

Paris, le 15 décembre 2024

**Questionnaire de M. Fabrice Roussel, rapporteur, à l'attention de M. Pierre Monzani,  
dont la nomination est proposée par le Président de la République  
pour la fonction de président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires  
(ACNUSA)**

**Réponses de M. Pierre Monzani**

**1. Quelles sont vos motivations pour assurer la présidence l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) ? En quoi vos responsabilités antérieures vous ont-elles préparé à exercer cette fonction ?**

La diversité de mon parcours (enseignement, recherche, formation, sécurité, administration préfectorale et territoriale, institutions politiques) n'a qu'une cohérence : j'ai toujours privilégié la mission et la passion de l'exercer, et non le *cursus honorum* convenu.

Si vous voulez bien confirmer ma nomination, j'appliquerai cette motivation de toujours à cette nouvelle mission. Je ne suis d'évidence, ni ingénieur, ni un spécialiste de l'aéronautique mais ce sont les nouveaux défis qui sont mon moteur. Servir cette autorité environnementale me semble une mission de service public au plus près de nos compatriotes concernés et d'un enjeu majeur : l'équilibre entre progrès et environnement entre économie et société. Cela renvoie aussi à un intérêt ancien et permanent pour l'aménagement et l'équilibre du territoire.

Si vous me faites l'honneur de votre confiance, je me consacrerai totalement à cette présidence avec le souci de faire vivre la collégialité, essentielle à mes yeux, et de manager effectivement et de motiver la petite équipe de nos collaborateurs.

Mon goût de la réflexion et de l'étude mais surtout ma double culture de l'État et des collectivités territoriales, mon habitude de gérer les contradictions pour tendre vers l'intérêt général, mon expérience professionnelle diversifiée, mon tempérament dans la crise et face aux oppositions font du candidat à cette présidence d'AAI un généraliste habitué à construire le consensus, à défendre l'intérêt général, à optimiser l'arbitrage.

Nulle présomption dans mon propos mais deux sources de modestie :

- La chance d'avoir côtoyé pendant plusieurs années, notamment à ses côtés à l'Assemblée des Départements de France, un ancien ministre passionné par le secteur des transports qui fut mon ultime professeur en la matière et sans qui je ne serais pas devant vous aujourd'hui.
- Ma méthode repose sur le terrain et l'échange, ma devise pourrait être « *voir et entendre plutôt que savoir et prétendre* ». J'irai donc rencontrer tous ceux qui le souhaiteront, quitte à contrarier l'administration et les bureaux : les parlementaires, les élus locaux, les associations, les riverains, les responsables des aéroports, les compagnies, etc.

Ma motivation est entière, je ne sais pas fonctionner sans cette conviction. Je crois en l'utilité de la mission qui pourrait être la mienne. Être utile et efficace est le sel de l'action. En effet la lutte contre le réchauffement est planétaire, celle contre la pollution atmosphérique est régionale, la lutte contre le bruit est locale. Et c'est à cette échelle, que je connais bien, que l'on peut être le plus concrètement utile. C'est mon engagement devant vous, mesdames et messieurs les députés.

## **2. Comment envisagez-vous les relations de l'ACNUSA avec la direction générale de l'aviation civile ?**

Les relations avec la DGAC sont de trois ordres selon la direction avec laquelle elle agit. La direction des transports aériens assure les missions régaliennes de la DGAC. Les relations avec cette direction concernent la saisine pour avis des projets de textes réglementaires (projets de décrets ou d'arrêtés de restrictions d'exploitation) ou de plans (Plan de Gêne Sonore - PGS par exemple).

La direction de la sécurité de l'aviation (DSAC) comprend dans ses effectifs des inspecteurs chargés d'établir les procès-verbaux de manquement. Le lien est fort avec le pôle juridique de l'Autorité puisque la DSAC intervient dans le processus d'instruction des dossiers de manquement.

La direction des services de la navigation aérienne (DSNA) est le prestataire de services de la navigation aérienne.

L'ACNUSA, en toute impartialité et indépendance, se doit d'avoir des relations sereines avec la direction de l'aviation civile, direction en charge du secteur aéronautique. Pour moi l'ACNUSA doit avoir des rapports de confiance avec tous les interlocuteurs et la DGAC en est un majeur. Le dialogue entre elles est crucial pour la mise en œuvre effective des recommandations de l'ACNUSA. Je garantirai la liberté et l'indépendance de l'ACNUSA, si les parlementaires me donnent leur confiance, ainsi que son efficacité. Ni le conflit de posture, ni la complaisance ne font partie de ma méthode.

**3. Quel est, selon vous, le cœur des missions de l'ACNUSA ? Quelles seraient les priorités de votre action à la tête de l'ACNUSA ?**

Le cœur des missions de l'ACNUSA est de permettre un développement durable de l'activité aéroportuaire. L'histoire de l'aéronautique en France, le maillage territorial des plateformes aéroportuaires, le poids du secteur dans notre pays, l'enjeu de connectivité territoriale font qu'il convient de garantir une activité forte de ce secteur, majeur pour l'emploi. Mais cette activité doit se faire en garantissant le respect de la santé, de l'environnement et du climat sur et autour des aéroports.

La priorité de mon action sera de chercher à éviter les oppositions stériles entre pro et anti-avions et participer à favoriser des échanges sereins de toutes les parties prenantes (administration, aéroports, compagnies aériennes, assistants en escale, élus et associations) pour que les points de vue de chacun s'expriment avant que les décisions et actions soient arrêtées.

Pour ce faire, je veillerai à faire de l'ACNUSA une autorité impartiale, crédible, visible et reconnue et à garantir son rôle de médiateur et de conseil. Pour parvenir à ce dialogue le plus apaisé possible entre les parties prenantes, j'utiliserai au mieux la collégialité de l'autorité et les expertises de ses membres. Animer cette collégialité est une tâche essentielle. Je ne serai pas un président solitaire et je veillerai à être un président ouvert à tous et à l'écoute en étant un homme de terrain et de dialogue. Le consensus est un but, il se construit avec patience, ténacité et constance.

**4. Le mandat de M. Gilles Leblanc ayant pris fin le 11 avril dernier, le stock de dossiers en attente de décision de sanction pour manquements est actuellement de plus de 600. Cette situation est susceptible de créer chez les élus et les associations de riverains, un sentiment d'impunité du comportement des compagnies aériennes. Quelles mesures entendez-vous mettre en place pour résorber rapidement et efficacement ce retard et répondre aux réactions qu'il a suscitées ?**

Désormais le stock de dossiers en cours d'instruction est même autour de 500 dossiers et 288 dossiers sont en attente de passer en plénière.

Tout d'abord il convient de souligner que tous les manquements que la DGAC a continué à relever ont été transmis à l'Autorité de contrôle et la rapporteure, magistrate détachée auprès de l'ACNUSA, les a normalement instruits, en échangeant avec les personnes poursuivies. Il y aura donc un allongement de traitement des dossiers mais aucunement une période d'impunité des compagnies ayant commis des manquements depuis juillet 2024.

Il s'agira donc de résorber ce stock conjoncturel de dossiers puis de retrouver un fonctionnement normal avec l'objectif de réduire les délais de traitement des dossiers.

Si j'ai l'honneur d'être nommé président de cette Autorité, une de mes priorités avec les équipes sera de mettre en place des actions pour traiter ce nombre important de dossiers en attente.

Bien sûr il ne s'agira pas de faire de l'abattage, mais je vois deux pistes de mesures que je proposerai aux membres du collège :

- Lors des sessions mensuelles du collège (sauf en août), deux séances en mode juridiction se tiennent le mardi matin et le mardi après-midi. Il faut envisager que deux séances supplémentaires se tiennent par exemple le mercredi.
- Durant quelques mois une deuxième session, quinze jours après la session mensuelle normale, avec deux séances en mode juridiction pourra être mise en place.

L'objectif sera de revenir en 6 mois à une situation normale.

Quand il y a un retard, il faut le rattraper et pour cela densifier les séances et accélérer le rythme sans nuire à la qualité des décisions.

**5. Les compétences de l'ACNUSA en matière de suivi et de contrôle des pollutions atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par les activités aéroportuaires vous semblent-elles satisfaisantes ? Pensez-vous qu'il faille élargir leur champ ou améliorer leur exercice et le cas échéant, de quelle façon ?**

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) recommande de compléter 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. Les compétences de l'ACNUSA ont été élargies en 2010 aux émissions de polluants atmosphériques et de GES. La rédaction actuelle du II de l'article L6361-6 est la suivante : l'Autorité peut « *formuler des propositions d'études pour améliorer les connaissances dans ce domaine et diffuser ces études auprès du public ou de toute personne physique ou morale qui en fait la demande* ». Cette rédaction ne permet pas à l'Autorité de contrôle d'exercer efficacement ses missions. En effet, en l'état elle est limitée à animer le débat et à formuler des propositions d'études. Il est nécessaire d'actualiser la rédaction législative pour permettre d'assurer un contrôle effectif des émissions de polluants atmosphériques et de GES. Il s'agit de pouvoir accompagner les opérateurs du secteur du transport aérien dans une trajectoire pérenne pour améliorer la qualité de l'air et le climat et réduire les émissions de gaz à effet de serre sur et autour des aéroports. Pour cela l'ACNUSA propose une modification d'ordre législatif.

Cet élargissement des pouvoirs de l'ACNUSA, si telle était la volonté du législateur, devrait nécessairement s'intégrer à l'architecture existante de la surveillance de la qualité de l'air en France sous la conduite du ministère en charge de l'environnement. Je pense à la collaboration déjà effective de la DGAC et des gestionnaires d'aéroports avec les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (observatoire SURVOL d'Airparif).

**6. Dans son rapport annuel d'activité pour 2024, l'ACNUSA fait le constat de ressources humaines insuffisantes, notamment au regard de l'augmentation du nombre d'aéroports et d'aérodromes placés sous son contrôle. Partagez-vous cette analyse ? Estimez-vous nécessaire d'augmenter le plafond d'ETP de l'ACNUSA ?**

La loi de finances pour 2021 a réduit les ETP de l'Autorité de contrôle d'une unité pour les établir à 11 ETP à cause de la crise sanitaire. Compte tenu de la reprise rapide du trafic, la raison initiale qui laissait supposer que les nuisances aéroportuaires et les attentes des citoyens seraient moindres n'est plus recevable. De plus, il me semble que l'affichage pour les élus des territoires concernés par ces nuisances et pour les populations riveraines est malvenu. D'autant que l'ACNUSA est sur le programme 217 du ministère de la transition écologique et que baisser les ETP de 1 pour l'ACNUSA ne se traduit pas par une baisse identique des effectifs du ministère. Il s'agit simplement d'un choix d'affectation de ces emplois.

L'augmentation du nombre des aéroports sous contrôle spécifique de l'ACNUSA est tributaire des évolutions du trafic (sans doute stable à court terme) mais aussi d'attentes très fortes des élus et populations des zones riveraines pour une présence plus forte de l'ACNUSA sur le terrain.

Bien entendu, si l'ACNUSA voyait ses compétences accrues en matière d'émissions de polluants, ses effectifs devront être adaptés en conséquence et surtout en matière d'expertise.

Je ne demanderai pas une augmentation des ETP par principe, chacun connaît les efforts demandés aux différents ministères, mais si l'efficacité, la présence et la demande de l'ACNUSA rendaient cette augmentation nécessaire, je le ferai fermement.

**7. Quel regard portez-vous sur une éventuelle augmentation du plafond des amendes pouvant être infligées aux compagnies aériennes qui commettent des manquements aux restrictions sur les vols de nuit ou l'usage de certains avions particulièrement bruyants ? Ces amendes dans leur format actuel, vous semblent-elles suffisamment dissuasives ? Plus largement, jugez-vous nécessaire d'améliorer le volet répressif en matière de lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires et le cas échéant, de quelle manière ?**

Comme tout acteur économique, une compagnie aérienne établit toujours le rapport coût/bénéfice d'une décision. On peut donc supposer qu'elle apprécie *a priori* le montant de l'amende qu'elle risque en réalisant un manquement. L'augmentation du plafond des amendes peut être plus dissuasive et éviter certains manquements.

Accroître le volet répressif est un des moyens de réduire les risques de manquement. Mais l'objectif de l'ACNUSA n'est pas nécessairement de se concentrer seulement sur

le montant des amendes. Et d'autres moyens existent pour réduire au-delà des manquements les activités nocturnes ou l'usage d'aéronefs trop bruyants. Ainsi les aéroports, à l'instar de Bâle-Mulhouse, peuvent moduler leurs redevances aéroportuaires en fonction des horaires ou des caractéristiques acoustiques des aéronefs.

Travailler sur le volet répressif est envisageable mais l'ACNUSA, comme toutes les parties prenantes, doit favoriser la prévention. En ce sens, la proposition de modernisation et de simplification de la procédure de sanction que porte l'Autorité préconise, en plus d'augmenter, en effet, le plafond des amendes, d'instaurer la possibilité d'assortir une décision de sanction d'un sursis dès lors que la personne poursuivie met en place des mesures correctrices pour éviter que ne se reproduise le type de manquement pour lequel elle est sanctionnée.

En revanche si une compagnie joue délibérément avec les règles, en programmant des vols sciemment inadaptés au couvre-feu d'Orly par exemple, je pense qu'il ne faut pas hésiter à la sanctionner plus durement et à faire connaître au grand public le nom des mauvais joueurs. Des initiatives parlementaires récentes vont d'ailleurs en ce sens.

**8. Quelle est votre position sur la façon dont conduites les études d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE), préalables à toute nouvelle mesure de restriction d'exploitation d'aéronef ? Êtes-vous favorable à ce que l'ACNUSA soit désignée « membre associé » aux études d'impact en cours, comme cela a déjà pu être fait par plusieurs préfets ?**

Le décret du 16 mai 2023 désigne le préfet comme autorité compétente pour la conduite des études d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE, prévue par le règlement (UE) du Parlement et du Conseil européen depuis 2014), préalables à toute nouvelle mesure de restriction d'exploitation sur un aéroport (couvre-feu, plafonnement des mouvements). Le lancement de ces EIAE est positif et l'ACNUSA préconisait qu'elles soient lancées le plus tôt possible. Elles vont permettre de réunir toutes les parties prenantes afin de pouvoir faire partager des objectifs locaux de réduction des nuisances. La notion d'approche équilibrée est importante car elle permet d'apprécier la portée des mesures envisagées au regard à la fois des enjeux de santé et d'environnement mais aussi des enjeux économiques et sociaux.

Le pilotage par les préfets (actuellement Paris CDG et Orly, Lille-Lesquin, Toulouse-Blagnac, Bordeaux-Mérignac et Marseille-Provence sont engagés dans ce processus) souligne que la démarche est locale, ce qui est primordial dans la mesure où chaque plateforme aéroportuaire est ancrée dans un territoire qui a ses caractéristiques propres (implantation dans un environnement urbanisé ou non, connectivité du territoire, activités de la plateforme).

On peut s'interroger sur le rôle que peut jouer l'ACNUSA. Etre membre associé à la démarche peut poser des difficultés et susciter des contradictions dès lors que le collègue de l'ACNUSA devra se prononcer *in fine* pour avis sur les mesures envisagées prises à la suite des EIAE. Des participations ponctuelles ont été demandées par certains préfets

lors de réunions dans le cadre des EIAE. Les préfets sont à même d'apprécier s'il est opportun qu'un représentant de l'ACNUSA intervienne lors de réunions ou ateliers organisés durant l'étude, je dirai à mes collègues ma disponibilité.

**9. L'ACNUSA, dans sa mission consultative, rend des avis non-contraignants sur plusieurs documents (plans de gêne sonore (PGS), plans d'exposition au bruit (PEB), schémas régionaux du climat de l'air et de l'énergie (SRCAE), plans de protection de l'atmosphère (PPA), sur des projets de textes réglementaires susceptibles de donner lieu à des amendes administratives, ainsi que sur l'élaboration ou la modification des procédures de départ, d'attente et d'approche des aéroports. Jugez-vous satisfaisante la procédure par laquelle l'ACNUSA exerce ces missions consultatives ? Le cas échéant, comment l'améliorer selon vous ?**

L'ACNUSA a produit un rapport au Gouvernement et au Parlement sur l'exercice de ses missions consultatives. Ce rapport soulignait que le moment où elle intervient diffère selon le projet de documents et qu'ainsi, parfois, son intervention peut être peu satisfaisante à l'égard de l'objectif d'éclairer le public. Ainsi si pour les PEB, l'ACNUSA intervient en temps utile, il n'en est pas de même pour les SRCAE ou les PPA où son avis n'est demandé qu'après mise à disposition du public du projet de schéma ou de plan. La piste d'amélioration proposée par le rapport était de modifier les textes de façon que les avis de l'ACNUSA soient toujours rendus avant ouverture de l'enquête publique. Il faudra le faire.

**10. Quel regard portez-vous sur les différentes mesures de couvre-feu ou de plafonnement du nombre de vols en vigueur en France, et la façon dont elles sont respectées par les compagnies aériennes ? Comment l'ACNUSA peut-elle, selon vous, mieux prévenir les risques de débordement et améliorer le respect et la lisibilité de ces restrictions d'exploitation ?**

Il y a eu récemment des arrêtés dits « *couvre-feu* » sur plusieurs plateformes (Nantes-Atlantique, Bâle-Mulhouse et Beauvais-Tillé). Les attentes sont fortes en la matière et nombre d'élus et d'associations sur d'autres plateformes demandent l'instauration de telles mesures. La protection de la période nocturne est tout à fait légitime. Cependant les mesures se doivent d'être appréciées selon chaque situation locale. Il me semble difficile à ce stade d'instaurer un couvre-feu strict général pour différentes raisons :

- Le règlement européen demande que les mesures soient prises aéroport par aéroport après conduite de l'EIAE.
- Les activités des aéroports sont diverses et ne présentent pas toutes les mêmes caractéristiques de nuisances (urbanisation, activités fret nocturnes importantes, Toulouse et quelques essais nocturnes d'aéronefs Airbus, vols sanitaires au Bourget).

- Le ressenti et les demandes des riverains et des collectivités sont de niveaux différents selon les endroits. Le poids économique de certaines activités nocturnes (fret) rend un couvre-feu peu pertinent et dangereux pour l'emploi, enjeu vital pour la vie quotidienne de nos compatriotes et pour l'intérêt du pays. N'oublions pas que les travailleurs des aéroports sont souvent aussi les riverains des aéroports.

Pour ce qui est du respect des réglementations « *couvre-feu* » en vigueur par les compagnies, plusieurs initiatives ont été prises :

- La mise en place d'un comité de suivi des vols nocturnes à Paris-CDG présidé par un préfet honoraire a permis, en mettant autour de la table toutes les parties prenantes, de mieux faire respecter le plafond des vols de nuit notamment avec un travail sur la programmation des vols.
- A Nantes-Atlantique, la DGAC a pris un arrêté modificatif compte tenu que la rédaction de l'arrêté initial « *couvre-feu* » (de minuit à 6 h00), insuffisamment précis, créait de la confusion auprès des compagnies aériennes, entraînant un nombre important de manquements.
- Un observatoire « *cœur de nuit* » à Toulouse-Blagnac.

Je pense que pour bien faire respecter une nouvelle réglementation, une brève période d'appropriation des nouveaux textes peut être mise en place avec un relevé de manquements sans procédure de sanction, mais en informant les compagnies de ce qu'elles risqueront lors de la pleine application de la réglementation. Des réunions d'explications des nouvelles mesures à toutes les parties prenantes sont aussi à même d'améliorer l'appropriation des textes.

Enfin, une bonne cohérence des textes sur l'ensemble des plateformes est aussi gage de meilleure appropriation et donc meilleure application d'une mesure. Parfois, on a pu constater une définition différente des heures d'arrivée (toucher des roues ou arrivée au parking) selon les plateformes, ce qui est un facteur de difficulté pour les pilotes et de flou pour les riverains.

L'ACNUSA doit, par son avis final, viser à une harmonisation, une homogénéité et une lisibilité de ces mesures de restrictions.

## **11. Êtes-vous favorable à de nouvelles restrictions d'exploitation pour les vols nocturnes sur l'aéroport de Roissy (plafonnement du nombre de vols, couvre-feu...)?**

Une EIAE est engagée pour Roissy depuis juin 2023 et l'ACNUSA devra émettre un avis sur l'éventuel projet d'arrêté qui en résulterait.

Une attention particulière doit être portée à la période nocturne tant les effets des nuisances sonores sont forts sur la santé des riverains. Un couvre-feu est certes une mesure efficace pour garantir une période nocturne sans nuisance. Concernant l'aéroport de Paris-CDG, une telle mesure peut séduire par sa radicalité et sa simplicité.

Cependant, le poids économique de cet aéroport et le rôle qu'il joue avec son activité fret (qui est surtout assurée la nuit) font qu'il me paraît difficile de prôner un couvre-feu



à Paris-CDG. Le plafonnement ne permet pas nécessairement une baisse des nuisances. Pour un même nombre de mouvements d'aéronefs (ou moindre) il est possible d'avoir des aéronefs d'anciennes générations qui causeront des nuisances sonores alors qu'il y a une baisse de trafic en mouvements. Il me semble qu'il faut travailler sur les exigences en matière de performance des aéronefs qui opèrent à Charles-de-Gaulle et ce en concertation avec les parties prenantes pour mettre en place des exigences progressivement de plus en plus fortes pour les principaux opérateurs sur CDG la nuit (Fedex, DHL) afin qu'ils adoptent des flottes d'aéronefs plus récentes et donc beaucoup moins bruyantes.

**12. La politique d'aide à l'insonorisation en faveur des riverains dont les locaux sont situés autour des principaux aérodromes est financée au moyen de la taxe sur les nuisances aéroportuaires (TNSA).**

**a. Celle-ci est affectée au financement de l'insonorisation des logements dans la limite d'un plafond au-delà duquel les recettes sont affectées au budget général de l'État. Êtes-vous favorable à la suppression de ce plafond ?**

Dans la mesure où les produits de la TNSA ne sont pas totalement utilisés et où il existe une forte trésorerie, il n'est pas nécessaire d'envisager actuellement la suppression du plafond.

**b. De nombreux logements demeurent éligibles à l'aide, pourtant le nombre de nouvelles demandes reste faible dans certains territoires. Comment, selon vous, améliorer l'attractivité de ce dispositif ?**

Les situations d'isolation des bâtiments situés dans les plans de gêne sonore des aéroports sont très disparates. Autour de Lyon - Saint-Exupéry, la quasi-totalité des locaux sont insonorisés quand la situation est moins satisfaisante en Ile-de-France. Lors de la révision du PGS de Bordeaux-Mérignac, le collège, dans son avis, soulignait la faiblesse des taux de la TNSA pour cette plateforme laissant prévoir une réalisation inappropriée du programme d'insonorisation d'ici plusieurs années voire décennies.

La lenteur de réalisation des programmes est due à plusieurs facteurs :

- Le nombre de locaux à isoler comme en Ile-de-France.
- Les restes à charge pour les propriétaires qui les empêchent, malgré les subventions, de se lancer dans les travaux d'insonorisation.
- Les difficultés d'obtenir l'accord pour les travaux dans les copropriétés.

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

**c. Les travaux d'insonorisation pour les particuliers sont aujourd'hui remboursés à hauteur de 80 % d'un montant de travaux maximum déterminé (et jusqu'à 100 % sous conditions de ressources). Faut-il, selon vous, rembourser l'ensemble des travaux d'insonorisation à hauteur de 100 %, sans distinction de ressources ?**

Le reste à charge a constitué indéniablement pour certains ménages un frein pour faire insonoriser leurs logements *a fortiori* en ces temps d'inflation et de difficultés sociales croissantes : les 20% de la somme sont souvent hors de portée des ménages concernés.

Désormais, les travaux peuvent être remboursés jusqu'à 100 % sous conditions de ressources. Il faut une analyse fine des raisons qui font que les programmes d'insonorisation n'avancent pas suffisamment vite autour de certaines plateformes et apprécier si un effet de seuil sur le taux de remboursement des travaux en constitue une raison, intuitivement je pense que c'est le cas.

**d. Faut-il permettre aux particuliers résidant dans des logements ayant déjà été insonorisés, de bénéficier tout de même de l'aide à l'insonorisation, notamment si celle-ci n'est pas complète ou pourrait encore être améliorée ?**

Une clause de revoyure ou une appréciation de critères (dates de réalisation des travaux, évolution du foyer, changement de propriétaire, ...) devraient permettre d'engager une procédure de nouvelles aides à l'insonorisation même dans des logements ou locaux ayant déjà été l'objet d'une précédente aide. J'y suis favorable. De plus les technologies ont évolué et permettent ainsi de coupler insonorisation et amélioration de la performance énergétique du logement.

Le développement durable est un formidable défi pour notre économie mais aussi une opportunité d'innovation créatrice. L'ACNUSA doit s'efforcer de penser son action dans la globalité de la transition énergétique et environnementale.