

RAPPORT D'ACTIVITÉS DES SERVICES

2023

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

SOMMAIRE

3 AVANT-PROPOS

4 I. LES ACTIVITÉS DU PÔLE JURIDIQUE

A. Les poursuites engagées par l'administration	4
B. L'instruction des dossiers et les décisions prises par le collège	8
C. Les recours à l'encontre des décisions de l'Autorité de contrôle	11

14 II. LES ACTIVITÉS DU PÔLE TECHNIQUE

A. Missions normatives et de contrôle	14
1. Guide méthodologique de la surveillance du bruit aérien	14
2. Indicateurs événementiels du bruit aérien	14
3. Métrologie des systèmes de mesure du bruit	15
4. Les plans de prévention du bruit dans l'environnement des aéroports	15
5. Les inventaires des sources d'émissions atmosphériques et les campagnes de mesure des polluants	17
6. Les particules ultrafines sur et autour des aéroports	17
7. Accompagnement de la mise en place des nouvelles réglementations européennes et françaises relatives aux émissions des moteurs auxiliaires de puissance (APU)	18
B. Missions consultatives	19
1. Avis du collège instruits par le pôle technique	19
2. Les plans de protection de l'atmosphère	22
3. Mise en place d'une commission technique permanente au sein du collège	22
4. Évolution sur les cinq dernières années de la taxe sur les nuisances sonores aériennes	22
C. Valorisation des connaissances	25
1. Études de survols	25
2. Outil cartographique	26

27 III. LES ACTIVITÉS TRANSVERSES

A. Les sessions du collège	27
B. La communication et les relations institutionnelles	27
1. Le colloque « Gagner la confiance des territoires »	27
2. Lettre mensuelle	28
3. Site internet	28
4. Réseaux sociaux	28
5. Les relations presse	28
6. Les rendez-vous du président	28

AVANT-PROPOS

« Gagner la confiance des territoires » était le thème retenu pour le colloque organisé par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires en janvier 2023 à l'Assemblée nationale. Sujet d'actualité tout au long de l'année tant la reprise plus rapide du trafic aérien, source de nombreux débordements, a suscité un regain des tensions au niveau local. L'équipe permanente, malgré de nombreuses mobilités non anticipées, a, tout au long de l'année, œuvré pour que l'Autorité, indépendante et impartiale, favorise un dialogue local serein entre les parties prenantes.

Dans ses activités en mode juridiction, le pôle juridique a continué à faire face aux nombreuses poursuites engagées et l'année 2023, après une année 2022 exceptionnelle, restera également comme une des plus chargées en terme d'instructions de dossiers de manquement. Au prix d'une forte mobilisation et d'ordres du jour des séances en mode juridiction conséquents, le délai de traitement des manquements a pu continuer à se réduire. Sans altérer la solidité juridique des décisions du collège puisque les juridictions administratives les confortent quasi systématiquement dans les jugements rendus contre les recours portés par les personnes poursuivies.

En parallèle, afin de sécuriser et de réduire la durée des procédures, les équipes ont poursuivi la modernisation des outils informatiques métier du pôle juridique. Le projet devrait aboutir au printemps 2024, avec la volonté de dématérialiser totalement les procédures d'instruction des dossiers.



Philippe GABOULEAUD
Secrétaire général de l'Autorité

Concernant ses missions consultatives, les équipes ont permis au collège de toujours rendre les avis pour lesquels il est saisi dans les deux mois. Afin de rendre le travail du collège encore plus efficient, a été créée une commission technique capable de travailler en amont avec les maîtres d'ouvrage pour les aider à fiabiliser leurs projets sur le plan environnemental.

En matière de valorisation des connaissances, l'année 2023 est notamment marquée par une forte sollicitation d'élus de territoires impactés par les activités aéroportuaires (parlementaires et maires) pour des études de survols de leurs territoires sur plusieurs années. Ces études répondent à de fortes attentes et sont particulièrement appréciées.

L'année 2023 marque enfin une forte amélioration de la visibilité de l'Autorité de contrôle puisque tous les supports de communication, lettre mensuelle, réseaux sociaux et visites du site progressent fortement. L'amélioration du site internet à l'automne devrait confirmer ce constat.

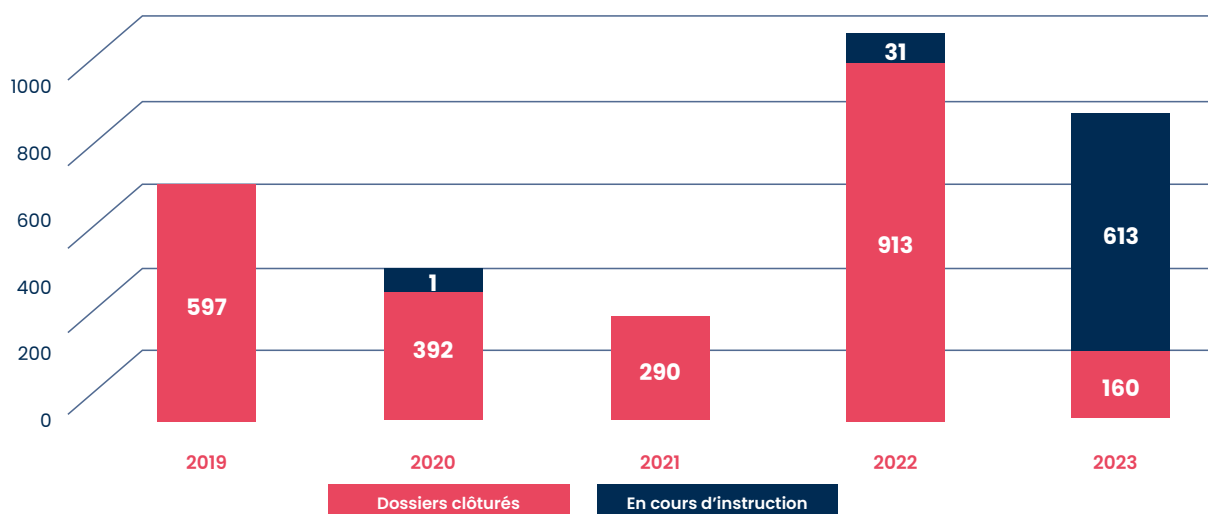
I. LES ACTIVITÉS DU PÔLE JURIDIQUE

Le pôle juridique est placé sous la responsabilité de la rapporteure permanente. Il traite des poursuites engagées par les agents assermentés et commissionnés à cet effet de l'administration de l'aviation civile ou de la gendarmerie des transports aériens.

A. LES POURSUITES ENGAGÉES PAR L'ADMINISTRATION

Les poursuites sont engagées à l'encontre des personnes visées à l'article [L. 6361-12 du code des transports](#) lorsqu'elles commettent un manquement à la réglementation environnementale édictée, pour chaque aéroport, par arrêtés ministériels.

Procès-verbaux dressés pour manquement de 2019 à 2023



773 poursuites ont été engagées en 2023 par l'administration de l'aviation civile pour non-respect des règles environnementales édictées par arrêtés ministériels. Le chiffre est à comparer aux 597 poursuites engagées en 2019, année du pic de l'activité aéroportuaire pré-crise de la Covid-19, et aux 935 engagées en 2022, année de forte reprise du trafic et d'entrée en vigueur de restrictions nocturnes sur trois aéroports, soit une hausse respective de 28 % et une diminution de 18 %.

Ces chiffres montrent qu'après l'entrée en vigueur des nouvelles restrictions qui ont donné lieu à une hausse exponentielle du nombre de poursuites engagées sur deux aéroports en 2022, les règles tendent à être mieux respectées. Toutefois, les efforts d'intégration de ces règles dans la programmation des compagnies aériennes doivent être poursuivis. L'enjeu est d'autant plus important que, fin 2023, de nouvelles restrictions encadrant l'usage des moteurs auxiliaires des avions sont entrées en vigueur.

État des dossiers de poursuites transmis par l'administration à l'ACNUSA au cours des cinq dernières années

Année du PV	PV dressés	Dossiers clôturés				En cours d'instruction
		Sanctionnés	Non-sanctionnés	Classés sans suite	Total	
2019	597	400	158	39	597	0
2020	393	158	186	48	392	1
2021	290	170	96	24	290	0
2022	944	651	156	106	913	31
2023	773	87	37	36	160	613
TOTAL	2 997	1 466	633	253	2 352	645

Le nombre de procès-verbaux (PV) dressés en 2020 et 2021 avait diminué du fait de la réduction de l'activité aéroportuaire consécutive de la crise de la Covid-19. Cette situation combinée à la forte mobilisation des services de l'Autorité de contrôle a permis de réduire très nettement le stock de dossiers en cours de traitement. Cependant, la forte reprise du trafic aérien de 2022, qui s'est accompagnée d'une certaine désorganisation du secteur aéroportuaire, a provoqué une augmentation importante du nombre de manquements constatés par l'administration, et donc du nombre de dossiers en cours de traitement par l'Autorité de contrôle. Les efforts prodigués par l'ensemble des acteurs responsables de l'instruction des dossiers et de leur examen par le collège ont permis de maintenir le stock de dossiers en cours à un niveau acceptable et de maintenir un délai de traitement des dossiers raisonnable. Ces efforts, que chacun espérait conjoncturels, vont toutefois devoir être poursuivis, compte tenu du niveau qui demeure élevé du nombre de poursuites engagées en 2023.

Procès-verbaux dressés par plateforme de 2019 à 2023

Plateforme	2019	2020	2021	2022	2023
Bâle – Mulhouse (MLH)	31	15	10	200	133
Beauvais – Tillé (BVA)	2	0	0	3	4
Bordeaux – Mérignac (BOD)	19	5	54	47	31
Cannes – Mandelieu (CEQ)	3	7	5	36	13
Issy-les-Moulineaux (ILM)	0	0	0	1	0
Lyon – Saint-Exupéry (LYS)	8	1	0	6	21
Marseille-Provence (MRS)	20	17	3	18	15
Nantes-Atlantique (NTE)	46	24	24	231	290
Nice – Côte d'Azur (NCE)	52	15	15	68	19
Paris – Charles-de-Gaulle (CDG)	258	105	107	243	152
Paris – Le Bourget (LBG)	20	7	15	20	22
Paris – Orly (ORY)	63	37	29	27	32
Pontoise – Cormeilles-en-Vexin (POX)	0	0	2	0	0
Toulouse – Blagnac (TLS)	33	140	15	16	6
Toussus-le-Noble (TSU)	42	20	11	28	35
TOTAL	597	393	290	944	773

La situation par plateforme a évolué de manière très différente au cours des cinq dernières années. Un examen au cas par cas est nécessaire pour apprécier les raisons à l'origine des évolutions sur certaines plateformes. L'augmentation du nombre de PV dressés sur les plateformes de Nantes-Atlantique et de Bâle – Mulhouse s'explique par la mise en œuvre d'un couvre-feu sur le premier aéroport à compter du 1^{er} avril 2022, et par le renforcement du couvre-feu existant sur le second aéroport, à compter du 1^{er} février 2022. Ces nouvelles règles ont été mieux respectées au cours de leur deuxième année d'application, même si des efforts importants restent à poursuivre.

Procès-verbaux dressés en 2023 (par plateforme et type de manquement)

Plateforme	Manquements « horaire »	Manquements « procédure »	Manquements « APU ¹ »	TOTAL
Bâle – Mulhouse (MLH)	127	6	0	133
Beauvais – Tillé (BVA)	4	0	0	4
Bordeaux – Mérignac (BOD)	0	31	0	31
Cannes – Mandelieu (CEQ)	11	2	0	13
Issy-les-Moulineaux (ILM)	0	0	0	0
Lyon – Saint-Exupéry (LYS)	14	7	0	21
Marseille-Provence (MRS)	9	6	0	15
Nantes-Atlantique (NTE)	288	1	1	290
Nice – Côte d'Azur (NCE)	3	16	0	19
Paris – Charles-de-Gaulle (CDG)	129	18	5	152
Paris – Le Bourget (LBG)	16	0	6	22
Paris – Orly (ORY)	18	14	0	32
Pontoise – Cormeilles-en-Vexin (POX)	0	0	0	0
Toulouse – Blagnac (TLS)	3	3	0	6
Toussus-le-Noble (TSU)	35	0	0	35
TOTAL	657	104	12	773

La comparaison des situations sur chacune des plateformes ne peut être directe dans la mesure où les procédures opérationnelles de navigation aérienne et les règles environnementales locales édictées par le ministre chargé de l'aviation civile sont extrêmement diverses. La comparaison du nombre de PV dressés pour 10 000 mouvements apparaît la plus pertinente pour permettre de comparer la situation sur les aéroports. Par ailleurs, ce tableau offre la possibilité de voir la répartition des manquements selon les aéroports, leur nature, et ainsi permet d'identifier les difficultés selon les aéroports pour essayer d'y apporter des solutions.

¹ Moteur auxiliaire de puissance

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

La rapporteure permanente reçoit copie des procès-verbaux et de la notification des poursuites engagées par les agents assermentés de l'administration. Elle conduit les procédures contradictoires entre l'administration et les personnes poursuivies, et peut classer sans suite les dossiers répondant à l'un des trois critères fixés par décret en Conseil d'État. Pour les autres dossiers, après la clôture de l'instruction, elle présente les circonstances de fait et de droit devant le collège, en présence des personnes poursuivies. À la suite de la présentation de son rapport, ces dernières peuvent encore faire part de leurs observations directement au collège qui délibère ensuite à huis clos. Le plafond des amendes encourues par les personnes morales poursuivies est de 40 000 € pour les manquements horaires, de 20 000 € pour les autres. Il est de 1 500 € pour les personnes physiques.

En 2023, la rapporteure permanente a classé sans suite 100 dossiers et présenté au collège 825 dossiers. Le collège a décidé de ne pas prononcer d'amendes pour 178 dossiers présentés. Il a prononcé 637 amendes pour un montant total de 11 694 500 € (pour mémoire, en 2022, ce montant s'élevait à 4 595 500 €, pour 352 sanctions sur 547 dossiers examinés).

Globalement, le collège a donc sanctionné près de 80 % des faits soumis à son examen après engagement de poursuites de la part de l'administration de l'aviation civile.

Montant des amendes infligées par l'ACNUSA en 2023

Type de manquement	Dossiers sanctionnés / Dossiers examinés	Somme des amendes	Moyenne par dossier sanctionné
Horaire	529/690	10 618 500 €	20 073 €
Procédure	98/118	1 010 000 €	10 306 €
APU	10/17	66 000 €	6 600 €
TOTAL	637/825	11 694 500 €	18 359 €

Le montant moyen des amendes prononcées par type de manquement est légèrement inférieur à la moitié du plafond fixé par la législation.

Montant des amendes infligées par l'ACNUSA de 2019 à 2023

Année	Dossiers sanctionnés / Dossiers examinés	Somme des amendes	Moyenne par dossier sanctionné
2019	334/572	6 895 500 €	20 645 €
2020	238/300	3 883 000 €	16 247 €
2021	410/599	6 525 750 €	15 916 €
2022	352/547	4 595 500 €	13 055 €
2023	637/825	11 694 500 €	18 359 €

*L'année 2019 a été particulière puisque plus de 200 dossiers ont été sortis pour défaut de base légale de certains actes de procédure.

La baisse du montant moyen des amendes peut s'expliquer par le fait que le collège de l'Autorité a adapté, pour les séries de manquements aux nouvelles règles de protection nocturne à Nantes-Atlantique et Bâle – Mulhouse, sa doctrine concernant la récidive (les vols considérés en récidive ont été les vols réalisés quelques mois après la notification du premier manquement afin de tenir compte des difficultés de modifier une programmation en cours d'exécution).

Répartitions des sanctions par type de manquement et par plateforme de 2019 à 2023

Répartition des sanctions pour violation des règles de protection de la nuit						
Plateforme	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Bâle – Mulhouse (MLH)	5	5	25	4	124	163
Beauvais – Tillé (BVA)	0	0	2	0	2	4
Lyon – Saint-Exupéry (LYS)	0	0	0	0	0	0
Marseille-Provence (MRS)	5	1	0	1	7	14
Nantes-Atlantique (NTE)	0	0	16	38	165	219
Nice – Côte d'Azur (NCE)	4	20	11	8	11	54
Paris – Charles-de-Gaulle (CDG)	152	78	142	75	174	621
Paris – Le Bourget (LBG)	0	0	0	8	6	14
Paris – Orly (ORY)	1	0	1	0	14	16
Toulouse – Blagnac (TLS)	3	2	3	0	3	11
TOTAL	170	106	200	134	506	1 116

Répartition des sanctions pour violation des règles de protection contre le bruit ²

Plateforme	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Bâle – Mulhouse (MLH)	10	2	16	10	8	46
Bordeaux – Mérignac (BOD)	21	10	15	58	34	138
Cannes – Mandelieu (CEQ)	8	6	3	12	11	40
Issy-les-Moulineaux (ILM)	0	0	0	0	1	1
Lyon – Saint-Exupéry (LYS)	20	11	6	1	4	42
Marseille-Provence (MRS)	11	5	18	7	2	43
Nantes-Atlantique (NTE)	8	22	23	10	4	67
Nice – Côte d'Azur (NCE)	3	7	15	14	13	52
Paris – Charles-de-Gaulle (CDG)	9	9	14	5	22	59
Paris – Orly (ORY)	40	28	42	30	5	145
Toulouse – Blagnac (TLS)	6	7	16	17	7	53
Toussus-le-Noble (TSU)	0	7	21	8	12	48
TOTAL	136	114	189	172	123	734

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

Répartition des sanctions notifiées aux personnes poursuivies pour violation des règles de protection contre la pollution atmosphérique

Plateforme	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Nantes-Atlantique (NTE)	0	0	0	0	0	0
Nice – Côte d'Azur (NCE)	0	0	0	0	0	0
Paris – Charles-de-Gaulle (CDG)	10	5	4	3	4	26
Paris – Le Bourget (LBG)	10	8	11	10	5	44
Paris – Orly (ORY)	8	5	6	4	1	24
TOTAL	28	18	21	17	10	94

² Il s'agit des règles qui imposent aux avions de répondre à des caractéristiques acoustiques minimales pour opérer, sur un aéroport, quelle que soit l'heure ou à des heures déterminées de la journée. Les mêmes règles qui visent spécifiquement une période nocturne sont considérées comme des règles relatives à la protection de la nuit.

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 DE L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE

Certaines décisions du collège peuvent faire l'objet de recours gracieux ou contentieux. De nombreux recours contentieux ont ainsi été formés à la suite de l'annulation, par le Conseil constitutionnel en décembre 2017, de deux articles du code des transports qui encadraient la procédure de sanction devant l'ACNUSA. Ces articles ont été rétablis par le Parlement après les modifications demandées et sont entrés en vigueur en octobre 2018 après publication du décret nécessaire à l'application de la loi.

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

Les recours devant le tribunal administratif de Paris

Année du dépôt du recours	Recours déposés contre des décisions de l'ACNUSA	Recours traités		Recours en cours d'instruction
		Jugements favorables à l'ACNUSA	Jugements défavorables à l'ACNUSA	
2019	105	104	1	0
2020	18	16	2	0
2021	50	49	0	1
2022	30	18	5	7
2023	35	0	0	35

En 2023, le tribunal administratif de Paris a traité 32 recours formés sur des décisions prises par le collège.

Dans 25 cas, le tribunal administratif a rejeté les recours, en mettant souvent à la charge des requérants les frais engagés par l'ACNUSA.

Deux recours contentieux ont fait l'objet de désistements ou sont devenus sans objet en cours d'instruction.

Le tribunal administratif de Paris a annulé seulement 5 décisions adoptées par le collège de l'ACNUSA, pour des irrégularités relevées dans la procédure suivie. L'instruction des 5 dossiers concernés a été reprise au stade où le tribunal a jugé que l'irrégularité s'était produite, afin de la purger.

Le tribunal administratif a ainsi validé ou confirmé 25 des 32 décisions qu'il a examinées en 2023. Le tribunal administratif de Paris n'a pas laissé impunis les manquements ayant fait l'objet de poursuites de la part de l'administration de l'aviation civile. Ses décisions contribuent à donner confiance aux collectivités et populations victimes des infractions dans la capacité de l'État à faire respecter les règles qu'il édicte.

Les recours devant la cour administrative d'appel de Paris

Année de dépôt	Recours concernant l'Autorité	Recours traités		Recours en cours d'instruction
		Décisions favorables à l'ACNUSA	Décisions défavorables à l'ACNUSA	
2019	0	0	0	0
2020	3 ³	3	0	0
2021	21	21	0	0
2022	9	5	1	3
2023	5	0	0	5

³ Dont 2 faisant suite à une décision de cassation et de renvoi prononcée par le Conseil d'État.

De son côté, la cour administrative d'appel de Paris a examiné 6 requêtes d'appel formées contre des décisions du tribunal administratif. Dans cinq cas, elle a confirmé les décisions initiales de l'ACNUSA.

Sur requête de l'ACNUSA, la cour administrative d'appel de Paris a notamment reconnu que c'était à tort que le tribunal administratif avait enjoint à l'ACNUSA de réaliser une étude relative aux nuisances sonores et atmosphériques liées à l'activité sur un aéroport réservé à l'usage des administrations de l'État et non ouvert à la circulation aérienne publique. Elle a donc annulé le jugement qui prononçait une telle injonction.

La seconde requête formée par l'ACNUSA examinée en 2023 par la cour administrative d'appel de Paris a également connu une issue positive. Elle contestait la position du tribunal administratif de Paris qui considérait que la publication de données relatives à l'exercice de son pouvoir de sanction par l'Autorité de contrôle constituait une sanction complémentaire dépourvue de base légale. La cour administrative d'appel de Paris a fait droit à cette requête en jugeant que les données ainsi publiées, bien que contenant le nom des personnes morales concernées, ainsi que la nature et la date du manquement, la date de la réunion du collège et de la décision adoptée par ce dernier, et le montant de la sanction infligée, ne constituaient pas une sanction complémentaire mais seulement la diffusion de données destinées à l'information du public, en l'absence notamment de publication de tout ou partie des décisions adoptées par le collège.

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

Les recours devant le Conseil d'État

Année de dépôt	Recours concernant l'Autorité	Recours traités		Recours en cours d'instruction
		Décisions favorables à l'ACNUSA	Décisions défavorables à l'ACNUSA	
2019	2	2	0	0
2020	1	1	0	0
2021	2	0	2	0
2022	0	0	0	0
2023	0	0	0	0

Aucune décision individuelle n'a été portée en cassation devant le Conseil d'État en 2023.

II. LES ACTIVITÉS DU PÔLE TECHNIQUE

A. MISSIONS NORMATIVES ET DE CONTRÔLE

1. GUIDE MÉTHODOLOGIQUE DE LA SURVEILLANCE DU BRUIT AÉRIEN

Le pôle technique a repris l'élaboration du guide méthodologique relatif à la mesure de long terme du bruit aérien⁴. Ce guide vise à satisfaire deux attentes exprimées par les parties prenantes : améliorer la compréhension du processus d'homologation des systèmes de mesure destinés à l'information du public et homogénéiser les prescriptions de mesure et de communication des plateformes aéroportuaires. Il s'agit d'un document de référence qui présente les obligations et les bonnes pratiques en la matière pour les exploitants aéroportuaires.

Ce guide est réalisé par le pôle technique de l'Autorité de contrôle appuyé par un comité présidé par le membre du collège nommé en tant que personnalité compétente en matière d'acoustique.

2. INDICATEURS ÉVÉNEMENTIELS DU BRUIT AÉRIEN

Le législateur français a donné délégation de pouvoir à l'Autorité de contrôle par l'article [L. 6361-6 du code des transports](#) pour définir un ou plusieurs indicateurs de mesure et des impacts du bruit des aéronefs. Les indicateurs sont ensuite homologués par arrêtés interministériels.

Pour compléter la panoplie des indicateurs réglementaires, l'Autorité de contrôle a engagé une démarche en partenariat avec le Conseil National du Bruit (CNB) pour définir un ou plusieurs indicateurs réglementaires dits événementiels, simples et compréhensibles par tous. Ces nouveaux indicateurs intégreront la liste utilisée au niveau européen et dans la réglementation française.

Une étude préliminaire a été réalisée avec le CEREMA en 2023 afin de permettre à la commission mixte CNB/ACNUSA, à laquelle participent la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR) et la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Les travaux devront aboutir durant l'année 2024. L'objectif partagé est de définir ce (ou ces) indicateur(s) événementiel(s) de manière à ce que les ministres chargés de l'environnement et du transport puissent les homologuer en 2025 (sensiblement à la même date que les indicateurs événementiels pour le bruit du transport ferroviaire prévus par la loi d'orientation des mobilités).

⁴ Dans le domaine de la mesure du bruit aérien, on distingue d'une part le mesurage court terme correspondant aux campagnes de mesures (régi par la norme NF31-190), et d'autre part, le mesurage long terme qui concerne les systèmes de surveillance du bruit aéroportuaire (régi par la norme ISO 20906/A1:2013).

3. MÉTROLOGIE DES SYSTÈMES DE MESURE DU BRUIT

Les aéroports français relevant de l'Autorité de contrôle ont pour obligation de s'équiper d'un dispositif de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs conformément à l'[arrêté du 20 juillet 2004](#). Les systèmes de mesure permettent de fournir pour information du public toutes les données relatives à un mouvement opéré : le niveau de bruit mesuré, la trajectoire empruntée, les informations de vol et les conditions météorologiques.

L'Autorité de contrôle est prescriptrice des données à fournir par les exploitants aéroportuaires et des outils et méthodes à mettre en œuvre pour les obtenir. À cette fin, elle s'appuie notamment sur des documents de référence tels que la norme ISO 20906/2009 relative à la surveillance automatique du bruit des aéronefs au voisinage des aéroports.

Dans le cadre d'une homologation ou modernisation d'un système de monitoring, l'exploitant aéroportuaire mandate un organisme agréé par l'Autorité de contrôle pour expertiser la conformité du système de mesure aux prescriptions de l'Autorité. L'année 2023 fut l'occasion de travailler en étroite collaboration avec le service technique de l'aviation civile et les exploitants des aéroports de Bordeaux – Mérignac et de Beauvais – Tillé pour aboutir à la délivrance des homologations des systèmes de monitoring de ces deux plateformes.

Les outils de visualisation des trajectoires et mesure de bruit homologués par l'ACNUSA sont accessibles pour les aéroports suivants :

- [Les trois grands aéroports parisiens](#) ;
- [Bâle – Mulhouse](#) ;
- [Nantes-Atlantique](#) ;
- [Lyon – Saint-Exupéry](#) ;
- [Bordeaux – Mérignac](#) ;
- [Toulouse – Blagnac](#) ;
- [Beauvais – Tillé](#) ;
- [Lille – Lesquin](#) ;
- [Marseille-Provence](#) ;
- [Nice-Côte d'Azur et Cannes – Mandelieu](#) (en attente de validation du protocole).

4. LES PLANS DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DES AÉROPORTS

La [directive européenne 2002/49/CE](#) relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement impose de réaliser des Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) d'une part pour les agglomérations et d'autre part pour les grandes infrastructures de transport, dont les aéroports accueillant plus de 50 000 mouvements par an⁵.

Les CSB et PPBE doivent être élaborés et publiés tous les 5 ans selon un calendrier établi par la Commission européenne. La troisième échéance 2018/2022 a été prolongée en 2023 pour cause de Covid-19. La mise en œuvre de la plupart des plans approuvés pour cette période n'a malheureusement pas permis d'atteindre les objectifs locaux de réduction du bruit dans l'environnement des aéroports. C'est pourquoi le Gouvernement a envisagé en 2023 de prendre de nouvelles mesures de restriction de l'exploitation de neuf grands aéroports. Les études d'impact de ces mesures ont été engagées.

⁵ Hors vols effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers.

Concernant la quatrième échéance, les dates butoir de publication des CSB et PPBE sont respectivement le 30 juin 2022 et le 18 juillet 2024.

Pour contrôler le respect de la réglementation européenne transposée en droit français, l'Autorité de contrôle est attentive à l'élaboration et à la publication de ces documents. Elle a engagé une réflexion sur le suivi et le contrôle de la réalisation des actions des opérateurs et des pouvoirs publics inscrites par les préfets dans ces plans.

Le tableau suivant présente l'état d'avancement de ces démarches locales pour les dix aéroports concernés. À date, les CSB des aéroports de Bâle – Mulhouse, Marseille-Provence et Nantes-Atlantique n'ont pas encore été publiés malgré l'exigence réglementaire. Concernant les PPBE des aéroports en cours d'élaboration, l'Autorité de contrôle rappelle qu'ils doivent avoir des objectifs locaux explicites et qu'ils doivent être approuvés le 18 juillet 2024 au plus tard.

Aéroport	3 ^{ème} échéance 2018-2023*		4 ^{ème} échéance 2024-2028	
	CSB	PPBE	CSB ⁶ 2022	PPBE
Bâle – Mulhouse	<u>Arrêté du 20/03/2018</u>		Consultation publique du 15/02/2024 au 15/04/2024	
Bordeaux – Mérignac	<u>Arrêté du 20/05/2021</u>	<u>Arrêté du 21/12/2022</u> Période 2021-2025	<u>Arrêté du 26/12/2022</u>	NC
Lyon – Saint-Exupéry	<u>Arrêté du 07/02/2020</u>	<u>Arrêté du 28/10/2021</u> Période 2019-2024	<u>Arrêté du 12/07/2023</u>	NC
Marseille-Provence	<u>Arrêté du 19/01/2021</u>	<u>Arrêté du 19/07/2023</u> Période 2020-2024	NC	NC
Nantes-Atlantique	<u>Arrêté du 24/09/2021</u>	<u>Arrêté du 24/09/2021</u> Période 2020-2024	NC	NC
Nice-Côte d'Azur	<u>Arrêté du 24/12/2020</u>	<u>Arrêté du 31/08/2022</u> Période 2020-2024	<u>Arrêté du 18/12/2023</u>	NC
Paris – Charles-de-Gaulle	<u>Arrêté du 16/11/2016</u>	<u>Arrêté du 16/11/2016</u> ⁷	<u>Arrêté du 08/06/2023</u>	<u>08/06/2023 – Période 2022-2026</u>
Paris – Le Bourget	<u>Arrêté du 13/02/2018</u>	<u>Arrêté du 13/02/2018</u> ⁷	<u>Arrêté du 17/04/2023</u>	NC
Paris – Orly	<u>Arrêté du 17/03/2022</u>	<u>Arrêté du 17/03/2022</u>	NC	NC
Toulouse – Blagnac	<u>Arrêté du 19/04/2019</u>	<u>Arrêté du 04/10/2022</u>	<u>Arrêté du 06/10/2023</u>	NC

⁶ Du fait de la crise sanitaire, la Commission européenne a prolongé d'un an les plans de la 3^{ème} échéance.

⁷ Les PPBE de Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Le Bourget de deuxième échéance de la directive, ont été rapportés, après information de la Commission européenne, pour la 3^{ème} échéance.

5. LES INVENTAIRES DES SOURCES D'ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES ET LES CAMPAGNES DE MESURE DES POLLUANTS

Les activités aériennes sur et autour des aéroports ne sont pas les premières sources de polluants à l'échelle des agglomérations concernées mais leur contribution n'est pas négligeable. Les grands aéroports et de nombreux aérodromes secondaires suivent [les recommandations de l'ACNUSA](#) et mobilise l'association locale de surveillance de la qualité de l'air (ou un bureau d'études) pour réaliser des inventaires d'émissions atmosphériques et des campagnes de mesures de polluants réglementés. Seul le Groupe ADP dispose d'un laboratoire compétant pour réaliser les inventaires des sources et les campagnes de mesures des polluants.

Les sources d'émissions sont identifiées tant « côté pistes » que « côté ville ». Ces [inventaires et campagnes de mesures](#) permettent aux opérateurs de travailler sur des bases objectives à la réduction de toutes les émissions sur et autour des plateformes. Aussi, des sources bien quantifiées et projetées dans les différents programmes d'actions de l'exploitant favorisent un dialogue serein avec l'ensemble des parties prenantes locales. Pour exemple, le laboratoire du Groupe ADP a présenté aux membres du collège de l'ACNUSA et publié [son bilan de la surveillance de la qualité de l'air ambiant pour l'année 2022](#).

6. LES PARTICULES ULTRAFINES SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

Les particules ultrafines (PUF) sont un sujet d'attention pour les riverains et émergent pour la communauté scientifique. Les PUF ne sont pas encore un polluant réglementé. Il est admis que les PUF, dans une gamme granulométrique précise (autrement appelée signature modale), peuvent être un indicateur des activités aéroportuaires. Toutefois, l'état des connaissances reste limité et mérite d'être complété. Sous l'égide de la DGAC et de l'ACNUSA, un groupe de travail piloté par Atmo France, auquel le pôle technique contribue, œuvre à améliorer les connaissances. Des campagnes de mesures exploratoires sur et autour de certains grands aéroports français⁸ ont été réalisées par les Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA) locales. L'un des principaux objectifs de ce groupe de travail concerne l'harmonisation des outils et méthodes à déployer le cas échéant sur et autour de grandes plateformes aéroportuaires notamment à des fins de comparabilité, mais aussi pour améliorer les connaissances sur les concentrations et les contributions des sources de ces PUF.

⁸ Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Bâle – Mulhouse et les trois grands aéroports parisiens (Charles-de-Gaulle / Le Bourget / Orly).

7. ACCOMPAGNEMENT DE LA MISE EN PLACE DES NOUVELLES RÉGLEMENTATIONS EUROPÉENNES ET FRANÇAISES RELATIVES AUX ÉMISSIONS DES MOTEURS AUXILIAIRES DE PUISSANCE (APU)

Pour les aéroports européens classés dans le Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T), [l'article 12 du règlement européen](#) sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs dispose de l'obligation d'équipement des postes avion en électricité au plus tard le 1^{er} janvier 2025 pour les postes au contact, et le 1^{er} janvier 2030 pour ceux au large. Il résumera donc dans un avenir proche le recours à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) au démarrage des avions lorsqu'ils sont en escale. Il existe pour ce faire sur le marché des moyens, fixes ou mobiles, permettant de produire la climatisation (chaud ou froid) nécessaire aux avions. La réglementation française impose à ces derniers d'utiliser ces équipements lorsqu'ils existent.

L'état des lieux réalisé par le pôle technique pour l'année 2023 montre des taux d'équipements satisfaisants des aéroports, voire complets concernant les postes au contact pour la majorité d'entre eux, mais il demeure perfectible pour les postes au large. En ce sens il est important que les aéroports français dont les postes avion ne sont pas encore totalement équipés se conforment aux échéances de la réglementation européenne.

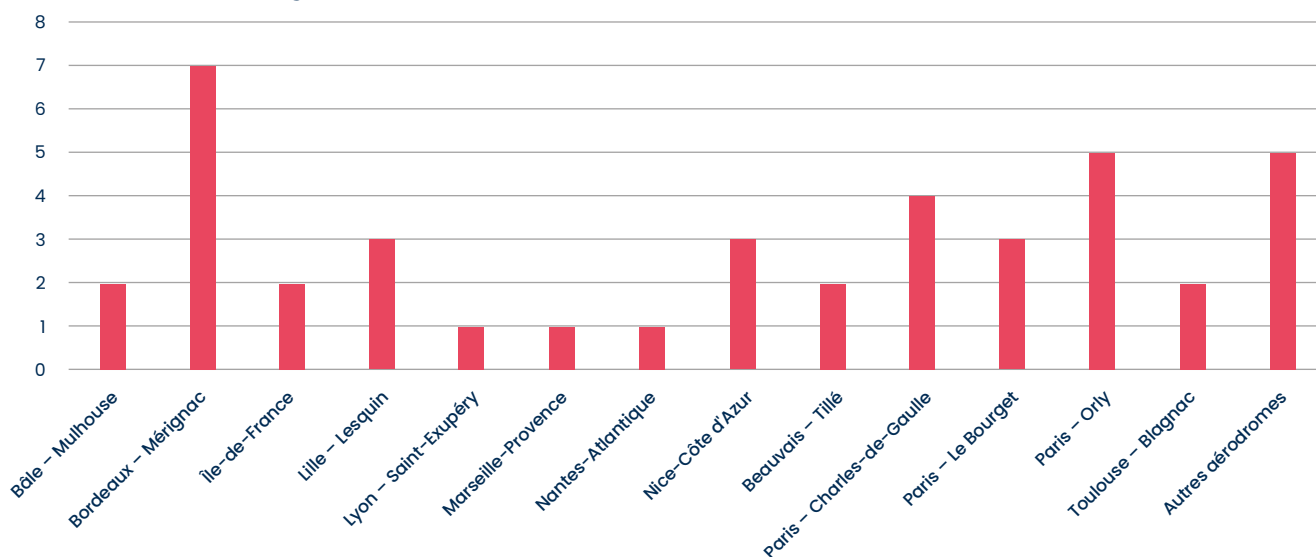
À la suite de la recommandation de [l'ACNUSA n°2022/29](#) sur les projets d'arrêtés de l'administration de l'aviation civile relatifs à l'utilisation des APU, la DGAC, après une nouvelle consultation, a publié à l'été 2023 une série d'arrêtés ministériels visant la limitation de leur utilisation sur les grands aéroports français. Les principaux acteurs du transport aérien concernés par cette réglementation sont :

- les compagnies aériennes, pour la gestion de l'utilisation APU des avions ;
- les exploitants d'aéroport et les assistants en escale, pour la mise à disposition des moyens de substitution fixes ou mobiles.

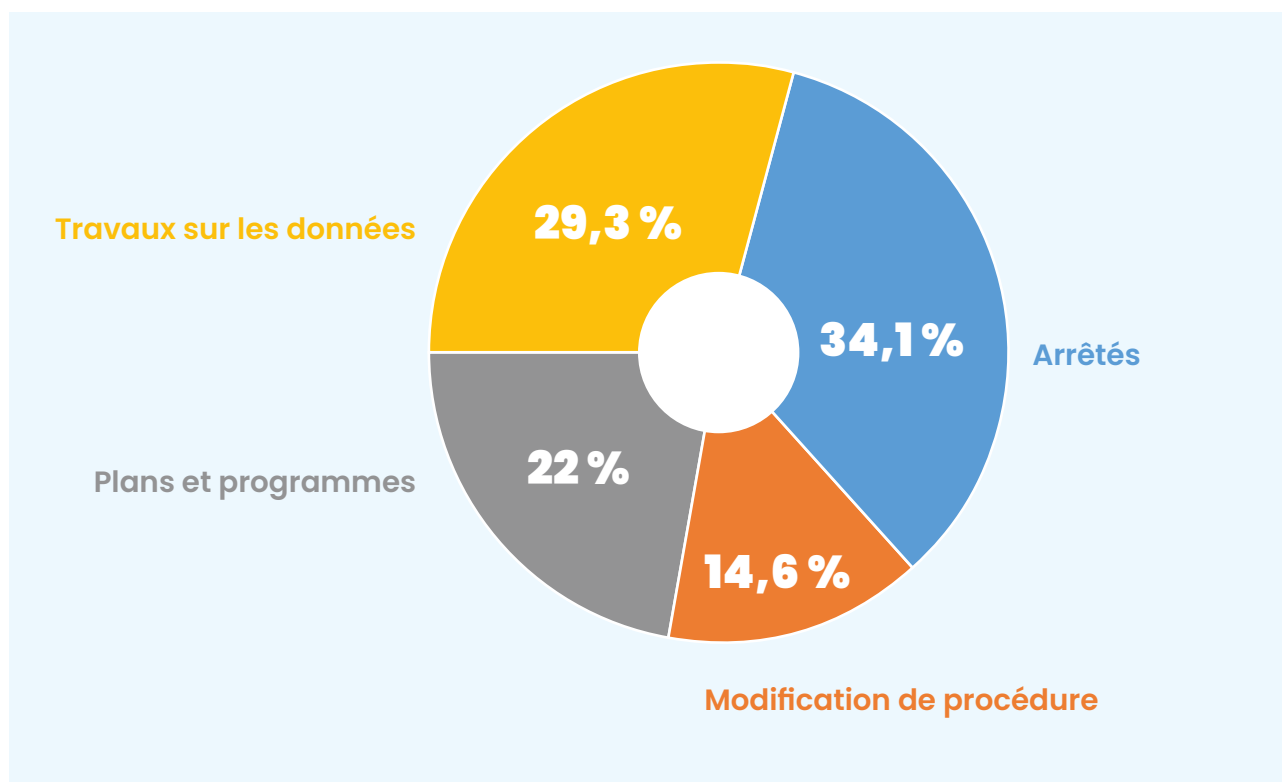
B. MISSIONS CONSULTATIVES

1. AVIS DU COLLÈGE INSTRUITS PAR LE PÔLE TECHNIQUE

Nombre de sujets traités en plénières par aéroport sur l'année 2023



Nature des sujets traités sur l'année 2023



Nature des sujets traités par aéroport

Types de sujets traités	Bâle – Mulhouse	Beauvais – Tillé	Bordeaux – Mérignac	Lille – Lesquin	Lyon – Saint-Exupéry	Marseille-Provence	Nantes-Atlantique	Nice – Côte d'Azur	Paris – Charles-de-Gaulle	Paris – Le Bourget	Paris – Orly	Toulouse – Blagnac	Île-de-France	Autres aéroports	TOTAL
Arrêtés	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	2	14
Plans et programmes	1	-	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	9
Modifications de procédure	-	-	1	-	-	-	-	2	-	-	2	1	-	-	6
Travaux sur les données	-	1	1	1	-	-	-	-	3	2	2	-	-	2	12
TOTAL	2	2	7	3	1	1	1	3	4	3	5	2	2	5	41

En 2023, le pôle technique a instruit le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2024/2028 de l'aéroport de Bâle – Mulhouse.

Le pôle a analysé le rapport et le résultat du calcul de l'Indice Global Mesuré Pondéré (IGMP) de l'année 2022 de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle. La valeur de l'IGMP 2022 est de 51,8 soit 15 points de plus qu'en 2021. Cette augmentation découle de l'augmentation du trafic aérien de + 60 % entre 2021 et 2022. L'indicateur spécifique de la période « nuit » a une valeur de 57,0 augmentant de 13,6 points par rapport à 2021. L'augmentation constatée s'explique par une hausse de + 53 % des mouvements sur cette période. Malgré une évolution des mouvements de + 13 % entre 2021 et 2022 sur la période en cœur de nuit, le niveau des émissions sonores semble se maintenir, probablement grâce à l'utilisation d'aéronefs moins bruyants sur cette plage horaire.

En matière de qualité de l'air et de climat, le pôle technique a instruit les projets de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération bordelaise et celui de la région Île-de-France, ainsi que l'arrêté du 8 décembre 2022 établissant le second plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA).

Enfin, le pôle technique a préparé la contribution au projet de schéma directeur régional d'Île-de-France environnemental (SDRIF-E). Ce dernier est un document d'orientations concernant l'occupation des sols franciliens. Il vise à intégrer des actions fortes pour faire face aux enjeux environnementaux du territoire. Pour réduire de manière significative les nuisances sonores et atmosphériques liées aux 26 aéroports et aérodromes de la région capitale, l'ACNUSA a proposé trois fiches présentant plusieurs leviers d'actions à inscrire au schéma.

Concernant les thématiques du bruit, de la navigation aérienne et de la pollution de l'air, le pôle technique a instruit et proposé au collège des avis sur les dossiers suivants :

Numéro d'avis	Objet des avis instruits par le pôle technique en 2023	Séance du collège
2023-1	Création de nouvelles procédures d'arrivée RNP-AR en pistes 22 sur l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur	Janvier
2023-2	Mise en œuvre de l'arrêté du 8 décembre 2022 relatif au plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA)	Janvier
2023-3	Projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur	Février
2023-4	Modification de la procédure RNP et création de nouvelles procédures d'approche RNP-AR et RNP-VPT en piste 05 sur l'aérodrome de Bordeaux – Mérignac	Février
2023-7	Projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Lyon – Saint-Exupéry	Février
2023-8	Projet de plan de gêne sonore de l'aéroport de Lille – Lesquin	Avril
2023-9	Projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur les aérodromes de Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Le Bourget et Paris – Orly	Mai
2023-10	Projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Bâle – Mulhouse	Mai
2023-11	Projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Nantes-Atlantique	Mai
2023-12	Projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Bordeaux – Mérignac	Mai
2023-13	Projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Toulouse – Blagnac	Mai
2023-14	Projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Beauvais – Tillé	Mai
2023-15	Projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Lille – Lesquin	Mai
2023-16	Projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Marseille-Provence	Mai
2023-18	Projet de descente continue en approche de l'aéroport de Paris – Orly en configuration face à l'ouest	Juin
2023-19	Projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération bordelaise	Juillet
2023-24	Contribution aux rapports annuels 2022 concernant les mesures de bruit des avions sur les aéroports de Paris – Charles-De-Gaulle et de Paris – Orly	Septembre
2023-26	Projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Île-de-France	Octobre
2023-34	Rapport de présentation de l'IGMP de l'énergie sonore émise pour l'année 2022 de Paris – Charles-de-Gaulle	Décembre

2. LES 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. Elle veille ainsi à ce que les inventaires des sources d'émissions et les campagnes de mesures des polluants sur et autour des aéroports soient bien pris en compte pour choisir les mesures les plus pertinentes pour contribuer à améliorer la qualité de l'air local tout en respectant les orientations et engagements édictés à l'échelle nationale au travers du plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), pour lequel l'Autorité de contrôle a émis un [avis](#).

L'Autorité de contrôle a été consultée sur la révision du [PPA de l'agglomération bordelaise](#) ainsi que du [PPA de la région Île-de-France](#). Les actions retenues répondent globalement aux recommandations de l'ACNUSA même si ces documents méritent pour ce qui concerne l'aérien plus d'ambitions, de détails de projections, ainsi que des déclinaisons plus précises sur ces territoires aéroportuaires comme l'Autorité de contrôle a pu le formuler dans ses deux avis.

3. MISE EN PLACE D'UNE COMMISSION TECHNIQUE PERMANENTE AU SEIN DU COLLÈGE

Une commission technique permanente a été mise en place au sein du collège⁹. Constituée de plusieurs membres du collège, son secrétariat est assuré par le pôle technique. Cette commission permet de traiter plus spécifiquement des modifications de procédures d'approche et de départ des aéroports. La collaboration avec les différents interlocuteurs de la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) en amont des saisines officielles permettent que les dossiers présentés lors des séances plénières du collège soient plus robustes. La création de cette commission technique vise à un changement de méthode de travail avec les services de navigation aérienne locaux et la mission environnement de la DSNA. C'est avec cette dernière que la commission technique s'est réunie pour la première fois en 2023 sur le sujet des survols de Paris.

4. ÉVOLUTION SUR LES CINQ DERNIÈRES ANNÉES DE LA TAXE SUR LES NUISANCES SONORES AÉRIENNES

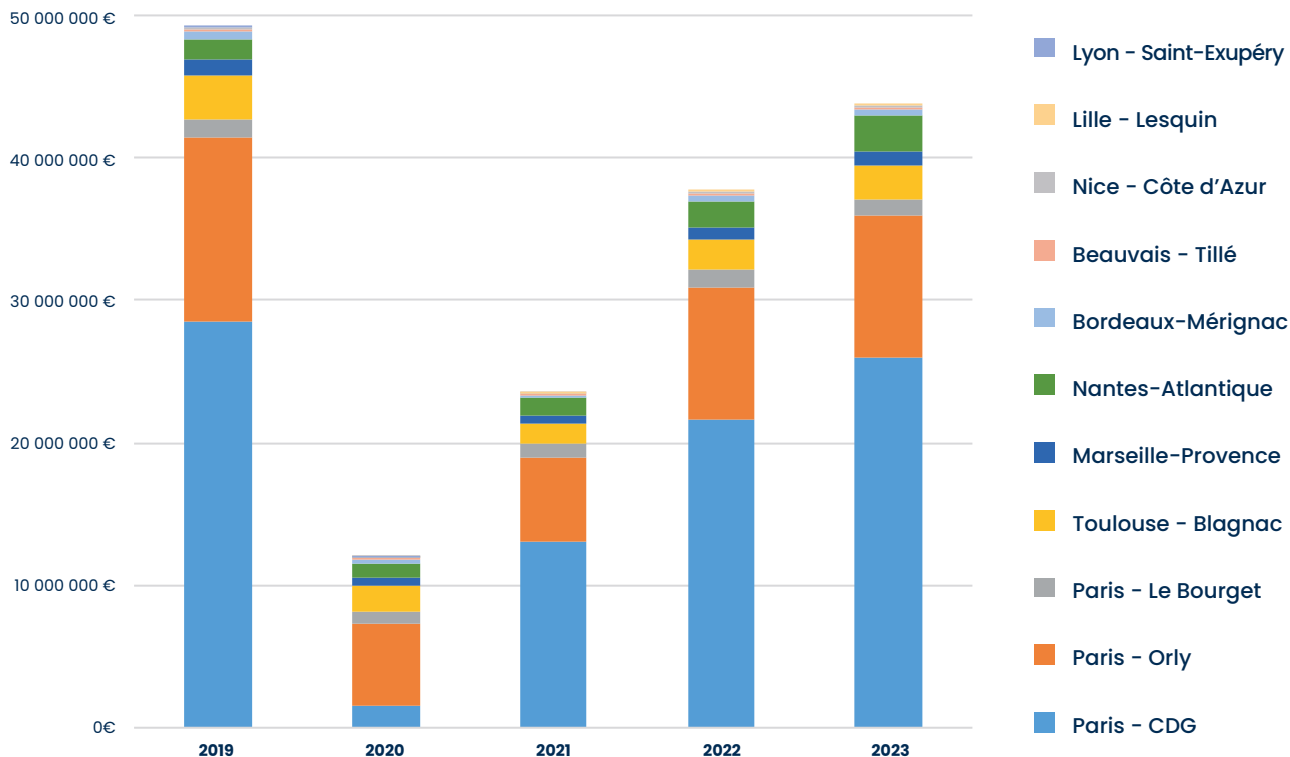
La Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) est une taxe française dont les recettes sont allouées au financement des travaux d'insonorisation des bâtiments situés dans le plan de gêne sonore des aéroports concernés. Ces bâtiments comprennent les logements individuels, les établissements d'enseignement et les locaux à caractère sanitaire et social.

La TNSA codifiée à l'[article L.422.49](#) du code des impôts sur les biens et les services, est due par les compagnies aériennes et répond au principe « pollueur-payeur » : les avions les plus bruyants opérés aux heures les plus tardives sont les plus taxés. Le montant de la taxe est défini selon la classification acoustique de l'aéronef concerné, de sa masse au décollage, de l'heure de décollage et également de la plateforme. L'[arrêté du 15 mai 2020](#) énonce les onze aéroports redevables de la taxe.

Le niveau de recette atteint en 2023 est inférieur de 11 % à celui de l'année 2019 (année de référence avant la crise sanitaire). Le produit de cette taxe est porté par les deux grands aéroports franciliens représentant 82 % des recettes perçues en 2023 (voir l'historiogramme ci-après).

⁹ [Décision du 11 octobre 2023 portant création d'une commission technique permanente au sein du collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires](#)

Reversement de la TNSA par plateforme entre 2019 et 2023



Reversement du produit de la TNSA entre 2019 et 2023

	2019	2020	2021	2022	2023
Paris – Charles-de-Gaulle	28 514 850 €	1 479 256 €	13 110 826 €	21 665 376 €	25 936 940 €
Paris – Orly	12 922 703 €	5 830 808 €	5 782 814 €	9 235 637 €	10 098 887 €
Paris – Le Bourget	1 311 833 €	783 389 €	1 077 069 €	1 345 071 €	1 054 192 €
Toulouse – Blagnac	3 024 254 €	1 794 280 €	1 403 933 €	1 995 358 €	2 332 761 €
Marseille-Provence	1 100 904 €	642 220 €	546 095 €	831 057 €	1 082 765 €
Nantes-Atlantique	1 479 256 €	935 122 €	1 213 843 €	1 909 578 €	2 460 684 €
Bordeaux – Mérignac	570 790 €	289 670 €	245 513 €	377 331 €	470 446 €
Beauvais – Tillé	183 621 €	107 166 €	83 166 €	215 690 €	195 866 €
Nice-Côte d'Azur	111 417 €	53 430 €	51 240 €	84 083 €	89 623 €
Lille – Lesquin	-	813 €	6 616 €	9 483 €	14 263 €
Lyon – Saint-Exupéry	22 €	10 €	-	-	-
TOTAL	49 219 648 €	11 916 164 €	23 521 114 €	37 668 663 €	43 736 427 €

Nombre de locaux restants à insonoriser (décembre 2022)¹⁰

Aéroport	Locaux de particuliers potentiellement éligibles	Locaux instruits en CCAR de 2014 à 2022 inclus	Nombre de locaux restant à insonoriser
Beauvais – Tillé	424	343	81
Bordeaux – Mérignac	639	267	372
Marseille-Provence	1 500	660	840
Nantes-Atlantique	3 730	664	3 066
Nice-Côte d'Azur	2 251	494	1 757
Paris – Charles-de-Gaulle	31 322	11 340	19 982
Paris – Le Bourget	11 285	1 764	9 521
Paris – Orly	15 982	6 615	9 367
Toulouse – Blagnac	5 000	2 428	2 575
TOTAL	72 133	24 575	47 558

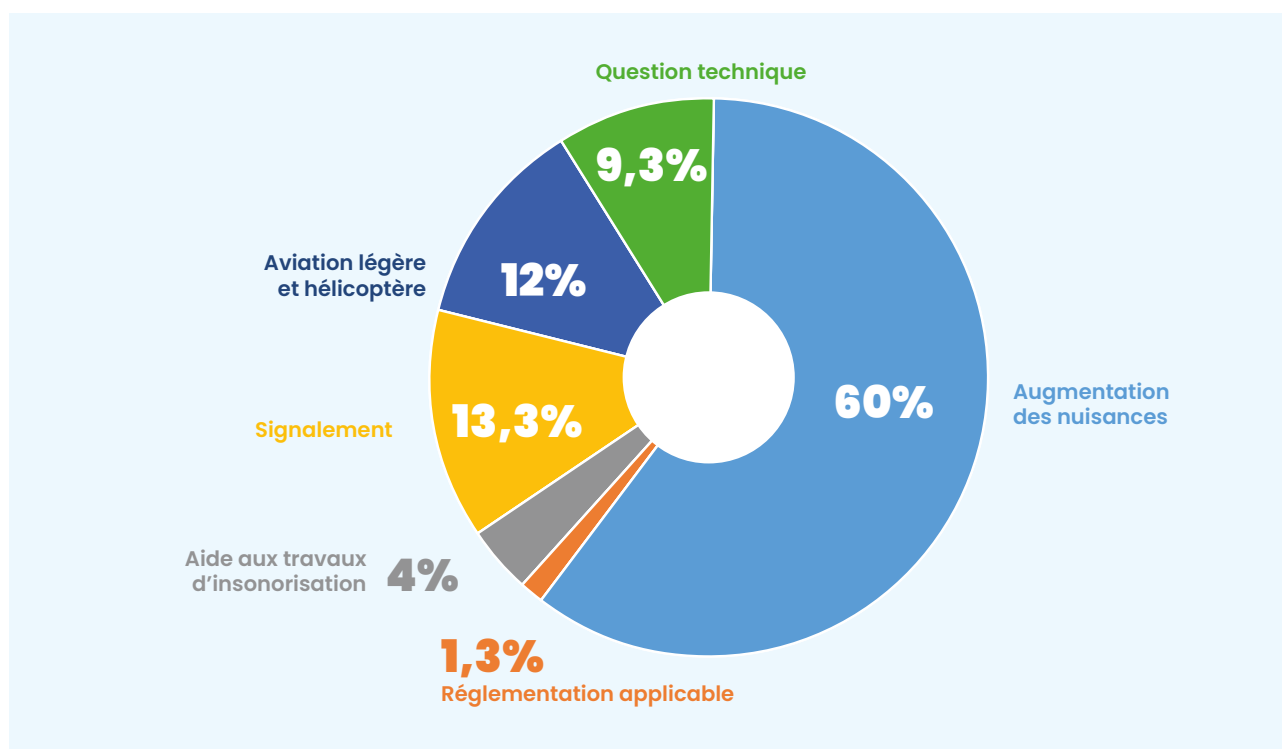
¹⁰ Source : exploitants d'aérodromes

C. VALORISATION DES CONNAISSANCES

1. ÉTUDES DE SURVOLS

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'impose de répondre à tout particulier, élu local et association la sollicitant et/ou à les orienter vers les interlocuteurs compétents. Ainsi, 75 courriers ont été réceptionnés et traités par le pôle technique en 2023. L'objet le plus fréquent porte sur l'augmentation des nuisances sonores dues aux passages d'aéronefs au-dessus d'habitations (60 % des courriers en 2023), principalement les aéroports parisiens (Paris – Le Bourget, Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Orly). Ces proportions sont plutôt stables au fil des ans.

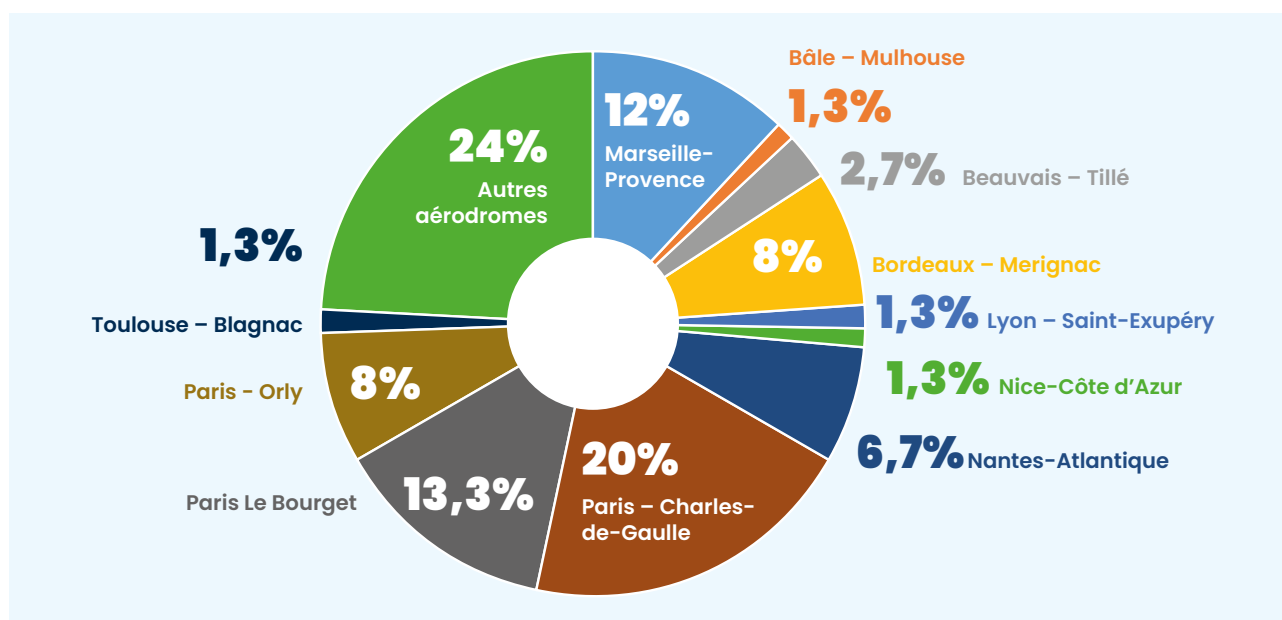
Répartition des courriers reçus par sujet



NOMENCLATURE

- **Augmentation des nuisances :** indication de nuisances sonores dues à des passages d'aéronefs.
- **Réglementation applicable :** demande de renseignement sur les restrictions appliquées à un aéroport donné.
- **Aide aux travaux d'insonorisation :** question relative à l'éligibilité de cette aide.
- **Signallement :** indication précise de survol d'un aéronef (date, heure, localisation, immatriculation) provoquant des nuisances.
- **Aviation légère et hélicoptères :** demande relative à la baisse des nuisances et à la réglementation concernant ces aéronefs.
- **Question technique :** regroupe des demandes spécifiques.

Répartition des courriers reçus par aéroport concerné



Certains de ces courriers ont conduit le pôle technique à réaliser des analyses comparatives de données RADAR de survols des aéronefs. Pour l'heure, de telles analyses ne sont possibles que sur la région Île-de-France. En 2023, le pôle technique en a réalisé 11 qui ont été transmises aux collectivités et préfets concernés, puis publiées.

Réalisation	Mois analysés	Territoires étudiés
Janvier	Août (2019, 2021, 2022)	<u>Enghien-les-Bains</u>
Janvier	Novembre (2019, 2021, 2022)	<u>Paris</u>
Janvier	Août (2019, 2021, 2022)	<u>Stains</u>
Février	Août (2019, 2021, 2022)	<u>Saint-Denis</u>
Mars	Août (2019, 2021, 2022)	<u>Varenes-Jarcy</u>
Juillet	Mai (2019, 2022, 2023)	<u>Boucle Nord de la Seine (Asnières-sur-Seine, Gennevilliers, Villeneuve-la-Garenne)</u>
Juillet	Juin (2019, 2022, 2023)	<u>Paris</u>
Juillet	Mai (2019, 2022, 2023)	<u>Issy-les-Moulineaux</u>
Juillet	Juin (2019, 2022, 2023)	<u>Colombes</u>
Août	Juin (2019, 2022, 2023)	<u>Boucle Est de la Seine (Île-Saint-Denis, Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine)</u>
Septembre	Juillet (2019, 2021, 2022)	<u>Asnières-sur-Seine</u>

2. OUTIL CARTOGRAPHIQUE

Le pôle technique met de nombreux documents à disposition des lecteurs dans l'[Atlas des aéroports](#) publié sur son site internet.

En 2023, il a commencé la mise en ligne des trajectoires des aéronefs de 12 plateformes suivies par l'Autorité de contrôle.

III. LES ACTIVITÉS TRANSVERSES

A. LES SESSIONS DU COLLÈGE

11 sessions du collège ont été organisées en 2023, Elles ont compris 41 séances, dont 22 en mode « juridiction ».

Lors de ces sessions, le collège de l'Autorité de contrôle a réalisé deux visites :

- **Visite du centre de commandement opérationnel d'Air France (CCO)**, le 4 avril ;
- **Déplacement à l'aéroport de Bâle – Mulhouse**, le 6 novembre.

Il a procédé à deux auditions :

- **Florian Guillermet**, directeur des services de la navigation aérienne (DSNA), en février ;
- **Patrick Cipriani**, directeur de la sécurité de l'aviation civile (DSAC), en juillet.

Comme chaque année, l'Autorité de contrôle a organisé un séminaire annuel afin de permettre aux membres associés représentant le ministre et les différentes parties prenantes de mieux contribuer aux travaux collégiaux. Ce séminaire permet aux participants de mieux se connaître pour mieux travailler ensemble.

B. LA COMMUNICATION ET LES RELATIONS INSTITUTIONNELLES

1. LE COLLOQUE « GAGNER LA CONFIANCE DES TERRITOIRES »

L'ACNUSA a organisé un colloque à l'Assemblée nationale le 9 janvier 2023, sous le haut patronage de la Première ministre et de la présidente de l'Assemblée nationale, représentées par Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports, et Naïma Moutchou, vice-présidente de l'Assemblée nationale. Chantal Jouanno, présidente de la Commission nationale du débat public en a été le grand témoin. Denis Cheissoux, journaliste, a animé les débats.

Ce colloque a réuni plus de 250 représentants des parties prenantes : sociétés d'exploitation aéroportuaires, compagnies aériennes et assistants d'escale, industriels du secteur de l'aéronautique, élus, associations de défense de l'environnement et associations de riverains, représentants de la Commission européenne et de l'État, et organismes scientifiques et techniques.

Les participants ont débattu des actions engagées ou envisagées sérieusement pour obtenir des résultats concrets sur les grands territoires aéroportuaires, mesurables et appréciables par les populations concernées, à trois échelles temps :

- Dès 2023 pour assurer que la reprise des trafics ne se réalise pas au prix d'une augmentation des impacts sanitaires (bruit et pollution de l'air) au niveau local ;
- Durant la période 2024/2028 pour se placer sur des trajectoires de réduction nette des émissions de bruit et de polluants atmosphériques sur et autour de chaque aéroport (« côté pistes » et « côté ville ») ;
- Durant la période suivante (2028/2032) pour garantir le respect de nos engagements internationaux, communautaires, nationaux et locaux en matière de santé et d'environnement sur chacun des grands territoires aéroportuaires, métropolitains et ultramarins.

De nombreux engagements ont été pris pour concilier la reprise des activités aéroportuaires et l'amélioration de la qualité de la vie sur et autour des aéroports.

• [En savoir plus](#)

2. LETTRE MENSUELLE

La lettre d'information est un vecteur important. Elle présente les principaux sujets traités par le collège, les publications ainsi que les dernières informations utiles en matière de lutte contre les nuisances sonores et atmosphériques sur et autour des aéroports. Cette newsletter a 1 786 abonnés, en augmentation de 32 % sur un an.

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

3. SITE INTERNET

Le site internet de l'Autorité de contrôle est un outil de travail apprécié. Il contient les avis, rapports, communiqués et actualités de l'ACNUSA ainsi que toutes les données environnementales rendues publiques concernant les aéroports placés sous son contrôle. En 2023, une réorganisation de sa navigation a permis d'offrir un accès simplifié à ses pages. L'Atlas des aéroports renseigne des informations relatives aux aéroports via une carte interactive. Le site constitue aujourd'hui un centre de ressources de plus en plus utilisé. Il a connu une hausse de trafic en 2023 de près de 10 %.

• [Parcourir le site de l'ACNUSA](#)

4. RÉSEAUX SOCIAUX

L'Autorité de contrôle relaye son activité sur les réseaux sociaux X (anciennement Twitter) et LinkedIn. Un nombre croissant d'internautes suivent ces deux comptes permettant d'accéder aux articles, rapports et communiqués de presse mis en ligne par l'Autorité de contrôle. En 2022, leur nombre d'abonnés a augmenté de 20 % pour X et 36 % pour LinkedIn.

• [Accéder au compte X](#)

• [Accéder au compte LinkedIn](#)

5. LES RELATIONS PRESSE

Le président de l'Autorité de contrôle se rend disponible auprès des médias afin de présenter l'action de l'ACNUSA et de répondre aux interrogations des journalistes sur des thématiques relevant de la compétence de l'Autorité de contrôle. L'ACNUSA a publié 25 communiqués de presse en 2023. Son président a donné 26 interviews et publié une tribune dans la presse (Le Monde). L'ACNUSA a ainsi été identifiée dans 201 articles de presse.

• [En savoir plus](#)

6. LES RENDEZ-VOUS DU PRÉSIDENT

En 2023, le président de l'Autorité de contrôle a été auditionné 7 fois par différentes commissions de l'Assemblée nationale ou du Sénat. Il a rencontré individuellement 11 parlementaires issus de territoires aéroportuaires. Il a honoré 133 autres rendez-vous. 3 amendements inspirés de recommandations de l'ACNUSA ont été déposés par des parlementaires. 1 proposition de loi comprenant plusieurs dispositions recommandées par l'ACNUSA a été déposée à l'Assemblée nationale.

Le président de l'ACNUSA, accompagné le plus souvent du membre du collège référent de la plateforme concernée et/ou d'un cadre de l'équipe permanente, a en outre participé à 10 réunions de Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE). Les invitations des préfets ont ainsi permis, conformément à la loi, de présenter, aux parties prenantes et aux représentants des administrations, le rapport public 2023 de l'Autorité de contrôle. Ces réunions ont donné lieu à des échanges souvent fructueux et contribué à favoriser un dialogue local serein et constructif.

ORGANISATION DE L'ÉQUIPE AU 31 JANVIER 2024



Philippe GABOULEAUD
Secrétaire général
Secrétaire du collège



Gilles LEBLANC
Président



Florence DUENAS
Rapporteuse permanente



Laure POUMARÈDE
Rapporteuse suppléante

PÔLE COMMUNICATION ET ADMINISTRATION



Arnaud BECK
Responsable du pôle
Secrétaire général adjoint
Secrétaire du collège suppléant



Éric CHRISTY
Gestionnaire



Nathalie SUPERVILLE
Assistante de direction



Natacha POLICE
Chargé de communication
et administration (alternante)

PÔLE TECHNIQUE



Nicolas MICHELOT
Responsable du pôle



Anaïs BARCET
Adjointe



ROMAIN BARBEAU
Expert acoustique



Laure GARRE
Assistante chargée d'études

PÔLE JURIDIQUE



Florence DUENAS
Responsable du pôle



Laure POUMARÈDE
Adjointe



Adama SARR
Chargé d'études



**Frédéric Karim
PERRIER-SLAMA**
Chargé de greffe



Selin YELEN
Chargé d'études (alternante)

Ils ont également contribué aux travaux de l'ACNUSA en 2023 :

Thomas FOURNET, Maïlys SCHALLER, Nicolas FROGER, Mahoro NSENGIMANA, Alexandre BOYER

244, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris
Tél. : 01 53 63 31 80 - contact@acnusa.fr - www.acnusa.fr



Directeur de la publication :
Gilles Leblanc

Conception graphique et réalisation :
wala-studio-graphique.fr