43 du Projet de loi de finances pour 2026 («Prélèvement exceptionnel des soldes excédentaires de la taxe sur les nuisances sonores aériennes»)

Ville et Aéroport auditionnée au Sénat :

→ **Groupe de travail «Nuisances aéroportuaires» (Groupe Socialiste, Écologiste et Républicain)**

M. Jean-Pierre BLAZY, président de Ville et Aéroport, a été auditionné le mardi 10 juin 2025 par M. Rachid TEMAL, sénateur socialiste du Val d'Oise, à l'initiative de la constitution de ce GT. L'objectif est de finaliser le texte d'une proposition de loi suite aux différentes auditions.

→ **Rapport sénatorial sur la pollution sonore liée aux transports
Ville et Aéroport transmet aux rapporteurs de la Mission d'information sur les nuisances sonores causées par les transports ses propositions pour réduire la pollution du secteur aérien**

Le 25 juin 2025, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a adopté à l'unanimité le rapport d'information de Guillaume Chevrollier et Gilbert-Luc Devinaz sur la pollution sonore liée aux transports.

Selon un sondage exclusif commandé par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, les nuisances sonores constituent un véritable sujet de préoccupation pour 71% des Français (et même 79% des Franciliens). **Près d'un Français sur deux se déclare exposé à la pollution sonore due aux transports. 45 % des Français se considèrent en effet exposés au bruit des transports à leur domicile ou sur leur lieu de travail, qu'il s'agisse de nuisances sonores routières (39 %), aériennes (14 %) ou encore ferroviaires (13 %).** L'Île-de-France est la région au sein de laquelle les nuisances sonores liées aux transports sont les plus concentrées et ressenties par les habitants : 43% d'entre eux déclarent être exposés aux nuisances sonores routières (soit 4 points de plus par rapport au niveau national), 19% (+5 points / France entière) en ce qui concerne le bruit du trafic aérien et 30% (+7 points / France entière) en ce qui concerne le bruit ferroviaire.

Pour les sénateurs Guillaume Chevrollier et Gilbert-Luc Devinaz, le constat est sans appel : la lutte contre le bruit, sujet au cœur du quotidien et des préoccupations des Français, est loin d'être une priorité des pouvoirs publics, et les moyens juridiques et humains déployés pour répondre à cette problématique de santé publique ne sont pas à la mesure des enjeux. Les deux rapporteurs se sont donc attachés à mesurer l'impact sanitaire et social de l'exposition au bruit et à évaluer les réglementations applicables et les politiques publiques menées pour répondre. Ils ont formulé 22 recommandations concrètes destinées à mieux protéger la santé et la qualité de vie des Français.

Les objectifs visés ? Rendre plus rationnelle et efficace la réglementation bruit, mettre à jour les normes et seuils réglementaires pour tenir compte des pics de bruit ainsi que des seuils sanitaires définis par l'OMS, améliorer le pilotage de la lutte contre le bruit (renforcement des moyens dédiés à ce sujet au sein de la Direction Générale de la Prévention des Risques du Ministère de la

Transition écologique, généralisation d'observatoires régionaux de bruit sur le modèle de Bruitparif), relancer un plan national de résorption des points noirs de bruit (PNB), déployer des radars sonores pour verbaliser les véhicules trop bruyants, renforcer le couvre-feu en vigueur pour les aéroports enclavés dans le tissu urbain ou encore mieux encadrer l'aviation de loisir.

Sur les 22 propositions formulées dans le rapport, 4 concernent l'aérien :

Proposition n° 3 : Améliorer les politiques d'aide à l'insonorisation en réduisant le reste à charge pour les riverains, en rouvrant ce droit pour les locaux dont le dispositif d'insonorisation s'est dégradé dans le temps et en élargissant le nombre de locaux éligibles

Proposition n° 20 : Renforcer le couvre-feu en vigueur dans certains aéroports situés à proximité immédiate de zones densément urbanisées.

Proposition n° 21 : Doubler le plafond des amendes infligées par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires.

Proposition n° 22 : Mieux encadrer l'aviation de loisir et de formation en plaçant le maire au cœur de la décision : lui donner la faculté de définir des niveaux sonores maximaux pour les aéronefs utilisés et des plages horaires de restriction d'exploitation des plateformes.

Ville et Aéroport participe à l'élaboration de propositions de lois auprès de ses parlementaires, notamment M. Romain ESKENAZI, député socialiste du Val d'Oise, et Mme Julie LAERNOES, députée écologiste de Loire-Atlantique.

➔ Proposition de loi de M. Romain ESKENAZI, député du Val d'Oise, « visant à améliorer le dispositif d'aide financière à l'insonorisation à destination des riverains exposés aux nuisances sonores aériennes » déposée le 28 octobre 2025

Créé en 2005, le dispositif d'aide à l'insonorisation des logements des riverains d'aérodromes, financé par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) alimentant les fonds de compensation des nuisances aériennes (FCNA), met en œuvre le principe pollueur-payeur en faisant contribuer les compagnies aériennes proportionnellement au bruit généré par leurs appareils. Conçu pour réparer les préjudices subis par les habitants, il apparaît aujourd'hui insuffisant face à l'augmentation du trafic aérien, (estimée à +19 % d'ici 2050 pour le seul aéroport de Roissy-Charles de Gaulle). L'ensemble des acteurs concernés – exploitants d'aérodromes, autorités indépendantes et associations de riverains – s'accordent à reconnaître les limites du dispositif et la nécessité d'une réforme ambitieuse afin d'assurer une protection effective et équitable des populations.

Ces limites sont bien identifiées : un tiers des riverains ignore l'existence du dispositif, seuls 54% des ménages ayant réalisé des travaux d'insonorisations en ont bénéficié, et le reste à charge de 20 %, constitue un frein important, notamment pour les foyers modestes qui sont souvent les plus exposés.

Par ailleurs, les critères d'éligibilité trop restrictifs, fondés sur les plans de gêne sonore (PGS), excluent de nombreuses zones habitées exposées à des niveaux de bruit supérieurs aux recommandations sanitaires de l'OMS. Cette situation crée une inégalité de traitement et fragilise la crédibilité du principe de justice environnementale.

Face à l'objectif européen de réduire de 30 % d'ici 2030 les expositions aux nuisances sonores et au regard du droit à un environnement sain garanti par le Préambule de la Constitution de 1946, une modernisation du dispositif s'impose. La présente proposition de loi vise à adapter le mécanisme d'aide à l'insonorisation aux réalités sanitaires, sociales et environnementales actuelles, en le rendant plus accessible, plus juste et plus cohérent avec les politiques de transition écologique.

Elle entend donc réformer le dispositif d'aide financière aux riverains des aéroports exposés aux nuisances sonores aériennes, institué pour atténuer les impacts du bruit généré par le trafic aérien sur la santé et la qualité de vie des populations concernées, qui souffre actuellement de limitations qui en réduisent l'efficacité. Elle propose donc d'améliorer l'accessibilité et l'adéquation :

L'article 1^{er} vise à améliorer et renforcer le dispositif d'aide à l'insonorisation des logements situés dans les zones de gêne sonore des aéroports afin d'assurer une prise en charge intégrale des coûts, dans la limite d'un plafond revalorisé annuellement selon l'indice des prix d'entretien/amélioration des bâtiments. Elle intègre également une dimension énergétique en favorisant des travaux concourant à l'isolation thermique, alignant le dispositif sur les objectifs de sobriété énergétique. Enfin, elle permet aux bénéficiaires de redemander l'aide après un délai de vingt ans, reconnaissant la durée de vie limitée des installations isolantes ainsi que l'évolution des techniques d'isolation, pour améliorer la protection contre le bruit dans le temps en prévision des hausses de trafic.

L'article 2 vise à élargir l'éligibilité au dispositif d'aide à l'insonorisation. Le plan de gêne sonore (PGS) intègre désormais les zones exposées à des niveaux de bruit dépassant les seuils sanitaires de l'OMS (40 décibels pondérés A la nuit, 5055 décibels pondérés A le jour), protégeant mieux les populations contre les risques sanitaires comme les troubles du sommeil. Par ailleurs, un nouvel alinéa autorise les résidents hors PGS à prouver leur éligibilité via des mesures individuelles de bruit, effectuées par un expert agréé sur quatorze jours, si les niveaux dépassent ceux du PGS pendant au moins quatre jours. Ces mesures rendent le dispositif plus inclusif et adapté aux réalités locales, garantissant une meilleure protection des riverains.

➔ Proposition de loi de Mme Julie LAERNOES «visant à lutter contre la pollution sonore de l'aéroport de Nantes-Atlantique et protéger la santé des populations survolées» déposée le 11 juillet 2025

Extrait de l'exposé des motifs :

« Aujourd'hui, les riverains et des élus du territoire sont exaspérés par la saturation des vols de l'aéroport de NantesAtlantique, par la multiplication des manquements à la réglementation des compagnies aériennes, par le système d'attribution des amendes et par les réponses insuffisantes des autorités de l'État. Cette situation n'a que trop duré. Il est aujourd'hui impératif de répondre à la demande pressante et légitime des populations, victimes d'un niveau de pollution sonore toujours plus élevé, d'être mieux protégées. Il s'agit là d'un enjeu majeur de santé publique.

Enfin, il est nécessaire de permettre de dimensionner cet outil structurant pour le Grand Ouest mais également de favoriser des alternatives aux voyages en avion en interdisant les courts courriers sur le territoire français si une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps de moins de quatre heures, contre deux heures et demie auparavant, est possible, conformément aux recommandations de la Convention citoyenne pour le climat de 2020.

Tel est l'objet de la présente proposition de loi.

Celle-ci est le fruit d'une consultation publique en ligne menée pendant trois mois, qui a recueilli plus de 200 contributions et 1 000 votes. Habitants, élus locaux et associations y ont apporté leurs expertises d'usage et leurs constats, forgés par l'expérience quotidienne des nuisances aériennes, mais aussi des propositions concrètes. Ils ont rappelé avec force que la santé publique et environnementale doit être une priorité politique. Derrière les dispositions techniques de cette proposition de loi, émerge aussi un questionnement plus large du modèle aéroportuaire actuel, et une aspiration à une régulation plus stricte du trafic, une réduction des vols inutiles et une transition vers des mobilités durables, justes et respectueuses des limites sanitaires et environnementales.

Dans un premier temps, les auteurs de la proposition de loi souhaitent qu'il soit instauré une régulation du trafic aérien à NantesAtlantique, à travers un plafonnement des vols. Cette proposition de régulation du trafic a maintes fois été proposée par les acteurs locaux pour résoudre le problème des pollutions sonores causées par l'activité aéroportuaire de NantesAtlantique. Elle permettrait d'une part, de réduire mécaniquement le niveau sonore et d'autre part, d'ouvrir un débat plus profond, sur la vocation du rôle de l'aéroport de NantesAtlantique qu'il peut revêtir pour le territoire. En effet, aujourd'hui, la multiplication des vols vers des destinations de loisirs assurés par des compagnies lowcosts interroge tant elle présente peu de retombées positives pour le territoire. Toutefois, la mise en place d'une telle mesure, dont seul l'État a le pouvoir, exige de mettre en place une étude d'impact selon « l'approche équilibrée » (EIAE), conformément au droit européen.



Assemblée nationale – Jeudi 5 juin 2025 – Assemblée générale ordinaire – Mme Julie Laernoès (au centre), députée écologiste de Loire-Atlantique, présente les grandes lignes de sa proposition de loi avant son dépôt le 11 juillet 2025

En effet, le règlement européen n° 598/2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports dans le cadre d'une approche équilibrée ainsi que le décret national n° 2023375 du 16 mai 2023 relatif à la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires, exigent que, préalablement à toute adoption de nouvelles restrictions d'exploitations, soit rendue obligatoire la réalisation d'une étude d'impact selon «l'approche équilibrée» (EIAE), conduite sous l'autorité du préfet de département, pour les aéroports où sont réalisés plus de 50 000 mouvements par an d'aéronefs de masse supérieure à 34 tonnes. **C'est pourquoi, conformément au droit européen et afin de prescrire une régulation du trafic aérien de l'aéroport de NantesAtlantique à 56000 mouvements par an, l'article 1^{er} prévoit que le Gouvernement remette au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) de l'aéroport de NantesAtlantique.**

En outre, il est nécessaire de renforcer le couvre-feu, en étendant les plages horaires de 6 heures du couvre-feu actuel pour porter son amplitude à 9 heures et réduire les nuisances aux horaires où leur impact sur la santé est maximal pour les riverains, conformément aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Une telle extension du couvre-feu nécessite là encore la réalisation d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE). L'article 2 prévoit ainsi que le Gouvernement remette au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente proposition de loi, une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) sur une extension du couvre-feu en vigueur sur l'aéroport de NantesAtlantique pour porter son amplitude à 9 heures et qu'il soit respecté de manière stricte.

Assurer une meilleure application du couvre-feu nécessite également de renforcer les sanctions, face au constat sans appel du nombre alarmant d'infractions. Afin que les amendes aient une réelle portée dissuasive et qu'elles ne soient pas une simple donnée intégrée dans le modèle économique des compagnies aériennes, une augmentation de leur montant maximal est nécessaire. **Tel est le sens de l'article 3, qui vise à doubler les plafonds des amendes que l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) peut imposer en cas de nonrespect de la réglementation.**

L'article 4 vise à clarifier et harmoniser les procédures de sanction de l'ACNUSA afin d'améliorer leur lisibilité et leur efficacité. Il prévoit également la possibilité d'augmenter la transparence autour des décisions de sanction afin de renforcer leur impact dissuasif et de faire de la pédagogie. Il introduit aussi un mécanisme de règlement amiable des litiges, permettant de traiter plus rapidement certaines infractions et d'encourager les compagnies aériennes à adopter des pratiques plus respectueuses.

Enfin, **l'article 5 vise à interdire les vols intérieurs courtcourriers sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps de moins de quatre heures contre deux heures et demie auparavant comme la Convention citoyenne pour le climat l'avait proposée en 2020 ».**

Ce livret a été réalisé par **M. Gérard STEMMER**, administrateur Ville et Aéroport et ancien Officier Mécanicien Navigant. Dans le cadre de son programme d'activités, Ville et Aéroport a organisé plusieurs séminaires de formation en visioconférence assurés par M. STEMMER. Au cours de ces réunions, les différentes notions techniques propres à l'aérien et souvent compliquées à maîtriser ont pu être expliquées et vulgarisées auprès des élus membres du réseau Ville et Aéroport.

Les séminaires de formation ont permis aux élus de se familiariser aux différentes notions qui apparaissent souvent lors des réunions des instances existantes (Commissions Consultatives de l'Environnement, Commissions Consultatives d'Aide aux Riverains, Étude d'Impact selon l'Approches Équilibrée des aéroports, etc.) et qui sont notamment présentées par la Direction générale de l'aviation civile.

Le livret de formation reprend l'ensemble des notions qui ont été vues et qui ont fait l'objet d'une vulgarisation durant le séminaire, ce qui permet de rendre la matière et le jargon propre au secteur aérien accessible à tous.

Ce document est composé de deux parties :

- 1- **Le bruit généré par les avions**
- 2- **Les procédures de vol**

En fin de livret un glossaire est prévu, reprenant les définitions des notions techniques abordées dans cette formation. La publication de ce livret interviendra fin mars-début avril 2026 (après les élections municipales). Il sera donc diffusé aux nouvelles équipes en place, aux membres réélus et nouveaux élus.



Assemblée nationale – Conseil d'administration du jeudi 4 mars 2025 – M. Stemmer (à gauche) présente la première partie de son séminaire de formation consacrée au bruit

VII)

Développement du partenariat avec l'Airport Regions Council (ARC)

Lors de son déplacement à Bruxelles le 30 janvier 2025, une délégation Ville et Aéroport a rencontré M. Sergi ALEGRE, directeur général de l'ARC afin de définir avec lui les termes d'un nouveau partenariat entre l'ARC et VILLE ET AEROPORT.

Un premier partenariat avait été initié en 2004 avec l'ancienne présidente Ann DEVITT (Dublin Airport) et un colloque sur les vols de nuit avait été organisé à la Commission européenne en juin 2005.

Un programme de travail commun a été défini sur la thématique « LIMITATION ET COMPENSATION ». Un groupe de travail (Working Group) a été installé après la réunion du 30 janvier et une première réunion en visio a eu lieu avec S.ALEGRE et John STEWART, Président de l'UECNA (Union Européenne Contre les Nuisances des Aéronefs) le 26 février dernier.

Ce GT travaille actuellement à la rédaction d'une position commune sur l'impact environnemental et sanitaire du transport aérien en Europe et poser des NOISE ISSUES (des propositions pour réduire le bruit lié au trafic aérien) et des BEST PRACTICES OF COMPENSATION.

Par ailleurs, la programmation d'événements annuels est proposée (au niveau du Parlement européen et de la Commission européenne).



30/01/25 – Bruxelles - Rencontre avec M. Sergi ALEGRE CALERO (au centre), président de l'Airport Regions Council (ARC), afin de définir un partenariat entre Ville et Aéroport et l'ARC

Une délégation Ville et Aéroport conduite par M. Jean-Claude LEMASSON, Vice-président de Ville et Aéroport, a rencontré le nouveau Président de l'ACNUSA, M. Pierre MONZANI, élu pour six ans (2025-2031) le 25 juin dernier au siège de l'ACNUSA.

Cette délégation était composée de plusieurs administrateurs : M. Laurent TAUPIN, Adjoint au Maire de Chevilly-Larue (94), et M. Gérard STEMMER, Adjoint au Maire de Dammartin-en-Goële (77). M. Michel MARCHAND représentait la commune de Villiers-sur-Marne (94) en tant que conseiller municipal délégué au développement durable.

Nommé par décret du 3 janvier 2025, M. Pierre MONZANI, préfet hors classe, a eu un parcours professionnel diversifié dans la préfectorale, l'enseignement, la recherche, la formation, les collectivités territoriales, notamment départementales, et les institutions politiques et administratives.

Ancien élève de l'École Normale Supérieure de Saint-Cloud et de l'École Nationale d'Administration (ENA), agrégé d'Histoire, il a toujours privilégié l'intérêt de la mission dans ses choix professionnels. Il affirme : « *Ma nomination à la présidence de l'ACNUSA, qui m'honore, me donne une belle occasion de marier dans la durée mes combats pour l'intérêt général et mon goût du terrain, développé au service de l'État et des collectivités.* »

Grâce à un Collège désormais quasi-complet, l'ACNUSA a pu retrouver son rythme de croisière. La première urgence était de résorber le retard dans les sanctions des dossiers de manquements, dû à un trop long intérim de la Présidence de l'Autorité. Le Collège a donc prolongé ses séances juridictionnelles et, lors de ses réunions de février, a pu traiter pas moins de 157 dossiers de manquements, tout en préservant la qualité juridique et l'objectivité de ses conclusions.

Les compagnies aériennes ont bien compris, ou vont bien comprendre, que l'usage des aéroports et du ciel de France suppose le respect des règles environnementales voulues par le législateur et par l'exécutif pour améliorer la vie quotidienne des riverains, tout en préservant notre modèle de croissance économique sans lequel la qualité de vie serait une expression vide de réalité. L'ACNUSA fera respecter ces règles et sa main ne tremblera jamais quand il s'agira de sanctionner les personnes poursuivies quand l'instruction confirmera la réalité des manquements.

La deuxième priorité de l'Autorité est de poursuivre sa politique qualitative dans le rendu de ses avis et recommandations, grâce à la compétence du pôle technique et du Collège. Les saisines de l'Autorité pour avis sont toujours examinées avec intérêt quel que soit le solliciteur.

La troisième exigence est d'ouvrir l'ACNUSA aux réalités vécues par nos compatriotes et par nos élus.

Aussi le nouveau Président de l'Autorité a commencé son « chemin de connaissance » en allant sur le terrain, autant que possible, rencontrer les maires, les préfets, les parlementaires, les responsables associatifs, etc. et visiter, pour mieux comprendre, les aéroports, les sièges des compagnies aériennes et les entreprises liées au monde aérien. Selon lui, « *les points de vue peuvent être contradictoires, la contradiction est au cœur de la vie, mais il n'est point de paradoxe qui puisse empêcher l'intérêt général d'émerger quand les honnêtes gens conjuguent leurs efforts* ».

Après avoir présenté la feuille de route de l'ACNUSA, un échange avec la délégation Ville et Aéroport a pu avoir lieu sur les points suivants : synthèse des mesures retenues par les Préfet dans le cadre de l'élaboration des EIAE; point sur la proposition de loi « visant à renforcer les pouvoirs de l'ACNUSA » déposée en avril 2025 par Mme Julie LAERNOES et M. Romain ESKENAZI, parlementaires membres du réseau Ville et Aéroport ; point sur le décret n°2025-378 relatif aux redevances aéroportuaires du 25/04/25 qui modifie la composition des Commissions Consultatives Économiques (CoCoEco) ; point sur l'Évaluation de Politique Publique (EPP) de la Cour des comptes sur la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires.

Enfin, les membres de Ville et Aéroport ont commenté les recommandations 2025 de l'Autorité qui sont pour rappel :

RECOMMANDATION 2025-1	<i>Simplifier les dispositions encadrant le pouvoir de sanction</i> (recommandation adressée au Gouvernement et au Parlement)
RECOMMANDATION 2025-2	<i>Rendre obligatoire l'usage de l'application Téléprocédure par les personnes morales poursuivies devant l'Autorité par l'administration de l'aviation civile</i> (recommandation adressée au Gouvernement)
RECOMMANDATION 2025-3	<i>Améliorer la rédaction des arrêtés portant restrictions d'exploitation des aéroports pour raison sanitaire et environnementale afin d'en faciliter l'application</i> (recommandation adressée au Gouvernement)
RECOMMANDATION 2025-4	<i>Mettre en place des restrictions progressives d'exploitation des aéronefs en fonction de leurs bruits certifiés, en approche et en survol</i> (recommandation adressée aux ministres chargés respectivement de l'environnement et des transports)

- 1) Sur les EIAE, Ville et Aéroport a indiqué que l'enjeu principal reste la protection de la période nocturne.** Ville et Aéroport s'est mobilisée sur ce sujet et elle a recommandé de soumettre à études d'impact des scénarios différenciés combinant une exigence progressive sur les caractéristiques acoustiques (bruit certifié) des aéronefs autorisés à opérer et un plafonnement des vols en période nocturne entre 22 heures et 6 heures.

Dans le cadre d'une rencontre avec les DG MOVE et ENVIRONNEMENT de la Commission européenne organisée le 30 janvier 2025 à Bruxelles, **Ville et Aéroport**, faisant le constat des EIAE en France déjà réalisées ou en cours de réalisation, **a indiqué que les préfets**, autorité compétente désignée par le décret du 16 mai 2023, **retenaient les scénarios les moins restrictifs et donc les moins impactant pour les opérateurs.**

Si les élus locaux font beaucoup pour que la réglementation européenne soit appliquée, ils déplorent une inefficacité au niveau de l'État.

Il a été indiqué que la Commission européenne, constatant une EIAE avec un scénario qui ne permet pas de répondre aux objectifs de réduction du bruit (ceux-ci devant être clairement définis au départ) ou qui n'introduit pas des mesures de restriction d'exploitation, peut délivrer une opinion négative auprès de l'État membre. Malgré tout elle ne peut arrêter ou contraindre un État membre dans sa décision.

Ville et Aéroport a été surprise d'apprendre que seulement 3 notifications ont été comptabilisées par la CE à l'échelle des États-membres pour trois aéroports qui sont Amsterdam-Schiphol, Nantes-Atlantique et Bâle-Mulhouse.

C'est donc très faible et cela souligne le manque d'implication des États membres pour faire appliquer la réglementation européenne. Dès lors, dans les démocraties représentées au sein de l'UE, faut-il attendre des décisions de justice pour agir politiquement ?

Ce fut le cas à Francfort en 2012 au moment de l'instauration d'un couvre-feu strict entre 23h et 5h (décision de justice au niveau du Land de Hesse).

Conclusion : En France, les textes européens sont mal appliqués et avec beaucoup de retard. Tel est le cas des EIAE. Les préfets qui pilotent ces études retiennent à chaque fois le scénario le moins restrictif et au stade où nous en sommes on observe que les mesures prises portent essentiellement sur la période nocturne et demeurent imparfaites. Pourtant, les prochaines années sont décisives. La planification territoriale de la transition écologique, fondée sur les engagements des opérateurs et une régulation environnementale adaptée à la situation de chacun des territoires impactés par les activités aéroportuaires, est nécessaire pour concrétiser la mise en œuvre des différentes politiques publiques. Or, les signaux sont mauvais. On voit que le gouvernement recule et organise une forte régression par rapport au climat. Au nom de la compétitivité, Bruxelles détricote son Pacte vert et la Commission européenne vient de présenter plusieurs textes qui reviennent sur des avancées sociales et environnementales majeures, dans le but de simplifier la vie des entreprises.

La France devrait prendre, dans le cadre des EIAE, des mesures de restrictions d'exploitation : plafonnement de trafic sur la base du nombre de mouvements annuels, instauration de couvre-feux, interdiction de certaines catégories d'avions, etc. Ces mesures devraient pouvoir s'intégrer dans les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) déjà adoptés ou en cours d'adoption. Face à ce type de décision, les compagnies aériennes et les gestionnaires d'aéroports ont déjà montré leur capacité à réorganiser leurs activités, à préserver l'essentiel des emplois. Les aéroports concernés n'ont pas connu de déclassement à l'échelle européenne et mondiale

- 2) **Sur la PPL « visant à renforcer les pouvoirs de l'ACNUSA » déposée en avril 2025 par Mme Julie LAERNOES, députée de Loire-Atlantique et M. Romain ESKENAZI, député du Val d'Oise**, Ville et Aéroport a souligné qu'elle avait collaboré à ce travail, tout comme elle l'avait fait précédemment avec Mme Naïma MOUTCHOU, VP de l'Assemblée nationale, députée du Val d'Oise, pour sa PPL « *visant à protéger la santé des populations et l'environnement contre les nuisances aériennes* » (décembre 2023).

La PPL vise à renforcer les pouvoirs de l'ACNUSA à travers quatre articles. Elle répond à une demande croissante des citoyens et des collectivités locales pour une meilleure régulation des activités aéroportuaires. Elle permettra de mieux encadrer les nuisances aéroportuaires et de renforcer la responsabilité environnementale du secteur aérien. En donnant à l'ACNUSA des pouvoirs accrus, cette proposition de loi vise à améliorer la qualité de vie des riverains, à préserver la santé publique et à assurer une transition écologique cohérente avec les engagements nationaux et internationaux de la France en matière de lutte contre la pollution et le changement climatique.

Ville et Aéroport a insisté sur le fait que des évolutions législatives sont nécessaires et qu'on ne peut plus raisonner à droit constant. Ses élus demandent un État stratège, que ce soit pour concevoir les évolutions de la transition écologique de l'aviation civile, mais aussi pour apporter des réponses à l'échelle locale. Tout cela doit être pensé dans le cadre européen et mondial puisqu'il s'agit de l'aviation civile, mais rappelons qu'il y a aussi le principe de subsidiarité s'agissant des états au sein de l'Union européenne. Ils ont la possibilité de prendre des décisions à l'échelle nationale et apporter ainsi des réponses à l'échelle locale. De ce point de vue-là, il y a un grand déficit aujourd'hui constaté et que nous déplorons.

3) Sur le décret n°2025-378 relatif aux redevances aéroportuaires du 25/04/25 qui modifie la composition des Commissions Consultatives Économiques

C'est avec un grand étonnement que Ville et Aéroport a pris connaissance du décret n° 2025-378 relatif aux redevances aéroportuaires publié au Journal officiel le 25 avril dernier et qui modifie la composition des commissions consultatives économiques des aéroports (CoCoEcos).

Les CoCoEcos se réunissent pour émettre un avis sur les modalités d'établissement et d'application des redevances aéronautiques ainsi que sur les programmes d'investissements de l'aéroport. Elles débattent également des perspectives d'évolution de la qualité des services publics rendus par l'exploitant de l'aéroport.

L'article 7 du décret n° 2025-378 en détaille la composition, à savoir :

- Les représentants des organisations professionnelles du transport aérien dont deux adhérents au moins sont usagers de l'aéroport ou du groupe d'aéroports.
- Les représentants des principaux usagers aéronautiques de l'aéroport ou du groupe d'aéroports, au regard de leur volume d'activité sur l'aéroport ou sur le groupe d'aéroports.
- Le cas échéant, un ou plusieurs représentants des entreprises d'assistance en escale ou de leurs organisations professionnelles dont deux adhérents au moins exercent leur activité sur l'aéroport ou le groupe d'aéroports.
- Les représentants des collectivités territoriales intéressées, à raison d'un à trois membres.

Ce même article 7 précise aussi malheureusement que « *les représentants des collectivités territoriales ne participent pas aux votes relatifs aux tarifs des redevances au titre de la consultation des usagers* ». **Il doit s'agir là d'une erreur de rédaction, d'autant que les collectivités territoriales avaient bien le droit de vote jusqu'à présent.**

Comment en effet imaginer que des élus de la République soient invités à siéger dans une instance sans pouvoir y représenter leur territoire à travers ce droit de vote ? Un tel dispositif reviendrait à nier l'expression des citoyens représentés à cette occasion.

Ville et Aéroport a donc demandé à M. François REBSAMEN, ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, à ce que les dispositions du décret n° 2025-378 relatif aux redevances aéroportuaires soient revues afin de permettre une digne représentation des territoires dans les différentes commissions consultatives économiques des aéroports.

4) Sur l'EPP de la Cour des comptes sur les nuisances sonores aéroportuaires

Ville et Aéroport a rappelé le travail effectué par le Comité d'accompagnement dans lequel elle siège. Celui-ci à privilégier une analyse par grandes catégories d'outils : l'information, le dialogue et la concertation ; les approches utilisées dans le cadre des études d'impact selon l'approche équilibrée – aménagement, innovation et modernisation des flottes, optimisation des trajectoires et politique d'insonorisation des bâtiments ; la politique répressive mise en œuvre par l'ACNUSA.

5) Point technique sur la notion de marge acoustique cumulée

Durant cet entretien, M. Stemmer a présenté un tableau très parlant sur la marge acoustique cumulée en comparant celle de deux appareils distincts : l'A320 (77t) et le B777 (299t).



Assemblée nationale – Conseil d'administration du jeudi 6 novembre 2025 – M. Jean-Claude LEMASSON (à gauche), Vice-président de Ville et Aéroport, rapporte la rencontre avec M. Pierre MONZANI, président de l'ACNUSA

Conclusion : Au-delà de ces points, M. MONZANI a fait une proposition aux membres de la délégation Ville et Aéroport -> mettre en rapport les référents ACNUSA désignés pour chaque plate-forme avec l'association Ville et Aéroport afin de favoriser un travail collaboratif et d'identifier les enjeux sur lesquels travailler aéroport par aéroport.

Ainsi, Ville et Aéroport, en lien avec le secrétaire général de l'ACNUSA, M. Philippe GABOULEAUD, a pu commencer ce travail étroit avec l'Autorité pour les plates-formes qui sont sous son contrôle.

Depuis cette rencontre, l'ACNUSA a publié son plan stratégique 2026-2031 pour une aviation durable, socialement respectée et respectueuse des territoires. Ce document pose les bases d'un renforcement de son action, conciliant la réduction des nuisances aéroportuaires et le développement d'une aviation durable mieux intégrée aux territoires.

Lors de l'Assemblée générale ordinaire du 5 juin 2025, Mme Claire GUIU, Adjointe au maire de Rezé, a présenté ce projet de recherche-action qui s'appuie sur un triptyque « Ville – Habitant.e.s – Chercheurs ». Il a pour objectif de construire un diagnostic participatif des environnements sonores urbains et de mener des actions sur des thématiques ciblées. Depuis 2023, le bruit aérien a été choisi comme champ de recherche et d'action. Le séminaire SonoRezé organisé en 2024 a permis de présenter la démarche du projet ainsi que les résultats de l'action « Bruit aérien ». Cette démarche inédite entre Chercheurs - Villes et Habitants, pourrait inspirer d'autres adhérents de l'association, et ouvrir des échanges sur la question des indicateurs et des cartographies du bruit aérien.

Ainsi, un webinaire dédié à la transposabilité de la méthode SonoRezé s'est tenu le **vendredi 20 juin 2025**.

SonoRezé est un projet financé par l'Agence Nationale de la Recherche, co-construit entre la Ville de Rezé, l'UMRAE (Unité Mixte de Recherche en Acoustique Environnementale) et l'UMR 6590 ESO (Espaces et Sociétés), avec Auxilia comme tiers-veilleur. Centré sur les environnements sonores urbains, il s'est donné deux objectifs :

- Établir un diagnostic des environnements sonores basé sur des mesures participatives et l'expertise habitante.
- Mettre en œuvre des actions transformatrices sur le territoire en s'appuyant sur un triptyque "habitants - chercheurs - collectivité".

En savoir plus : <http://sonoreze.fr/index.html>.

Le projet intègre une réflexion sur la transposabilité de la méthode à d'autres territoires et dans diverses configurations.

Ce webinaire visait à :

- Présenter les résultats de cette recherche participative ;
- Travailler collectivement, en plénière puis en ateliers, à la transposabilité de la démarche : identifier les attentes et les nouveaux cas d'usage possible, etc. ;
- Produire des éléments pour un guide méthodologique gratuit, à destination des collectivités souhaitant s'appropriier tout ou partie de l'approche SonoRezé. Les contributions à son élaboration y seront mentionnées.

Ce webinaire fut l'occasion de réunir un collectif représentatif d'acteurs intéressés par cette démarche : collectivités (élus et services techniques), experts du bruit, acteurs institutionnels et spécialistes des processus participatifs.

X)**Participation à la concertation volontaire sur le nouveau Schéma directeur de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (vision stratégique de l'aéroport à horizon 2050)**

Quatre ans après l'abandon du projet du Terminal 4, qui prévoyait d'accueillir 40 millions de passagers supplémentaires par an à l'horizon 2037, la direction d'Aéroports de Paris survole une ligne de crête.

D'un côté, ils ne veulent pas effrayer les riverains en parlant de croissance du trafic. « *Notre modèle ne peut plus être celui du Terminal 4* » promet dans le document de concertation M. Régis LACOTE, directeur de l'aéroport. De l'autre, il faut bien expliquer pourquoi l'aéroport va dépenser 3,5 à 4,5 milliards d'euros dans de futures infrastructures, comme des nouvelles salles d'embarquement, d'une capacité de 4 à 8 millions de passagers, ainsi qu'une nouvelle gare de fret.

Près de 30 % de hausse du trafic d'ici 2050

Au lieu de construire un énorme bâtiment, ils vont faire des aménagements modulaires successifs pour s'adapter à la demande. Mais le but reste d'accueillir plus de passagers et plus d'avions. Cette consultation n'est pas obligatoire, elle se fait sur la base de la bonne volonté de l'aéroport. Ce qu'ils attendent, c'est une sorte de blanc-seing de la part de la population sur ces projets.

« *Depuis la crise du Covid-19, la croissance du trafic a repris, mais elle est plus modérée et le restera à l'avenir* » poursuit Régis Lacote sur le dépliant. L'aéroport compte pourtant accueillir 105 millions de passagers en 2050, contre 82 millions en 2025, soit une hausse de 28 % en vingt-cinq ans.

L'aéroport Roissy-Charles de Gaulle prévoit de bâtir de nouvelles salles d'embarquement, d'une capacité de 4 à 8 millions de passagers.

La plateforme compte bien profiter de la croissance du trafic mondial. Selon les prévisions de l'Association internationale du transport aérien, le nombre de passagers dans le monde va doubler entre 2023 et 2043.

« Neutralité carbone »

« *Nous devons nous adapter pour accueillir ces passagers tout en poursuivant notre objectif central : la neutralité carbone en 2050* », poursuit Régis LACOTE. Comment atteindre un tel but avec de telles prévisions de croissance ?

Le dossier de concertation publique détaille notamment les impacts environnementaux potentiels de ce projet en termes sonores, de qualité de l'air ainsi que sur la biodiversité. Il est clairement indiqué que « *l'ensemble des polluants diminuerait sensiblement par rapport à 2035 et à l'état initial de 2019* ». Pour ce faire, l'aéroport table notamment sur des « *gains technologiques, associés à l'intégration croissante des avions à hydrogène et des pratiques décarbonées* ». Pourtant, l'avion à hydrogène reste un rêve lointain. La mise en service du premier appareil d'Airbus, initialement prévue pour 2035, a été reportée sine die.

L'aéroport liste une série d'actions pour diminuer ses émissions : faire marcher tous les véhicules d'escale à l'électricité, améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments, développer les énergies renouvelables et des solutions de captage, stockage et valorisation du [CO₂](#)

L'accumulation de ces petits gestes sera-t-elle suffisante ?

En septembre 2022, l'ADEME a publié une étude sur les scénarios de transition écologique du secteur aérien. Sa conclusion est sans appel : « *La réduction et/ou la modération de la demande est le seul levier pouvant permettre des réductions rapides des émissions de gaz à effet de serre à court terme.* »

Plus de 250 élus locaux et parlementaires ont signé et relayé la tribune. Face à un projet d'extension à 6 milliards d'euros, impliquant 74 000 vols supplémentaires par an, soit environ 200 avions supplémentaires par jour au-dessus de communes déjà fortement exposées aux nuisances aériennes.

Pour les territoires directement concernés, les conséquences sont connues : aggravation du bruit, dégradation de la qualité de l'air, impacts sanitaires durables et atteintes au cadre de vie des habitantes et habitants. Au-delà des chiffres, ce projet engage un **choix de modèle de développement** qui pèsera durablement sur nos communes et sur l'acceptabilité des politiques publiques locales.

Cette démarche n'est pas une opposition de principe. Elle est un **appel à la cohérence** entre les engagements climatiques de la France, les impératifs de santé publique et la responsabilité qui est la nôtre de protéger la qualité de vie de nos concitoyens. Les études indépendantes disponibles montrent d'ailleurs que, contrairement aux affirmations d'ADP, les émissions de CO₂ de la plateforme continueraient à croître dans les années à venir, y compris sans extension.

Nous affirmons une autre vision du développement : respectueuse de la santé publique, de la qualité de vie des Franciliennes et des Franciliens et des impératifs de transition écologique.

Cette tribune est parue dans le journal Le Monde du 18 février 2026.

Le projet d'extension de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle est un contresens historique. Le gouvernement doit prendre conscience de façon urgente de l'ampleur des conséquences délétères de ce projet sur la santé et sur l'environnement, et en exiger l'arrêt immédiat.

Dans le cadre de son programme d'activités, l'association a programmé un déplacement en délégation sur l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry afin d'y rencontrer la direction de l'aéroport (ADL) d'une part, les élus locaux d'autre part.

L'actualité du dossier de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry nous a conduit à faire ce déplacement.

Le fil conducteur de nos échanges a été l'Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) déjà réalisée, les retombées économiques et fiscales générées par l'aéroport sur le territoire, ses perspectives de développement, les plans en vigueur (PEB/PGS/PPBE). Enfin, nous avons examiné la question sensible des vols de nuit, et celle liée à la création de procédures d'approche dites RNAV permettant le développement des descentes continues sur l'aéroport.

La délégation Ville et Aéroport était conduite par M. Jean-Claude LEMASSON, Vice-Président de Ville et Aéroport. Pour rappel, la liste des membres de la délégation Ville et Aéroport : Jean-Claude LEMASSON, Frédéric CHAUCHET, Casimir PIERROT, Benoît PENEZ, Christian REY, Lucien BARGE, Julien DELANNAY

Ce déplacement a été préparé en coordination avec M. Christian REY, administrateur, maire de Diémoz (38)

Lors de la réunion programmée avec l'exploitant de l'aéroport (ADL), nous avons rencontré M. Lionel LASSAGNE, Directeur Développement Durable et Immobilier et son équipe ainsi que M. Cédric FECHTER, Président d'ADL.

M. LASSAGNE est intervenu sur les aspects médiation/territoire puis le Président d'ADL sur la partie gouvernance.

Une réunion a été programmée l'après-midi avec les élus locaux (maires des communes sous PEB, SCOT Nord Isère, Communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI), COLL'in Isère Nord Communauté, Association des Maires de l'Isère, parlementaires concernés du Rhône et de l'Isère, les élus représentant les EPCI touchés par le PEB et siégeant en CCE que sont LYSED, la CCEL, la CCMP, 3CM). Enfin étaient conviés la Métropole de Lyon, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, les départements du Rhône, de l'Isère et de l'Ain.

Courant 2025, Ville et Aéroport a diffusé auprès de 250 collectivités (Métropoles, Établissements Publics Territoriaux, Conseils régionaux, Conseils départementaux, Communautés d'agglomération, Syndicats mixte aéroportuaire, Communautés de communes, Communes) son dossier d'adhésion 2025 mis à jour accompagné de sa brochure de présentation.

Les parlementaires concernés par la problématique du transport aérien ont également été sensibilisés à l'action de Ville et Aéroport.

En 2025, Ville et Aéroport a poursuivi le développement de sa communication : administration de son site Internet, de ses réseaux sociaux (page Facebook), newsletter mensuelle, revue de presse hebdomadaire, veille des questions écrites sur le transport aérien au Parlement, diffusion des comptes-rendus de réunions et des déplacements sur site, colloques, etc.

En 2026, la création d'un groupe de discussion WhatsApp Ville et Aéroport est envisagée (fil d'actualité et échange entre les membres). Il constituera un outil d'information sur l'actualité du transport aérien et des aéroports entre les membres du conseil d'administration Ville et Aéroport (rapports, textes parlementaires, décision préfectorale, avis, etc.). Ce groupe permettra à ses membres d'interagir en fonction de l'actualité. Enfin, une refonte de l'identité visuelle de l'association est en discussion (logo).



Assemblée nationale – Assemblée générale ordinaire – Jeudi 5 juin 2025 – Discussion du plan de communication Ville et Aéroport 2025-2026

PROGRAMME PREVISIONNEL 2026-2027

NOTA : Le programme prévisionnel 2026-2027 sera enrichi suite à l'élection du/de la prochain(e) président(e) de Ville et Aéroport qui interviendra fin mai 2026

Les rencontres

- Élus de la Commission Mobilités – Régions de France
- Intervention aux 40 ans de l'ADVOCNAR (05/05/26 – Salle des Fêtes mairie d'Eaubonne)
- Arc Spring Conference « Living really near the Airport : Pros et Cons''' (21/05/26 - Aéroport de Valence – Espagne)
- Paris Air Forum 2026 (12/06/26 – Maison de la Mutualité – Paris)

Les déplacements sur site

- Aéroport Bâle-Mulhouse (automne 2026)
- Aéroport Nice-Côte-d'Azur (hiver 2027)

Les études en cours

- Réalisation de l'étude « Portrait économique du transport aérien » (Fin 2026/ début 2027)
- Réalisation du « Projet d'observatoire territorial des valeurs immobilières autour des aéroports » (courant 2026)

L'Assemblée générale ordinaire 2026 (21/05/26 – Assemblée nationale - Paris)

- Élection du nouveau président Ville et Aéroport + renouvellement du Conseil d'administration par tiers

- **L'organisation d'un colloque Ville et Aéroport (début 2027) sur Paris (thème à préciser) et préparation d'un questionnaire adressé aux candidats à l'élection présidentielle**
- **La participation aux colloques**
- **L'organisation de réunions publiques**

Le planning prévisionnel des réunions internes

- Assemblée générale ordinaire suivie d'un Conseil d'administration (21/05/26 – Assemblée nationale – Paris)
- Conseil d'administration (24/09/26 – Assemblée nationale – Paris)
- Conseil d'administration (03/12/26 – Assemblée nationale – Paris)
- Conseil d'administration (28/01/26 – Assemblée nationale – Paris)

La feuille de route sur les principaux aéroports français

- Actions à mener par aéroport en coordination avec les acteurs locaux et le référent Acnusa

La communication 2026-2027 Ville et Aéroport

- Campagne d'adhésion 2026 lancée après les élections municipales et communautaires (avril 2026) auprès de plus de 250 collectivités implantées autour des principaux aéroports français : métropoles, régions, départements, intercommunalités, communes et parlementaires)
