



CONSEIL D'ADMINISTRATION EN VISIOCONFERENCE

Mardi 13 avril 2021

14h00-16h00

Liste des membres présents

M. Jean-Pierre BLAZY	Président, Maire de Gonesse (95)
M. Pascal BOUREAU	Vice-Président, Conseiller délégué aux projets environnementaux métropolitains, Blagnac (31)
M. Lucien BARGE	Trésorier, Maire de Jonage (69)
M. Roland PY	Maire de Fontenay-en-Parisis (95)
M. Casimir PIERROT	Adjoint au Maire de Montigny-lès-Cormeilles chargé de l'écologie (95) (représente M. Jean-Noël CARPENTIER, Maire de Montigny-lès-Cormeilles, administrateur)
M. Gérard STEMMER	Adjoint au maire délégué aux travaux et aux relations avec l'aéroport, Dammartin-en-Goële (77)
M. Jean-Marie SIMON	Adjoint au Maire de Villeneuve-le-Roi (94) (représente M. Didier GONZALES, Maire de Villeneuve-le-Roi, Secrétaire général)
Mme Brigitte VERMILLET	Vice-Présidente du conseil départemental de l'Essonne, Maire de Morangis (91)
M. Laurent TAUPIN	Adjoint au maire chargé de la transition écologique et des mobilités, Chevilly-Larue (94)
M. André MAYENS	Adjoint au Maire délégué aux finances, Varennes-Jarcy (91)
M. Christian LECLERC	Maire de Champlan (91)
M. Jean-Bernard PAUL	1 ^{er} Adjoint au maire en charge de l'urbanisme et des travaux, Ablon-sur-Seine (94)
M. Freddy HERVOCHON	Vice-Président délégué aux ressources, milieux naturels et foncier, Conseil départemental de la Loire-Atlantique (44)
M. Bertrand AFFILE	2 ^{ème} Vice-Président de Nantes-Métropole chargé des stratégies de mobilité et des déplacements (44)
M. Jean-Claude LEMASSON	Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu, Vice-Président de Nantes Métropole (44)
M. Christian REY	Maire de Diémoz (38)
M. Ludovic GUITTON	Adjoint au Maire chargé de l'aménagement durable de la ville et des mobilités, Le Haillan (33)
M. Gaston LATSCHA	8 ^{ème} Vice-Président, Référent pour l'EuroAirport, Saint-Louis agglomération (68)
M. Philippe TRUBERT	Directeur du Syndicat Mixte Aéroportuaire de l'aéroport Beauvais-Tillé (SMABT, 60)
M. François FAVARD	Directeur de projet pôle d'Orly, EPT Grand Orly Seine Bièvre (94)
Mme Sandrine EICHENBERGER	Cheffe de projet Aéroport, Nantes Métropole

Liste des membres excusés

M. Jacques-Alain BENISTI	Maire de Villiers-sur-Marne (94)
M. Romain COLAS	Vice-Président de la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres Val de Seine (91)
M. Bernard CORNEILLE	Maire d'Othis (77)
Mme Sandra IMPERIALE	Maire de Bouguenais (44)
Mme Marie RECALDE	Adjointe délégué au développement économique, Mérignac (33)
M. Pierre CABARE	Député de la Haute-Garonne (31)
M. Eric DIARD	Député des Bouches-du-Rhône (13)

ORDRE DU JOUR

I	Élection du bureau de Ville et Aéroport
II	Examen du projet de loi « Climat et résilience » - Compte-rendu de la discussion du volet aérien (articles 35 à 38)
III	Groupe de travail « Nouveau schéma de dessertes et cohérences aéroportuaires régionales » - Première note d'orientation et calendrier du GT
IV	Colloque 2021 « Transport aérien, le jour d'après ? » - Note de présentation et programme prévisionnel
V	Point d'actualité sur les aéroports parisiens et régionaux
VI	Point sur la rencontre avec l'ACNUSA sur les résultats de l'étude DEBATS et ses suites – Mardi 27 avril 2021 au siège de l'ACNUSA
VII	<u>Questions diverses</u> : Bilan recettes TNSA 2020/2019 (source DGAC) ; Retour sur l'échange avec le cabinet d'Olivier Dussopt, ministre des comptes publics (TNSA et règle d'antériorité)

Rappel de la constitution du bureau Ville et Aéroport

Le bureau de l'association est composé d'un président, de trois vice-présidents, d'un secrétaire général et d'un trésorier. Le bureau est l'organe dirigeant de l'association. C'est lui qui se charge du bon déroulement des activités de l'association. Il lui revient de veiller à la mise en œuvre des délibérations tant du conseil d'administration que de l'assemblée générale, d'assurer la gestion courante de l'association dans le cadre des orientations arrêtées, ou encore de veiller au bon fonctionnement statutaire, ainsi qu'au respect de la réglementation.

- **Mme Patricia SCHILLINGER**, Vice-Présidente de Ville et Aéroport, a indiqué « *ne plus pouvoir occuper ce poste faute de temps à consacrer pour accomplir un suivi effectif et s'impliquer efficacement dans son fonctionnement* ». Elle souhaite céder sa place à une personne qui aura plus de disponibilité à mettre à profit pour l'association. Toutefois, elle continuera d'être membre de l'association et suivra ses activités.
- **M. Jacques-Alain BENISTI**, Vice-Président de Ville et Aéroport, a indiqué qu'il cédait sa place de vice-président de l'association. Il reste membre du conseil d'administration.

Il y a donc deux postes de vice-président vacants.

Résultat de l'appel à candidature

Un formulaire de candidature a été adressé aux administrateurs le 26 février 2021.

A ce jour, le résultat de l'appel à candidature est le suivant :

M. Jean-Pierre BLAZY, Président sortant, est candidat au poste de Président.

M. Pascal BOUREAU, Vice-président sortant, est candidat au poste de Vice-Président.

M. Didier GONZALES, Secrétaire général sortant, est candidat au poste de Secrétaire général.

M. Lucien BARGE, Trésorier sortant, est candidat au poste de Trésorier.

Mme Brigitte VERMILLET, Administratrice, est candidate au poste de Vice-Présidente.

M. Jean-Claude LEMASSON, administrateur, est candidat au poste de Vice-Président.

ELECTION DU BUREAU DE VILLE ET AEROPORT

Présentation du projet de loi « Climat et résilience »

Lundi 29 mars 2021 à 16h, les députés ont entamé l'examen, en séance publique, du projet de loi portant Lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets. Près de 7 000 amendements étaient en discussion.

Le projet de loi, présenté en Conseil des ministres du 10 février 2021 est, selon le Gouvernement, la concrétisation législative des propositions de la Convention citoyenne pour le climat remise au Gouvernement le 21 juin 2020.

Le texte reprend dans six titres, les cinq thématiques qui avaient été travaillées par la Convention : consommer, produire et travailler, se déplacer, se loger, se nourrir et prévoit des évolutions du droit pénal de l'environnement.

Le texte a été examiné en commission spéciale du lundi 8 au jeudi 18 mars. Elle a siégé 129 heures et adopté 442 amendements.

Examen du volet aérien – Titre III – Articles 35 à 38

Le titre III comprend des dispositions visant à réduire les émissions des différents types de moyens de transports.

Il contient notamment des dispositions visant à limiter les émissions du transport aérien. Ainsi, le texte prévoit de fixer un prix du carbone suffisant d'ici 2025, interdit l'exploitation de services aériens sur les liaisons intérieures au territoire national dès lors qu'une alternative en train existe en moins de 2h30 et rend impossible la déclaration d'utilité publique en cas de construction ou d'extension d'aérodrome (à l'exception des aéroports Nantes-Atlantique et de Bâle-Mulhouse, et des aérodromes des départements et territoires d'outre-mer).

On peut d'abord retenir les amendements adoptés par la commission spéciale sur le volet aérien :

Article 35 : Objectif de fixation d'un prix du carbone suffisant pour le transport aérien à l'horizon 2035

Insertion dans le rapport remis au Parlement d'une étude sur le désenclavement des territoires [3861 de M. Lagleize (Dem)]

Rapport du Gouvernement au Parlement sur la stratégie française pour la promotion d'une filière biocarburants afin de respecter les objectifs de la stratégie nationale bas carbone. [4723 de Mme Souad Zitouni (LaREM)]

Article 36 : Interdiction des vols réguliers en cas d'alternative en train d'une durée de moins de deux heures trente.

Fixation, par décret en Conseil d'État des niveaux d'émission de CO2 par passager et par kilomètre transporté permettant de considérer qu'un vol est décarboné [3147 de M. Zulesi (LaREM) rapporteur].

Rapport du Gouvernement au Parlement sur la possibilité d'étendre le dispositif d'interdiction aux services aériens de fret entre Paris–Charles-de-Gaulle et les métropoles situées à moins de 2 h 30 en train [identiques 4316 de M. Fugit (LaREM) sous amendé par le 5384 et 5383 de M. Zulesi (LaREM) rapporteur, et 4712 de M. Pupponi (Dem)].

Article 37 : Impossibilité de déclaration d'utilité publique en cas de construction ou d'extension d'aérodrome

Exclure de l'interdiction de déclaration d'utilité publique les projets rendus nécessaires par des raisons sanitaires [5310 de Mme Park (LaREM)].

Article 38 : Mécanisme de compensation des émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien à l'intérieur du territoire national

Publication d'un rapport annuel du Gouvernement sur le bilan des programmes de compensation entrepris par les exploitants d'aéronefs dans le cadre du mécanisme européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre [3167 de M. Zulesi (LaREM) rapporteur].

Extrait du Texte n°3995, adopté par la commission spéciale, sur le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (n°3875 rectifié)

« CHAPITRE IV

Limiter les émissions du transport aérien et favoriser l'intermodalité entre le train et l'avion

Section 1

Dispositions de programmation

Article 35

①

I. – Afin de contribuer efficacement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'État se fixe pour objectif que le transport aérien s'acquitte d'un prix du carbone suffisant à partir de 2025, au moins équivalent au prix moyen constaté sur le marché du carbone pertinent, en privilégiant la mise en place d'un dispositif européen.

②

II. – Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement présente au Parlement un rapport sur la mise en place du prix du carbone mentionné au I qui prenne en compte la compétitivité, la préservation des emplois et la capacité d'investissement dans la transition écologique du secteur aérien, le désenclavement des territoires ainsi que le respect des principes et des objectifs motivant la politique de continuité territoriale entre les collectivités d'outremer et le territoire métropolitain mentionnée à l'article L. 18031 du code des transports. Ce rapport étudie les dispositions nationales susceptibles d'être mises en place à défaut d'un dispositif européen, notamment l'augmentation du tarif de la taxe de solidarité mentionnée au VI de l'article 302 *bis* K du code général des impôts, à partir du moment où le trafic aérien de, vers et à l'intérieur du territoire français atteindrait, en nombre de passagers, le trafic de l'année 2019.

③

III (*nouveau*). – Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement présente au Parlement un rapport sur l'accompagnement du secteur dans sa stratégie de réduction de son empreinte carbone, dans le respect des objectifs de la stratégie bas-carbone mentionnée à l'article L. 2221 B du code de l'environnement, notamment dans le développement d'une filière bio-carburants.

Section 2
Autres dispositions

Article 36 A (nouveau)

À l'issue de la présidence française du Conseil de l'Union européenne en 2022, le Gouvernement présente au Parlement un rapport relatif aux moyens de lutter contre la vente à perte de billets d'avion, notamment par une évolution de la réglementation européenne permettant d'instaurer un prix minimal de vente des billets.

Article 36

①

I. – L'article L. 64123 du code des transports est ainsi modifié :

②

1° Au début, est ajoutée la mention : « I. – » ;

③

2° Il est ajouté un II ainsi rédigé :

④

« II. – Sont interdits, sur le fondement de l'article 20 du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 précité, les services réguliers de transport aérien public de passagers concernant toutes les liaisons aériennes à l'intérieur du territoire français dont le trajet est également assuré sur le réseau ferré national sans correspondance et par plusieurs liaisons quotidiennes de moins de deux heures trente. d'application du premier alinéa du présent II, notamment les caractéristiques des liaisons ferroviaires concernées, qui doivent assurer un service suffisant, et les modalités selon lesquelles il peut être dérogé à cette interdiction lorsque les services aériens assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance ou peuvent être regardés comme assurant un transport aérien décarboné. Il précise les niveaux d'émissions de dioxyde de carbone par passager transporté au kilomètre que doivent atteindre les aéronefs pour être considérés comme décarbonés.

⑥

« L'application de cette interdiction donne lieu à une évaluation à l'issue d'une période de trois ans à compter de son entrée en vigueur. »

⑦

I bis (nouveau). – Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement présente au Parlement un rapport sur la possibilité d'étendre le dispositif mentionné au I aux vols de fret entre l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et les métropoles situées à moins de deux heures trente en train, afin de permettre d'assurer des services ferroviaires de messagerie en alternative aux transports aériens et routiers.

⑧

II. – Le présent article entre en vigueur le dernier dimanche de mars de l'année suivant celle de la promulgation de la loi.

Article 37

①

I. – La section 1 du chapitre II du titre II du livre I^{er} du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est complétée par un article L. 12221 ainsi rédigé :

②

« *Art. L. 12221.* – I. – Les projets de travaux et d'ouvrages visant à créer ou à augmenter les capacités d'accueil des aéronefs, des passagers ou du fret d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique ne peuvent être déclarés d'utilité publique en vue d'une expropriation en application du présent code s'ils ont pour effet d'entraîner une augmentation nette, après compensation, des émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire par rapport à l'année 2019.

③

« II. – Sont toutefois exclus de l'application du I les projets de travaux et d'ouvrages relatifs à l'aéroport de NantesAtlantique, jusqu'au 31 décembre 2036, à l'aéroport de BâleMulhouse et aux hélistations. En sont également exclus les projets de travaux et d'ouvrages relatifs aux aéroports situés dans une collectivité mentionnée à l'article 723 de la Constitution, ainsi que de ceux rendus

nécessaires par des raisons de sécurité, sanitaires, de défense nationale ou de mise aux normes réglementaires.

④

« III. – Les conditions d’application du présent article sont fixées par décret en Conseil d’État. Ce décret précise notamment les modalités, d’une part, de détermination des travaux et ouvrages susceptibles d’entraîner une augmentation des capacités d’accueil des aérodromes et, d’autre part, d’appréciation du respect de la condition relative à l’augmentation des émissions de gaz à effet de serre prévue au I. Cette appréciation tient compte notamment de l’évolution prévisionnelle à moyen terme du trafic aérien par rapport à la date prévue d’achèvement de l’opération ainsi que des émissions des aéronefs et de leur compensation. »

⑤

II. – Le présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

Article 38

①

I. – Le chapitre IX du titre II du livre II du code de l’environnement est complété par une section 7 ainsi rédigée :

②

« *Section 7*

③

« *Compensation des émissions de gaz à effet de serre des vols effectués à l’intérieur du territoire national*

④

« *Art. L. 22955.* – Les dispositions de la présente section s’appliquent aux exploitants d’aéronef opérant des vols à l’intérieur du territoire national et dont les émissions de gaz à effet de serre sont soumises aux obligations du système européen d’échange de quotas d’émission instauré par la directive 2003/87/CE du Parlement et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d’échange de quotas d’émission de gaz à effet de serre dans l’Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil.

⑤

« *Art. L. 22956.* – À l’issue de chaque année civile, les exploitants d’aéronefs compensent, sous peine des sanctions prévues à l’article L. 22958, les émissions de gaz à effet de serre résultant des vols mentionnés à l’article L. 22955, telles qu’elles ont été déclarées, vérifiées et validées dans des conditions fixées par décret en Conseil d’État.

⑥

« Cette obligation entre en vigueur selon les modalités suivantes :

⑦

« 1° À compter du 1^{er} janvier 2022, les exploitants compensent 50 % de leurs émissions ;

⑧

« 2° À compter du 1^{er} janvier 2023, les exploitants compensent 70 % de leurs émissions ;

⑨

« 3° À compter du 1^{er} janvier 2024, les exploitants compensent la totalité de leurs émissions.

⑩

« *Art. L. 22957.* – Pour s’acquitter de leur obligation de compensation, les exploitants d’aéronefs utilisent des crédits carbone issus de programmes de compensation à haute valeur environnementale. Ces crédits carbone ne peuvent pas être utilisés à la fois au titre de la présente section et d’un autre dispositif de compensation obligatoire des émissions de gaz à effet de serre.

⑪

« Sont privilégiés les projets d’absorption du carbone qui sont situés sur le territoire français ou sur celui des autres États membres de l’Union européenne.

⑫

« Le Gouvernement publie un bilan annuel des programmes de compensation entrepris et des résultats de leur mise en œuvre.

⑬

« Un décret en Conseil d'État précise notamment les conditions d'éligibilité de ces programmes et d'utilisation des crédits carbone, les éléments d'information devant être fournis par les exploitants et leurs délais de transmission, ainsi que les modalités de vérification par l'autorité administrative du respect des obligations de compensation.

⑭

« *Art. L. 22958.* – Chaque année, à une date fixée par décret en Conseil d'État, lorsque l'exploitant d'aéronef n'a pas justifié du respect de ses obligations de compensation, l'autorité administrative le met en demeure d'y satisfaire dans un délai de deux mois.

⑮

« La mise en demeure mentionne la sanction encourue et invite l'exploitant à présenter ses observations écrites. L'autorité administrative peut prolonger d'un mois le délai de mise en demeure.

⑯

« À l'issue du délai mentionné au premier alinéa, le cas échéant prolongé en application du deuxième alinéa, l'autorité administrative peut soit notifier à l'exploitant d'aéronefs qu'il a rempli son obligation de compensation, soit constater qu'il ne s'est pas conformé à cette obligation. Dans ce dernier cas, elle prononce une amende relative aux émissions non compensées. Elle peut décider de rendre publique la sanction, si celle-ci est définitive.

⑰

« Le montant de l'amende administrative est de 100 € par tonne de gaz à effet de serre émise pour laquelle l'exploitant d'aéronef n'a pas satisfait à son obligation de compensation.

⑱

« Le paiement de l'amende ne dispense pas l'exploitant de l'obligation de les compenser. Il doit s'acquitter de cette obligation au plus tard l'année suivante.

⑲

« Le recouvrement de l'amende est effectué au profit du Trésor public comme en matière de créances étrangères à l'impôt et au domaine.

20

« Art. L. 22959. – Les exploitants d’aéronefs qui ne sont pas soumis aux obligations prévues aux articles L. 22955 à L. 22957 mais opèrent des vols à l’intérieur du territoire national peuvent s’y conformer de manière volontaire selon les modalités définies aux articles L. 22956 et L. 22957. »

21

II. – Le présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022. »

Extrait de l’intervention de M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports, sur le volet aérien (audition du 14/03/21 devant la Commission spéciale)

- Sur la décarbonation du transport aérien (article 35)

« S’agissant de la décarbonation du transport aérien, nous avons deux champs d’action, non rhétoriques, mais pratiques : les alternatives technologiques et le signal prix.

La filière s’est engagée dans un plan massif de décarbonation. Nous avons une filière industrielle d’envergure mondiale, autour d’Airbus, de Safran et de quelques autres entreprises. Nous avons défini des phases dans le travail, en ayant à la fois des filières de court terme – les biocarburants aéronautiques, la compensation – et des sauts technologiques de moyen terme, tels l’hybridation des moteurs ou les nouveaux sauts vers l’hydrogène.

La filière des biocarburants aéronautiques concerne des projets très pratiques, territorialisés. Nous parlons de transformer des huiles et des graisses usagées, des déchets agricoles et forestiers et, plus tard, des combustibles solides de récupération en biocarburants pour l’aviation. Les volumes nécessaires pour satisfaire les objectifs que nous avons fixés sont de l’ordre de 160 000 tonnes en 2025 et 430 000 tonnes en 2030. La capacité française estimée serait de 170 000 tonnes dès 2024, au-delà des engagements pris, et de 470 000 tonnes en 2030. Je ne parle là que des biocarburants aéronautiques, en dehors de toute autre mesure, pour montrer que nous menons une transition écologique et une décarbonation du secteur très pratiques, fondées sur des engagements réalisables et territorialisés, en France.

Quant au sujet du signal prix, il est traité de façon diverse. Il existe déjà une écocontribution kilométrique renforcée, qui a été votée l’an dernier. Le rapporteur a également mentionné la TIRIB, qui facilite à la fois l’incorporation et l’incitation par la taxation. D’une manière générale, il existe des cadres de compensation au niveau français – nous en débattons à l’article 36 –, le système d’échange de quotas d’émissions européen (ETS, *Emissions Trading System*) ainsi qu’un cadre international, voté en 2016, qui a constitué une première mondiale. Le secteur du transport aérien est donc largement dans sa transition, au travers d’outils et de dispositifs pratiques. »

- ***Sur l'intermodalité train-avion à favoriser (article 35)***

« La philosophie de ce Gouvernement est bien la complémentarité, non la concurrence entre les modes. Dans le Massif central, vous avez besoin de trains – et d'ailleurs, d'un réseau ferroviaire amélioré – et d'avions, pour préserver l'emploi. Il faut agir et être animé de cette philosophie positive de complémentarité entre les modes. Au travers de travaux d'aménagement du territoire et d'incitations bien pensés, on peut arriver à cette cohésion et cette complémentarité des modes. »

- ***Sur les progrès technologiques. Un saut attendu avec la filière hydrogène (article 35)***

« Le saut technologique réside dans l'avènement d'une filière hydrogène, décarbonée dans sa production et massifiée dans ses usages. Le transport aérien a la capacité de mobiliser une filière industrielle d'envergure mondiale et complète. Nous avons investi 1,5 milliard d'euros de fonds publics, en complément de ce qu'investissent les filières, avec des volumes d'investissement considérables, notamment des grands donneurs d'ordres aéronautiques. Nous sommes convaincus de pouvoir être les premiers à décarboner ce secteur, en concurrence avec deux blocs, qui avancent très vite, les Chinois et les Américains. C'est un sujet qui a trait non seulement au climat mais au rayonnement et à la puissance industrielle. Il y a là aussi une forme de complémentarité. Nous nous donnons les moyens d'agir à la fois contre le dérèglement climatique et pour préserver une filière industrielle française d'exception. »

- ***Sur l'interdiction des vols réguliers en cas d'alternative en train d'une durée de moins de deux heures trente (article 36)***

« La philosophie du Gouvernement est d'assurer un service utile aux usagers, de leur permettre d'exercer leur liberté – fondamentale – de déplacement, tout en décarbonant le secteur et en assurant la cohésion des territoires. Par exemple, le grand Massif central a besoin d'une connectivité aérienne, en complément du train. Les entreprises, le secteur des déplacements touristiques ont, par ailleurs, des besoins spécifiques. Au regard des exigences d'aménagement du territoire, des capacités technologiques, de la desserte ferroviaire, la limite de deux heures trente paraît adaptée. Elle est de nature à assurer la cohésion territoriale tout en augmentant d'un cran la décarbonation du secteur des transports. »

« Le contexte est que, concomitamment à la crise, un plan de réorganisation du groupe Air France-KLM produira ses effets jusqu'en 2022. Non seulement des lignes fermeront, mais d'autres ne rouvriront pas : on parle de plus de onze lignes partout en France. Cela entraînera une diminution de la connectivité.

En cas d'urgence, le droit autorise beaucoup de choses ; des dispositions réglementaires ne sauraient entraver notre capacité d'action. »

« Nous assumons totalement d'exclure du dispositif les trajets en correspondance. Quand on prend l'avion pour aller de Marseille à Roissy-Charles-de-Gaulle, c'est dans 80 % des cas parce qu'on est en correspondance vers des destinations internationales. Nous ne souhaitons pas imposer à ces passagers de prendre la route et encombrer davantage encore le périphérique. »

« Les collectivités territoriales qui verront leurs lignes supprimées – il y en aura onze cette année – ne trouvent pas que cette mesure soit anecdotique ou symbolique. Quand une dizaine d'aéroports régionaux, tous à vocation généraliste et qui n'ont pas de modèle économique soutenable, vont être conduits soit à se rapprocher, soit à trouver, avec notre aide, des synergies, on est pour le coup dans une réduction sèche de la connexion aérienne entre les territoires. Pour ceux-ci, la décroissance est d'ores et déjà une réalité. »

- ***Sur l'impossibilité de déclaration d'utilité publique en cas de construction ou d'extension d'aérodrome (article 37)***

« Ce dispositif met fin à des projets comme la deuxième piste à Bordeaux ou le doublement des pistes à Lyon. Nombre d'aéroports régionaux devront trouver des synergies ou fermer. Nous avons préservé les projets ayant bénéficié d'une DUP et purgé tous les recours. Par ailleurs, les projets d'extension-crétion feront l'objet d'un bilan coût-bénéfice sur le plan économique, social et environnemental, de manière à préserver l'équilibre de cet article indispensable. »

- ***Sur le projet de T4 à Paris-CDG***

« Nous avons parlé pendant deux heures [avec le PDG d'ADP] de la transition énergétique du secteur et nous avons défini un cadre permettant, le cas échéant, de mener des projets aéroportuaires axés sur la transition énergétique du secteur, par exemple pour accueillir le futur avion décarboné à hydrogène. Il me semble donc nécessaire de préserver cette possibilité. »

Le Gouvernement n'a pas souhaité inscrire dans la loi l'abandon du T4 suite à l'annonce faite par B.Pompili le 11 février 2021 : « Notre objectif est de préserver la connectivité en France – les *hubs* européens se font concurrence entre eux –, tout en s'assurant que les projets aéroportuaires sont compatibles avec nos engagements sur le climat. »

- ***Sur la compensation des émissions de gaz à effet de serre des vols effectués à l'intérieur du territoire national***

« Planter des arbres me paraît être l'une des grandes politiques de l'État, indépendamment des objectifs de compensation. Celle-ci n'est d'ailleurs pas restrictive : elle recouvre certes la plantation d'arbres, mais aussi l'utilisation de matériaux bas-carbone dans la construction ; c'est un continuum de dispositifs qui, cumulés, permettent d'atteindre les objectifs de neutralité carbone du secteur. »

« Les puits de carbone permettent d'éviter les émissions de CO₂ et de créer des carburants de synthèse pour l'aviation. Cela suppose notamment la création, en amont, de la filière hydrogène. »

« Il n'y a pas de double compensation. Il existe, d'une part, le programme CORSIA de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale, pour les vols internationaux et, d'autre part, le système *EU ETS* mis en œuvre pour les vols au sein de l'Union européenne, destinés à maîtriser le volume global des émissions. Il n'y a pas de difficulté opérationnelle ou juridique dans l'articulation des deux dispositifs. »

Ces articles seront discutés prochainement en séance publique. Les parlementaires examinent actuellement l'article

Le texte sur le secteur aérien ne satisfait ni les professionnels ni les écologistes

Les préconisations du projet de loi inquiètent les professionnels du secteur aérien et sont dans le même temps jugées insuffisantes par les associations écologistes.

Les professionnels de l'aérien dénoncent un projet de loi basé sur la décroissance économique de leur secteur. *"On partage l'objectif, de réduire les émissions du secteur du transport aérien, explique Thomas Juin, président de l'Union des aéroports français. Sauf qu'on ne partage pas les moyens pour y parvenir. Des moyens qui sont finalement l'interdiction des vols intérieurs et l'interdiction d'extension d'aéroports. »*

Il proteste contre l'interdiction des vols sur des destinations situées à moins de deux heures trente de train de Paris et contre les limitations d'extension d'aéroports.

Quant aux écologistes, ils considèrent que le texte aura un faible impact sur le trafic aérien. Beaucoup de bruit pour pas grand-chose explique Réseau action climat. La loi climat sur l'aviation est vide estime-t-il. Le fameux critère de deux heures trente ne concerne que la ligne Bordeaux-Orly, une connexion. De plus, pour les extensions d'aéroport, les dix plus gros projets d'actuels d'extensions en France ne seront pas concernés.

Face aux limitations, le secteur préfère miser sur des avions plus économes en carburant. Mais la croissance continue du transport aérien jusqu'à l'an dernier a beaucoup limité les effets de ces progrès technologiques.

Certains parlementaires ont réclamé le report des articles « suicidaires » de la loi Climat sur l'aérien

Quelques députés de la majorité et de l'opposition dénoncent des dispositions « anachroniques » et « démagogiques » inspirées par les travaux de la Convention citoyenne pour le climat. Ils ont donc réclamé le 16 mars dernier le report des articles du projet de loi sur l'aérien, jugés « suicidaires » pour un secteur en grave difficulté avec la crise sanitaire du Covid-19. Le député Lagleize a demandé des mesures pour sauver cette industrie plutôt que de lui imposer de nouvelles contraintes.

Le mesure visant à supprimer certaines lignes aériennes en cas d'alternative en train à moins de 2h30 va handicaper selon eux le développement de l'« avion du futur », plus petit, peu polluant est destiné aux courtes dessertes. Pour ces élus de régions, les autres dispositions imposent des « taxes qui se superposent à d'autres taxes qui existent déjà en Europe », ou pénalisent les petits aéroports au détriment du développement local.

Analyse de Ville et Aéroport sur la position du Gouvernement avant la discussion des articles 35 à 38

Sur l'article 35 : Objectif de fixation d'un prix du carbone suffisant pour le transport aérien à l'horizon 2035

Ville et Aéroport rappelle l'avis du Conseil d'État sur ce sujet. Celui-ci souligne que l'article 35 revient pour le gouvernement à écarter la proposition de la Convention citoyenne sur le rehaussement de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, afin que le transport aérien acquitte le coût de son empreinte sur le climat, comme le font d'autres moyens de transport. Il est important que le transport aérien s'acquitte d'un prix du carbone suffisant à partir de 2025 lorsque le trafic aura repris et qu'il aura atteint son niveau d'avant crise Covid-19. On peut ensuite discuter de la trajectoire, des modalités. Prendre en référence le trafic de l'année 2019 est un bon choix car il sert notamment de base au mécanisme de régulation internationale *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* (CORSA). Le prix du billet et les taxes sont loin d'être le seul levier utilisable. Toutefois, le transport aérien bénéficie depuis des années d'exonérations (taxe sur le kérosène, TVA) qui ne peuvent pas être maintenues. La situation dans laquelle se trouve le secteur aéronautique n'est pas due à la transition écologique ou à des décisions relevant de la lutte contre le changement climatique, mais à une pandémie mondiale.

Il doit y avoir débat sur l'empreinte carbone du secteur aérien qui représente 22% du budget carbone. La stratégie du gouvernement consiste à renouveler la flotte. Certes les progrès réalisés sont réels même s'ils ont été effacés par la croissance du trafic aérien au cours des dernières décennies. Le gouvernement mise sur la recherche et développement concernant l'avion à hydrogène mais celui-ci ne figure pas dans le calendrier du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) et il ne verra pas le jour avant 2030.

Sur l'article 36 : Interdiction des vols réguliers en cas d'alternative en train d'une durée de moins de deux heures trente

La France sera le premier pays à prendre cette mesure qui constitue un élément essentiel de régulation du trafic aérien, mais aussi de problématiques industrielles et de désenclavement des territoires. Au regard des exigences d'aménagement du territoire, des capacités technologiques, de la desserte ferroviaire, le gouvernement a choisi la limite de deux heures trente. Selon lui, elle est de nature à assurer la cohésion territoriale tout en augmentant d'un cran la décarbonation du secteur des transports.

Ville et Aéroport note que la rédaction de cet article est très éloignée de la proposition de la Convention citoyenne, qui visait une alternative ferroviaire possible en moins de quatre heures. Cette solution éviterait 33 % des émissions des vols, quand celle retenue n'en concernerait que 2,2 %.

Elle rappelle que dans son avis sur le projet de loi, le Haut Conseil pour le climat a souligné que l'article 36 concerne huit liaisons qui ne représentaient en 2019 que 10% du trafic de passagers aérien métropolitain. Celui-ci juge à juste titre que la limite fixée à deux heures trente est beaucoup trop basse, et une partie de ce trafic pourrait par ailleurs être maintenue lorsqu'il s'agit de transporter des passagers en correspondance (modèle du Hub). Parce qu'elles ne s'appliquent

qu'à une faible proportion des pratiques émettrices, l'ambition de ces mesures pourrait être largement réhaussée en élargissant leur périmètre d'application. En l'état, le projet de loi ne s'appliquerait pas aux liaisons Paris-Marseille et Paris-Montpellier qui prennent trois heures en TGV.

Par ailleurs, il faut s'assurer que les créneaux aéroportuaires libérés ne seront pas attribués à d'autres. Cela est aujourd'hui difficile en raison de la réglementation européenne qu'il faudrait revoir. Ensuite, il convient de supprimer la dérogation générale accordée aux vols en correspondance ; à défaut, le bénéfice en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre serait considérablement réduit, puisque, sans exonération, la mesure toucherait 11,2 % des émissions des vols métropolitains contre 6,6 % avec exonération. Au regard des chiffres fournis par le gouvernement dans l'étude d'impact concernant le nombre de liaisons liées aux vols en correspondance, le périmètre d'application de l'article 36 est très restreint et avec un effet très faible sur le climat.

Sur l'article 37 : Impossibilité de déclaration d'utilité publique en cas de construction ou d'extension d'aérodrome

Cet article devait traduire la proposition de la Convention citoyenne de mettre fin à la construction de nouveaux aéroports ou à leur extension. Le dispositif du gouvernement, en ne visant que les projets ayant besoin d'être reconnus d'utilité publique, exclut tous les projets en cours qui n'ont pas besoin de déclaration d'utilité publique (DUP), tels que Marseille, Lille, Rennes ou Montpellier. De plus, la rédaction autorise des extensions et des créations sous couvert de transition écologique (ex : projet de T4 Paris-CDG).

La décision de mettre fin à ces projets d'extension d'aéroports relève du bon sens, pour des raisons écologiques mais aussi fait du contexte sanitaire : la pandémie oblige en effet à remettre à plat toutes les projections de croissance du secteur aérien, sur lesquelles étaient fondés ces projets d'extension et les besoins en capacité. Tous les projets d'extension d'aéroports étaient fondés sur la projection de multiplication par deux du trafic aérien d'ici à 2035.

Le gouvernement confirme que des projets aéroportuaires axés sur la transition écologique du secteur, par exemple pour accueillir le futur avion décarboné à hydrogène, pourront voir le jour. Le gouvernement a ainsi refusé d'inscrire dans la loi l'abandon du T4 à Paris-CDG au motif que l'objectif est de préserver la connectivité en France et en particulier le Hub de Paris-CDG car les hubs européens se font concurrence entre eux.

Sur l'article 38 : Mécanisme de compensation des émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien à l'intérieur du territoire national

L'objectif est de réduire, dans les zones aéroportuaires, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants de proximité issus des moteurs des groupes auxiliaires de puissance et des engins de pistes nécessaires à l'exploitation des aéroports. Il serait fait obligation aux exploitants aéroportuaires et aux sociétés d'assistance en escale de réaliser les investissements nécessaires et de faire l'acquisition d'engins plus propres d'ici à 2024. La qualité de l'air que respirent les personnels travaillant dans les aéroports s'en trouverait significativement améliorée. Beaucoup de pays ont avancé sur ces sujets ; il est temps que la France en fasse autant.

La compensation carbone est une illusion qui ne repose sur aucune base scientifique solide. De plus, ce dispositif ne prévoit qu'une compensation de 50 %, alors que la Convention citoyenne demandait une compensation intégrale. Les dispositions de l'article 38 sur la prétendue compensation doivent se lire avec celles des articles 36 et 37. Dans la mesure où les liaisons pourront être maintenues et les aéroports pourront être étendus sous couvert de compensation, on voit bien, en fait, le sens de cet article.

En outre, le budget carbone détermine comment nous allons nous organiser pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Le transport aérien international français n'est, à ce stade, pas pris en compte, alors qu'il contribue à l'empreinte carbone mondiale. C'est donc une recommandation importante du HCC.

NOTE D'ORIENTATION**Rappel du contexte : élaboration d'un nouveau schéma de dessertes et cohérences aéroportuaires régionales souhaitée par le gouvernement (suites des Assises du transport aérien)**

Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué aux transports, a réuni le 28 janvier 2021 avec Joël Giraud, secrétaire d'État chargé de la ruralité, le conseil ministériel pour l'innovation et le développement dans les transports afin d'échanger, avec les associations de collectivités locales, les fédérations et grandes entreprises de transport, les usagers, et plusieurs parlementaires. Le ministre a notamment proposé aux régions, et collectivités concernées par les aéroports décentralisés, une « offre de service » (avec support de cabinet d'ingénierie) pour réfléchir territoire par territoire l'avenir de leurs aéroports.

Ville et Aéroport engage une réflexion dans le cadre d'un groupe travail au sein duquel sont associées ses collectivités membres en régions. Sa contribution pourra aussi être incitative pour les régions. Les acteurs concernés ont jusqu'à septembre pour mentionner leur intérêt aux préfets de région, avec objectif d'avoir de premiers rendus en janvier 2022.

Ce nouveau schéma aéroportuaire régional voulu par le ministre des transports s'inscrit dans la lignée de récents rapports sur le sujet :

- 1) Le rapport de Philippe Caradec sur le maillage aéroportuaire français (Conseil supérieur de l'aviation civile, janvier 2017). L'objectif était de tenter de définir la place du transport aérien et surtout des aéroports français dans le territoire.
- 2) Dans la suite des Assises du transport aérien, le Sénat a produit un rapport dans le cadre d'une mission d'information sur « les transports aériens et l'aménagement des territoires (septembre 2019). L'objectif était de définir la contribution du transport aérien au désenclavement et à la cohésion des territoires : focus sur les territoires enclavés et mal desservis par le rail et la route ; conforter les lignes d'aménagement du territoire ; améliorer la qualité de service des LAT ; optimiser la gestion des aéroports par les collectivités territoriales ; encourager la connectivité aérienne régionale ; inscrire la desserte aérienne des territoires dans une trajectoire durable.

L'enjeu est de donner aux régions les moyens de définir et de mettre en œuvre le maillage aéroportuaire

Plusieurs régions se sont engagées en 2016 dans l'élaboration d'un schéma aéroportuaire avec une approche multimodale. Ainsi la région Occitanie a lancé une réflexion aéroportuaire. La région Normandie souhaite mettre en place une autorité aéroportuaire dans le but de rendre l'offre plus visible, d'organiser la complémentarité, de se doter d'une instance de décision sur les investissements et les mutualiser. La Nouvelle Aquitaine a également lancé une étude de stratégie aéroportuaire car selon elle les aéroports doivent fonctionner en synergie et contribuer au développement durable des territoires qu'ils desservent, en complémentarité avec les nouvelles offres ferroviaires et routières sur la longue distance. Le Grand Est a engagé une analyse approfondie du maillage nécessaire de plateformes d'aviation d'affaires. C'est un sujet que les régions veulent prendre à bras le corps car jusqu'à présent elles se sont cantonnées à des approches trop globales, sans analyses fonctionnelles.

Les régions ont donc un rôle certain à jouer dans le développement et dans l'organisation du maillage territorial. Penser le développement du maillage aéroportuaire régional est indissociable des projets de développement économiques et touristiques. Les aéroports ne peuvent ouvrir de nouvelles liaisons sans s'appuyer sur des stratégies ciblées de développement économique et de tourisme des territoires.

Les récentes réformes institutionnelles (loi MAPTAM, loi NOTRe) ont changé les échelles de fonctionnement des territoires et renforcé les compétences des régions et des métropoles, les plaçant en première ligne pour contribuer à la croissance économique. Un cadre d'ensemble existe avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) tandis que des outils de concertation pour travailler « l'interterritorialité » ont été mis en place avec la création des conférences territoriales de l'action publique (CTAP).

Il s'agit d'inciter à l'intégration des aéroports dans la réflexion stratégique régionale sur l'aménagement du territoire à l'occasion des SRADDET : si la question aéroportuaire n'est pas expressément ciblée par le législateur, l'exercice stratégique pourrait permettre de mieux intégrer les réflexions aéroportuaires.

Les ministres ont mis en exergue l'ensemble des actions de soutien aux opérateurs de transport destinées à préserver la bonne desserte des territoires, en dépit de l'épidémie de Covid-19 (activité partielle, prêts garantis par l'État, aides ciblées en faveur du ferroviaire, des transports urbains, et des compagnies aériennes).

Après être revenus sur l'impact de la crise sanitaire sur les transports, plusieurs actions structurantes en faveur de la desserte des territoires ont déjà pu être présentées :

- Air France a détaillé la démarche de concertation avec les élus locaux initiée à la demande du Gouvernement concernant l'offre aérienne cible de la compagnie à l'issue de la réorganisation de ses lignes intérieures. Le rôle essentiel du hub de Lyon, renforcé dans son rôle de connexion inter-métropoles a été souligné.

- Les actions initiées en faveur de l'intermodalité entre services aériens et ferroviaires ont été mises en lumière au regard de la volonté de privilégier le mode ferroviaire pour les liaisons courtes de point à point. La nécessité d'améliorer encore l'intermodalité air/fer en province, et particulièrement au niveau des aéroports parisiens, de Bordeaux, Nantes et du hub de Lyon-Saint-Exupéry, a été soulignée.
- Les différents outils mis en place par l'État (CPER, DSIL, appels à projet TCSP) pour soutenir les investissements en matière de transports et pouvant notamment permettre de contribuer à l'amélioration des interconnexions physique vers les aéroports ont été rappelés.
- Le CMDIT a permis aux Régions de préciser leur vision du rôle des aéroports régionaux et de leur évolution. Les ministres ont annoncé le lancement d'un appel à manifestation d'intérêt au bénéfice des régions pour proposer une offre d'accompagnement de l'État dans l'élaboration de stratégies régionales aéroportuaires.

Problématique et axes de travail du GT

Les aéroports constituent des entrées importantes de nos territoires. A ce titre, ils composent une partie de l'offre d'attractivité, avec des retours d'expérience disparates qui, aujourd'hui, interpellent les acteurs du secteur aérien et des territoires sur la pertinence du maillage territorial. La gouvernance des aéroports, les coûts d'exploitation, la qualité des dessertes, les synergies entre aéroports, l'organisation des chaînes de déplacements sont autant de sujets au cœur des préoccupations d'égalité des territoires.

Il s'agit de penser l'élaboration de plans de développement aéroportuaires régionaux combinant réflexion aéroportuaire, organisation multimodale et projets de développement économique. Par ailleurs, il faut assurer une participation effective des régions au pilotage stratégique et à la gestion des grands aéroports régionaux, faciliter l'accroissement de leur participation aux sociétés aéroportuaires pouvant aller jusqu'au transfert de certains aéroports d'État aux régions candidates. Aujourd'hui, et en analysant l'impact de la pandémie mondiale sur le transport aérien, les aéroports régionaux doivent adopter de nouvelles méthodes de gestion et se coordonner entre eux à l'échelle régionale, voire inter-régionale, en intégrant les autres modes de transport.

Les aéroports et le trafic associé doivent être placés dans le contexte du réseau de transport régional incluant tous les moyens de transport (TGV, TER, routes, autoroutes). le dispositif global doit assurer la connectivité du territoire aux centres économiques avec qui il est en relation, qu'il s'agisse de tourisme ou d'activités industrielles et commerciales. Ceci peut se mesurer par le volume des échanges existants entre les différents centres d'activité régionaux et les partenaires externes.

C'est l'apport de chaque aéroport à la connectivité territoriale qui sert de base à la stratégie de développement de trafic et aux équilibres économiques qui en résultent. On place ainsi les aéroports dans un cadre de développement concerté, associé à leur utilité économique et sociale, loin du cadre compétitif, et compatible avec les réductions d'impact environnemental du transport aérien selon l'approche équilibrée. Les modalités de gestion s'inscrivent alors dans des objectifs contractualisés.

Certaines régions se sont déjà engagées dans un schéma proche, soit par la définition de l'intervention ou non de la Région dans les syndicats mixtes, (Nouvelle Aquitaine) soit par gestion directe des aéroports (Occitanie ; Grand Est) ou management unique (Normandie). Nous sommes dans ce paradigme, loin de la compatibilité avec le dispositif des lignes directrices actuelles dont la Commission a entrepris la révision.

Les principaux axes de travail

Les « Assises du transport aérien », organisée de mars à octobre 2018, ont abouti en mars 2019 à la présentation d'une « **Stratégie nationale du transport aérien 2025** » par Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement y fixe quatre axes stratégiques : la transition écologique, la performance du transport aérien français, **la connexion des territoires au trafic aérien** et le transport aérien de demain. Parmi ces quatre axes, le troisième, « la connexion des territoires au trafic aérien », doit être travaillé.

Certes, l'État a pris acte que le développement du TGV a réduit la part de l'avion sur les liaisons entre les métropoles et Paris mais il souligne que « *l'aérien n'en demeure pas moins pertinent pour les liaisons internationales desservant Paris et les grandes métropoles nationales, les lignes transversales ou le développement touristique. Il permet, le cas échéant, le désenclavement de certains territoires.* »

Le GT s'intéressera à certaines questions :

- - quel est l'état des lieux de la construction de stratégies interrégionales et infrarégionales de transport aérien entre l'État et les régions, et le cas échéant les départements et les EPCI ?
- - comment s'assurer de la qualité des services aériens et d'accueil (fiabilité, régularité, ponctualité, etc.) auprès des entreprises de transport aérien qui exploitent des liaisons aériennes soumises à des obligations de service public et auprès des plateformes aéroportuaires (notamment Paris- Orly) ?
- - quel est le modèle économique des lignes d'aménagement des territoires en tenant compte des participations financières de toutes les parties prenantes (État, régions, départements et EPCI) ?
- - quelles sont les implications environnementales des lignes d'aménagement du territoire et leur avenir ?

Il appartiendra au GT de définir le rôle du transport aérien pour désenclaver certains territoires et pour mieux relier les populations des territoires périphériques en métropole. Une analyse critique sera faite sur les lignes d'aménagement du territoire (LAT), tout en intégrant une réflexion plus large sur la gestion des aéroports et la nécessité pour le secteur d'assurer sa transition écologique. La crise sanitaire que nous connaissons doit permettre de repenser notre schéma aéroportuaire régional et national.

A ce stade, la proposition des différents axes de travail identifiés est la suivante :

Axe 1 : Promouvoir une stratégie régionale du transport aérien qui vise à désenclaver certains territoires

Il s'agit de penser un nouveau maillage aéroportuaire métropolitain, favoriser les synergies entre aéroports d'une même région ou inter-régionale.

Axe 2 : Optimiser la gestion des aéroports par les collectivités territoriales

Il faut permettre une meilleure gestion des aéroports par des mesures réglementaires (ex : décentralisation d'aérodromes d'intérêt local avec publication d'un décret d'application) ou législatives (ex : mieux reconnaître et préciser les compétences des métropoles, des régions et des départements en matière aéroportuaire pour sécuriser leurs interventions en faveur des aéroports de désenclavement situés sur leur territoire).

Par ailleurs, il convient d'inciter les régions qui ne se sont pas encore saisies du sujet à élaborer une stratégie aéroportuaire régionale définissant une typologie des aéroports de leur territoire. Ville et Aéroport peut être force de propositions sur le mode de gouvernance à inventer. Les échanges réguliers entre les collectivités compétentes doivent être encouragés pour favoriser le partage de bonnes pratiques sur les stratégies aéroportuaires.

Axe 3 : Encourager la connectivité aérienne régionale

C'est un axe important car il faut trouver des réponses au déséquilibre constaté de notre système aéroportuaire national entre Paris et la Province. Là aussi des dispositions législatives sont à prendre (ex : inscrire dans la loi les compétences des collectivités en matière de transport aérien).

Axe 4 : Inscrire la desserte aérienne des territoires dans une trajectoire durable (assurer la transition écologique du transport aérien)

Plusieurs pistes de réflexion sur ce sujet : intégrer des critères environnementaux dans les DSP pour inciter les compagnies aériennes à utiliser des avions plus efficaces en matière d'économie de carburant et de réduction des émissions carbone ; développer la filière de production et d'approvisionnement en biocarburants aéronautiques localisée dans les territoires ; faire de l'aviation régionale française le laboratoire de développement du transport aérien hybride et décarboné de demain.

Axe 5 : Pérenniser et améliorer la qualité de service des LAT (Lignes d'Aménagement du Territoire)

Sur ce point, il faut conforter les compétences des collectivités concernées en matière de transport aérien pour leur permettre de participer de manière sécurisée au financement des LAT (disposition législative) ; accompagner celles-ci pour la mise en œuvre et le suivi des DSP en matière de liaisons aériennes, ainsi que pour le développement des liaisons aériennes commerciales régionales.

Axe 6 : la problématique des petits aéroports

Les aéroports moyens et petits se trouvent en France confrontés non seulement à des problèmes de trésorerie mais également à l'intensification de la nécessité, apparue avant la crise sanitaire, de changer de paradigme. Ils sont dans beaucoup de cas propriété de syndicats mixtes dont les participants sont les communes et les agglomérations avec ou non la participation des Régions qui sont parfois directement opérateur. Leur exploitation est déficitaire en dessous d'un million de passagers par an.

Le cadre économique dans lequel ils évoluent est celui des lignes directrices européennes dont la base est la problématique de la concurrence : aides d'État, aides aux lignes sont considérées à l'aune de ce critère.

Axe 7 : coordination régionale avec tous les modes de transport

Replacer les aéroports régionaux dans un paradigme d'utilité économique et sociale, implique de nouvelles méthodes de gestion et une coordination régionale, et dans certains cas inter-régionale.

Les aéroports et le trafic associé doivent être placés dans le contexte du réseau de transport régional incluant tous les moyens de transport (TGV, TER, routes, autoroutes). Le dispositif global doit assurer la connectivité du territoire aux centres économiques avec qui il est en relation, qu'il s'agisse de tourisme ou d'activités industrielles et commerciales. Ceci peut se mesurer par le volume des échanges existants entre les différents centres d'activité régionaux et les partenaires externes.

C'est l'apport de chaque aéroport à la connectivité territoriale qui sert de base à la stratégie de développement de trafic et aux équilibres économiques qui en résultent. On place ainsi les aéroports dans un cadre de développement concerté, associé à leur utilité économique et sociale, loin du cadre compétitif, et compatible avec les réductions d'impact environnemental du transport aérien. Les modalités de gestion s'inscrivent alors dans des objectifs contractualisés.

Certaines régions se sont déjà engagées dans un schéma proche, soit par la définition de l'intervention ou non de la Région dans les syndicats mixtes, (Nouvelle Aquitaine) soit par gestion directe des aéroports (Occitanie ; Grand Est) ou management unique (Normandie). Nous sommes dans ce paradigme, loin de la compatibilité avec le dispositif des lignes directrices actuelles dont la Commission a entrepris la révision.

Axe 8 : réviser les lignes directrices européennes

L'utilité économique intégrant les autres réseaux de transport n'est malheureusement peu ou pas reconnue dans les dispositifs arrêtés par les lignes directrices européennes dont la philosophie est basée sur les problématiques de concurrence, qui relèvent d'une toute autre logique. Les subventions d'exploitation ne peuvent être accordées que de façon limitée et les aides aux liaisons aériennes sont proscrites... alors qu'elles sont l'objet d'une demande permanente des compagnies.

La révision en cours des lignes directrices devrait prendre en compte l'utilité économique dans le cadre de la desserte coordonnée du territoire et dans ce contexte amplifié par la crise laisser la possibilité de subventionner les petits aéroports et ceux de taille moyenne jusqu'à un niveau égal

au moins au point équilibre, ainsi que de façon permanente les gros investissements qui ne peuvent être supportés par les exploitants.

De la même manière, l'aide aux lignes, qui fait aujourd'hui l'objet de recours en concurrence, devrait être autorisée pour les lignes de trafic « entrant ». Une Région touristique privée de l'apport des passagers internationaux en a un besoin impératif

A contrario, les lignes sortantes ne pourraient être subventionnées

Si ces principes doivent être appliqués face à la crise qui a révélé fortement les défauts du système actuel, ils doivent être pérennisés pour la survie des aéroports, les Régions doivent, par nature, en être le coordonnateur et le régulateur économique.

Calendrier du GT

Des points d'étapes réguliers seront programmés avec les membres du GT (échanges de mail, conférence téléphonique ou visioconférence). Un compte-rendu sera présenté lors des séances du conseil d'administration.

L'objectif est de finaliser la rédaction d'une contribution Ville et Aéroport « Pour un nouveau schéma de dessertes et cohérences aéroportuaires régionales » d'ici la fin septembre 2021. Celle-ci sera transmise au ministre des transports.

NOTE DE PRESENTATION

Ville et Aéroport organisera son prochain colloque sur le thème « Transport aérien, le jour d'après ? » à l'automne au Sénat (Salle Clémenceau). Il réunira l'ensemble des acteurs du transport aérien et se déroulera sous la forme de plusieurs tables-rondes.

La crise du Covid-19 a été brutale pour le secteur aérien. L'association internationale du transport aérien, qui prédisait en 2019 un doublement du trafic tous les 15 ans, a indiqué un trafic en 2020 en dessous de celui de 2005 et un retour à la situation antérieure pour 2024 au mieux. Les conséquences sont très lourdes et doivent être solutionnées : tous les acteurs du secteur sont contraints d'abandonner leurs plans de développement et d'assurer leur survie entre perfusion par les autorités publiques et réductions de coûts. Ils affichent aussi désormais une volonté d'accélérer leur transformation écologique. S'il ne doit pas être le seul à agir pour le climat et la santé environnementale, le transport aérien ne peut s'exonérer d'une action plus résolue face à ces grands défis de notre siècle. Le jour d'après ne peut être semblable au jour d'avant et il est temps de changer de paradigme. Ce d'autant plus que les effets sanitaires de ce mode de transport sur les populations riveraines sont aujourd'hui démontrés (étude DEBATS).

Comment imaginer un débat public éclairé alors que le trafic aérien est totalement effondré pour plusieurs années, et qui soulève des incertitudes sur l'avenir du secteur, avec notamment une profonde transformation d'Air France? Comment susciter des échanges apaisés alors que l'avion est devenu un symbole de controverse écologique, entre interdiction des liaisons intérieures courtes et désir de voyager ? Alors que des milliers d'emplois ont été détruits notamment dans la sous-traitance, comment sauver le secteur aérien du marasme économique et de la crise sociale ?

Ville et Aéroport considère que cette crise sanitaire est l'occasion de repenser le monde aérien que nous voulons construire pour les prochaines décennies.

Il ne s'agit pas de prôner la décroissance et d'abandonner toute ambition pour nos aéroports, ce qui ne conduirait qu'à déplacer les long-courriers dans les aéroports des pays voisins en sacrifiant nos emplois et notre attractivité. Mais nous devons en revanche accepter de revoir notre modèle de croissance permanente d'un trafic aérien trop bruyant et polluant, qui est en outre remis en cause par les nouveaux modes de travail et de vie adoptés par nos concitoyens pendant la crise.

Profitons de cette période qui fait tomber nos certitudes pour mettre autour de la table autorités publiques, aéroports, compagnies aériennes et acteurs de la filière aéronautique, afin d'établir la feuille de route d'un avion du futur propre et d'un transport aérien qui concilie compétitivité et respect de l'environnement.

Toutes les pistes doivent être étudiées sans tabous et au niveau européen : mieux utiliser les infrastructures existantes avant d'en développer de nouvelles, revoir les redevances aéroportuaires pour inciter à un meilleur taux de remplissage des avions et à des avions plus propres et moins bruyants, améliorer l'intermodalité entre trains et avions pour faciliter la fin des

courts vols intérieurs, lancer une filière de production de carburants à base d'énergies renouvelables et accélérer enfin les investissements publics pour le développement des motorisations hybrides et électriques.

Ville et Aéroport est prête à prendre sa part dans cette réflexion et à formuler des propositions visant à assurer la nécessaire transition écologique du transport aérien.

- **Table-ronde 1 : Le jour d'après ou comment le transport aérien peut-il assurer sa transition écologique ?**

Le défi du changement climatique bouleverse aujourd'hui nos sociétés. Beaucoup s'expriment pour alerter l'opinion, d'autres pour proposer leurs solutions face à une opinion publique de plus en plus sensible au problème. Dans ce contexte, le transport aérien est fortement interpellé sur sa capacité à réduire drastiquement son empreinte carbone d'ici à 2050, alors que les perspectives de son développement apparaissent encore très importantes.

Comme dans toute révolution des usages, l'exigence qui pèse sur le transport aérien lui fournit une réelle opportunité de se réinventer. Il convient d'aborder ce sujet majeur avec indépendance, sans a priori ni tabou, afin d'éclairer les stratégies des différents acteurs.

Changement climatique : quelle part doit-on attribuer au transport aérien ? Quelle évolution peut-on attendre ? Quelle transition énergétique pour le transport aérien ? Élargissement du débat à toutes les évolutions qui pourraient impacter le transport aérien dans le futur

Energies nouvelles, apports et limites de la technologie : jusqu'où les nouveaux biocarburants contribueront ils à la diminution des émissions ? Quelle(s) source(s) d'énergie propulseront les avions en 2030, 2040, 2050 ? Quelle(s) stratégie(s) pour décarboner le transport aérien et avec quelles compensations ? Quels progrès attendus sur la motorisation des avions ? N'est-il pas urgent de définir un nouvel équilibre entre régulation et libéralisation ? Quelles politiques publiques à mettre en œuvre pour un transport aérien durable ?

- **Table-ronde 2 : Le jour d'après : quelles réponses à la crise économique et sociale sans précédent du secteur aérien ?**

Le secteur aérien vit aujourd'hui la pire crise de son histoire. Crise sanitaire qui engendre aujourd'hui une crise économique et demain une crise sociale. Les chiffres sont sans appel : entre le confinement la fermeture des frontières, le nombre de passagers dans le monde a chuté de 75% en 2020. Les compagnies aériennes sont au cœur de cette crise et accuse de lourdes pertes : 97 milliards d'euros en 2020. En France, les plans de licenciements annoncés se succèdent. Au total, 30% à 40% des postes dans le secteur pourraient être détruits.

Les aéroports, eux aussi, sont à la peine comme Aéroports de Paris qui enregistre plus d'un milliard de perte nette en 2020. Faute de vol, Orly vient de fermer son terminal international et à Paris-CDG le projet de Terminal 4 a été abandonné.

Le transport aérien peut-il survivre à cette crise sans aide gouvernementale ? Malgré une reprise d'activité fragmentaire, une majorité de salariés est encore au chômage partiel dans une situation de précarité. Les accords de performance collective aboutissent par des pertes de salaires importantes, des suppressions de primes, des gels de grilles de salaires et de primes d'ancienneté.

La politique de soutien financier de l'État est-elle suffisante entre prêts garantis par l'Etat d'un côté et prêts d'actionnaires de l'autre ? Quel devenir pour les salariés du secteur et de leurs emplois à moyen terme ? Quelle politique de sauvegarde du secteur ou des milliers d'emplois sont concernés ? A Paris-CDG, entre 20 000 et 30 000 emplois risquent de disparaître.

- **Table-ronde 3 : Transport aérien : quels scénarios pour l'après-Covid ?**

Quelle que soit sa trajectoire, la reprise s'annonce lente. L'IATA table pour 2021 sur un trafic deux fois plus important qu'en 2020, mais moitié moindre qu'avant crise. Sauf si la propagation de variants du virus tasse ce rebond. Une chose est sûre, le trafic au sein des grandes zones géographiques (Amérique du Nord, Europe, Chine, Russie) repartira d'abord. Il pourrait retrouver son niveau de 2019 dès 2022, alors que sur le segment international, il faudra patienter jusqu'en 2025-2026 selon Eurocontrol. Car le réseau long-courrier sera reconstruit progressivement par des compagnies aériennes fragilisées et qui vont d'abord se concentrer sur les routes qui étaient avant la pandémie les plus rentables. Même sous perfusion d'argent ou ayant réussi à obtenir des prêts, les compagnies vont devoir tenir jusqu'à une reprise du trafic, qui dépendra de la levée des restrictions. En outre, certaines d'entre elles vont disparaître et ce seront surtout des compagnies de taille moyenne. Les acteurs traditionnellement présents sur les liaisons intercontinentales devraient souffrir plus longtemps. Les compagnies low cost telles que Ryanair sont plus résilientes et elles abordent l'après-COVID-19 en position de force. Quant aux avionneurs, Airbus a baissé sa production de près de 40%.

Pour chaque table-ronde 6 intervenants pressentis et des exposés introductifs qui seront assurés par des universitaires. Un pré-programme sera proposé avant l'été et les cartons d'invitation seront adressés début septembre. Les ministres concernés (écologie et transport) seront invités à intervenir en ouverture ou clôture du colloque.

V)**Point d'actualité sur les aéroports parisiens et régionaux**

Intervention des administrateurs concernés par l'aéroport et discussion des actions à mener	
Paris-CDG	(M. Jean-Pierre Blazy / M.Gérard Stemmer / M. Roland Py / M. Casimir Pierrot)
Paris-Orly	(Mme Brigitte Vermillet / M. Jean-Bernard Paul / M. Laurent Taupin / M. Christian Leclerc / M. Jean-Marie Simon / M. André Mayens)
Lyon-Saint-Exupéry	(M. Lucien Barge / M. Christian Rey)
Toulouse-Blagnac	(M. Pascal Boureau)
Marseille-Provence	
Bordeaux-Mérignac	(M. Ludovic Guitton)
Bâle-Mulhouse	(M. Gaston Latscha)
Nice-Côte d'Azur	
Nantes-Atlantique	(M. Jean-Claude Lemasson / M. Freddy Hervochon / M. Bertrand Affilé)
Beauvais-Tillé	(M. Philippe Trubert)

VI)

Point sur la rencontre avec l'ACNUSA sur les résultats de l'étude DEBATS et ses suites

Mardi 27 avril 2021 au siège de l'ACNUSA

Synthèse des résultats de l'étude épidémiologique DEBATS

Depuis 2013, pas moins de 1244 riverains des plus gros aéroports français ont été interrogés dans le cadre de l'étude épidémiologique intitulée Débats (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé). Publiés en octobre, les résultats de l'étude ne sont pas surprenants, ils confirment ceux d'études réalisées à l'étranger. Tous s'accordent à dire que l'exposition au bruit des avions en France a des effets délétères sur l'état de santé perçu, la santé psychologique, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocrinien et cardiovasculaire. Exposition au bruit qui ne fait qu'augmenter !

En 2004, le Conseil supérieur d'hygiène publique de France recommande la réalisation d'une étude visant à affiner la connaissance de la situation sanitaire résultant de l'exposition au bruit des avions.

Faisant suite à cet avis, la DGS (Direction Générale de la Santé) et l'Acnusa (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires) ont suscité la mise en œuvre d'une étude intitulée Debats qui est lancée en 2009. Pilotée par l'Acnusa (Autorité de contrôle des nuisances aéroporutaires) et réalisée par l'université Gustave Eiffel, l'étude se concentre sur l'exposition des riverains des plus grands aéroports français :

**Paris-Charles de Gaulle,
Lyon Saint-Exupéry,
Toulouse Blagnac.**

Jusqu'alors, aucune démarche de la sorte n'avait été entreprise en France, qui manquait d'une étude de référence. En parallèle de l'étude écologique destinée mettre en relation des indicateurs de santé agrégés à l'échelle de la commune avec le niveau moyen pondéré d'exposition au bruit des avions des communes concernées, deux études individuelles ont également été mises en place. A savoir une étude longitudinale portant sur 1 244 individus et consistant à les suivre pendant au moins 4 ans avec des mesures répétées de leur état de santé et de leur exposition au bruit des avions et une étude clinique « sommeil » auprès d'un sous-échantillon de 110 personnes sélectionnées parmi les riverains de l'aéroport Paris-CDG et de l'aéroport de Toulouse-Blagnac participant à l'étude longitudinale. Cette dernière vise caractériser de manière détaillée et spécifique les effets aigus du bruit des avions sur la qualité du sommeil tout en affinant la mesure de l'exposition au bruit.

Les riverains concernés par l'étude se sont entretenus avec un enquêteur à leur domicile en face-à-face en 2013 puis lors de suivis en 2015 et 2017. L'exposition au bruit des avions au domicile des participants a été estimée à partir des cartes de bruit produites par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) pour Lyon-Saint Exupéry et Toulouse-Blagnac et par Aéroports de Paris pour Paris-Charles de Gaulle. Les questions portaient sur les caractéristiques démographiques, les modes de vie, l'état de santé...

Des résultats démonstratifs

9% des répondants ont déclaré une durée totale de sommeil inférieure à 6 heures. 30% ont rapporté un sentiment de fatigue après une nuit de sommeil habituelle, pour une augmentation de 10 dB(A) du Lnight). 34% ont été classés hypertendus pour une augmentation de 10 dB(A) du Lden et pour une augmentation de 10 dB(A) du Lnight.. 22% ont été considérés comme ayant des troubles psychologiques. 15% ont déclaré un mauvais état de santé perçu. 18% étaient fortement gênés par le bruit des avions pour une augmentation de 10 dB(A) du Lden. De plus, il ressort de l'étude que l'exposition au bruit est associée à une baisse significative de de 15% de la variation de l'hormone cortisol pour une augmentation de 10 dB(A) du Lden), ce qui peut notamment générer un stress chronique.

L'étude révèle aussi que l'exposition augmente le risque d'hypertension chez les hommes mais pas chez les femmes ! Ces résultats devraient permettre d'évaluer les bénéfices sanitaires attendus de la mise en œuvre de mesures de réduction des nuisances sonores à proximité des aéroports. Un rapport publié par l'ANSES (l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail) à la demande de la DGS et de la DGPR vient compléter l'étude DEBATS. Il propose une vision globale de la littérature scientifique produite sur le sujet depuis 2012 afin de combler les lacunes de connaissances. Il apparaît que des travaux complémentaires pourraient être menés pour affiner le niveau de preuve de certains effets sanitaires (effets sur le système cardiovasculaire et autres effets tels que le cancer du sein, les effets métaboliques de type obésité ou diabète, ou encore les effets sur le système respiratoire).

L'ANSES souligne que les incertitudes ne sont pas bloquantes pour prévenir dès à présent les conséquences indéniables et délétères du bruit aérien sur la santé que représentent les altérations du sommeil et la gêne.

Une réunion programmée avec l'ACNUSA pour discuter des résultats de DEBATS et des suites

Ville et Aéroport a sollicité le président de l'ACNUSA, M. Gilles LEBLANC, pour une rencontre sur le sujet au siège de l'Autorité. Celle-ci est programmée le **mardi 27 avril à 14h30** (244 Boulevard Saint-Germain, 75007 PARIS).

Une délégation restreinte Ville et Aéroport (4 élus max) sera reçue par l'Autorité. Outre le président Leblanc, l'Autorité sera représentée par M.Philippe GABOULEAUD, secrétaire générale, le Dr Agnès Brion-Ducoux qui a piloté l'étude DEBATS et Mme Anne-Sophie EVRARD, chercheuse à l'Université Gustave Eiffel qui a présidé le conseil scientifique.

Dans quelle mesure la crise actuelle donnera-t-elle un coup d'accélérateur à ce processus ?

En sortirons-nous avec un changement de paradigme qui mettra au cœur de nos engagements les questions de santé sans attendre d'y être contraints par de nouvelles crises sanitaires majeures ?

Continuer à diminuer les nuisances aéroportuaires est notre urgence pour tous, pour la santé des salariés et des riverains, pour l'environnement et le climat.

VII)**Questions diverses :**

- Bilan recettes TNSA 2020/2019 (source DGAC) ;
- Retour sur l'échange avec le cabinet d'Olivier Dussopt, ministre des comptes publics (TNSA et règle d'antériorité)

- Bilan des recettes TNSA 2020 par aéroport avec un comparatif 2019 (source DGAC)

Cf. le Tableau des reversements TNSA pour la DTA (année 2020)

Aéroport Nice Côte d'Azur	53 434,43 euros
Aéroport Beauvais-Tillé	107 172,51 euros
Aéroport Bordeaux-Mérignac	289 674,44 euros
Aéroport Lille-Lesquin	813,26 euros
Aéroport Marseille-Provence	642 224,86 euros
Aéroport Nantes-Atlantique	935 127,82 euros
Aéroport Paris-Charles-de-Gaulle	17 249 159,34 euros
Aéroport Paris-Le Bourget	783 425,51 euros
Aéroport Paris-Orly	5 830 810,71 euros
Aéroport Lyon Saint-Exupéry	10,74 euros
Aéroport Toulouse-Blagnac	1 794 283,81 euros
TOTAL TNSA 2020	27 686 137,43 euros

Cf. le Tableau des reversements TNSA pour la DTA (année 2019)

Aéroport Nice Côte d'Azur	111 417 euros
Aéroport Beauvais-Tillé	183 621 euros
Aéroport Bordeaux-Mérignac	570 790 euros
Aéroport Lille-Lesquin	813,26 euros
Aéroport Marseille-Provence	1 100 904 euros
Aéroport Nantes-Atlantique	1 479 256 euros
Aéroport Paris-Charles-de-Gaulle	28 514 850 euros
Aéroport Paris-Le Bourget	1 311 833 euros
Aéroport Paris-Orly	12 922 703 euros
Aéroport Lyon Saint-Exupéry	22 euros
Aéroport Toulouse-Blagnac	3 024 254 euros
TOTAL TNSA 2019	49 219 648 euros

Il y a donc 21 533 511 euros de pertes TNSA enregistrées entre 2020 et 2019 et il y aura encore des pertes de TNSA en 2021 suite à l'effondrement du trafic aérien.

Les parlementaires ont finalement obtenu que le Gouvernement s'engage à travailler ce sujet, article 226 de la loi de finances pour 2021 et produise **un rapport qui sera remis au Parlement fin avril 2021** sur la baisse des recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes induite par la crise liée à l'épidémie de Covid-19 ainsi que sur ses conséquences sur le financement des aides à l'insonorisation des bâtiments situés à proximité de chaque aéroport concerné. Ce rapport devra proposer des solutions permettant de combler les retards constatés en 2020 et 2021.

Ville et Aéroport veillera à ce que la continuité du droit à réparation des milliers de riverains éligibles à l'aide à l'insonorisation soit assurée. Le nombre de demandes et de dossiers en attente notamment en Île-de-France est déjà important et il convient de ne pas allonger cette file d'attente. De plus, le temps constaté entre le dépôt du dossier et la réalisation des travaux est jugé trop long par la population.

- **Retour sur l'échange avec le cabinet d'Olivier Dussopt, ministre des comptes publics (TNSA et règle d'antériorité) – 17 mars 2021**
