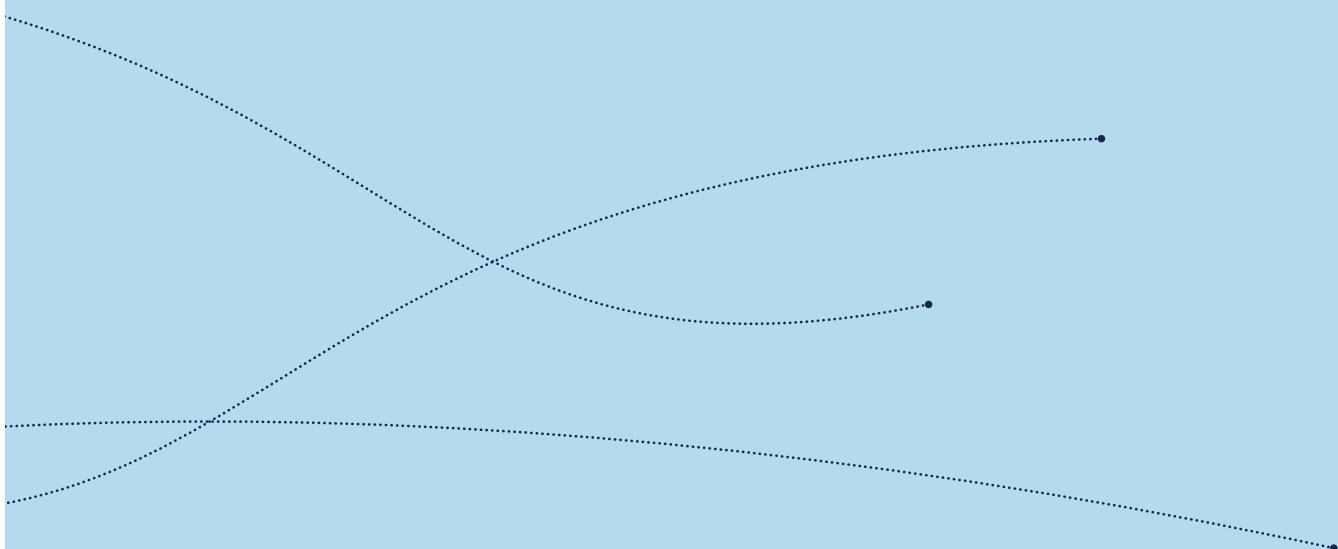
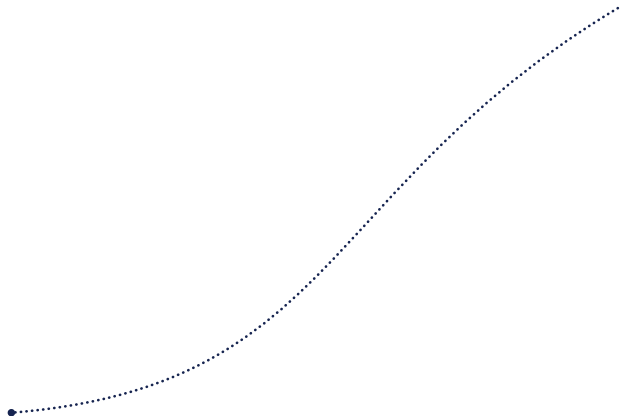


RAPPORT D'ACTIVITÉS DES SERVICES 2025

**Les activités du pôle juridique
Les activités du pôle environnement
Les activités transverses**



Avant-propos



L'année 2025 a marqué un tournant pour l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, qui s'est mobilisée pour résorber le stock important de dossiers accumulés en 2024. Sous l'impulsion de son nouveau président, Pierre Monzani, le collège a tenu un nombre nettement accru de séances en mode juridiction, permettant de ramener le volume de dossiers en cours d'instruction de 780 à 274. Cet effort soutenu a rétabli des délais de traitement conformes aux exigences de sécurité juridique et de transparence attendues par les parties prenantes.

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

Ce rapport retrace ainsi une année d'activité dense, marquée par une volonté affirmée de consolider la régulation environnementale au service des riverains et de la qualité du ciel français.

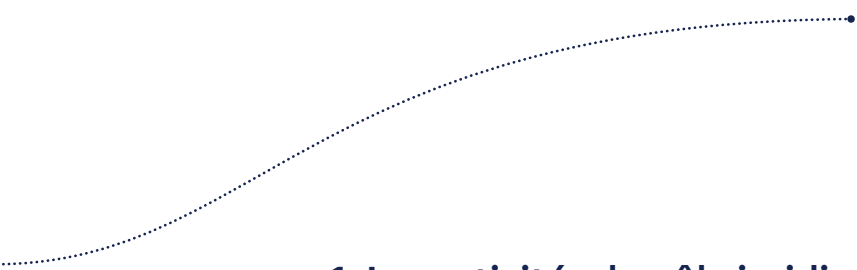
Philippe Gabouleaud
Secrétaire général

L'équipe permanente



Pierre Monzani, président, **Philippe Gabouleaud**, secrétaire général, **Arnaud Beck**, secrétaire général adjoint et chef du pôle communication et administration, **Éric Christy**, gestionnaire administratif et budgétaire, **Véronique Dardonville**, assistante de direction, **Alexandre Caillaud**, alternant au pôle communication et administration, **Florence Duenas**, rapporteur et cheffe du pôle juridique, **Erwan Dorso**, rapporteur suppléant et adjoint à la cheffe du pôle juridique, **Adama Sarr**, chargé d'études, **Frédéric-Karim Perrier-Slama**, chargé de greffe, **Victor Duplant-Riguidel**, alternant au pôle juridique, **Nicolas Michelot**, chef du pôle environnement, **Anaïs Barcet**, adjointe au chef du pôle environnement, **Romain Barbeau**, expert acoustique, **Laura Garré**, chargée d'études.

Sommaire



1. Les activités du pôle juridique

p.5

- A.** Les poursuites engagées par l'administration
- B.** L'instruction des dossiers et les décisions prises par le collège
- C.** Les recours à l'encontre des décisions du collège

2. Les activités du pôle environnement

p.16

- A.** Les avis du collège instruits par le pôle environnement
- B.** Les missions normatives et de contrôle
- C.** Les missions consultatives
- D.** La participation au dialogue et à la valorisation des connaissances

3. Les activités transverses

p.24

- A.** Le collège
- B.** La communication et les relations institutionnelles

4. Le bilan social

p.26

- A.** Les effectifs
- B.** Les formations
- C.** L'action sociale

5. Le budget de l'Autorité

p.28

- A.** Les dépenses de personnel de 2021 à 2025
- B.** Les crédits de fonctionnement de 2021 à 2025

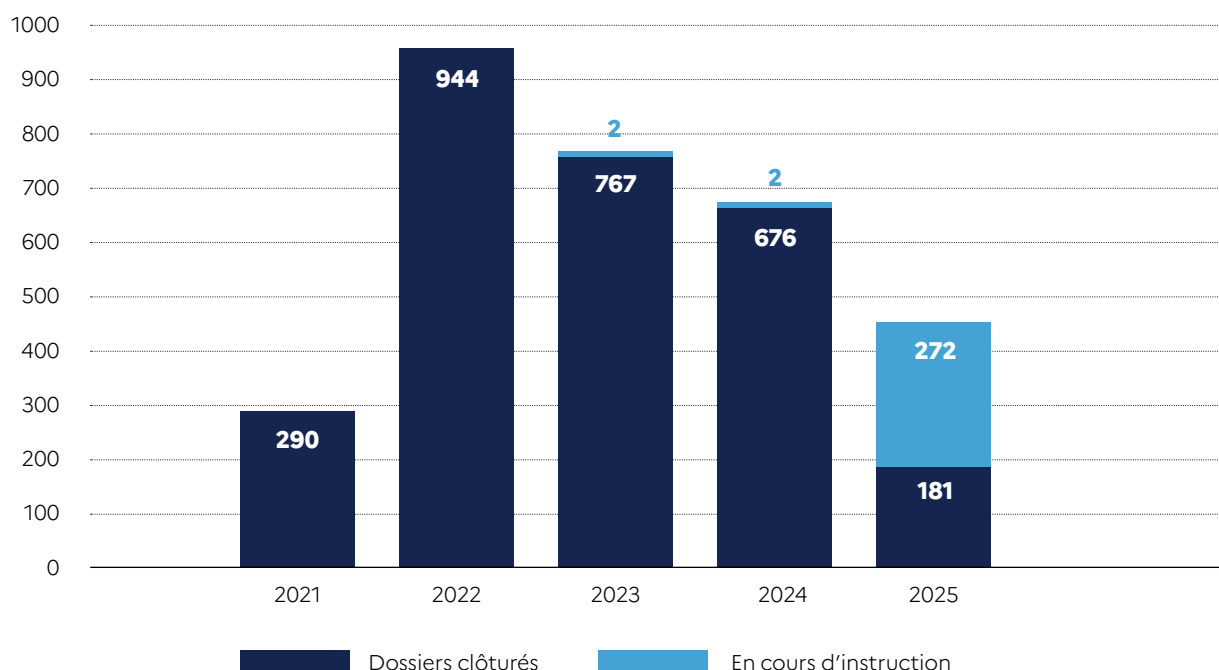


1.

A. Les poursuites engagées par l'administration

Le pôle juridique est placé sous la responsabilité du rapporteur. Il traite des poursuites engagées par les agents assermentés et commissionnés à cet effet de l'administration de l'aviation civile ou de la gendarmerie des transports aériens. Ces poursuites sont engagées à l'encontre des personnes visées à [l'article L6361-12 du code des transports](#) lorsqu'elles sont suspectées de manquement à la réglementation environnementale édictée, pour chaque aéroport, par arrêté ministériel.

1. Procès-verbaux dressés pour manquement de 2021 à 2025



En 2025, 453 procès-verbaux (PV) ont été transmis à l'ACNUSA, par l'administration de l'aviation civile, pour des faits potentiellement non respectueux des règles environnementales. Ce chiffre est inférieur aux 678 poursuites engagées en 2024 (– 33 %). Il s'inscrit dans la baisse continue des procès-verbaux (– 18 % en 2023 et – 12 % en 2024) débutée en 2023, qui peut s'expliquer par l'appropriation croissante des nouvelles restrictions nocturnes sur trois aéroports.

2. État des dossiers de poursuites transmis à l'ACNUSA au cours des cinq dernières années

Année du PV	PV dressés	Dossiers clôturés			En cours d'instruction
		Sanctionnés	Non-sanctionnés	Classés sans suite	
2021	290	170	96	24	0
2022	944	670	166	108	0
2023	769	467	200	100	2
2024	678	489	135	52	2
2025	453	130	46	5	272

La désorganisation du secteur aéroportuaire lors de la forte reprise du trafic aérien de 2022 a provoqué une augmentation importante du nombre de manquements constatés par l'administration et, par conséquent, du nombre de dossiers transmis à l'Autorité de contrôle.

Les services de l'ACNUSA s'étaient alors mobilisés pour maintenir le stock de dossiers en cours à un niveau acceptable et des délais de traitement raisonnables. La vacance prolongée de la présidence de l'Autorité en 2024, qui a induit la suppression des séances en mode juridiction durant six sessions du collège, risquait d'avoir une incidence sur les résultats obtenus à la suite des efforts réalisés. Sous l'impulsion du président de l'ACNUSA nommé en janvier 2025, Pierre Monzani, les membres du collège et les services de l'Autorité sont restés mobilisés pour résorber rapidement le stock conjoncturel accumulé. **La multiplication par deux du nombre de séances en mode juridiction au cours des cinq premiers mois d'exercice du nouveau président a permis de réduire de 780 à 274 le nombre de dossiers en cours d'instruction devant l'ACNUSA en fin d'année.**



3. Procès-verbaux dressés par plateforme de 2021 à 2025

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

L'évolution du nombre de procès-verbaux dressés ces dernières années sur les aéroports de Nantes-Atlantique et de Bâle-Mulhouse **montre une assimilation positive mais perfectible des restrictions visant la protection de la nuit autour de ces plateformes.**



4. Procès-verbaux dressés en 2025 par plateforme et type de manquement

Plateforme	Manquements « horaire »	Manquements « procédure »	Manquements « APU »	Tours de piste	TOTAL
Bâle-Mulhouse	69	2	0	0	71
Beauvais-Tillé	0	0	0	0	0
Bordeaux-Mérignac	0	20	0	0	20
Cannes-Mandelieu	8	0	0	1	9
Issy-les-Moulineaux	0	0	0	0	0
Lyon-Saint-Exupéry	3	5	2	0	10
Marseille-Provence	3	3	8	0	14
Nantes-Atlantique	62	5	0	0	67
Nice-Côte d'Azur	1	16	0	0	17
Paris-Charles de Gaulle	115	22	3	0	140
Paris-Le Bourget	10	0	0	0	10
Paris-Orly	17	26	1	0	44
Paris-Saclay-Versailles	1	0	0	37	38
Pontoise-Cormeilles-en-Vexin	0	0	0	0	0
Toulouse-Blagnac	1	6	0	0	7
TOTAL	290	105	14	38	447

La comparaison des situations sur chacune des plateformes ne peut être directe dans la mesure où les restrictions environnementales locales édictées par le ministre chargé de l'aviation civile peuvent être extrêmement différentes d'une plateforme à l'autre. **Néanmoins, ce tableau permet d'identifier les manquements les plus fréquents qui impactent chaque aéroport, données essentielles pour l'élaboration de solutions locales adaptées.**



B. L’instruction des dossiers et les décisions prises par le collège

Le rapporteur reçoit copie des procès-verbaux dressés par les agents assermentés de l’administration. Il conduit les procédures contradictoires entre l’administration et les personnes poursuivies, et peut classer sans suite les dossiers répondant à l’un des trois critères fixés par décret en Conseil d’État. Pour les autres dossiers, après la clôture de l’instruction, il présente les circonstances de fait et de droit devant le collège en présence des personnes poursuivies si elles ont souhaité venir ou se faire représenter. À la suite de la présentation de son rapport, ces dernières peuvent encore faire part de leurs observations directement au collège dont les membres permanents délibèrent ensuite à huis clos. **Le plafond des amendes encourues par les personnes morales poursuivies est de 40 000 € pour les manquements nocturnes et de 20 000 € pour les autres. Il est de 1 500 € pour les personnes physiques.**

1. Décisions prises par le collège en 2025

Type de manquement	Dossiers sanctionnés / Dossiers examinés	Montant des amendes	Moyenne par dossier sanctionné
Horaire	561/728	12 434 450 €	22 165 €
Procédure	139/177	1 765 000 €	12 698 €
APU	28/40	201 000 €	7 179 €
TOTAL	728/945	14 400 450 €	19 781 €

En 2025, le rapporteur a classé sans suite 18 dossiers et présenté au collège 945 dossiers. Le collège a décidé de ne pas prononcer d’amendes pour 217 dossiers présentés. **Il a prononcé 728 amendes pour un montant total inédit de 14 400 450 €** (contre 11 694 500 € en 2023, précédent montant record) s’expliquant par la résorption du stock de dossiers accumulés pendant l’absence d’une présidence de l’Autorité de plein exercice en 2024. Le collège a ainsi sanctionné près de 77 % des faits soumis à son examen. Le montant moyen des amendes prononcées par type de manquement est supérieur à la moitié du plafond fixé par la législation, sauf pour les manquements relatifs à l’utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU), en raison du nombre important de manquements commis en situation de récidive.

2. Décisions prises par le collège de 2021 à 2025

Année	Dossiers sanctionnés / Dossiers examinés	Montant des amendes	Moyenne par dossier sanctionné
2021	410/599	6 525 750 €	15 916 €
2022	352/547	4 595 500 €	13 055 €
2023	637/825	11 694 500 €	18 359 €
2024	295/427	6 239 000 €	21 149 €
2025	728/945	14 400 450 €	19 781 €

La baisse du montant moyen des amendes jusqu'en 2023, peut s'expliquer par le fait que le collège de l'Autorité a adapté sa doctrine relative à la récidive pour les séries de manquements aux nouvelles règles de protection nocturne à Nantes-Atlantique et Bâle-Mulhouse. Les vols considérés en récidive sont ceux réalisés quelques mois après la notification du premier manquement afin de tenir compte des difficultés à modifier une programmation en cours d'exécution. Cette circonstance atténuante a eu pour conséquence une baisse du montant moyen des amendes jusqu'en 2023. À partir de 2024, le collège n'a plus considéré cette difficulté comme une circonstance atténuante devant être prise en compte pour la fixation du montant de l'amende dès lors que cette réglementation entrerait dans sa deuxième année d'application. Les compagnies aériennes concernées devaient avoir intégré bien en amont, dans leur programmation, les éléments qui devaient leur permettre de la respecter.



3. Répartition des sanctions par type de manquement et par plateforme de 2021 à 2025

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

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

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



Répartition des sanctions pour violation des règles de protection contre la pollution atmosphérique					
Plateforme	2021	2022	2023	2024	2025
Bâle-Mulhouse	0	0	0	0	0
Beauvais-Tillé	0	0	0	0	0
Bordeaux-Mérignac	0	0	0	0	0
Cannes-Mandelieu	0	0	0	0	0
Issy-les-Moulineaux	0	0	0	0	0
Lyon-Saint-Exupéry	0	0	0	0	2
Marseille-Provence	0	0	0	0	11
Nantes-Atlantique	0	0	0	0	3
Nice-Côte d'Azur	0	0	0	0	1
Paris-Charles de Gaulle	4	3	4	0	5
Paris-Le Bourget	11	10	5	2	3
Paris-Orly	6	4	1	0	3
Paris-Saclay-Versailles	0	0	0	0	0
Pontoise-Cormeilles-en-Vexin	0	0	0	0	0
Toulouse-Blagnac	0	0	0	0	0
TOTAL	21	17	10	2	28

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



C. Les recours à l'encontre des décisions du collège

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

1. Recours devant le tribunal administratif de Paris

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

2. Recours devant la cour administrative d'appel de Paris

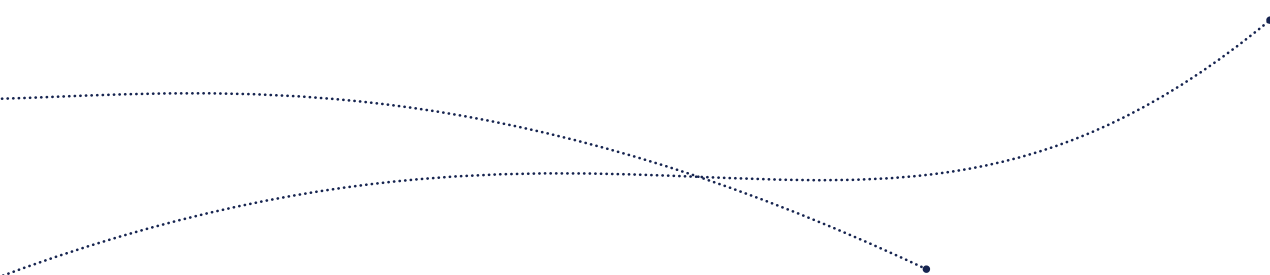
Année de dépôt	Recours concernant l'Autorité	Recours traités		Recours en cours d'instruction
		Arrêts favorables à l'Autorité	Arrêts défavorables à l'Autorité	
2021	21	21	0	0
2022	9	7	2	0
2023	5	1	0	4
2024	2	0	0	2
2025	3	0	0	3

3. Recours devant le Conseil d'État

Année de dépôt	Recours concernant l'Autorité	Décisions favorables à l'Autorité	Décisions défavorables à l'Autorité	Recours en cours d'instruction
2021	2	0	2	0
2022	0	0	0	0
2023	0	0	0	0
2024	0	0	0	0
2025	4*	3	1**	0

* Deux requêtes déposées déclinant 4 questions prioritaires de constitutionnalité.

** Transmission d'une question prioritaire de constitutionnalité au Conseil constitutionnel.

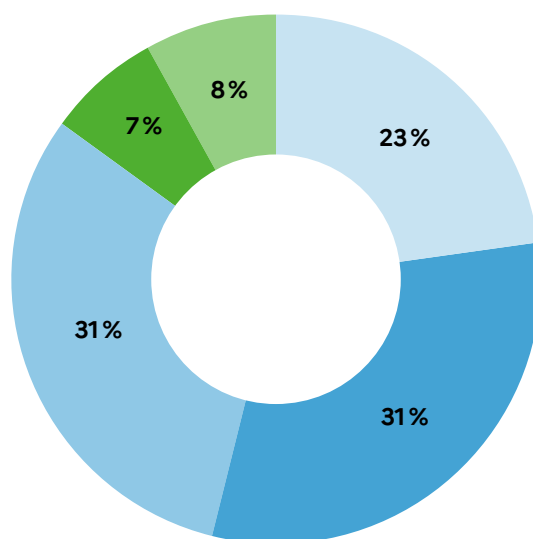


2. Les activités du pôle environnement

A. Les avis du collège instruits par le pôle environnement

En 2025, le pôle environnement a instruit 13 dossiers présentés au collège de l'Autorité de contrôle pour avis. 12 des aéroports relevant de la compétence de l'ACNUSA ont été concernés par un avis du collège. Plus d'un quart de ces décisions a porté sur des travaux sur les données.

1. Thématiques traitées par le pôle environnement pour les plénières de l'année 2025



■ Arrêté ■ Modification de procédure ■ Plan et programme ■ Homologation ■ Travaux sur les données

2. Avis instruits par le pôle environnement en 2025

Numéro	Objet	Séance	Plateforme
2025-01	Contribution relative au site d'implémentation pour la mise en place d'une sixième station fixe de mesure de bruit et de suivi des trajectoires	Janvier	Nantes-Atlantique
2025-02	Création de procédures d'approche RNAV en piste 17 et 35	Janvier	Lyon-Saint-Exupéry
2025-03	Homologation du dispositif de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs	Février	Lille-Lesquin
2025-04	Projet d'arrêté portant restrictions d'exploitation	Février	Paris-Orly
2025-05	Projet d'arrêté relatif à la prorogation des restrictions d'exploitation	Mars	Beauvais-Tillé
2025-08	Projet d'arrêté portant limitation temporaire des conditions d'utilisation de l'aérodrome durant le Salon du Bourget	Mai	Paris-Issy-les-Moulineaux-Valérie André
2025-09	Création d'une procédure d'approche RNP-AR en piste 21	Juillet	Nantes-Atlantique
2025-07	Projet de révision du plan de protection de l'atmosphère PPA de l'agglomération de Toulouse	Juillet	Toulouse-Blagnac
2025-11	Création de procédures d'approche RNP-AR en piste 31 L/R	Septembre	Marseille-Provence
2025-14	Projet de modification de l'arrêté ministériel du 6 décembre 1995 portant limitation des conditions d'utilisation	Octobre	Cannes-Mandelieu
2025-15	Création de procédures d'approches optimisées pour les descentes continues en piste 04 et 22	Octobre	Nice-Côte d'Azur
2025-16	Rapport de présentation de l'indicateur global mesuré pondéré de l'énergie sonore émise l'année 2024	Novembre	Paris-Charles de Gaulle

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

B. Les missions normatives et de contrôle

1. Guide méthodologique relatif à la mesure du bruit aérien

En 2024, le pôle environnement de l'Autorité a repris l'élaboration du guide méthodologique relatif à la mesure de long terme du bruit aérien (GMBA).

Ce document de référence a pour objet de répondre aux attentes exprimées par les parties prenantes. Premièrement, il vise à améliorer la lisibilité du processus d'homologation des systèmes de monitoring destinés à l'information du public. Deuxièmement, il aspire à contribuer à l'harmonisation des prescriptions de mesure et de communication mises en œuvre par les plateformes aéroportuaires. Il précise, à ce titre, les obligations et les bonnes pratiques applicables aux exploitants aéroportuaires.

Ces travaux, associant l'ensemble des parties prenantes concernées, sont structurés autour de trois volets :

- le processus d'homologation des systèmes de monitoring ;
- les prescriptions relatives aux mesures ;
- les modalités de communication de l'information.

En 2025, 13 réunions de travail ont été tenues, s'appuyant sur un comité de suivi présidé par le membre du collège désigné en tant que personnalité compétente en matière d'acoustique, afin de valider les orientations prises. La publication du guide est prévue fin 2026.

2. Indicateurs événementiels du bruit aérien

Le législateur français a donné délégation de pouvoir à l'Autorité de contrôle par [l'article L6361-6 du code des transports](#) pour définir les indicateurs de mesure et des impacts du bruit des aéronefs. Ces indicateurs sont ensuite homologués par arrêté des ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile.

L'ACNUSA a engagé en 2023 une démarche en partenariat avec le Conseil National du Bruit (CNB) pour définir des indicateurs réglementaires dits « événementiels », simples et compréhensibles par tous. Ces futurs indicateurs viendront compléter ceux existants, définis par voie réglementaire. Ces travaux s'inscrivent dans l'amélioration de l'évaluation quantitative du bruit aérien, participant à répondre à l'attente de la riveraineté.

Parallèlement à ce groupe de travail, une étude technique a été lancée en 2023 par le CEREMA⁽¹⁾ pour le compte de l'Autorité de contrôle, dans le but d'établir un état des lieux de la connaissance sur ce sujet. Ces travaux menés en 2024 et 2025 ont alimenté les débats au sein du groupe de travail afin que le CNB soit en mesure d'établir, en 2026, un avis conclusif relatif aux indicateurs acoustiques événementiels du bruit aérien.

(1) Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

3. Systèmes de mesure du bruit et de suivi des trajectoires

Les aéroports français sous contrôle spécifique de l'ACNUSA ont pour obligation de s'équiper d'un dispositif de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs conformément à [l'arrêté du 20 juillet 2004](#). Ces systèmes de monitoring permettent de fournir les données relatives aux survols des aéronefs pour information du public.

En 2025, le collège de l'Autorité a délivré [un avis favorable relatif au système de monitoring de l'aéroport de Lille-Lesquin](#). **Les membres du collège ont souligné la démarche volontariste de l'exploitant alors que l'homologation du système par l'Autorité n'est plus obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2025.** L'aéroport n'est plus sous le contrôle spécifique de l'ACNUSA au regard du nombre annuel de mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes.

L'année écoulée fut également l'occasion de travailler en collaboration avec les gestionnaires aéroportuaires de Nantes-Atlantique et Paris-Le Bourget, afin de préparer les évolutions à venir de leurs systèmes de monitoring. Les modifications à réaliser sont attendues en 2026 quand le collège de l'Autorité sera saisi pour avis en vue de l'homologation de ces systèmes.

C. Les missions consultatives

1. Modifications de procédures de départs et d'arrivées

Tout projet d'élaboration ou de modification de procédures de départ ou d'approche sur un aéroport dans le champ de compétence de l'ACNUSA, selon l'alinéa 6 de l'article [L6361-7 du code des transports](#), doit être soumis pour avis au collège de l'Autorité.

Depuis 2023, la commission technique se réunit en fonction de la complexité des projets pour étudier en amont de la séance plénière du collège l'ensemble des éléments.

Deux projets ont été concernés en 2025. Ils portaient sur des procédures satellitaires RNP-AR, dont la précision facilite l'atterrissage sur des aéroports techniquement difficiles (montagnes, obstacles, zones urbaines denses, trajectoire non rectiligne) :

- [Création d'une procédure d'atterrissage RNP-AR en piste 21 à Nantes-Atlantique ;](#)
- [Création de procédures d'approche RNP-AR en pistes 31 L/R à Marseille-Provence.](#)

Deux projets de procédures d'approches optimisées pour les descentes continues ont également été soumis pour avis au collège de l'Autorité de contrôle en 2025 :

- [Création de procédures d'approche RNAV en pistes 17 et 35 à Lyon-Saint-Exupéry ;](#)
- [Création de procédures d'approches optimisées pour les descentes continues en pistes 04 et 22 à Nice-Côte d'Azur.](#)

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

2. Arrêtés de restrictions d'exploitation

Les avis formulés par le collège de l'ACNUSA sur les projets de restrictions d'exploitation d'aéroports illustrent une volonté croissante de concilier activités aéroportuaires et réduction des nuisances avec des approches différenciées.

• L'aérodrome de Paris-Orly

L'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) a proposé au travers de trois scénarios une série de restrictions pour réduire les nuisances sonores. C'est le scénario A qui a été retenu. Entre autres, il redéfinit le couvre-feu nocturne désormais fondé sur l'heure de départ du poste de stationnement (23h15) et non plus de décollage (23h30). Aussi, seuls les avions les plus vertueux pourront atterrir et décoller à partir de 22h. Il fixe également des restrictions progressives fondées sur les marges acoustiques des avions. Ce scénario a été retenu car il présente le meilleur compromis entre développement économique et réduction des nuisances avec un coût socio-économique limité et des gains environnementaux établis. L'ACNUSA a formulé [un avis favorable](#) pour cet arrêté.

• L'aérodrome de Cannes-Mandelieu

De nouvelles restrictions ont été proposées pour encadrer davantage les tours de piste. L'ACNUSA a rendu [un avis partagé](#), à savoir :

- défavorable pour les restrictions visant les avions électriques (jugées injustifiées, l'usage des avions électriques, peu bruyants, doit en effet être encouragé) ;
- favorable pour les autres mesures, sous réserve de clarifications rédactionnelles et d'une évaluation a posteriori des effets. Le collège de l'Autorité de contrôle a demandé que l'étude d'impact préalable soit réalisée pour toute future modification.

• L'aérodrome de Beauvais-Tillé

La prorogation envisagée d'un dispositif dérogatoire au couvre-feu (minuit-5h), en vigueur depuis 2022, sans introduction de nouvelles restrictions, est justifiée par un équilibre économique et environnemental. L'ACNUSA, qui a formulé [un avis favorable](#), a souligné que le dispositif, strictement encadré, ne dégradait pas l'environnement.

• L'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux-Valérie André

Le collège de l'ACNUSA a émis [un avis favorable](#) pour une mesure ponctuelle et temporaire, adaptée à un événement exceptionnel que fut le Salon International de l'Air et de l'Espace (SIAE).

Par l'instruction de ces projets d'arrêtés, l'ACNUSA montre son rôle moteur dans l'équilibre des intérêts, en exigeant des garanties techniques (lisibilité, évaluations) et en promouvant des solutions innovantes (comme les avions électriques).

Les prochains projets de restrictions d'exploitation devront impérativement intégrer des études d'impact robustes afin d'objectiver quantitativement les nuisances sonores ou les mesures déjà mises en œuvre.

Il s'agit d'asseoir la légitimité de toute modification ou nouvelle proposition de restrictions. Les améliorations rédactionnelles et la clarification des règles restent, elles aussi, des priorités pour faciliter leur application et leur compréhension par les acteurs concernés (contrôle aérien et pilotes).

3. Plans de protection de l'atmosphère

L'Autorité de contrôle est consultée par les préfets sur les projets de Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) des grandes agglomérations disposant d'un ou plusieurs aéroports. Les PPA sont obligatoires pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants et dans les zones où les valeurs limites de qualité de l'air sont dépassées ou risquent de l'être. Les aéroports de Beauvais-Tillé et de Bâle-Mulhouse ne sont pas concernés.

Le PPA est un véritable levier de réduction locale des émissions de polluants. Il fixe des actions concrètes pour les différents secteurs d'activités. Leur révision doit avoir lieu tous les cinq ans.

Il est à noter que les contributions des plateformes aéroportuaires aux émissions atmosphériques, aux différentes échelles, restent limitées et modestes en regard des autres secteurs (transport routier, chauffage domestique, industrie). Les actions retenues pour le volet aérien des PPA soumis pour avis au collège de l'Autorité répondent globalement aux recommandations de l'ACNUSA.

L'Autorité de contrôle a été consultée en 2025 sur la révision du PPA de l'agglomération de Toulouse et a émis [un avis favorable](#).

4. Indice global mesure pondéré de Paris-Charles de Gaulle

La Direction du transport aérien a saisi l'Autorité pour avis le 11 août 2025 sur le rapport de présentation de l'Indice Global Mesuré Pondéré (IGMP) de l'année 2024 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

L'IGMP 2024 est en légère hausse par rapport à 2023, du fait entre autres de l'augmentation du trafic aérien (+ 3 %). Il est à noter que la proportion de l'ensemble du groupe 5 regroupant les aéronefs les plus performants d'un point de vue acoustique a augmenté, participant à limiter l'augmentation de l'IGMP.

Le collège de l'Autorité a émis [un avis favorable](#) sur les résultats du calcul de l'IGMP 2024 et a souligné la prise en compte des recommandations émises les années précédentes relatives à la lisibilité améliorée et à la transmission accélérée du rapport.

D. La participation au dialogue et à la valorisation des connaissances

1. Rencontres avec les parties prenantes

Durant l'année 2025, le pôle environnement a veillé au maintien d'un dialogue constant entre l'ensemble des parties prenantes.

Les rencontres et le congrès organisés par l'Union des Aéroports Français et Francophones (UAF & FA) ont constitué des occasions privilégiées pour faire le point sur la compétitivité de la mobilité aérienne en France ainsi que sur les enjeux de décarbonation.

À l'échelle nationale, le pôle environnement s'est rendu sur quatre plateformes aéroportuaires (Marseille-Provence, Nice-Côte d'Azur, Lyon-Saint-Exupéry et Paris-Le Bourget) afin d'apprécier les actions et projets environnementaux mis en œuvre ou planifiés, ainsi que les difficultés et contraintes rencontrées par chaque exploitant.

Il a également participé aux visites logistiques des hubs de FedEx et de DHL sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle. Aussi, des réunions de travail technique ont été tenues aux sièges des compagnies aériennes Transavia à Paris-Orly, et EasyJet à Londres-Luton.

À l'international, le pôle environnement a représenté l'Autorité de contrôle lors du congrès scientifique annuel européen Euronoise qui s'est tenu à Malaga en Espagne. Ce congrès était consacré à l'acoustique et à la gestion du bruit de plusieurs modes de transports dont l'aérien et a réuni de nombreux chercheurs et professionnels du domaine.

2. Études de survols et suites données aux sollicitations

Le pôle environnement réalise des analyses comparatives de données RADAR de survols des aéronefs afin d'éclairer certaines sollicitations des élus locaux. En 2025, le pôle environnement en a réalisé six qui ont été transmises aux collectivités et préfets concernés, puis publiées sur le site internet de l'Autorité. Pour l'heure, de telles analyses ne sont possibles que sur la région Île-de-France.

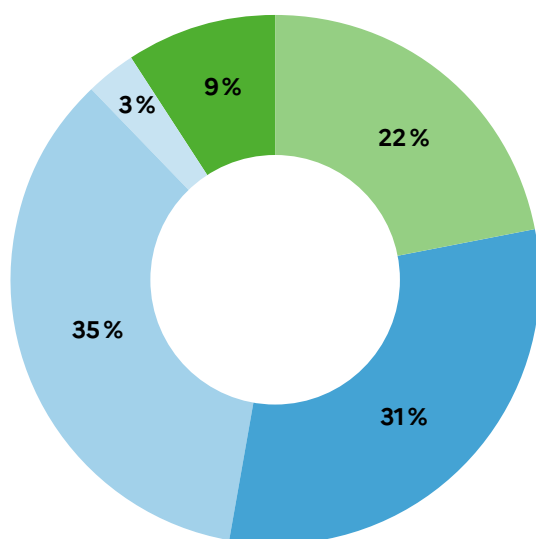


Réalisation	Mois analysés	Territoires
Juin	Juin (2019, 2023, 2024)	Asnières-sur-Seine
Juin	Septembre (2019, 2023, 2024)	Issy-les-Moulineaux
Juillet	Septembre (2019, 2023, 2024)	Garches
Octobre	Août (2023, 2024, 2025)	Rueil-Malmaison
Octobre	Juillet (2023, 2024, 2025)	Saint-Cloud
Novembre	Juillet (2023, 2024, 2025)	Maisons-Laffitte

 [Consulter les analyses comparatives](#)

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

Répartition des courriers reçus par sujet



NOMENCLATURE

- Augmentation des nuisances :**
indication de nuisances sonores dues à des passages d'aéronefs.
- Signalement :**
indication précise de survol d'un aéronef (date, heure, localisation, immatriculation) provoquant des nuisances.
- Sujet aviation légère et hélicoptères.**
- Question technique :**
regroupe des demandes spécifiques.
- Question diverse :**
regroupe des demandes liées aux plateformes.

3. Les activités transverses

A. Le collège

11 sessions du collège ont été organisées en 2025. Elles ont compris 26 séances, dont 14 en mode « juridiction ».

B. La communication et les relations institutionnelles

1. Lettre mensuelle

La Lettre de l'ACNUSA est un bulletin d'informations numérique mensuel qui recense les principales actualités de l'Autorité de contrôle au premier rang desquels les avis, recommandations et contributions adoptés par les membres du collège lors de sa session mensuelle. **Cette lettre compte 1987 abonnés.** Durant l'année 2025, le taux moyen d'ouverture de la Lettre a augmenté de 9 % et le taux moyen de clics de 27 %.

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

2. Site Internet

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

 [Parcourir le site de l'ACNUSA](#)

3. Réseaux sociaux

L'Autorité de contrôle est présente sur les réseaux sociaux X, LinkedIn, et depuis décembre 2024, sur la plateforme Bluesky. Un nombre croissant d'internautes suit ces comptes. En 2025, leur nombre d'abonnés a augmenté de 4 % pour X et 29 % pour LinkedIn.

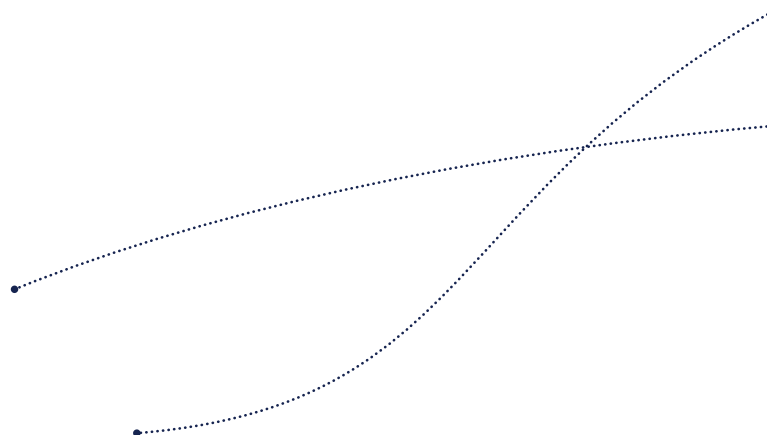
-  [Accéder au compte X](#)
-  [Accéder au compte LinkedIn](#)
-  [Accéder au compte Bluesky](#)

4. Relations presse

Le président de l'ACNUSA répond régulièrement aux interrogations des journalistes sur les thématiques relevant de la compétence de l'Autorité de contrôle. En 2025, il a donné six interviews et deux communiqués de presse ont été publiés. L'ACNUSA a ainsi été identifiée dans 165 articles de presse.

5. Rendez-vous institutionnels

L'ACNUSA a été auditionnée trois fois en 2025, dans le cadre de l'élaboration du projet de loi de finances 2026. 21 rencontres parlementaires ont été honorées ainsi que 120 autres rendez-vous dont 38 avec des maires.



4. Le bilan social

Le bilan social des services de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires traite des effectifs de l'équipe permanente, des apprentis et des stagiaires. Il ne traite ni des membres du collège, y compris président, ni des personnels d'appui relevant du secrétariat général des ministères (service informatique, services intérieurs, service médico-social, etc.).

A. Les effectifs

Sur le plan des ressources humaines, l'année 2025 a été marquée par une stabilité des effectifs. Au 31 décembre 2025, l'équipe permanente est composée de 12 agents, 5 femmes et 7 hommes. L'âge moyen est de 44 ans et l'ancienneté moyenne de 4 ans et 6 mois.

Effectifs répartis par âge et macrograde

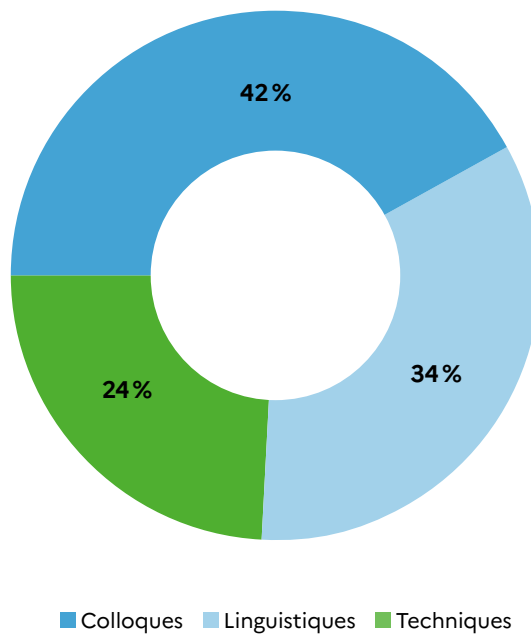
Macrograde	20-29 ans	30-39 ans	40-49 ans	50-59 ans	+ 60 ans
A+	0	0	5	0	1
A	0	1	0	0	0
B	1	1	0	0	0
C	0	0	1	2	0

La répartition des effectifs par statut est la suivante : 6 fonctionnaires en détachement, 3 agents en CDI et 3 en CDD. Deux autres agents sont en contrat d'apprentissage.

B. Les formations

Les agents de l'équipe permanente ont la possibilité de suivre des formations afin de compléter leurs compétences et d'enrichir leurs connaissances.

Répartition des formations suivies par les agents



C. L'action sociale

Les services du secrétariat général des ministères de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique apportent aux agents de l'ACNUSA des aides à caractère social (par exemple : médecine du travail, action sociale, colonies de vacances, soutien pour la mutuelle complémentaire). Elles ne donnent pas lieu à un compte rendu à l'échelle de l'équipe permanente dont les effectifs sont trop peu nombreux pour protéger les données individuelles.

5. Le budget de l'Autorité

Le budget de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) est inscrit au programme 217 des ministères de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique : "Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables".

A. Les dépenses de personnel de 2021 à 2025

	2021	2022	2023	2024	2025
Président et agents	1 186 579 €	1 202 779 €	1 306 535 €	1 283 389 €	1 415 645 €
Membres	51 479 €	59 111 €	48 854 €	27 382 €	31 730 €
Apprentis	53 462 €	38 210 €	19 645 €	38 241 €	47 532 €
TOTAL	1 291 520 €	1 300 100 €	1 375 034 €	1 349 012 €	1 494 907 €

B. Les crédits de fonctionnement de 2021 à 2025

	2021		2022		2023		
	AE	CP	AE	CP	Report AE	AE	CP
Fonctionnement général	50 487 €	46 452 €	45 345 €	39 170 €	6 175 €	43 092 €	38 120 €
Système d'information et de communication	190 343 €	152 855 €	106 034 €	104 717 €	1 317 €	421 735 €	302 114 €
Formations	65 953 €	50 979 €	56 447 €	35 616 €	16 357 €	14 652 €	4 442 €
Frais de justice	152 952 €	133 206 €	174 157 €	164 545 €	9 612 €	155 714 €	163 908 €
Déplacements	16 666 €	16 666 €	33 670 €	33 670 €	- €	28 432 €	28 432 €
Documentation et communication	157 674 €	92 124 €	150 782 €	84 997 €	65 786 €	27 534 €	82 114 €
Expertises et études	54 395 €	43 538 €	68 520 €	33 760 €	58 520 €	53 410 €	64 410 €
TOTAL	688 470 €	535 820 €	634 955 €	496 475 €	157 767 €	744 569 €	683 540 €

	2024			2025		
	Report AE	AE	CP	Report AE	AE	CP
Fonctionnement général	11 147 €	50 219 €	51 677 €	9 689 €	49 548 €	54 744 €
Système d'information et de communication	120 939 €	156 979 €	211 642 €	66 294 €	92 292 €	153 042 €
Formations	26 567 €	40 308 €	60 208 €	3 667 €	30 933 €	16 640 €
Frais de justice	1 418 €	165 821 €	167 239 €	- €	57 464 €	57 464 €
Déplacements	- €	22 749 €	22 749 €	- €	52 436 €	52 436 €
Documentation et communication	11 206 €	87 244 €	85 961 €	12 488 €	106 515 €	94 929 €
Expertises et études	47 520 €	11 360 €	11 360 €	47 520 €	13 356 €	35 760 €
TOTAL	218 797 €	534 680 €	610 836 €	139 658 €	402 544 €	465 015 €



244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN - 75007 PARIS
TÉL. : 01 53 63 31 80
contact@acnusa.fr - www.acnusa.fr

