



ACNUSA
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

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

RAPPORT D'ACTIVITÉS DES SERVICES

2022



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SOMMAIRE

2

AVANT-PROPOS

3

I. LES ACTIVITÉS DU PÔLE JURIDIQUE

A. Les poursuites engagées par l'administration	3
B. L'instruction des dossiers et les décisions prises par le collège	6
C. Les recours à l'encontre des décisions de l'Autorité	9
D. Les autres activités du pôle juridique en 2022	11

12

II. LES ACTIVITÉS DU PÔLE TECHNIQUE

A. Missions normatives et de contrôle	12
1. Guide méthodologique de la surveillance du bruit aérien	12
2. Métrologie des systèmes de mesure du bruit	12
3. Mise en œuvre de la réglementation européenne relative au bruit	13
4. Suivi des engagements pris dans le cadre des plans de prévention du bruit dans l'environnement	13
5. Contrôle des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre sur et autour des aéroports	14
B. Missions consultatives	15
1. Avis du collège instruits par le pôle technique	15
2. Evolutions sur les cinq dernières années de la taxe sur les nuisances sonores aériennes	17
C. Valorisation des connaissances	19
1. Poursuite de la modernisation des outils permettant le suivi de l'impact environnemental des aéroports et la surveillance des conditions de survols	19
2. Courriers des riverains et études de survols	19

21

III. LES ACTIVITÉS TRANSVERSES

A. Les sessions du collège	21
B. La communication et les relations institutionnelles	22
1. Lettre de l'ACNUSA	22
2. Site internet	22
3. Réseaux sociaux	22
4. Les rendez-vous du président	22
5. Séminaire des membres, membres associés et cadres	22
6. Courriers traités	23
Organisation de l'équipe permanente	24

AVANT-PROPOS

Les activités aéroportuaires ont repris, avec des différences importantes selon les segments du trafic aérien, les compagnies aériennes et les aéroports. À l'échelle européenne, les vols tout cargo et l'aviation d'affaires sont plus nombreux qu'en 2019, les vols low-cost ont connu la plus forte croissance au premier semestre 2022 pour retrouver leur niveau de 2019 en toute fin d'année. Globalement, sur l'ensemble de l'année 2022, le nombre des vols en Europe est resté inférieur de 17 % à celui de 2019. Cette moyenne masque les contrastes des situations locales au cours de l'année 2022, notamment pour ce qui est de la nature et des horaires de ces vols.

La forte demande de voyages exprimée fin 2021 et début 2022, notamment pour les vols amis et familles (vols *Friends and Family*), a conduit de nombreuses compagnies aériennes à programmer en 2022 un nombre de vols supérieur à la capacité de production du secteur. Cela a engendré un nombre important d'annulations de vols programmés, des retards significatifs (71,7 % de ponctualité aux arrivées, soit 6,4 points de moins qu'en 2019, et 65,9 % de ponctualité aux départs, soit 6,8 points de moins qu'en 2019), et de nombreux manquements aux règles environnementales. Cette situation a nourri des regains de tensions sur et autour des aéroports.

Les services de l'Autorité de contrôle ont été fortement mobilisés pour accompagner les opérateurs (sociétés d'exploitation aéroportuaire, compagnies aériennes, assistants d'escalaes et services locaux de navigation aérienne) afin de prévenir les risques de dégradation des situations sanitaires et environnementales locales. Tout au long de l'année, les services se sont attachés à créer les conditions d'un dialogue local serein et constructif pour permettre de gagner la confiance des territoires.

Cependant, malgré une forte mobilisation des membres du collège et de l'équipe permanente, la sortie de crise sanitaire n'a pas été facile dans la mesure où les continuités avec les principaux partenaires de l'Autorité de contrôle n'ont pas pu être toujours assurées. En outre l'année 2022 a été celle de la mobilité presque simultanée et le remplacement des responsables du pôle technique, ainsi que du renouvellement du mandat de la membre du collège nommée sur proposition du ministre chargé de la santé.



Philippe GABOULEAUD
Secrétaire général de l'Autorité

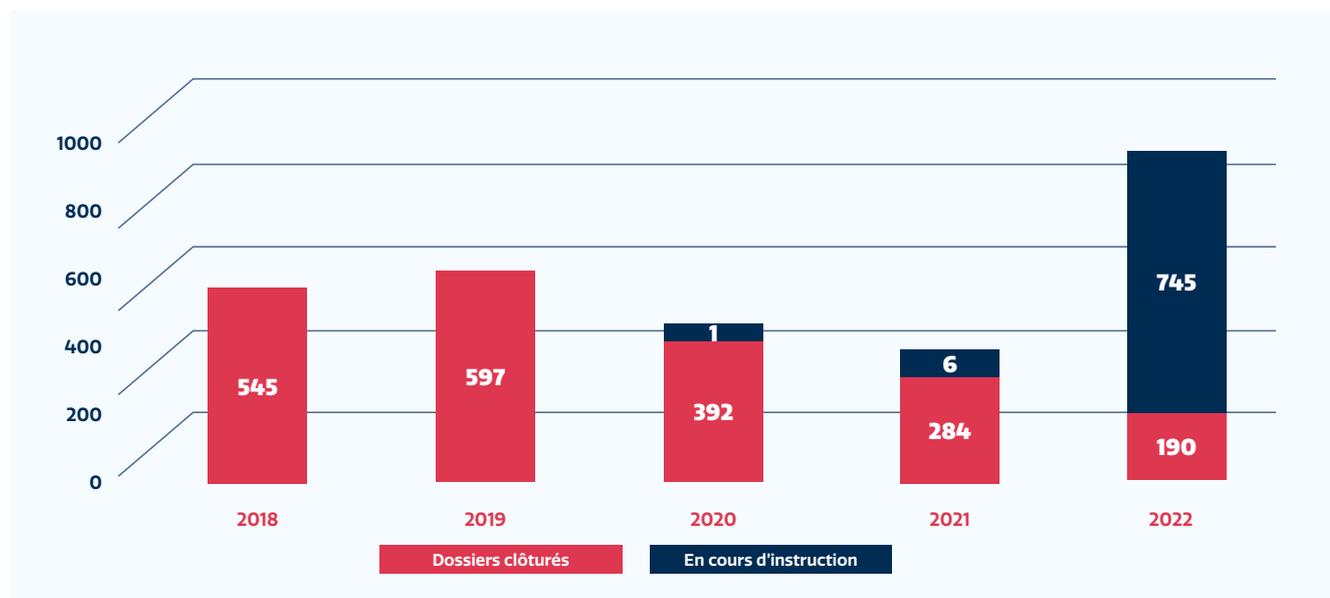
I. LES ACTIVITÉS DU PÔLE JURIDIQUE

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 2018 à 2022



935 poursuites ont été engagées en 2022 par l'administration de l'aviation civile pour non-respect des règles environnementales édictées par arrêté ministériel. 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 290 engagées en 2021, année de faible activité, soit une hausse respective de 57 % et de 222 %.

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				Dossiers en cours
		Sanctionnés	Non-sanctionnés	Classements sans suite	Total	
2018	545	309	191	45	545	0
2019	597	400	158	39	597	0
2020	393	159	185	48	392	1
2021	290	168	95	21	284	6
2022	935	130	16	44	190	745
TOTAL	2 760	1 166	645	197	2 008	752

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 s'est accompagnée d'une certaine désorganisation du secteur aéroportuaire lors de la saison aéronautique. Elle 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.

Procès-verbaux dressés par plateforme de 2018 à 2022

Plateforme	2018	2019	2020	2021	2022
Bâle - Mulhouse (MLH)	21	32	15	10	202
Beauvais - Tillé (BVA)	0	2	0	0	3
Bordeaux - Mérignac (BDX)	27	20	5	54	43
Cannes - Mandelieu (CEQ)	14	4	7	5	35
Issy-les-Moulineaux (JPD)	0	0	0	0	1
Lyon - Saint-Exupéry (LYS)	19	8	1	0	6
Marseille - Provence (MRS)	35	21	17	3	17
Nantes-Atlantique (NTE)	13	46	24	24	231
Nice - Côte d'Azur (NCE)	34	54	15	15	67
Paris - Charles-de-Gaulle (CDG)	279	258	105	107	241
Paris - Le Bourget (LBG)	18	20	6	15	20
Paris - Orly (OLY)	68	62	37	29	27
Pontoise - Cormeilles-en-Vexin (POX)	0	0	0	2	0
Toulouse - Blagnac (TLS)	18	30	140	15	16
Toussus-le-Noble (TSU)	1	42	20	11	26
TOTAL	547	599	392	290	935

Lille - Lesquin (LIL) n'est sous contrôle spécifique de l'ACNUSA que depuis 2020.

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 de nouvelles dispositions du couvre-feu du deuxième en vigueur depuis le 1^{er} février 2022.

Procès-verbaux dressés en 2022 (par plateforme et type de manquement)

Plateforme	Manquements «horaire»	Manquements «procédure»	Manquements «APU [*] »	TOTAL
Bâle - Mulhouse (MLH)	185	17	0	202
Beauvais - Tillé (BVA)	3	0	0	3
Bordeaux - Mérignac (BDX)	0	43	0	43
Cannes - Mandelieu (CEQ)	31	4	0	35
Issy-les-Moulineaux (JPD)	1	0	0	1
Lyon - Saint-Exupéry (LYS)	0	6	0	6
Marseille-Provence (MRS)	10	7	0	17
Nantes-Atlantique (NTE)	225	6	0	231
Nice - Côte d'Azur (NCE)	49	18	0	67
Paris - Charles-de-Gaulle (CDG)	197	32	12	241
Paris - Le Bourget (LBG)	7	0	13	20
Paris - Orly (OLY)	12	12	3	27
Pontoise - Cormeilles-en-Vexin (POX)	0	0	0	0
Toulouse - Blagnac (TLS)	11	5	0	16
Toussus-le-Noble (TSU)	26	0	0	26
TOTAL	757	150	28	935

*Moteurs auxiliaires de puissance

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 cependant la plus pertinente pour permettre de comparer la situation sur les aéroports.

Procès-verbaux par plateforme pour 10 000 mouvements

Plateforme	Nombre de PV	Nombre de mouvements*	Nombre de PV pour 10 000 mouvements
Bâle - Mulhouse (MLH)	202	84123	24,01
Beauvais - Tillé (BVA)	3	28988	1,03
Bordeaux - Mérignac (BDX)	43	64642	6,65
Cannes-Mandelieu (CEQ)	35	72625	4,82
Issy-les-Moulineaux (JPD)	1	7531	1,33
Lyon - Saint-Exupéry (LYS)	6	77688	0,77
Marseille-Provence (MRS)	17	90147	1,89
Nantes-Atlantique (NTE)	231	53776	42,96
Nice - Côte d'Azur (NCE)	67	155043	4,32
Paris - Charles-de-Gaulle (CDG)	241	409121	5,89
Paris - Le Bourget (LBG)	20	63780	3,14
Paris - Orly (OLY)	27	198622	1,36
Pontoise - Corneilles-en-Vexin (POX)	0	171	0
Toulouse - Blagnac (TLS)	16	72987	2,19
Toussus-le-Noble (TSU)	26	118924	2,19

* Source : Union des aéroports français et francophones associés

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. Elle 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 sur celui-ci 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 «horaire», de 20 000 € pour les autres. Il est de 1 500 € pour les personnes physiques.

En 2022, la rapporteure permanente a classé sans suite 49 dossiers et présenté au collège 547 dossiers.

Le collège a décidé de ne pas prononcer d'amendes pour 195 dossiers présentés.

Il a prononcé 352 amendes pour un montant total de 4 595 500 € (pour mémoire, en 2021, ce montant s'élevait à 6 525 750 €, pour 410 sanctions sur 599 dossiers examinés).

Globalement, le collège a donc sanctionné près de 60 % des faits ayant fait l'objet de poursuites de la part de l'administration de l'aviation civile.

Montant des amendes infligées par l'ACNUSA en 2022

Type de manquement	Dossiers sanctionnés / Dossiers examinés	Somme des amendes	Moyenne par dossier sanctionné
Horaire	147/219	2 709 500 €	18 432 €
Procédure	188/301	1 803 500 €	9 553 €
APU	17/27	82 500 €	4 853 €
TOTAL	352/547	4 595 500 €	13 055 €

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

Montant des amendes infligées par l'ACNUSA de 2018 à 2022

Année	Dossiers sanctionnés / Dossiers examinés	Somme des amendes	Moyenne par dossier sanctionné
2022	352/547	4 595 500 €	13 055 €
2021	410/599	6 525 750 €	15 916 €
2020	238/300	3 883 000 €	16 247 €
2019	334/572	6 895 500 €	20 645 €
2018	192/341	2 994 200 €	15 595 €

Répartition des sanctions par type de manquement et par plateforme de 2018 à 2022

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

Plateforme	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Bâle - Mulhouse (MLH)	4	5	5	25	4	43
Beauvais - Tillé (BVA)	1	0	0	2	0	3
Lyon - Saint-Exupéry (LYS)	1	0	0	0	0	1
Marseille-Provence (MRS)	6	5	1	0	1	13
Nantes-Atlantique (NTE)	0	0	0	16	38	54
Nice - Côte d'Azur (NCE)	19	4	20	11	8	62
Paris - Charles-de-Gaulle (CDG)	63	152	78	142	75	510
Paris - Le Bourget (LBG)	0	0	0	0	8	8
Paris - Orly (OLY)	0	1	0	1	0	2
Toulouse - Blagnac (TLS)	2	3	2	3	0	10
TOTAL	96	170	106	200	134	706

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

Plateforme	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Bâle - Mulhouse (MLH)	2	10	2	16	10	40
Bordeaux - Mérignac (BDX)	13	21	10	15	58	117
Cannes - Mandelieu (CEQ)	2	8	6	3	12	31
Issy-les-Moulineaux (JPD)	4	0	0	0	0	4
Lyon - Saint-Exupéry (LYS)	5	20	11	6	1	43
Marseille-Provence (MRS)	2	11	5	18	7	43
Nantes-Atlantique (NTE)	11	8	22	23	10	74
Nice - Côte d'Azur (NCE)	17	3	7	15	14	56
Paris - Charles-de-Gaulle (CDG)	0	9	9	14	5	37
Paris - Orly (OLY)	21	40	28	42	30	161
Toulouse - Blagnac (TLS)	14	6	7	16	17	60
Toussus-Le-Noble (TSU)	0	0	7	21	8	36
TOTAL	91	136	114	189	172	702

L'essentiel des sanctions pour violation des règles de protection contre le bruit vise des déviations de trajectoire en approche ou au départ des aéroports.

Répartition des sanctions notifiées aux personnes poursuivies pour violation des règles de protection contre la pollution atmosphérique (utilisation des APU en escale)

Plateforme	2018	2019	2020	2021	2022	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)	0	10	5	4	3	22
Paris - Le Bourget (LBG)	5	10	8	11	10	44
Paris - Orly (OLY)	0	8	5	6	4	23
TOTAL	5	28	18	21	17	89

C. LES RECOURS À L'ENCONTRE DES DÉCISIONS DE L'AUTORITÉ

Certaines décisions du collège peuvent faire l'objet de recours gracieux ou contentieux.

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	
2017	86	85	1	0
2018	41*	36	5	0
2019	105	104	1	0
2020	18	16	2	0
2021	50	40	0	10
2022	30	0	0	30

* dont 2 traitées devant le tribunal administratif de Nantes le 14/11/2022 ayant conduit au rejet de la demande d'annulation de la mise en demeure de payer faite.

En 2022, le tribunal administratif de Paris a traité 64 recours formés sur des décisions prises par le collège. Dans un cas, il a annulé la décision prise par l'Autorité de contrôle pour une question de procédure tout en confirmant le raisonnement sur le fond et le montant d'amende prononcé. Il s'agissait d'une décision prise par le collège de l'ACNUSA avant que les dispositions législatives censurées par le Conseil constitutionnel en décembre 2017 ne soient reprises par la loi du 4 août 2018.

Dans 50 cas, le tribunal administratif a rejeté les recours, en mettant souvent à la charge des requérants les frais engagés par l'ACNUSA.

11 recours contentieux ont fait l'objet de désistements ou sont devenus sans objet en cours d'instruction. Dans seulement deux cas, le tribunal administratif de Paris a annulé une décision prise par l'ACNUSA.

Tout d'abord, il a annulé une décision de sanction pour utilisation de l'APU. Le tribunal a retenu que le collège de l'ACNUSA a eu tort de ne pas considérer que, au sens de l'arrêté du 27 juillet 2012 réglementant l'utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et climatisation-chauffage lors de l'escale sur les trois grands aéroports parisiens (CDG, Orly et Le Bourget), la recherche de bagages de passagers débarqués de l'avion constituait un motif de sécurité permettant de déroger aux durées maximales d'utilisation de l'APU.

La deuxième annulation prononcée par le tribunal administratif de Paris concerne la décision par laquelle le collège de l'ACNUSA a implicitement rejeté une demande de réalisation d'étude relative aux nuisances sonores et atmosphériques liées à l'activité de la base aéronautique de Landivisiau. L'ACNUSA a interjeté appel de ce jugement au double motif que, selon elle, son champ de compétence est borné aux aéroports civils et qu'en qualité d'autorité administrative indépendante, elle ne saurait être tenue de réaliser une telle étude que la loi ne prescrit pas.

Le tribunal administratif a ainsi validé ou confirmé 62 des 64 décisions qu'il a examinées en 2022. Le tribunal administratif de Paris n'a donc pas laissé impunis les manquements ayant fait l'objet de poursuites de la part de l'administration de l'aviation civile. Ses décisions ont contribué 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 du dépôt du recours	Recours concernant des décisions de l'ACNUSA	Recours traités		Recours en cours d'instruction
		Arrêts favorables à l'ACNUSA	Arrêts défavorables à l'ACNUSA	
2017	23	23	0	0
2018	4	2	2	0
2019	0	0	0	0
2020	3*	3	0	0
2021	21	20	0	1
2022	9	1	0	8

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

La cour administrative d'appel a examiné en 2022 21 requêtes d'appel formées contre des décisions du tribunal administratif confirmant les décisions de l'ACNUSA et les a toutes rejetées.

Les recours devant le Conseil d'État

Année de dépôt	Recours concernant des décisions de l'ACNUSA	Recours traités		Recours en cours d'instruction
		Décisions favorables à l'ACNUSA	Décisions défavorables à l'ACNUSA	
2017	1	0	1	0
2018	0	0	0	0
2019	2	2	0	0
2020	1	1	0	0
2021	2	0	2*	0
2022	0	0	0	0

* Les deux décisions du Conseil d'État défavorables à l'ACNUSA en 2021 ne portaient pas sur des décisions individuelles.

Aucune décision individuelle n'a été portée en cassation devant le Conseil d'État en 2022.

D. LES AUTRES ACTIVITES DU POLE JURIDIQUE EN 2022

Au cours de l'année 2022, le pôle juridique a poursuivi son appui au comité de suivi mis en place pour prévenir les vols en cœur de nuit effectués en méconnaissance de la réglementation applicable sur Paris – Charles-de-Gaulle. À l'issue de chaque saison aéronautique IATA, [un rapport dressant l'état de la situation des mouvements en cœur de nuit](#) sur cet aéroport au cours de ladite saison est publié sur le site de l'ACNUSA.

Le pôle juridique a par ailleurs préparé [le rapport relatif aux consultations de l'ACNUSA](#) qui a été validé par le collège et transmis au Gouvernement et au Parlement en octobre 2022, en recommandant de revoir les fondements des consultations sur les plans, programmes et projets sur lesquels l'Autorité de contrôle doit se prononcer. Il importe que ces avis puissent aider les maîtres d'ouvrage à améliorer leurs projets et qu'ils soient rendus publics en temps utile pour améliorer l'information du public.

Le pôle juridique a également réalisé [un rapport sur les bonnes pratiques des expérimentations](#). Ce rapport initialement prévu pour être mis au point avec le prestataire des services de navigation aérienne (DSNA) et la direction du transport aérien (DTA) a été rendu public sous le seul timbre de l'ACNUSA. Les deux directions concernées par la DGAC ont indiqué préférer se l'approprier pour produire des documents internes répondant à leurs préoccupations respectives.

Le pôle juridique a enfin finalisé en 2022 une proposition législative concertée visant à simplifier et moderniser la procédure de sanction suivie devant l'ACNUSA. Les dispositions inspirées de la loi «Pour une société de confiance» attendent un vecteur législatif pour être soumises par le Gouvernement au Parlement afin de les transposer au code des transports.

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 engagé l'élaboration d'un guide méthodologique relatif à la mesure de long terme du bruit aérien¹. Il s'agit de produire un document de référence qui présente les obligations et les bonnes pratiques en la matière au travers de quatre chapitres :

- 1. Procédure d'homologation des systèmes de mesure
- 2. Mesure du bruit aérien
- 3. Bonnes pratiques en matière de communication sur la mesure du bruit
- 4. Suivi de la conformité des systèmes de mesure de bruit au cours du temps

2. MÉTROLOGIE DES SYSTÈMES DE MESURE DU BRUIT

Quatre systèmes de mesure de bruit ont été modernisés par les exploitants et homologués par l'ACNUSA en 2022 ([Nantes- Atlantique](#), [Bâle – Mulhouse](#), [Lyon – Saint-Exupéry](#), [Toulouse – Blagnac](#)) après la contre-expertise réalisée par un bureau d'études agréé.

Les agréments de l'APAVE et du Service Technique de l'Aviation Civile (STAC) ont été renouvelés en 2022 pour le contrôle de conformité des systèmes de monitoring du bruit des aéroports.

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

- Les trois aéroports parisiens : <https://vitrail.entrevoisins.org/vitrail/> ;
- Bâle – Mulhouse : <https://travis.euroairport.com/travis.php?lang=fr> ;
- Nantes-Atlantique : <https://maestro.nantes.aeroport.fr/appmap> ;
- Lyon – Saint-Exupéry : <https://lys.flighttracking.casper.aero/> ;
- Bordeaux – Mérignac : <https://trajectoires.bordeaux.aeroport.fr/appmap> ;
- Toulouse – Blagnac : <https://tls.flighttracking.casper.aero/> ;
- Beauvais – Tillé : <https://lfob.aerovision.cloud/appmap> ;
- Lille – Lesquin : <https://lfqq.aerovision.cloud/appmap> ;
- Nice – Côte d'Azur et Cannes – Mandelieu (attente de validation du protocole) ;
- Marseille-Provence : <https://www.marseille.aeroport.fr/societe/developpement-durable/suivi-trajectoires>.

En 2022, l'ACNUSA a été alertée par certaines modifications introduites par l'administration de l'aviation civile dans le protocole type de transmission des données radar du prestataire aux sociétés d'exploitation aéroportuaires. Le collège de l'Autorité de contrôle a auditionné en mars 2023 les services de la DSNA a ce sujet. Il a salué la perspective de l'ouverture prochaine des données en *open data* mais a exprimé des réserves sur les limitations mises par le prestataire à l'exploitation de certaines données.

¹ Dans le domaine de la mesure du bruit aérien, on distingue d'une part le mesurage court terme correspondant aux campagnes de mesures (régé par la norme NF31-190), et d'autre part, le mesurage long terme qui concerne les systèmes de surveillance du bruit aéroportuaire (régé par la norme ISO 20906/A1:2013).

3. MISE EN ŒUVRE DE LA RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE RELATIVE AU BRUIT

L'Autorité de contrôle a publié en juin 2020 un premier [rapport intitulé Management des dispositifs d'évaluation et de gestion du bruit](#) sur et autour des aéroports français. Ce premier rapport présente l'ensemble des moyens devant être mis en œuvre par les États Membres de l'Union européenne (directive bruit et règlement UE 2014/598). Le 7 mars 2022, l'Autorité de contrôle a publié un rapport de suivi présentant des préconisations visant à améliorer les pratiques sur les aéroports français pour lesquels cette réglementation est applicable. La Commission européenne a également publié un rapport de suivi des pratiques des États Membres en septembre 2022.

- Lire le rapport relatif au [Management des dispositifs d'évaluation et de gestion du bruit sur et autour des aéroports français](#) (juin 2020)
- [Lire le rapport de suivi](#) (mars 2022)
- Lire le rapport de la Commission européenne (septembre 2022)

Cette question reste d'actualité pour permettre un meilleur management du dispositif d'évaluation et de gestion du bruit sur la période 2024-2028.

4. SUIVI DES ENGAGEMENTS PRIS DANS LE CADRE DES PLANS DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Aéroports	CSB* 2016	PPBE 2018-2023*** 3 ^{ème} échéance	CSB* 2022	PPBE 2024-2028 4 ^{ème} échéance
Bâle – Mulhouse	20/03/2019 – 3^{ème} échéance	20/03/2019 – Période 2018-2022* 3 ^{ème} échéance	En cours d'élaboration	-
Bordeaux – Mérignac	20/05/2021 – 3^{ème} échéance	21/12/2022 période 2021-2025 3 ^{ème} échéance	26/12/2022 4 ^{ème} échéance	
Lyon – Saint Exupéry	07/02/2020 – 3^{ème} échéance	28/10/2021 Période 2019-2024 3 ^{ème} échéance	En cours d'élaboration	-
Marseille – Provence	19/01/2021 – 3^{ème} échéance	Période 2020-2024 : en cours d'approbation	En cours d'élaboration	-
Nantes – Atlantique	24/09/2021 – 3^{ème} échéance	24/09/2021 – 3^{ème} échéance	En cours d'élaboration	-
Nice – Côte d'Azur	24/12/2020 – 3^{ème} échéance	31/08/2022 – Période 2020 2024 – 3^{ème} échéance	En cours d'élaboration	
Paris – Charles de Gaulle	16/11/2016 – 3^{ème} échéance	16/11/2016** – 2022-2026 3 ^{ème} échéance	En cours d'approbation	-
Paris – Le Bourget	13/02/2018 – Période 2018 2023 – 3^{ème} échéance	13/02/2018** – 3^{ème} échéance	En cours d'approbation	-
Paris – Orly	17/03/2022 – Période 2018 2023 – 3^{ème} échéance	17/03/2022 – Période 2018 2023 – 3^{ème} échéance	Doit être soumise à l'avis de la commission consultative de l'environnement	
Toulouse – Blagnac	19/04/2019 – Période 2018 2023 – 3^{ème} échéance	22/10/2022 – Période 2018 2023 – 3^{ème} échéance	En cours d'élaboration	

* Carte stratégique du bruit.

** 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.

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

Les plans d'actions des aéroports pour la période 2018-2023 ont traduit les engagements des principaux opérateurs et de l'État. Il importera de pouvoir apprécier si ces engagements ont été tenus et s'ils ont permis d'atteindre les résultats escomptés. Les cartes stratégiques sur les bases desquelles les plans d'actions 2024-2028 devront être élaborés n'ont pas encore été publiées.

5. CONTRÔLE DES ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES ET DE GAZ À EFFET DE SERRE SUR ET AUTOUR DES AÉROPORTS

L'Autorité de contrôle a recommandé depuis plusieurs années de modifier le code des transports afin de permettre le suivi et le contrôle effectifs des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre (GES) générées par les activités aéroportuaires.

La rédaction actuelle du II de l'article L6361-6 date en effet de la fin des années 2010. Elle ne permet pas à l'Autorité d'exercer efficacement ses missions de contrôle. En l'état actuel du code des transports, sa mission est encore limitée à «animer le débat et à formuler des propositions d'études». Cette rédaction est périmée dans la mesure où personne ne doute plus des effets des émissions atmosphériques sur la santé et le climat.

Il est donc nécessaire d'actualiser cette rédaction pour permettre un contrôle effectif des émissions de polluants atmosphériques et de GES. Il s'agit de pouvoir accompagner les opérateurs du secteur dans la trajectoire fixée pour améliorer la qualité de l'air et le climat. Les aéronefs ne sont pas les seules sources d'émissions. Le transport routier ayant pour origine ou destination les aéroports, traversant ou contournant les plateformes est également une source importante. Les territoires aéroportuaires subissent les effets cumulés des différentes sources et il importe de réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre sur et autour des aéroports. Pour cela, l'Autorité de contrôle a préparé et concerté une proposition de modification législative qu'il avait été envisagé d'intégrer à une petite loi sur la qualité de l'air en fin de la dernière législature. Ce sujet devra être repris en 2023.

PROPOSITION DE MODIFICATION DE L'ARTICLE L6361-6 DU CODE DES TRANSPORTS

« II – Dans le domaine de la pollution atmosphérique et des gaz à effet de serre :

- 1° S'assure que les indicateurs de la qualité de l'air sur les plateformes aéroportuaires sont suivis grâce aux moyens propres du gestionnaire ou par ceux de l'association agréée de la surveillance de la qualité de l'air compétente sur le territoire ;
- 2° S'assure de la qualité des protocoles de mesure des polluants atmosphériques effectués sur les plateformes aéroportuaires ;
- 3° Vérifie que les plateformes aéroportuaires assurent un suivi de leurs émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ;
- 4° S'assure de la qualité des inventaires des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre réalisés sur les plateformes aéroportuaires ;
- 5° S'assure des programmes et moyens mis en œuvre par les différents acteurs agissant sur les plateformes aéroportuaires pour limiter les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre et respecter les prescriptions les concernant. »

B. MISSIONS CONSULTATIVES

1. AVIS DU COLLÈGE PRÉPARÉS PAR LE PÔLE TECHNIQUE

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

Dans le cadre des plans d'actions à cinq ans de troisième échéance de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, le pôle a instruit quatre projets de PPBE : [Paris – Charles-de-Gaulle](#), [Marseille-Provence](#), [Toulouse – Blagnac](#), [Bordeaux – Mérignac](#).

Le pôle technique a instruit conjointement avec le pôle juridique, trois dossiers concernant des arrêtés de restrictions réglementant l'exploitation [de l'aérodrome de Cannes – Mandelieu](#), [de l'aérodrome de Lyon – Saint-Exupéry](#) et [l'hélistation de Grimaud](#) (Golfe de Saint-Tropez) ; ainsi que sept modifications de procédures de navigation aérienne ([Paris – Le Bourget](#), [Paris – Orly](#), [Nice – Côte d'Azur](#), [Toulouse – Blagnac](#), et [Lyon – Saint-Exupéry](#)) ; et enfin un projet de décret relatif à l'enquête publique préalable à une modification de la circulation aérienne de départ et d'approche pour les principaux aérodromes français. Le pôle technique a également étudié la révision du guide méthodologique relatif à la réalisation des [études d'impact de la circulation aérienne](#) proposé par la Direction des Services de Navigation Aérienne (DSNA).

Le pôle technique a analysé le rapport et le résultat du calcul de [l'indice global mesuré pondéré](#) (IGMP) de 2021 de l'aérodrome à [Paris – Charles-de-Gaulle](#). Ce suivi de l'IGMP permet l'évaluation annuelle acoustique de la plateforme par l'Autorité de contrôle. La valeur de l'indicateur en 2021 a augmenté de 3,9 points par rapport à 2020 ce qui s'explique principalement par l'augmentation de 16 % du trafic aérien. L'énergie sonore pondérée est plus importante pour les mouvements de nuit que pour ceux de jour et de soirée, ce qui s'explique notamment par l'importance du trafic cargo la nuit.

L'Autorité de contrôle s'est autosaisie sur les projets des nouveaux arrêtés relatifs à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) des avions à l'escale (pour abrogation de l'arrêté du 27/07/2012), afin de permettre au collège de formuler une [recommandation \(2022/29\)](#) à ce sujet.

En matière de qualité de l'air et de climat, le pôle technique a instruit le projet de [Plan de Protection de l'Atmosphère \(PPA\) de l'agglomération lyonnaise](#), ainsi que le décret 2022-923 du 22/06/2022 relatif à la déclaration d'utilité publique de certains projets de travaux et d'ouvrages concernant les aérodromes et susceptibles d'entraîner une augmentation des GES.

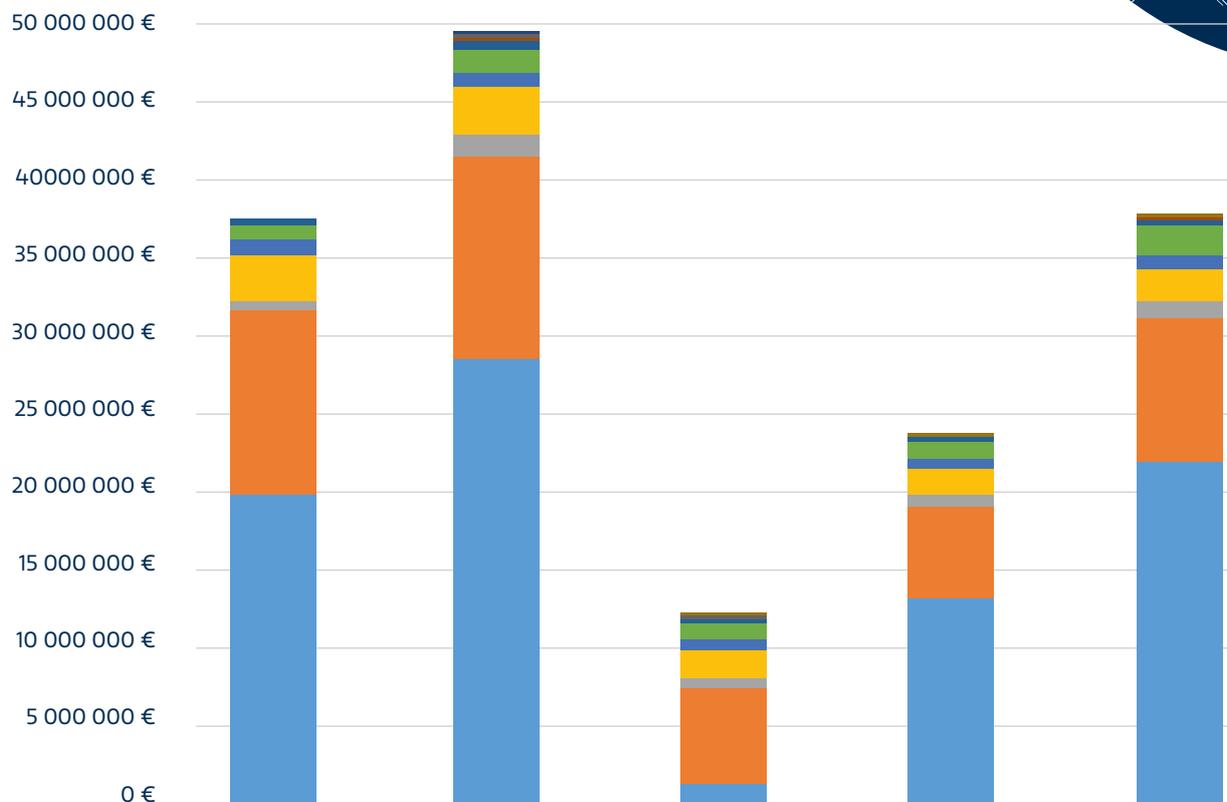
Il convient de relever que les maîtres d'ouvrage des plans, programmes et projets relevant d'un avis de l'ACNUSA n'ont pas tous conscience de l'intérêt de cette obligation législative malgré les rappels que les directions générales du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires ont fait aux préfets et aux services déconcentrés. Le pôle technique de l'ACNUSA doit donc faire preuve d'une grande proactivité dans le suivi des documents de planification et de programmation concernant les territoires aéroportuaires.

Enfin, le pôle technique a réalisé une synthèse des travaux expérimentaux des premières campagnes de mesures et de suivi des particules ultrafines (PUF) sur six plateformes aéroportuaires : Nantes-Atlantique, Nice – Côte d'Azur, Bâle – Mulhouse, et les trois aéroports parisiens (CDG / Le Bourget / Orly). Ces travaux ont été menés par les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) sous le pilotage d'un groupe de travail national auquel le pôle technique contribue. Ces démarches exploratoires visent à connaître les liens éventuels entre le trafic aérien et les niveaux de PUF dans l'air ambiant sur et autour des aéroports. Le groupe de travail restituera ses premiers enseignements mi-2023.

Numéro d'avis	Objet des avis préparés par le pôle technique	Séance du collège
2022-1	Projet de modification de trajectoire des départs nord Fisto et Lacou en QFU 32 de l'aéroport de Toulouse - Blagnac	Janvier 2022
2022-2	Projet de création d'une procédure en piste 21 de Paris - Le Bourget	Janvier 2022
2022-3	Projet de modification de procédure en piste 27 de Paris-Le Bourget	Février 2022
2022-4	Indice Global Mesuré Pondéré 2020 de Paris - Charles-de-Gaulle	Février 2022
2022-6	Projet de révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise	Février 2022
2022-7	Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport de Marseille - Provence pour la période 2020/2024	Février 2022
2022-8	Projet de modification segment d'approche intermédiaire de la procédure d'arrivée RNP 20 à l'aéroport de Paris - Orly	Février 2022
2022-9	Projet d'arrêté de restrictions de Lyon - Saint Exupéry	Mars 2022
2022-10	Projet de modification suite à la suppression de la balise VOR AGN sur Toulouse - Blagnac	Avril 2022
2022-11	Projet de modification de l'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu	Avril 2022
2022-12	Projet de PPBE de l'aérodrome de Paris-CDG pour la période 2022/2026	Avril 2022
2022-13	Projet de révision du guide méthodologique relatif à la réalisation des études d'impact de la circulation aérienne	Avril 2022
2022-14	Projet de modification procédures suite à suppression de balises VOR/NDB sur Lyon-Saint Exupéry	Avril 2022
2022-15	Nouvelle classification acoustique des aéronefs en vigueur depuis 1^{er} avril 2022	Avril 2022
2022-16	Projet de PPBE de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac pour la période 2018/2023	Mai 2022
2022-17	Rapport sur le dispositif d'aide financière à l'insonorisation des riverains des aéroports	Juin 2022
2022-18	Projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation de l'hélistation de Grimaud	Juin 2022
2022-19	Projet de PPBE de l'aérodrome de Bordeaux - Mérignac pour la période 2021/2025	Juin 2022
2022-20	Projet d'homologation du système de mesure du bruit et des trajectoires de l'aéroport de Lyon - Saint-Exupéry	Septembre 2022
2022-21	Projet de modification de la procédure VPT A en piste 04 de l'aérodrome de Nice - Côte d'Azur après la suppression de la balise COR CGS	Septembre 2022
2022-26	Homologation du système de mesure de bruit et de visualisation des trajectoires de l'aéroport de Toulouse - Blagnac	Septembre 2022
2022-27	Projet d'homologation du système de mesure du bruit et de visualisation des trajectoires de l'aéroport de Nantes-Atlantique	Septembre 2022
2022-29	Recommandation sur les projets d'arrêtés relatifs à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs	Septembre 2022
2022-30	Rapport de présentation de l'IGMP pour l'année 2021 de l'aéroport de Paris - CDG	Novembre 2022
2022-34	Projet d'homologation du système mesure de bruit et de visualisation des trajectoires de l'aéroport de Bâle - Mulhouse	Novembre 2022

2. ÉVOLUTION SUR LES CINQ DERNIÈRES ANNÉES DU PRODUIT DE LA TAXE SUR LES NUISANCES SONORES AÉRIENNES

Produit de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) entre 2018 et 2022



Le produit de la taxe a augmenté en 2019, sans atteindre le plafond fixé par la loi des finances, conformément aux engagements pris en conclusion des Assises Nationales du Transport Aérien. Les effets de la crise sanitaire n'ont pas permis l'augmentation de 10 millions d'euros par an envisagée pour accélérer la réalisation des programmes locaux d'insonorisation des établissements scolaires, des établissements sanitaires et sociaux et des logements situés à proximité des aéroports.

Reversement du produit de la TNSA entre 2018 et 2022

	2018	2019	2020	2021	2022
Lyon – Saint-Exupéry	6 822 €	22 €	10 €	-	-
Lille – Lesquin	-	-	813 €	6 616 €	9 483 €
Nice – Côte d'Azur	105 659 €	111 417 €	53 430 €	51 240 €	84 083 €
Beauvais – Tillé	162 054 €	183 621 €	107 166 €	83 166 €	215 690 €
Bordeaux-Mérignac	429 511 €	570 790 €	289 670 €	245 513 €	377 331 €
Nantes-Atlantique	846 156 €	1 479 256 €	935 122 €	1 213 843 €	1 909 578 €
Marseille-Provence	947 117 €	1 100 904 €	642 220 €	546 095 €	831 057 €
Toulouse – Blagnac	2 483 354 €	3 024 254 €	1 794 280 €	1 403 933 €	1 995 358 €
Paris – Le Bourget	986 367 €	1 311 833 €	783 389 €	1 077 069 €	1 345 071 €
Paris – Orly	11 595 548 €	12 922 703 €	5 830 808 €	5 782 814 €	9 235 637 €
Paris – CDG	20 099 082 €	28 514 850 €	1 479 256 €	13 110 826 €	21 665 376 €

Le collège de l'ACNUSA a émis un avis en mai 2022 à la suite du [rapport du Gouvernement adressé au Parlement](#) concernant le [dispositif d'aide financière à l'insonorisation des riverains des aéroports](#) face aux conséquences de la crise sanitaire de la Covid-19.

Après une forte réduction du produit de la taxe, due à la crise sanitaire de la Covid-19 de 2020, et pour financer les aides accordées aux riverains pour la réalisation de travaux d'atténuation des nuisances sonores ou le remboursement à des personnes publiques des avances consenties, la loi de finances rectificative (LFR) 2022 apporte [une contribution budgétaire de l'État de 20 millions d'euros](#) (une première contribution budgétaire exceptionnelle de 8 millions d'euros avait déjà été adoptée fin 2021 en PLFR).

Locaux dont les travaux d'insonorisation ont été aidés après accord en Commissions Consultatives de l'Aide aux Riverains (CCAR) au titre de l'année 2022

Aérodrome	Locaux identifiés pour insonorisation	Locaux insonorisés	Locaux restant à insonoriser
Beauvais - Tillé	424	343	81
Bordeaux - Mérignac	639	267	372
Marseille-Provence	1500	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	2 572
TOTAL	72 133	24 575	47 558

Source : exploitants d'aérodromes

La crise sanitaire a conduit à des pertes de continuités dans le suivi de la réalisation des programmes locaux d'insonorisation. Il sera souhaitable de dresser un nouvel état de la situation nationale en 2023 de manière à permettre une juste appréciation de la part des progrès qui a été réalisée et de celle qui reste à réaliser.

C. VALORISATION DES CONNAISSANCES

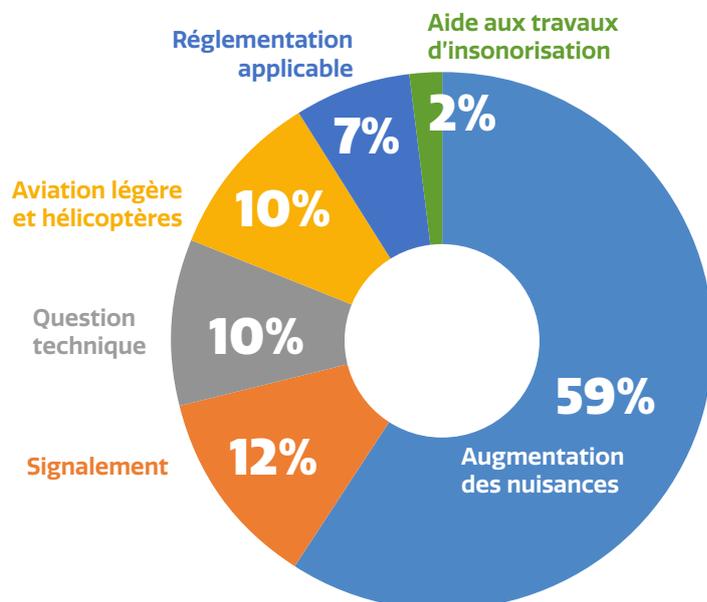
1. SUIVI DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES AÉROPORTS ET LA SURVEILLANCE DES CONDITIONS DE SURVOLS

L'Autorité de contrôle publie sur son site internet des données et documents permettant l'accès aux émissions polluantes, aux documents de référence en matière d'exposition à ces nuisances, les plans d'actions des aéroports ainsi que les restrictions d'exploitation. Le pôle technique a publié pour chaque plateforme les dernières données en matière d'émission d'oxyde d'azote (Nox) et de particules fines (PM 2.5, PM 10). Sont également disponibles les publications faites en 2022 des PPBE de Toulouse-Blagnac et de Bordeaux-Mérignac, la CSB de Bordeaux-Mérignac, le PPA de Lyon - Saint-Exupéry et les restrictions d'exploitation de Cannes-Mandelieu et de Lyon - Saint-Exupéry. L'Atlas des aéroports donne également accès aux dernières analyses comparatives de survols et aux présentations faites par le président de l'Autorité de contrôle lors de chaque commission consultative de l'environnement.

2. COURRIERS DES RIVERAINS ET 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 le cas échéant à les orienter vers les interlocuteurs compétents. 103 courriers des riverains ont été réceptionnés par l'Autorité de contrôle en 2022. L'objet le plus fréquent porte sur l'augmentation des nuisances sonores dues au passage d'aéronefs au-dessus d'habitations (59 % des courriers en 2022) ; principalement les aéroports parisiens (Paris - Le Bourget, Paris - Charles-de-Gaulle, et Paris - Orly).

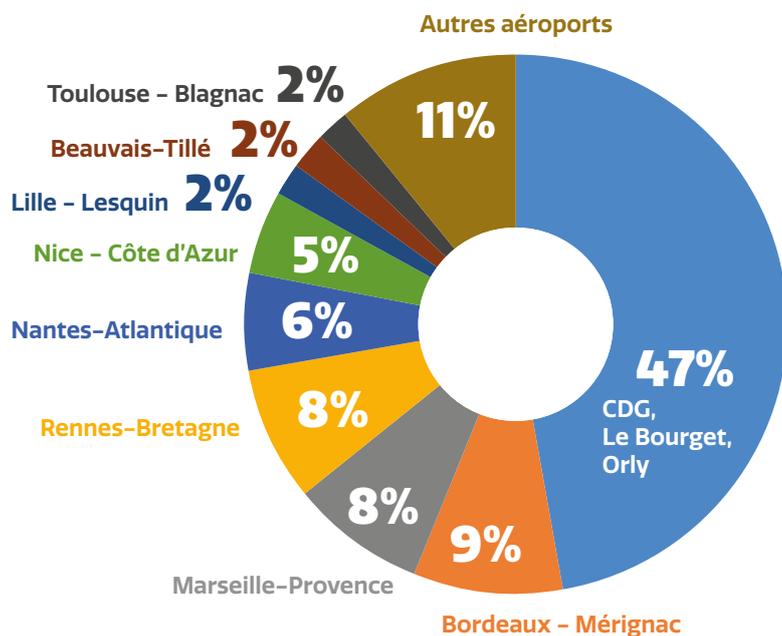
Objets des courriers reçus au pôle technique sur l'année 2022



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.
- **Signalement** : 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 selon l'aéroport concerné sur l'année



Certaines de ces correspondances peuvent conduire à produire des analyses comparatives de données RADAR de survols des aéronefs. En 2022, elles ont été au nombre de 13. Pour l'heure, elles ne restent possibles que sur la région Île-de-France :

Réalisation	Mois analysés	Territoires étudiés
Mai 2022	Mars 2020, 2021, 2022	Isles-les-Meldeuses (77)
Septembre 2022	Août 2019, 2021, 2022	Asnières-sur-Seine (92)
Septembre 2022	Juillet 2019, 2021, 2022	Antony (92)
Septembre 2022	Août 2019, 2021, 2022	Saint-Maur-des-Fossés (94)
Septembre 2022	Juillet 2019, 2021, 2022	Saint-Denis (93)
Septembre 2022	Août 2019, 2021, 2022	Maisons-Lafitte (78)
Octobre 2022	Août 2019, 2021, 2022	Versigny (60)
Novembre 2022	Septembre 2019, 2021, 2022	5 ^{ème} circonscription des Yvelines (78)
Novembre 2022	Août 2019, 2021, 2022	Stains (93)
Novembre 2022	Août 2019, 2021, 2022	Enghien-les-bains
Novembre 2022	Août 2019, 2021, 2022	Villemomble (93)
Novembre 2022	Août 2019, 2021, 2022	Epinay-sur-Seine (93)
Décembre 2022	Novembre 2019, 2021, 2022	Paris (75)

II. LES ACTIVITÉS TRANSVERSES

Le pôle communication et administration est placé sous la responsabilité du secrétaire général qui assure également la fonction de secrétaire du collège. Il assure toutes les fonctions transverses.

A. LES SESSIONS DU COLLÈGE

Durant l'année 2022, 11 sessions du collège ont été organisées. Elles se sont réparties en 38 séances d'une demi-journée dont 19 en mode « juridiction ».

Lors de ces sessions, le collège de l'Autorité de contrôle a procédé à 8 auditions :

- **Florian Guillermet**, directeur des services de la navigation aérienne (DSNA) ;
- **Vincent Etchebeheré**, directeur Développement durable & nouvelles mobilités d'Air France ;
- **Patrick Cipriani**, directeur de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) ;
- **Justine Coutard**, directrice de l'aéroport de Paris – Orly ;
- **Cédric Bourillet**, directeur de la prévention des risques (DGPR) ;
- **Mildred Dauphin**, présidente de la commission du développement durable à la CSAE ;
- **Thomas Juin**, président de l'UAF & FA ;
- **Gregory Jamet**, directeur général de COHOR.

Le collège de l'Autorité de contrôle s'est déplacé à deux reprises. La nuit du 5 au 6 juillet, ses membres ont visité les installations des opérateurs de messagerie DHL et FEDEX sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle. Le 5 octobre, ils se sont rendus à l'aéroport de Nantes-Atlantique pour en visiter les installations.

B. LA COMMUNICATION ET LES RELATIONS INSTITUTIONNELLES

1. LETTRE MENSUELLE

La lettre d'information présente les principaux sujets traités lors de la session du collège ainsi que les dernières informations utiles en matière de lutte contre les nuisances sonores et atmosphériques sur et autour des aéroports. Le nombre d'abonnés à cette newsletter a augmenté de 74 % sur un an.

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

2. SITE INTERNET

Le site internet de l'Autorité de contrôle recense les avis, rapports, communiqués et actualités de l'ACNUSA. Il permet l'accès à un atlas des aéroports relevant de la compétence de l'Autorité de contrôle proposant pour chaque plateforme une cartographie interactive des données collectées. Le site constitue aujourd'hui un centre de ressources apprécié. Il a accueilli plus de 20 % d'internautes supplémentaires en 2022.

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

3. RÉSEAUX SOCIAUX

L'Autorité de contrôle publie ses actualités sur 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 50 % pour Twitter et 44 % pour LinkedIn.

- [Accéder au compte Twitter](#)
- [Accéder au compte LinkedIn](#)

4. LES RENDEZ-VOUS DU PRÉSIDENT

En 2022, le président de l'Autorité de contrôle a été auditionné huit fois au Parlement en 2022. Il a honoré 193 rendez-vous. Il a rencontré 13 parlementaires nouvellement élus dans des circonscriptions aéroportuaires lors des dernières élections législatives.

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 participé (en présentiel ou en visioconférence) à treize réunions de commissions consultatives de l'environnement (CCE) pour y présenter, conformément à la loi, le rapport public 2022 de l'Autorité. Ces réunions ont contribué à favoriser un dialogue local serein et constructif.

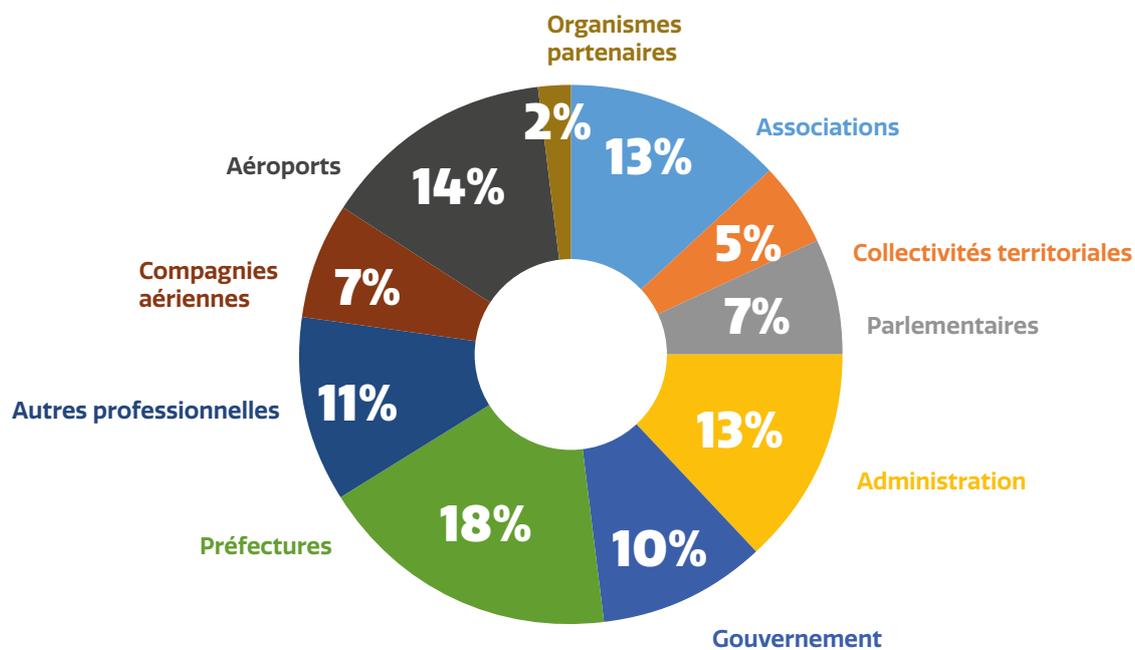
5. SÉMINAIRE DES MEMBRES, MEMBRES ASSOCIÉS ET CADRES

L'Autorité de contrôle a organisé son séminaire annuel afin de permettre aux membres associés représentant les parties prenantes d'apporter leurs contributions aux travaux collégiaux. Ce séminaire permet aux participants de mieux se connaître pour mieux travailler ensemble. Il a permis de préparer le colloque organisé à l'Assemblée nationale sur le thème **gagner la confiance des territoires**.

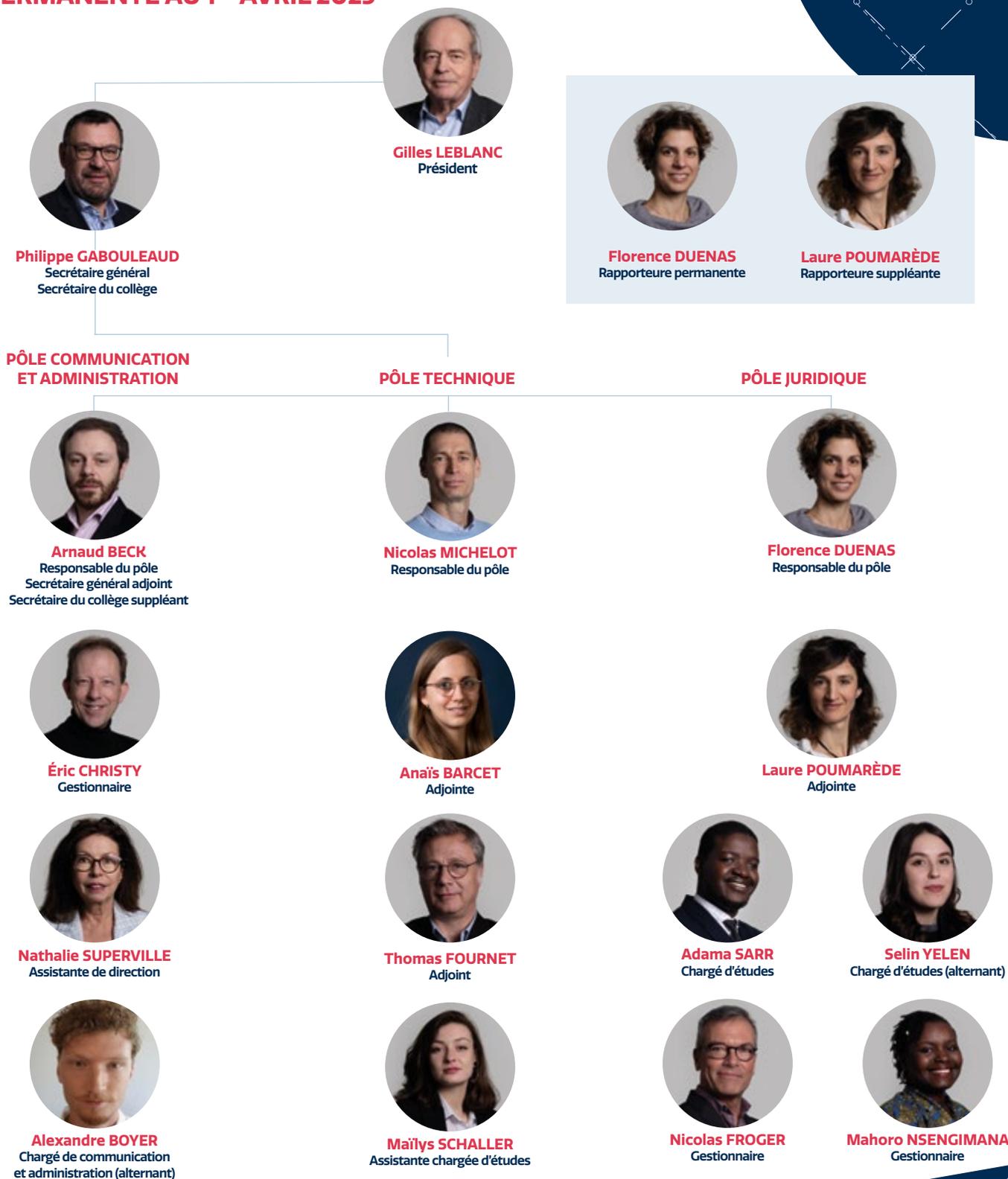
6. COURRIERS TRAITÉS

L'Autorité de contrôle a traité 332 courriers (hors procédure de sanction et courriers riverains). La répartition de ces courriers par type d'interlocuteurs est celle-ci-dessous.

Les courriers traités par profil d'interlocuteur



ORGANISATION DE L'ÉQUIPE PERMANENTE AU 1^{ER} AVRIL 2023



Ils ont également contribué aux travaux de l'ACNUSA en 2022 :

Anne-Laure VERNEIL, Farid BOU CHERIFI, Florent BELOTTI, Théo MONTAURIOL, Célia SEFIANE

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



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES