



CONSEIL D'ADMINISTRATION EN VISIOCONFERENCE

Mardi 16 février 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. Jacques-Alain BENISTI

Vice-Président, Maire de Villiers-sur-Marne (94)

M. Didier GONZALES

Secrétaire général, Maire de Villeneuve-le-Roi (94)

M. Lucien BARGE

Trésorier, Maire de Jonage (69)

M. Roland PY

Maire de Fontenay-en-Parisis (95)

M. Gérard STEMMER

Adjoint au maire délégué aux travaux et aux relations avec l'aéroport, Dammartin-en-Goële (77)

Mme Brigitte VERMILLET

Vice-Présidente du conseil départemental de l'Essonne, Maire de Morangis (91)

M. Romain COLAS

Vice-Président de la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres Val de Seine (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. 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)

Mme Sandra IMPERIALE

Maire de Bouguenais (44)

Liste des membres excusés

Mme Patricia SCHILLINGER

Vice-Présidente, Sénatrice du Haut-Rhin (68)

M. Bernard CORNEILLE

Maire d'Othis (77)

M. Jean-Noël CARPENTIER

Maire de Montigny-lès-Cormeilles (95)

M. Christian LECLERC

Maire de Champlan (91)

M. Philippe TRUBERT

Directeur du Syndicat Mixte Aéroportuaire de l'aéroport Beauvais-Tillé (SMABT, 60)

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	Suites de l'Assemblée générale 2020. Présentation du conseil d'administration renouvelé et constitution du bureau
II	Retour sur la conférence téléphonique avec le cabinet de M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué aux Transports
III	Volet aérien du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (articles 34 à 37)
IV	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Paris-Orly. Projet d'extension du PEB
V	Point sur le réaménagement de Nantes-Atlantique (comité de suivi, calendrier, PPBE)
VI	Point sur le rapport final de l'étude épidémiologique DEBATS
VII	Nouveau schéma de dessertes et cohérences aéroportuaires régionales (mise à contribution)
VIII	<u>Questions diverses</u> : dispositif d'aide aux riverains (TNSA et règle d'antériorité) ; abandon du projet de Terminal 4 Paris-Charles-de-Gaulle

Présentation du conseil d'administration renouvelé par l'assemblée générale ordinaire 2020

L'assemblée générale ordinaire 2020 qui s'est tenue le 6 octobre 2020 à Paris (restaurant Chez Françoise) a renouvelé le conseil d'administration par tiers, conformément à l'article 7 des statuts. C'est le premier tiers sortant qui était concerné par ce renouvellement.

Pour rappel, l'ensemble des membres sortants étaient candidats au conseil d'administration excepté M. Gérard Bouthier qui a quitté ses fonctions de conseiller communautaire du Val d'Yerres Val de Seine. Suite aux élections métropolitaines, communautaires et municipales du mois de juin 2020, il y avait de fait cinq membres démissionnaires enregistrés (MM. Bouthier, Gillaizeau, Duclos, Lepeltier). Il faut ajouter M. Villemagne, ancien trésorier de l'association et membre fondateur, décédé en octobre 2019.

Nous avons enregistré six candidats au conseil d'administration qui ont été élus à l'unanimité par l'assemblée générale. Il s'agit de :

- M. Bertrand AFFILE, Vice-Président de Nantes Métropole, Maire de Saint-Herblain (44)
- M. Jean-Claude LEMASSON, Maire de Saint-Aignan de Grand-Lieu (44)
- M. Freddy HERVOCHON, Vice-Président du conseil départemental de Loire-Atlantique (44)
- Mme Sandra IMPERIALE, Maire de Bouguenais (44)
- M. Laurent TAUPIN, Adjoint au maire de Chevilly-Larue chargé de la transition écologique et des mobilités (94)
- M. Romain COLAS, Vice-Président de la Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine (91)

Suite au vote, le conseil d'administration Ville et Aéroport est composé de 27 membres qui sont :

M. Jean-Pierre BLAZY, Président, Maire de Gonesse (95)

M. Jacques-Alain BENISTI, Vice-Président, Maire de Villiers-sur-Marne (94)

Mme Patricia SCHILLINGER, Vice-Présidente, Sénatrice du Haut-Rhin (68)

M. Pascal BOUREAU, Vice-Président,
Conseiller délégué aux projets environnementaux métropolitains, Blagnac (31)

M. Didier GONZALES, Secrétaire général, Maire de Villeneuve-le-Roi (94)

M. Lucien BARGE, Trésorier, Maire de Jonage (69)

M. Bernard CORNEILLE, Maire d'Othis (77)

M. Roland PY, Maire de Fontenay-en-Parisis (95)

M. Gérard STEMMER, Adjoint au maire délégué aux travaux et aux relations avec l'aéroport,
Dammartin-en-Goële (77)

M. Jean-Noël CARPENTIER, Maire de Montigny-lès-Cormeilles (95)

Mme. Brigitte VERMILLET, Vice-Présidente du conseil départemental de l'Essonne,
Maire de Morangis (91)

M. Romain COLAS, Vice-Président de la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres Val de Seine, Maire de Boussy-Saint-Antoine (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. Philippe TRUBERT, Directeur du Syndicat Mixte Aéroportuaire de l'aéroport Beauvais-Tillé (SMABT, 60)

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)

Mme Sandra IMPERIALE, Maire de Bouguenais (44)

M. Jean-Claude LEMASSON, Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu, Vice-Président de Nantes-Métropole (44)

M. Christian REY, Maire de Diémoz (38)

Mme Marie RECALDE, Adjointe au Maire déléguée au développement économique, Mérignac (33)

M. Ludovic GUITTON, Adjoint au Maire chargé de l'aménagement durable de la ville et des mobilités, Le Haillan (33)

M. Pierre CABARE, Député de la Haute-Garonne (31)

M. Gaston LATSCHA, 8^{ème} Vice-Président, Référent pour l'EuroAirport, Saint-Louis agglomération (68)

M. Eric DIARD, Député des Bouches-du-Rhône (13)

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 à être membre de l'association et suivra ses activités.

Il y a donc un poste de vice-président vacant. (appel à candidature et vote du conseil d'administration)

Une conférence téléphonique avec le cabinet du ministre délégué aux Transports, M. Jean-Baptiste Djebbari, s'est tenue le jeudi 21 janvier. Le Président de Ville et Aéroport a pu s'entretenir avec M. Alban Virlet, conseiller affaires industrielles, mer, régulation, filières économiques maritimes, logistiques et aériennes, Mme Claire Le Deuff, conseillère parlementaire et politique auprès du ministre et un responsable de la DGAC qui travaille sous la direction de M. Marc Borel, directeur du transport aérien.

Un certain nombre de sujets ont été discutés à cette occasion et ces échanges devaient constituer un préalable à l'audience d'une délégation Ville et Aéroport qui sera programmée avec le ministre lui-même (mars).

Que faut-il retenir des réponses apportées par le cabinet transports ?

Dispositif d'aide aux riverains : TNSA et règle d'antériorité

Le Président est revenu sur l'amendement de Mme Zivka PARK, députée du Val d'Oise, dans le cadre du projet de loi de finances pour 2021. Celui-ci a été adopté et vise à trouver des compensations budgétaires partielles ou totales aux pertes de recettes enregistrées de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) suite à l'effondrement du trafic aérien en 2020 (pandémie mondiale Covid-19).

Le cabinet transports précise qu'un rapport du gouvernement sera remis au parlement fin avril. Il proposera des solutions permettant de combler les retards constatés en 2020 et 2021. Il étudiera notamment la possibilité d'une compensation budgétaire partielle ou totale ainsi que l'opportunité d'utiliser les recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes pour rembourser les avances qui seraient consenties par les exploitants d'aéroports pour l'accélération des travaux d'insonorisation. (cf. plus d'informations au VIII) du dossier).

Sur la règle d'antériorité, le Président a tenu à rappeler le projet de décret en conseil d'état préparé par la DGAC au printemps 2017 et resté lettre morte. Celui-ci prévoyait d'assouplir cette règle : « *Ouvrir, pendant une période de l'ordre de 5 ans maximum, la possibilité aux riverains ayant fait l'objet d'un refus en application du critère « d'antériorité » de redéposer une demande, pour examen par la CCAR et éventuelle acceptation, dans des cas identifiés par le présent rapport comme atypiques* ».

Celui-ci permettait aux milliers de riverains situés en zone III du PGS (ceux pour qui le logement était inclus dans le PEB en vigueur à la date de l'autorisation de construire) d'être enfin éligible au dispositif d'aide à l'insonorisation. Il s'agit des logements inclus dans le PEB en vigueur à la date de l'autorisation de construire et qui n'étaient pas éligibles au dispositif d'aide à l'insonorisation. L'application du critère d'antériorité a souvent été critiquée car elle a créée des situations difficilement compréhensibles dans les quartiers, voire injustes. Il serait désormais possible pour les riverains de redéposer leur demande pendant une durée limitée (5 ans) à compter de la date de publication du texte ouvrant cette possibilité. **Cela représente plusieurs milliers de logements sur le territoire national.**

Au total, le nombre de dossiers refusés en application du critère « d'antériorité » est de l'ordre d'un millier, dont plus précisément :

N.D.	AÉRODROMES
740	dossiers en Île-de France, répartis sur 53 communes (diversement touchées) :
486	dossiers pour l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle ;
254	dossiers pour l'aérodrome de Paris-Orly ;
3	dossiers pour l'aérodrome de Nantes-Atlantique ;
7	dossiers (concernant 17 logements) pour l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac ;
169	dossiers pour l'aérodrome de Marseille-Provence ;
121	dossiers pour l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.

Sur ces deux sujets (TNSA et règle d'antériorité), Ville et Aéroport a adressé un courrier aux ministres concernés (M. Bruno Le Maire, Ministre de l'Economie ; M. Olivier Dussopt, Ministre délégué chargé des comptes publics, Mme Barbara Pompili, Ministre de la Transition écologique et solidaire ; M. Jean-Baptiste Djebbari, Ministre délégué chargé des transports).

Conséquences de la pandémie mondiale du Covid-19 sur le transport aérien français (trafic 2020, état des lieux des emplois détruits pour le secteur aérien et plans sociaux annoncés)

La situation est préoccupante et un premier bilan a pu être fait après les deux vagues épidémiques.

Le trafic passagers 2020 s'est effondré sur l'ensemble des aéroports français avec -69,4% pour les aéroports parisiens par rapport à 2019. Il en est de même à l'échelle des aéroports régionaux. Dans ce contexte de crise sanitaire, les aéroports dressent un bilan catastrophique avec un trafic 2020 en chute de 70% en moyenne et de 50% en 2021, selon l'Union des aéroports français (UAF)

Il faut se rendre à l'évidence, le trafic aérien ne repartira pas cet hiver et l'erreur serait d'attendre la disparition de l'épidémie pour envisager les conditions de la reprise. Il y a le cap d'avril 2021 qui marque le début de la saison aéronautique printemps/été, moment où les compagnies aériennes redéployent leurs vols, étoffent leurs programmes et proposent de nouvelles destinations. Les acteurs du transport aérien mettent tout en œuvre pour fonctionner à cette échéance avec un virus toujours actif : dispositifs de tests express au départ des vols internationaux, y compris au sein de l'Union européenne, et inciter progressivement les passagers, pour accompagner la montée en puissance du trafic, à se munir d'attestations de tests négatifs avant l'arrivée à l'aéroport ; accords de réciprocité avec ses principaux partenaires afin de lever les quarantaines sans quoi toute reprise du trafic est illusoire. En avril 2021, il s'agira de reconstruire la connectivité aérienne de la France à partir d'une page blanche car le réseau aérien français est anéanti. Plus que jamais les compagnies européennes vont chercher à programmer des vols en dégageant la plus forte rentabilité avec une offre nécessairement réduite.

La situation de l'emploi sur les principaux aéroports français a également été discutée. Sur ce point, la préservation des effectifs et des compétences est un élément clé. Or, des plans sociaux ont été annoncés. Les réorganisations qui commencent tout juste à être annoncées chez les grands du monde aéroportuaire vont avoir des répercussions en cascade. L'hécatombe de l'emploi a déjà commencé au sein des aéroports. Si l'on prend l'exemple de Paris-Charles-de-Gaulle, sur la totalité des 90 000 emplois directs, on estime que 10000 correspondent à des statuts précaires (interim, CDD, sous-traitance) : Aéropass, Visual, Servair, Air France, ADP, Europe Handling, etc. Ceux-là ont déjà presque tous perdu leur travail du jour au lendemain. Tous les autres vivent dans l'angoisse. ADP a

annoncé vouloir faire partir 1400 salariés dont 700 ne seront pas remplacés. Les syndicats considèrent que le Covid-19 a bon dos et qu'ADP préparent déjà des économies en vue de sa privatisation future.

En parallèle, ils ont fait partout le même chantage : la signature d'un accord de compétitivité, qui entérine des baisses de salaire ou de primes, en échange d'une promesse de garantie de l'emploi et du maintien de l'indemnisation du chômage à 84 %.

Chez Air France on exécute un plan de 6500 suppressions de postes, si possible sans licenciement. C'est le pari pris par Air France en juillet 2020 lors de la présentation de son plan de réduction d'effectifs. Dès cet automne, 368 pilotes et plus de 1150 stewards et hôtesses de l'air sont partis de leur plein gré. À cela, il faut ajouter plus de 1000 départs naturels (démission, retraite, décès...) escomptés entre 2020 et 2022 en dehors des dates d'ouverture du plan de départ et qui ne seront pas remplacés. Quel que soit le service ou la fonction. Mais le gros de la saignée concerne spécifiquement les personnels au sol : 3655 de ces postes vont disparaître.

L'actuel dispositif d'activité partielle a permis de sauver jusqu'à présent l'essentiel des emplois. Il faut prolonger ce dispositif pour limiter le risque de plans sociaux et de perte de compétence. Il faut également que ce dispositif puisse bénéficier de manière identique à l'ensemble des acteurs de l'écosystème du transport aérien. La chute du trafic se traduit par une même chute de chiffre d'affaires pour tous les acteurs.

La préservation de la trésorerie est également un enjeu de premier ordre. L'État doit s'assurer que le financement des missions régaliennes de sécurité et sûreté aéroportuaires soit pleinement sécurisé. Le pire serait de devoir puiser dans des trésoreries exsangues afin de combler un déficit régalien alors même que nombre d'aéroports ont déjà dû contracter des prêts pour survivre. En 2020, l'État a prévu une avance de 300 millions d'euros déjà insuffisante. Une somme supplémentaire doit être provisionnée pour sécuriser l'année 2021 et éponger le déficit 2020 restant. Une réflexion doit enfin être initiée pour repenser plus largement le modèle du financement de la sûreté aéroportuaire.

Volet aérien du projet de loi Climat (articles 34 à 37)

Le Gouvernement a transmis le vendredi 8 janvier 2021 le projet de loi issu des propositions de la Convention citoyenne pour le climat aux instances consultatives. Alors que les services du Premier ministre ont annoncé un texte composé de 65 articles organisés en six titres, c'est finalement un projet de loi de 62 articles qui a été adressé au Conseil national de la transition écologique (CNTE). **Il a été présenté en Conseil des ministres le 10 février et un début de discussion est programmé fin mars à l'Assemblée nationale.** La Convention citoyenne est aussi appelée à l'examiner lors de sa huitième et dernière session qui se tiendra dans les semaines qui viennent. **L'objectif de l'exécutif est une adoption définitive du projet de loi à la fin de l'été.**

Le texte est-il fidèle aux 146 propositions qu'Emmanuel Macron s'était engagé, dans un premier temps, à reprendre sans filtre ? Non, répondent certaines associations qui n'hésitent pas à utiliser le terme de « sabotage ». Du côté de Matignon, on insiste sur le fait que ce projet de loi n'est qu'un véhicule parmi d'autres, qui va permettre de transposer une cinquantaine de propositions des conventionnels. D'autres propositions, explique la rue de Varenne, sont contenues dans la loi de finances, des textes réglementaires, ou relèvent d'engagements internationaux ou communautaires comme la taxation de l'aérien. La modification de la Constitution fait, quant à elle, l'objet d'un projet de loi constitutionnel qui a été présenté le 20 janvier en Conseil des ministres.

Le **Chapitre IV** intitulé « Limiter les émissions du transport aérien et favoriser l'intermodalité train/avion » nous intéresse particulièrement :

Article 34 : invitation du Gouvernement à agir au niveau européen pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien et clause de revoyure lorsque le trafic retrouvera son niveau de 2019

Article 35 : interdiction de l'exploitation de services aériens sur des liaisons intérieures au territoire national, dès lors qu'un trajet alternatif, par un autre moyen de transport collectif, moins émetteur de CO₂, existe en moins de 2h30.

Article 36 : encadrement du développement des capacités aéroportuaires

Article 37 : obligation pour tous les opérateurs aériens d'organiser la compensation carbone des émissions des vols intérieurs métropolitains, ainsi que sur une base volontaire pour les vols depuis et vers l'outre-mer. Début de mise en application dès 2022 et compensation de 100 % des émissions en 2024. *(Plus de développement au III) du dossier)*

Projet de Terminal 4 Paris-CDG

Cf. le VIII) questions diverses : trois ans après l'abandon de Notre-Dame-des-Landes, le gouvernement abandonne le projet de Terminal 4 à Roissy jugé « obsolète » et qui n'est plus en adéquation avec les enjeux environnementaux, ni avec un trafic aérien ébranlé par la crise sanitaire.

PPBE Paris-Orly (projet d'extension du PEB)

Alors qu'une conférence de presse était organisée par Didier Gonzales, Secrétaire général et Maire de Villeneuve-le-Roi, au même moment que la conférence téléphonique avec le cabinet transports, Jean-Pierre Blazy, Président, en a profité pour rappeler ce sujet d'actualité et dénoncer l'actuel projet de PPBE de Paris-Orly et notamment l'action P2 qui vise à étendre le périmètre du Plan d'Exposition au Bruit (extension de la zone C sur 5000 hectares supplémentaires + création d'une zone D sur 8000 hectares).

Ville et Aéroport a pris connaissance du projet d'extension du PEB fin décembre suite à la démarche de son secrétaire général, Didier Gonzales. Elle a alors publié un premier communiqué de presse (29/12/20). Celui-ci rappelle qu'il existe déjà une zone C prévue à l'article L.112-9 du code de l'urbanisme, zone qui a été gelée depuis 2009 suite à un accord à l'unanimité des parlementaires lors de l'examen de **la loi MOLLE**. Ce projet d'extension du PEB d'Orly entraînerait ainsi une augmentation de près de 5000 hectares pour la zone C avec les contraintes d'urbanisme que cela suppose : **impossibilité de construire du collectif et des effets déjà observés qui connaîtraient une aggravation (déclin démographique, dévalorisation immobilière, paupérisation et développement de l'habitat indigne)**. Cette extension des contraintes d'urbanisme s'accompagne aussi de la création d'une zone D sur 8000 nouveaux hectares qui porte, elle, sur des contraintes constructives.

De plus, la zone C actuelle a été définie sur une hypothèse de trafic fixée à 265 000 mouvements avec des avions plus bruyants alors que le trafic est aujourd'hui plafonné à 250 000 créneaux annuels attribuables. Il n'y aura donc pas d'augmentation du trafic à l'horizon du PPBE et l'augmentation des contraintes afférentes ne se justifie pas d'ici 2023 et même ensuite en raison des effets de la pandémie mondiale de la Covid-19 qui va impacter durablement le transport aérien. La création d'une zone D

ne fait pas non plus sens puisqu'elle est une zone d'anticipation visant à isoler les logements. Elle induira demain une dévalorisation des logements concernés.

Pour toutes ces raisons, Ville et Aéroport, et notamment ses collectivités adhérentes de l'Essonne et du Val de Marne, demande au gouvernement de retirer le projet d'extension du PEB d'Orly (extension de la zone C sur 5000 hectares et création d'une zone D sur 8000 hectares) qui figure dans son PPBE dont l'adoption est programmée début 2021. Il aurait selon elle des conséquences dramatiques sur des territoires qui connaissent déjà des difficultés identifiées sur le plan de la dégradation urbaine, de la paupérisation sociale, de la dévalorisation immobilière et du déclin démographique.

Ville et Aéroport a publié un deuxième communiqué de presse (22/01/21) au lendemain de la conférence de presse organisée par Didier Gonzales et qui a rassemblé de nombreux élus du 94 et du 91.

Enfin, elle a écrit au ministre délégué aux transports afin de lui demander le retrait du projet d'extension du PEB de Paris-Orly.

Nouveau schéma de dessertes et cohérences aéroportuaires régionales (mise à contribution)

Cette question a fait l'objet d'une communication récente du ministre des transports (28/01/21). L'association Ville et Aéroport a été sollicité pour apporter sa contribution et celle-ci sera rédigée en étroite collaboration avec ses collectivités adhérentes en région.

Dans le cadre d'un conseil ministériel pour l'innovation et le développement dans les transports consacré à la desserte des territoires, Jean-Baptiste Djebbari 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.

La contribution de Ville et Aéroport pourra aussi être incitative pour les régions. Ces acteurs ont jusqu'à septembre pour mentionner leur intérêt aux préfets de région, avec l'objectif d'avoir de premier rendus en janvier 2022. *(Cf. plus d'informations au VII) du dossier)*

Le dossier du réaménagement de Nantes-Atlantique fera l'objet d'une discussion spécifique avec le ministre des Transports lors de l'audience.

Il s'agira d'aborder un certain nombre de points importants dans un souci de transparence : communication du cahier des charges relatif à l'aménagement de l'aéroport NA ; comité de suivi (14 mesures sur 31 sont prise en compte car elles figurent dans l'appel d'offres) ; dossier de consultation des entreprises (choix du futur concessionnaire : Vinci, Eiffage, autre ?) ; nouvelle concession à partir de 2022 pour 30 à 40 ans ; PPBE de NA.

(Cf. plus d'informations au V) du dossier)

Focus sur les articles 35,36 et 37

Rappel : le projet de loi est téléchargeable sur www.villeaeroport.fr/ rubrique ACTU

Article 35 : interdiction de certaines liaisons aériennes intérieures

« Cet article interdit, à compter du 31 octobre 2021 , l'exploitation de services aériens sur des liaisons intérieures au territoire national, dès lors qu'il existe une liaison également assurée par voie ferrée empruntant le réseau ferroviaire défini à l'article L. 2122-1 du code des transports, sans correspondance et en moins de deux heures trente. Un décret en Conseil d'Etat précisera les conditions d'aménagements de cette interdiction aux services aériens qui assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance ou qui offrent un transport aérien majoritairement décarboné ».

Article 36 : encadrement du développement des capacités aéroportuaires

« L'article 36 du projet de loi interdit que soit déclarées d'utilité publique, à compter du 1er janvier 2022, les opérations de travaux et d'ouvrage ayant pour objet la création d'un nouvel aéroport ouvert à la circulation aérienne publique ou l'extension des capacités d'accueil d'un tel aéroport, si ces opérations conduisent à augmenter les émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire par rapport à l'année 2019.

Cette disposition a pour objectif d'encadrer le développement des capacités aéroportuaires pour les rendre compatibles avec les objectifs de lutte contre le changement climatique, mais aussi de limiter la consommation de nouvelles surfaces et l'artificialisation des sols. La loi prévoit toutefois que sont exclues de cette disposition, les opérations de travaux et d'ouvrage relatives à l'aéroport de Nantes-Atlantique, à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, à une hélistation ou à un aéroport situé dans une collectivité d'outre-mer, ainsi que celles rendues nécessaires par des raisons de sécurité, de défense nationale ou de mise aux normes réglementaire.

Un décret en Conseil d'État précisera les modalités d'évaluation de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre sous l'effet combiné de la baisse des émissions de gaz à effet de serre des avions, de compensation d'émissions et de l'accroissement du trafic aérien, ainsi que les modalités de prise en compte de ces évolutions dans l'analyse du bilan carbone de l'opération ».

Article 37 : compensation carbone des émissions des vols intérieurs métropolitains

« L'article 37 introduit les articles L. 229-55 et suivants du code de l'environnement relatifs à la « Compensation des émissions de gaz à effet de serre des vols effectués à l'intérieur du territoire national ». Le dispositif rend obligatoire pour tous les opérateurs aériens la compensation carbone des émissions des vols intérieurs métropolitains, ainsi que sur une base volontaire pour les vols depuis et vers l'outre-mer. Un calendrier progressif de mise en œuvre est appliqué, pour un début de mise en application dès le 1er janvier 2022 et une compensation de 100 % des émissions au 1er juillet 2024.

Pour s'acquitter de cette obligation de compensation, les exploitants d'avions utilisent des crédits carbone issus de programmes de compensation éligibles. Afin de garantir le bénéfice environnemental de la mesure, les types de crédits carbone pouvant être utilisés seront encadrés par décret en Conseil d'État, et favoriseront notamment les puits de carbone et les projets soutenus en France ».

Analyse critique du volet aérien du projet de loi Climat

Sur l'article 35 : une liste des liaisons aériennes intérieures qui vont fermer peut-elle être communiquée ? Ville et Aéroport note qu'Air France compte ne pas fermer ses lignes intérieures qui alimentent le Hub de Paris-Charles-de-Gaulle. Pour autant feront-elles l'objet d'une fermeture ?

Tout est fait pour préserver le Hub de Paris-Charles-de-Gaulle même si par ailleurs Air France a annoncé lors de sa dernière assemblée générale qu'elle allait réduire de 40 % l'offre sur les vols nationaux français d'ici à 2021 avec la fermeture de plusieurs destinations lorsqu'il y a une alternative ferroviaire à moins de 2h30. Le réseau domestique va connaître une transformation accélérée. Une décision qui répond à une demande de l'État qui, après avoir soutenu Air France à hauteur de 7 milliards d'euros, lui avait demandé d'améliorer sa rentabilité et son impact environnemental, et d'entamer une réflexion sur son réseau en France. Enfin l'État lui a demandé de réduire de 50 % les émissions de CO2 sur ses vols intérieurs d'ici 2024.

Sur l'article 36 : rappelons que la Convention citoyenne proposait l'interdiction de tout nouvel aéroport ou d'extension des aéroports existants.

L'extension des capacités d'accueil d'un aéroport serait interdite « *si ces opérations conduisent à augmenter les émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire par rapport à l'année 2019* ».

Cet article condamne-t-il ainsi les extensions d'aéroports ? Le T4 de Roissy est un exemple.

Ville et Aéroport rappelle que la région Île-de-France, qui devait accueillir cette nouvelle infrastructure, est en dépassement chronique en matière de pollutions en tout genre, pollutions qui font déjà l'objet de contentieux avec les instances européennes. Par ailleurs, Bruitparif interpelle les pouvoirs publics précisant que dans une large zone autour de l'aéroport les habitants perdent plus de 3 ans de vie en bonne santé. Au nom des engagements que notre pays a pris pour atteindre la neutralité carbone en 2050, et pour le respect envers les générations futures, Ville et Aéroport considère qu'il faut renoncer à tout investissement qui permettrait d'accroître le trafic aérien.

Sur l'article 37 : Au-delà de la compensation carbone des émissions des vols intérieurs métropolitains, Ville et Aéroport demande une taxation du kérosène au même niveau que les carburants automobiles. Il faut un prix de billet révisé incluant mieux l'impact environnemental estimé par la Commission européenne à 33 milliards d'euros par an pour les 33 principaux aéroports européens.

La thématique « Vols de nuit », grande absente des réflexions de la Convention citoyenne

Ville et Aéroport regrette que la thématique des vols de nuit soit absente des travaux de la Convention citoyenne sur le climat et donc du projet de loi. Elle demande une meilleure réglementation des vols de nuit en France avec l'instauration négociée de couvre-feux spécifiques à chaque plateforme et s'appliquant aux vols commerciaux (hors fret).

Elle partage la position de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (Acnusa) qui dans son rapport annuel 2020 fait de la protection de la période nocturne « une priorité majeure ». L'Autorité déclare que « la réduction des nuisances nocturnes reste la première des priorités sur et autour des aéroports non soumis à des couvre-feux. Les études d'approche équilibrée en cours devraient permettre de mettre en adéquation les objectifs et les moyens de réduction du bruit la nuit. Lors du redémarrage des activités aéroportuaires, l'attention portée aux mesures permettant de réduire de manière significative les nuisances nocturnes devra être soutenue. »

Il s'agit d'interdire toute opération aérienne sur une période nocturne définie sauf dérogations explicitement visées par l'arrêté de restriction encadrant le couvre-feu. L'opportunité d'un couvre-feu se détermine au cas par cas pour chaque plateforme. Son établissement nécessite de prendre en compte tous les paramètres environnementaux, économiques et sociaux pertinents à travers la réalisation d'une étude d'approche équilibrée pour chaque aéroport envisagé. Cette étude devrait

examiner les conditions dans lesquelles les avions basés ayant subi des retards parfaitement exceptionnels pourraient prétendre à d'éventuelles dérogations. L'expérience de Bâle – Mulhouse souligne la nécessité d'un encadrement réglementaire précis de cette possibilité.

Parallèlement, afin de réduire les nuisances environnementales, en particulier sonores, Ville et Aéroport invite les aéroports à travailler en meilleure collaboration avec le coordonnateur national à la programmation des vols pour éviter toute opération non indispensable en cœur de nuit (minuit à 6 heures) et d'alléger les opérations entre 22 heures et minuit. Elle entend protéger les riverains, en allant dans le sens des recommandations de l'OMS.

Ville et Aéroport suivra l'examen de ce texte à l'Assemblée Nationale dont le début de la discussion est annoncé fin mars 2021.

- Position de Ville et Aéroport contre le PPBE rédigé par la DGAC et notamment le projet d'extension du PEB d'Orly
- Cf. sur www.villeaeroport.fr en rubrique ACTU les deux communiqués de presse du 29/12/20 et du 22/01/21

Rappel du communiqué de presse du 22/01/21 intitulé « Ville et Aéroport demande l'annulation du projet d'extension du plan d'exposition au bruit à Jean-Baptiste Djebbari » :

« L'adoption du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aéroport (PPBE) de l'aéroport Paris-Orly (2018-2023), dont le projet a été préparé par la direction générale de l'aviation civile, doit intervenir à l'occasion d'une commission consultative de l'environnement fixée le 26 janvier prochain. Dans celui-ci figure une action P2 qui prévoit de créer une zone C et une zone D pour le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport d'Orly. En clair, c'est l'extension déclarée du PEB d'Orly qui entraînerait ainsi une augmentation de près de 5000 hectares pour la zone C avec les contraintes d'urbanisme que cela suppose : impossibilité de construire du collectif et des effets déjà observés qui connaîtraient une aggravation (déclin démographique, dévalorisation immobilière, paupérisation et développement de l'habitat indigne). Cette extension des contraintes d'urbanisme s'accompagne aussi de la création d'une zone D sur 8000 nouveaux hectares qui porte, elle, sur des contraintes constructives.

Ville et Aéroport s'oppose à un tel projet et apporte son soutien aux collectivités locales concernées de l'Essonne et du Val de Marne membres de son réseau. Elles étaient très fortement mobilisées hier lors d'une conférence de presse organisée par le maire de Villeneuve-le-Roi, M. Didier Gonzales. Tous les niveaux de collectivités étaient représentés pour dire non à l'extension du PEB d'Orly (région Île-de-France, départements de l'Essonne et du Val de Marne, Communauté d'agglomération du Val d'Yerres Val de Seine, Grand Paris Sud, les communes riveraines de l'aéroport d'Orly sur le Val de Marne et l'Essonne, plus d'une centaine de maires et des parlementaires).

Au même moment, Jean-Pierre Blazy, Président de Ville et Aéroport et Maire de Gonesse, lors d'une conférence téléphonique avec le cabinet du ministre délégué aux transports et la direction générale de l'aviation civile (direction du transport aérien), a demandé l'annulation pure et simple de l'extension du PEB d'Orly. En ce sens, un courrier sera adressé à Jean-Baptiste Djebbari ces prochains jours.

Sur le territoire, les élus ne comprennent pas que l'on puisse concevoir un tel projet alors même que Paris-Orly est un cas spécifique. En effet c'est un aéroport très enclavé dans un tissu urbain dense (3500 habitants au km²) qui préexistait à la construction de cette plate-forme. De plus il fait l'objet d'une réglementation qui vise à protéger les populations : un couvre-feu entre 23h30 et 06h00, un plafonnement du trafic fixé à 250 000 créneaux annuels.

Le projet d'extension du PEB avec l'élargissement de la zone C et la création d'une zone D aggravera les contraintes d'urbanisme alors que dans le même temps l'État affiche des objectifs de valorisation sur ces mêmes territoires avec par exemple la création d'une Opération d'Intérêt National dans le sud du Val-de-Marne.

Enfin, la zone C actuelle a été définie sur une hypothèse de trafic fixée à 265 000 mouvements avec des avions plus bruyants alors que le trafic est aujourd'hui plafonné à 250 000 créneaux annuels attribuables. Il n'y aura donc pas d'augmentation du trafic à l'horizon du PPBE et l'augmentation des contraintes afférentes ne se justifie pas d'ici 2023 et même ensuite en raison des effets de la pandémie mondiale de la Covid-19 qui va impacter durablement le transport aérien. La création d'une zone D ne fait pas non plus sens puisqu'elle est une zone d'anticipation visant à isoler les logements. Elle induira demain une dévalorisation des logements concernés.

Pour toutes ces raisons, Ville et Aéroport, et notamment ses collectivités adhérentes de l'Essonne et du Val de Marne, demande au ministre délégué aux transports, M. Jean-Baptiste Djebbari, d'annuler le projet d'extension du PEB d'Orly (extension de la zone C sur 5000 hectares et création d'une zone D sur 8000 hectares) qui figure dans son PPBE. Il aurait selon elle des conséquences dramatiques sur des territoires qui connaissent déjà des difficultés identifiées sur le plan de la dégradation urbaine, de la paupérisation sociale, de la dévalorisation immobilière et du déclin démographique ».

- **Courrier du 27/01/21 adressé à Jean-Baptiste Djebbari pour lui demander l'annulation du projet (cf. lettre sur www.villeaeroport.fr, rubrique ACTU)**
- **Retour sur la CCE Paris-Orly du 26 janvier 2021**

Le 26 janvier 2021 de nombreux élus essonniers et val-de-marnais ont fait le déplacement à la Commission consultative de l'environnement (CCE) de Paris-Orly durant laquelle le PPBE a été présenté. La réunion s'est tenue à la préfecture de Créteil en présence du préfet, de la sous-préfète, de la DGAC, de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, d'associations de lutte contre le bruit des aéroports, et de très nombreux élus locaux.

Le futur PPBE risque d'exposer une grande partie de l'Essonne et du Val-de-Marne à des contraintes d'urbanisme et d'isolation, à une perte de 30 % de la valeur immobilière, à une paupérisation et un déclin démographique. Des dizaines de communes deviendraient ainsi concernées au lieu de quelques-unes actuellement. Les collectivités adhérentes du réseau Ville et Aéroport, soutenues par elle, sont montées au créneau : lettre au Premier ministre signée par plus de 110 élus (Didier Gonzales a lu un à un le nom de chaque signataire), motions en préparation, conférence presse.

Face à cette forte mobilisation des élus et des associations de riverains, l'Etat a finalement accepté de revoir sa copie et de retravailler le PPBE. Le Préfet du Val de Marne, Raymond Le Deun, a acté ce point et il a accepté de recevoir les élus.

La demande concernant l'extension du couvre-feu est toujours d'actualité : allonger le couvre-feu pour avoir huit heures consécutives sans bruit d'avion conformément aux recommandations de l'OMS ; réduire le nombre total de survols ; geler les créneaux des 30000 vols courte distance désormais interdits (car possibles en TGV).

Pour rappel, la loi PACTE avait confirmé le maintien du couvre-feu d'Orly, la limitation des 250 000 créneaux attribuables par an...

L'Acnusa vient de transmettre au préfet du Val de Marne une délibération lui demandant de revoir sa copie. Elle estime que les mesures visant à réduire le bruit à la source « sont singulièrement peu nombreuses », que les mesures liées aux zones C et D « sont présentées de manière maladroite ». Les cartes de bruit utilisées pour savoir combien et où vivent les habitants impactés ne sont pas les bonnes. Le document n'évalue pas les résultats des actions des précédents PPBE. Il faut réviser les modalités

de classement des aéronefs afin de permettre de taxer davantage les avions les plus bruyants et privilégier ainsi les moins sonores.

Plutôt que d'agiter un chiffon rouge anxiogène (zones C et D), l'Acnusa demande d'accélérer le programme d'insonorisation des bâtiments (écoles, établissements sanitaires, logements...) pour qu'il soit achevé en 2028, d'examiner en priorité le cas des 300 habitants vivant en zone 1 du PGS, c'est-à-dire au bord des pistes d'Orly, et de pouvoir coupler la rénovation énergétique avec des travaux d'insonorisation. L'Acnusa réclame davantage d'actions, d'objectifs et d'évaluations, en mettant de côté les points litigieux des zones C et D afin de ne pas décaler davantage ce PPBE déjà bien en retard.

Enfin, la présidente de région Ile-de-France a proposé le 4 février un amendement qui retoque ce PPBE en l'état avec l'extension de la zone C notamment. Il s'inscrit dans le futur SDRIF et se révèle donc stratégique.

La secrétaire d'Etat auprès de la ministre de la Transition écologique, Bérangère Abba, a indiqué que son ministère demandait aux préfets du Val-de-Marne et de l'Essonne de mener une étude d'impact sur l'intégration de ces zones dans le Plan d'Exposition au Bruit, avec une consultation spécifique sur ce point. Le secteur irait d'Ozoir-la-Ferrière (Seine-et-Marne) à Limours (Essonne) en intégrant le sud val-de-marnais et le nord essonnien.

Bref rappel historique du dossier

Le 17 janvier 2018, le Premier Ministre annonçait la décision de l'Etat d'abandonner l'opération en cours, de construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, sur lequel devaient être transférées les activités de l'aéroport Nantes-Atlantique. Ville et Aéroport y était favorable et avait beaucoup travaillé à l'élaboration de ce nouvel aéroport, exemple d'aéroport « développement durable » du 21^{ème} siècle.

Pour devancer l'incompréhension de la majeure partie des populations concernées, le Premier ministre annonçait des mesures de compensation exemplaires pour le réaménagement de l'aéroport.

L'État a ainsi organisé au printemps 2019, en tant que maître d'ouvrage, et sous le contrôle de la CNDP, une concertation préalable à ces opérations de réaménagement de la plateforme aéroportuaire de Nantes-Atlantique. Là aussi, Ville et Aéroport y a participé et remis sa contribution aux deux garantes de la CNDP.

Le 29 octobre 2019, le Ministre des Transports présentait les trente-et-une mesures qui devraient constituer l'action future de l'État, issues du bilan de la concertation qui venait d'être réalisée. Il annonçait que la poursuite des ces opérations s'effectuerait « *en toute transparence* » et que serait lancé un prochain « *appel d'offres pour désigner le futur concessionnaire chargé du réaménagement, puis de l'exploitation de l'aéroport* ».

Depuis, il n'y a pas eu d'évolution majeure hormis la proposition d'arrêté de restriction d'exploitation qui bien qu'insuffisant a été accepté par la CCE pour avance sur le sujet avec une clause de « *revoyure* », et la mise au débat du projet de PPBE.

Un manque de transparence de l'État**Il se caractérise de la façon suivante :**

- Refus de transmettre le cahier des charges relatif à l'aménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique

Ce document contient nécessairement les prescriptions de l'État sur le réaménagement de l'aéroport et les données environnementales dont le libreaccès est reconnu par la loi. Lors de la 1^{ère} séance du comité de suivi le 26 octobre 2020, la DGAC a indiqué que 14 mesures sur les 31 sont prises en compte car elles figurent dans l'appel d'offres. Quels éléments clés ont été retenus, notamment sur les travaux à réaliser ? L'extension de la piste interviendra-t-elle en 2025 ? Un ré-axage des trajectoires est-il programmé en 2021, 2023 ? Nouveau PEB révisée en 2023 ?

Pourquoi le préfet refuse-t-il l'accès au cahier des charges de l'appel d'offres lancé auprès des futurs concessionnaires ? La concession actuelle de Vinci arrive à échéance fin 2021. Il semblerait qu'un retard de 3 mois soit pris en compte pour un démarrage de la nouvelle concession en février 2022. La DUP sera actée sur la base du projet de nouveau concessionnaire.

- Le dossier de consultation des entreprises n'est pas connu. Une démarche a été initiée par les associations de riverains auprès de la Commission d'accès aux documents administratifs (CADA). Elles demandent par ailleurs à la CNDP de venir en appui de cette exigence de transparence auprès de la CADA.
- Le calendrier du choix du concessionnaire (Vinci, Eiffage ou un autre ?) sera-t-il respecté ou devra-t-il être différé à cause de la crise sanitaire liée au Covid-19 et de ses effets sur le trafic aérien ? (future concession de 40 ans). Le futur concessionnaire n'est plus assuré du retour sur investissement et un niveau de trafic à 9 millions de passagers/an voire 15 millions n'est plus du tout à l'ordre du jour.
- Quelle intégration des effets du Covid-19 sur le réaménagement de l'aéroport ?
- La question du transfert vers un autre site dans une zone moins urbanisée est toujours à défendre
- Nécessité pour la DGAC de remettre le dossier à plat car beaucoup d'incertitudes sur l'avenir de l'aéroport et son développement
- Problème : lors du premier comité de suivi mis en place par l'État des demandes ont été faites par les élus et les associations sans qu'aucun des représentants de l'État présents à cette réunion n'y réponde. La seule avancée est la création d'un observatoire territorial qui aujourd'hui est opérationnel. Il faut noter qu'il y a une prise en compte des Particules Ultra Fines (PUF) via Air Pays de la Loire.

Les élus et associations membres de la CCE Nantes-Atlantique obtiennent un report de l'avis de la CCE sur le projet de PPBE

La mise en place d'un Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement est obligatoire dès que le nombre de mouvements d'avions dépasse 50000 par an. Ce dispositif aurait donc dû être mis en place à Nantes-Atlantique en 2017.

Celui-ci vient d'être soumis à l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement le 29 janvier 2021.

Le manque d'ambition, les moyens exceptionnels non garantis, certains coûts à la charge des contribuables de ce territoire dont le vote a été bafoué, le manque de transparence sur la concession, l'année de référence 2019 avec un trafic qui a explosé sont autant de raisons qui ont amené les représentants des collectivités et les associations à refuser ce PPBE en l'état et à demander le report de ce vote ultérieurement, afin que des amendements soient intégrés à ce document pour mieux protéger la population.

Parallèlement a été demandé la mise en application de l'arrêté de restriction des vols de nuit, version proposée par les collectivités depuis longtemps et approuvée en CCE.

Cf. ci-dessous le communiqué de presse commun élus-associations (02/02/21):

« Saint-Aignan de Grand Lieu / Bouguenais, mardi 2 février 2021

Les élus et associations membres obtiennent un report de l'avis de la CCE sur le projet de PPBE

Les représentants des collectivités, des associations membres de la CCE communiquent :

La Commission Consultative de l'Environnement de Nantes Atlantique s'est réunie ce vendredi 29 janvier 2021, avec pour ordre du jour de se prononcer sur le Plan de Prévention du Bruit de l'Environnement. En respect de la législation Européenne, ce document est obligatoire dès lors que le nombre de mouvements d'avions sur une plate-forme aéroportuaire dépasse les 50.000 unités. Il identifie les sources et niveaux de bruit de l'activité de l'aéroport et présente sur une échéance de 5 ans, un plan d'actions visant à réduire la pollution sonore.

Les élus et associations ont unanimement demandé le report de l'avis de la CCE pour permettre d'amender le document présenté, en suspendant l'avis à concertation publique engagée au 05 février. Après consultation des membres de la CCE et le vote majoritaire des élus et associations, l'État a accepté ce report.

A la demande des mêmes représentants des collectivités et associations, et l'unanimité des membres de la CCE, un groupe de travail doit être constitué pour proposer des amendements à ce projet avant émission d'un avis.

Pourquoi en est-on là ?

Malgré les réserves portées à connaissance de l'État lors de la séance préparatoire du mardi 26 et la séance plénière du vendredi 29 janvier, l'Etat nous a présenté la version 4.0 des travaux de la DGAC, sans qu'aucun d'entre nous n'ait été sollicité pour les 3 premières versions, résumés en ce projet de PPBE et souhaitait que celle-ci rende un avis.

Au 17 janvier 2018, renouvelé au 29 octobre 2019, l'Etat communiquait sur sa volonté de construire collectivement l'avenir de la plate-forme aéroportuaire, et sa déclinaison de protection des riverains. Force est de constater que cette tentative de passage en force en ce mois de janvier 2021 par la DGAC, ne répond en rien aux engagements pris de TRANSPARENCE et de CONCERTATION.

Que demandent les collectivités et les associations ?

Les élus et associations rappellent la nécessité d'un travail en collaboration sur cette question permettant à chaque partie prenante d'être écoutée. Par ailleurs, ils rappellent la nécessité d'une meilleure prise en compte de la situation et du contexte et que de vraies réponses et réels moyens s'agissant des compensations et dédommagements promis par le gouvernement soient apportées. Puisque le règlement intérieur de la CCE le permet, sur proposition des deux collèges collectivités et associations, un groupe de travail va engager un processus d'élaboration d'une nouvelle version du PPBE.

Notre volonté est ferme et claire, ce PPBE doit permettre de prendre en compte la réalité d'exploitation d'un aéroport en milieu urbain au-delà des règles habituelles et anciennes. Il appartiendra à la DGAC et à l'État, en lien avec les représentants du territoire, de travailler à l'amélioration du PPBE afin que ces éléments soient pris en compte dans le projet de réaménagement de la plateforme aéroportuaire, et ce au vu du double contexte, sanitaire et environnemental.

Par ailleurs, le manque d'études d'impacts environnementaux et sanitaires en amont de l'adoption de ce PPBE est très préjudiciable. Nous devrions prendre collectivement le temps nécessaire à leurs réalisations préalables pour protéger en toute cohérence les populations survolées.

Enfin, nous demandons l'application dans les meilleurs délais de l'arrêté de restriction des vols de nuit proposé et ayant reçu un avis favorable lors de cette CCE même s'il devra être complété ».

Interdiction des vols de nuit

L'interdiction des vols de nuit entre minuit et 6h (de 22h45 à 7h pour les avions les plus bruyants), une volonté partagée par les maires de Nantes Métropole, est d'ailleurs toujours sur la table. Mais il faudra sans doute attendre **fin 2021 pour que ce couvre-feu soit appliqué.**

Quel avenir possible ?

L'allongement de 400 mètres de la piste, décidée après l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, n'est plus le seul avenir possible. Il faut toujours mener une réflexion sur le déménagement de Nantes-Atlantique vers le nouvel aéroport du Grand Ouest. Certaines associations travaillent sur la région d'Ancenis et de Châteaubriant (triangle acceptable pour les Bretons pour développer un hub régional).

Lors de l'extension décidée de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle en 1997 (création d'un deuxième doublet de pistes), une série de mesures d'accompagnement était annoncée par Jean-Claude Gaysot, ministre des Transports. Parmi elles, déjà, était inscrite la nécessité d'évaluer l'impact sanitaire du transport aérien. 23 ans après, DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé) sort enfin avec des résultats qui corroborent ceux produits par nos voisins européens depuis le début des années 2000. Le volet écologique de l'étude démontre qu'une augmentation de l'exposition au bruit des avions est associée à une mortalité plus élevée par maladie cardiovasculaire. Par ailleurs, l'étude individuelle longitudinale et l'étude clinique « sommeil » confirment que l'exposition au bruit des avions, en France comme ailleurs, 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. Ville et Aéroport salue ce travail scientifique conduit par Mme Anne-Sophie Evrard de l'Université Gustave Eiffel (ex-Ifsstar) et sous la présidence du Dr Agnès Brion-Ducoux, membre de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires et spécialiste du sommeil. Il constitue une avancée importante et devra déterminer à la fois la vision que l'on doit avoir du développement du secteur aérien et les décisions qui devront être prises.

Aux origines de DEBATS

En 2004, le Conseil supérieur d'hygiène publique de France a recommandé d'affiner la connaissance de la situation sanitaire résultant de l'exposition au bruit des avions. Faisant suite à cet avis, la Direction générale de la santé et l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires ont suscité la mise en œuvre d'une étude intitulée DEBATS (Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé). L'objectif de l'étude est d'évaluer les effets de l'exposition au bruit des avions sur la santé des riverains des aéroports en France. Au total, 1 244 riverains des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac ont été inclus dans l'étude en 2013. Des informations concernant leurs caractéristiques démographiques, leur mode de vie et leur état de santé (effets sur le sommeil, sur les systèmes cardiovasculaire et endocrinien, troubles psychologiques, état de santé perçu, gêne ressentie) ont été obtenues lors d'un entretien à leur domicile en face-à-face avec un enquêteur en 2013 et lors des 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. Ces zones sont définies en termes de Lden (indicateur correspondant au niveau de bruit moyen pondéré sur une journée entière). Le Lden est un indicateur d'exposition au bruit couvrant la période de 24 heures, défini dans la directive européenne 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant comme la moyenne pondérée des niveaux sonores pendant la journée (6h à 18h), le soir (18h à 22h) et la nuit (22h à 6h), où les niveaux de pression acoustique du soir et de la nuit ont reçu une majoration de 5 et 10 dB(A) respectivement pour traduire une plus grande sensibilité au bruit pendant les périodes de soirée et de nuit en comparaison avec la période de jour.

Méthodes et résultats

DEBATS comprend trois études correspondant à trois types d'approches méthodologiques :

- Une **étude écologique** qui vise à mettre en relation des indicateurs de santé agrégés à l'échelle de la commune (consommation de médicaments remboursés, nombre de consultations, ventes de médicaments, hospitalisations, nombre de jours d'arrêt de travail, mortalité...) avec le niveau moyen pondéré d'exposition au bruit des avions des communes concernées.
- Une **étude individuelle longitudinale** qui porte sur 1244 sujets et qui consiste à suivre des individus pendant au moins 4 ans avec des mesures répétées de leur état de santé (information

recueillie par des enquêteurs par questionnaire et mesures de tension artérielle, de fréquence cardiaque et de cortisol salivaire) et de leur exposition au bruit des avions.

- Une **étude individuelle sommeil** complémentaire auprès d'un sous-échantillon de 110 sujets sélectionnés parmi les 620 riverains de l'aéroport Paris-CDG et les 411 riverains de l'aéroport de Toulouse-Blagnac ayant accepté de participer à l'étude longitudinale afin de 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 résultats des analyses portant sur les données recueillies à l'inclusion suggèrent que l'exposition au bruit des avions a des effets délétères sur la qualité et la quantité subjectives du sommeil, les systèmes cardiovasculaire et endocrinien, la gêne, les troubles psychologiques et l'état de santé perçu. Ces résultats confirment ceux d'études antérieures réalisées à l'étranger. L'analyse longitudinale de l'ensemble des données recueillies en 2013, 2015 et 2017 devrait les conforter.

Synthèse des résultats publiés

Parmi les 549 hommes et 695 femmes participants à l'étude, 9% ont déclaré une durée totale de sommeil inférieure à 6 heures, 30% ont rapporté un sentiment de fatigue après une nuit de sommeil habituelle, 34% ont été classés hypertendus, 22% ont été considérés comme ayant des troubles psychologiques, 15% ont déclaré un mauvais état de santé perçu et 18% étaient fortement gênés par le bruit des avions. La moyenne de la variation horaire de cortisol s'élevait à 2,2 nmol/l (écart-type=1,5) avec une concentration moyenne de cortisol au lever de 25,6 nmol/l (écart-type=13,2) et au coucher de 6,6 nmol/l (écart-type=6,5). La répartition des participants en termes de genre, d'âge, d'exercice d'une activité professionnelle, de niveau d'éducation, de statut marital, de consommation de tabac et d'alcool, de pratique d'une activité physique et d'indice de masse corporelle (IMC) ne différait pas entre les quatre zones de bruit.

- ***Qualité subjective du sommeil***

Une association statistiquement significative a été trouvée entre l'exposition au bruit des avions et une durée totale de sommeil de moins de 6 heures d'une part, une sensation de fatigue après une nuit de sommeil habituelle d'autre part respectivement, pour une augmentation de 10 dB(A) du Lnight).

- ***Hypertension artérielle***

Une augmentation statistiquement significative du risque d'hypertension artérielle avec l'exposition au bruit des avions a été mise en évidence uniquement chez les hommes, pour une augmentation de 10 dB(A) du Lden et pour une augmentation de 10 dB(A) du Lnight.

- ***Troubles psychologiques***

Aucune relation significative n'a été observée entre l'exposition au bruit des avions et les troubles psychologiques. En revanche, un gradient a été observé entre la gêne due au bruit des avions et ces troubles, avec des écarts de variation de 1,79 pour les individus légèrement gênés, à 4,00 pour les gens extrêmement gênés, par rapport aux personnes pas du tout gênées.

- ***État de santé perçu***

Aucune association significative n'a été trouvée entre l'exposition au bruit des avions et le mauvais état de santé perçu chez les femmes. En revanche, une association statistiquement significative a été observée chez les hommes pour une augmentation de 10 dB(A) du Lden et pour une augmentation de 10 dB(A) du Lnight.

- *Gêne due au bruit des avions*

La proportion de personnes fortement gênées par le bruit des avions augmente de manière statistiquement significative lorsque l'exposition au bruit des avions augmente pour une augmentation de 10 dB(A) du Lden.

- *Cortisol*

L'exposition au bruit des avions est associée à une diminution statistiquement significative de 15% de la variation horaire du cortisol salivaire pour une augmentation de 10 dB(A) du Lden, avec des niveaux de cortisol inchangés au lever, mais plus élevés au coucher.

DEBATS démontre objectivement des diminutions de la durée et de la qualité du sommeil chez les riverains d'aéroports

DEBATS est la première étude à investiguer les effets de l'exposition au bruit des avions sur la santé des riverains des aéroports en France. Le taux de participation (30%) est similaire à celui des études sur le même sujet réalisées en Allemagne, en Italie et au Royaume-Uni 15. Les résultats à l'inclusion confirment ceux obtenus dans la littérature et suggèrent que l'exposition au bruit des avions :

- diminue la quantité et la qualité du sommeil mesurées de manière subjective;
- augmente le risque d'hypertension chez les hommes mais pas chez les femmes ;
- n'est pas en lien avec les troubles psychologiques en tant que tels, mais l'est par l'intermédiaire de la gêne due au bruit des avions ;
- augmente le risque d'un mauvais état de santé perçu chez les hommes, mais pas chez les femmes ;
- accroît la proportion de personnes fortement gênées par ce type de bruit ;
- est associée à une baisse significative de la variation de cortisol salivaire. Les individus les plus exposés auraient donc tendance à moins réguler leur sécrétion de cortisol. Cette exposition serait ainsi génératrice d'un stress chronique induisant une perturbation du rythme circadien du cortisol.

La prise en compte d'un grand nombre de facteurs susceptibles d'influer sur les événements de santé étudiés n'a pas modifié les associations mises en évidence ici. Ces facteurs ne figurent donc pas dans les modèles finaux. C'est notamment le cas de la présence ou non de troubles de sommeil. Par ailleurs, ces résultats restaient inchangés lorsque les analyses ont été limitées aux participants habitant dans leur logement depuis au moins cinq ans au moment de leur inclusion dans l'étude.

Ces conclusions soutiennent l'hypothèse selon laquelle le bruit est un facteur de stress qui active le système sympathique et endocrinien. L'excitation neuroendocrinienne est elle-même associée à des symptômes psychologiques comme la dépression ou l'anxiété, ou encore à des effets néfastes sur le métabolisme qui sont des facteurs de risque établis de maladies cardiovasculaires.

Au-delà de DEBATS, une nouvelle Directive européenne

La nouvelle directive 2020/367/CE vient compléter la directive 2002/49/CE fixant les règles générales relatives à la cartographie stratégique du bruit et aux plans d'action. Elle définit des modalités concrètes d'évaluation de l'impact sanitaire du bruit des transports (routier, ferroviaire et aérien) en tenant compte de deux types de pathologie pour le transport aérien : la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil. La cardiopathie ischémique n'est pas intégrée à ce stade compte tenu

du faible niveau de preuve. Les formules proposées par la Commission européenne, issues du rapport de l’OMS de 2018, permettent d’estimer le nombre de personnes affectées, c’est-à-dire potentiellement soumises à un risque de dégradation de leur santé. Ces formules sont basées sur des relations dites « *dose-effet* » à partir de l’indicateur Lden pour l’évaluation de la forte gêne et de l’indicateur Lnight pour l’évaluation des fortes perturbations du sommeil.

La nouvelle directive stipule que les États membres doivent s’y conformer d’ici le 31 décembre 2021, en cohérence avec le calendrier de la 4^{ème} échéance associée aux cartes stratégiques de bruit (CSB) et au plan de prévention du bruit dans l’environnement (PPBE). La transposition de la directive dans le droit français est en cours (pilotage DGPR – saisine de l’ACNUSA en cours).

Il s’agit de réaliser des estimations du nombre de personnes affectées par les effets nuisibles du bruit aérien lors de l’établissement des CSB (à partir des estimations du nombre de personnes habitant dans les zones exposées au bruit) et les reprendre dans les PPBE dans la description de la situation. D’autre part, il faut évaluer, lorsque cela est possible, des mesures du plan d’action lors de l’établissement du PPBE. Dans sa rédaction actuelle, la Directive 2020/367/CE ne prend pas en compte les programmes d’insonorisation des logements dans sa méthode de calcul. Il faut souhaiter que des modifications ultérieures de la directive pourront préciser cela.

Le rapport d’étude scientifique et technique de l’ANSES en complément de DEBATS

Afin de disposer d’une vision globale de la littérature sur le sujet, l’Agence nationale de sécurité sanitaire de l’alimentation, de l’environnement et du travail (ANSES) a produit, à la demande des administrations, une revue des connaissances scientifiques concernant les effets sur la santé de l’exposition au bruit du trafic aérien. Ce travail constitue une analyse descriptive de la littérature et pas une évaluation du niveau de confiance que l’on peut avoir dans les résultats. A l’issue de cette revue des nouvelles connaissances produites depuis 2012 sur l’impact du bruit aérien sur la santé, 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 néanmoins que ces incertitudes ne sont pas bloquantes pour prévenir à présent les conséquences indéniables du bruit aérien sur la santé : les altérations du sommeil et la gêne.

En savoir plus :

- Rapport « Bruit des avions et santé des riverains d’aéroport. L’étude nationale Debats. Résultats à l’inclusion », Université Gustave Eiffel, octobre 2020.

Rapport en téléchargement sur : http://www.villeaeroport.fr/pdf/rapport_debats_2020.pdf

- Synthèse des connaissances scientifiques concernant les effets sur la santé liés à l’exposition au bruit issu du trafic aérien – Rapport d’appui scientifique et technique, ANSES, septembre 2020
- Rapport : http://www.villeaeroport.fr/pdf/rapport_appui_scientifique_technique_synthese_connaissances_scientifiques_concernant_effets_sur_sante.pdf

Rappel de travaux antérieurs :

- Rappel **rapport 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.
- Rappel **rapport de la mission d'information sénatoriale** 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,

Un conseil ministériel pour l'innovation et le développement dans les transports consacré à la desserte des territoires

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.

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 sur les transports, plusieurs actions structurantes en faveur de la desserte des territoires ont pu être présentées, dans le contexte de la préparation du projet de loi climat et résilience issu des travaux de la convention citoyenne :

- ✓ 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. Les Ministres ont renouvelé leur soutien au projet CDG Express dont la reprise des travaux permet d'envisager une mise en service à horizon 2025.
- ✓ La remise prochaine au Parlement d'un rapport sur l'offre de trains intercités (jour et nuit) a été annoncée. Cette offre pourrait ainsi intégrer davantage de liaisons transversales, attente exprimée par les collectivités et les voyageurs, grâce à l'acquisition de nouveaux matériels roulants (687 M€ déjà contractualisés de manière ferme, outre les 100 M€ dédiés aux trains de nuit prévus dans le plan de relance).

Les ministres ont rappelé l'importance qu'ils attachent à la prise de la compétence d'autorité organisatrice des mobilités par les communautés de communes d'ici le 31 mars afin de compléter le maillage territorial et les services existants.

Enfin, 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.

Jean-Baptiste Djebbari 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. La contribution de Ville et Aéroport pourra aussi être incitative pour les régions. Ces acteurs ont jusqu'à septembre pour mentionner leur intérêt aux préfets de région, avec objectif d'avoir de premiers rendus en janvier 2022.

Propositions Ville et Aéroport pour un schéma aéroportuaire national et CDDA (Contrat de Développement Durable Aéroportuaire)

La crise sanitaire doit être un moteur pour réaliser la transition écologique du transport aérien

Pour Ville et Aéroport, il s'agit de repenser le transport aérien et son modèle de développement. **La traduction de cette réflexion doit être inscrite dans un schéma aéroportuaire national comprenant plusieurs volets : économique, social, environnemental et sanitaire.** Elle a déjà eu l'occasion de formuler des propositions sur ce sujet (notamment lors des Assises de l'aérien) et continuera de le faire lorsqu'elle rencontrera le ministre J-B Djebbari.

Il n'est pas question de prôner la décroissance et d'abandonner toute ambition pour le secteur aérien mais il faut repenser son développement selon une approche plus équilibrée entre compétitivité, respect de l'environnement et protection des populations riveraines. Il faut 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.

Ville et Aéroport défend un développement mieux régulé avec l'instauration de contraintes environnementales fortes (plafonnement du trafic sur la base du nombre de mouvements/an, instauration de couvre-feux). Par ailleurs, elle considère que le projet de nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes était une opportunité pour concevoir l'aéroport du 21^{ème} siècle, désenclaver le Grand Ouest. Cela permettait d'éviter d'aggraver la concentration du trafic sur les aéroports parisiens. Quant au modèle économique du Hub il trouve ses limites notamment à la lumière de la crise sanitaire que nous connaissons.

Enfin, Ville et Aéroport considère qu'il faut utiliser cette période qui fait tomber nos certitudes pour inventer un nouveau mode de gouvernance des territoires aéroportuaires. Nous devons être capable de mettre autour de la table autorités publiques, aéroports, compagnies aériennes, acteurs de la filière aéronautique, élus et associations afin d'établir la feuille de route, la définition d'un schéma aéroportuaire national, d'un transport aérien qui concilie l'économie et l'environnement.

Toutes les options doivent être étudiées et concertées entre l'ensemble des acteurs : revoir le maillage aéroportuaire français (mieux connecter les aéroports entre eux et spécialiser certains pour le fret, mieux équilibrer la répartition du trafic sur les principaux aéroports français ; réguler plus fortement l'activité ; mieux utiliser les infrastructures existantes avant d'en développer de nouvelles (nouveaux terminaux, nouvelles pistes, projet d'aéroport) ; 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 le rail et l'air pour faciliter la fin de certaines lignes intérieures ; lancer une filière de production de carburants à base d'énergies renouvelables et accélérer les investissements publics pour le développement des motorisations hybrides et électriques, etc.

Dispositif d'aide aux riverains (TNSA et règle d'antériorité)
Abandon du projet de Terminal 4 de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle par le gouvernement

- **Dispositif d'aide aux riverains : TNSA et règle d'antériorité**

Rappeler que dans le cadre de l'examen du PLF 2021, un amendement de Mme Zivka PARK visant à alerter le Gouvernement sur la baisse du financement des travaux d'insonorisation contre les nuisances sonores aériennes a été adopté (article additionnel après l'article 54) :

« Dans un délai de quatre mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur la baisse des recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes induite par la crise liée à l'épidémie de la 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 propose des solutions permettant de combler les retards constatés en 2020 et 2021. Il étudie notamment la possibilité d'une compensation budgétaire partielle ou totale ainsi que l'opportunité d'utiliser les recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes pour rembourser les avances qui seraient consenties par les exploitants d'aéroport pour l'accélération des travaux d'insonorisation ».

Les aides à l'insonorisation des bâtiments situés à proximité des aéroports sont financés par les recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), prévue à l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts, dont **le plafond annuel est fixé à 55 millions d'euros**. Ces aides permettent chaque année d'améliorer les conditions de vie de milliers de personnes qui souffrent au quotidien du bruit des avions qui décollent ou atterrissent près de chez eux.

La crise de la covid-19 et l'effondrement du transport aérien ont un impact significatif sur les recettes de la TNSA. **La DGAC estime que les pertes de recettes s'élèveront à 35 millions d'euros en 2020 et 17 millions d'euros en 2021, soit un total de 52 millions d'euros**, ce qui représente près d'une année de recettes. Cela va considérablement ralentir les travaux prévus et gonfler le stock des demandes d'aide à l'insonorisation déjà très important.

Outre une éventuelle compensation budgétaire de ces pertes de recettes, l'une des solutions envisageables serait d'autoriser les aéroports concernés à consentir des avances permettant d'accélérer les travaux d'insonorisation qui seraient remboursés a posteriori par les recettes de la TNSA. Toutefois, en l'état actuel du droit, l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts et l'article L. 571-14 du code de l'environnement n'autorisent pas un tel remboursement, ce qui, de fait, interdit les avances.

Conformément à l'engagement pris par le ministre de l'économie et des finances lors de l'examen de la loi PACTE, un amendement permettant à ADP de consentir à des avances pour accélérer les travaux d'insonorisation avait été adopté dans la loi de finances pour 2020. Toutefois, l'article 231 qui en résultait a été censuré par le Conseil constitutionnel qui y a vu un cavalier budgétaire.

Enjeu : continuité du droit à réparation pour les milliers de riverains éligibles au dispositif. Le nombre de demandes et de dossiers en attente notamment en Ile-de-France est déjà important. Il ne faudrait pas allonger cette file d'attente. De plus le temps est jugé trop long par les riverains entre le dépôt du dossier et la réalisation des travaux (entre 3 et 5 ans).

Position Ville et Aéroport : réforme du dispositif d'aide aux riverains (ex : élargissement du champ des contributeurs à la TNSA comme les gestionnaires d'aéroports). Il faut sortir la TNSA du système de plafonnement actuel. Il s'agirait plutôt d'instaurer une taxe de compensation de nuisance aéroportuaire (TCNA) de 1% prélevée sur le chiffre d'affaires extra aéronautique des aéroports pour financer les actions des communautés aéroportuaires au bénéfice de la qualité de vie des riverains qui fasse miroir à la TNSA prélevée sur les compagnies aériennes desservant l'aéroport et sans qu'elle puisse leur être répercutée. En l'absence d'une communauté aéroportuaire constituée, cette taxe serait reversée aux communes selon la répartition instaurée pour le FCNA.

- **Point sur la règle d'antériorité**

Rappel de la proposition du rapport Blazy « Communautés aéroportuaires, rapprochement des procédures PEB/PGS et critère d'antériorité » dans le cadre de la mission confiée par Mme Ségolène Royal, Ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, chargée des relations internationales sur le climat (Mars 2016)

« Ouvrir, pendant une période de l'ordre de 5 ans maximum, la possibilité aux riverains ayant fait l'objet d'un refus en application du critère « d'antériorité » de redéposer une demande, pour examen par la CCAR et éventuelle acceptation, dans des cas identifiés par le présent rapport comme atypiques ».

La ministre avait retenu cette proposition et un assouplissement de la règle d'antériorité devait être introduit début 2017 par décret en Conseil d'État. La DGAC avait rédigé une version. Celui-ci permettait aux milliers de riverains situés en zone III du PGS (ceux pour qui le logement était inclus dans le PEB en vigueur à la date de l'autorisation de construire) d'être enfin éligible au dispositif d'aide à l'insonorisation. Il s'agit des logements inclus dans le PEB en vigueur à la date de l'autorisation de construire et qui n'étaient pas éligibles au dispositif d'aide à l'insonorisation. L'application du critère d'antériorité a souvent été critiquée car elle a créée des situations difficilement compréhensibles dans les quartiers, voire injustes. Il serait désormais possible pour les riverains de redéposer leur demande pendant une durée limitée (5 ans) à compter de la date de publication du texte ouvrant cette possibilité. **Cela représente plusieurs milliers de logements sur le territoire national.**

Au total, le nombre de dossiers refusés en application du critère « d'antériorité » est de l'ordre d'un millier, dont plus précisément :

740 dossiers en Île-de France, répartis sur 53 communes (diversement touchées), dont :

- 486 dossiers pour l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle ;
- et 254 dossiers pour l'aérodrome de Paris-Orly ;
- 3 dossiers pour l'aérodrome de Nantes-Atlantique ;
- 7 dossiers (concernant 17 logements) pour l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac ;
- 169 dossiers pour l'aérodrome de Marseille-Provence ;
- 121 dossiers pour l'aérodrome de Toulouse-Blagnac

Rappel du projet de Décret (texte rédigé par la DGAC – avril 2017)

Il avait fait l'objet d'une diffusion restreinte pour avis aux signataires du décret, aux exploitants d'aérodromes gestionnaires de l'aide, aux préfets présidents de CCAR).

De plus, il s'accompagnait d'un projet de note d'orientation également rédigée par la DGAC et qui n'était ni plus ni moins que la reprise des critères d'acceptabilité identifiés dans le rapport Blazy.

Décret du
relatif à l'aide à l'insonorisation des locaux situés au voisinage des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts

NOR :

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,

Vu le code de l'environnement, notamment son article R. 571-86 ;

Le Conseil d'État (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Article 1er

Par dérogation aux dispositions de l'article R. 571-86 du code de l'environnement, les riverains ayant, avant le 1er janvier 2017, déposé une demande visant à bénéficier de l'aide prévue à l'article R. 571-85 du même code et s'étant vu opposer, avant cette même date, un refus en application de l'article R. 571-86 dudit code au motif que leurs locaux étaient, à la date de la délivrance de l'autorisation de construire, compris dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit alors en vigueur, peuvent déposer une nouvelle demande visant à bénéficier de l'aide.

Article 2

Les demandes mentionnées à l'article 1er peuvent faire l'objet de l'attribution de l'aide prévue au premier alinéa de l'article R. 571-85 du code de l'environnement, après avis conforme de la commission consultative d'aide aux riverains de l'aérodrome concerné. La commission procédera à un examen au cas par cas selon des critères d'éligibilité qu'elle aura préalablement définis.

Article 3

La faculté prévue à l'article 1er est ouverte pour une période de 5 ans à compter de l'entrée en vigueur du présent décret.

Article 4

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, le ministre de l'économie et des finances, la ministre du logement et de l'habitat durable et le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le

Par le Premier ministre :

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,

Ségolène ROYAL

Le ministre de l'économie et des finances,

Michel SAPIN

La ministre du logement et de l'habitat durable,
Emmanuelle COSSE

Le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche,
Alain VIDALIES

- **Projet de Terminal 4 de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle**

TROIS ANS APRES L'ABANDON DE NOTRE-DAME-DES-LANDES, LE GOUVERNEMENT ABANDONNE LE PROJET DE T4 A ROISSY JUGE « OBSOLETE » ET QUI N'EST PLUS EN ADEQUATION AVEC LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX, NI AVEC UN TRAFIC AERIEN EBRANLE PAR LA CRISE SANITAIRE.

La ministre de la Transition écologique, Barbara Pompili, annonce dans les colonnes du Monde le 11 février avoir demandé à ADP un nouveau projet « *plus cohérent avec ses objectifs de lutte contre le changement climatique et de protection de l'environnement* ». La Ministre fait cette annonce au lendemain de la présentation du très allégé projet de loi « Climat et résilience ».

Le T4 était un « *projet obsolète, qui ne correspondait plus à la politique environnementale du gouvernement et aux exigences d'un secteur en pleine mutation, tourné vers l'avion vert de demain,* » justifie Barbara Pompili dans le *Monde*.

Le conseil d'administration du Groupe ADP devrait entériner cette décision durant la semaine du 15 février. ADP devra fournir au gouvernement une nouvelle feuille de route où la réduction des dépenses énergétiques, l'accès à l'aéroport par le rail et l'adaptation des infrastructures à des avions à hydrogène ou électriques seront les priorités. Ce nouveau projet ne sera donc pas centré sur l'accroissement des capacités de Roissy.

« *Nous aurons toujours besoin des avions, mais il s'agit d'être dans une utilisation plus raisonnée de l'aérien, et d'atteindre une baisse des émissions de gaz à effet de serre du secteur* », souligne Barbara Pompili.

Dans son avis rendu en juillet dernier, l'Autorité environnementale (AE) était catégorique sur le T4. Pollution de l'air et des sites protégés, nuisances sonores, émissions de gaz à effet de serre : tout était à revoir. Avant la crise du coronavirus, les trois terminaux de Roissy-CDG totalisaient 1 300 vols par jour. La mise en service du terminal 4 aurait dû générer à terme 500 vols quotidiens supplémentaires au départ et à l'atterrissage de l'aéroport et par voie de conséquence une recrudescence du trafic entre 22 heures et 6 heures du matin.

Rappel de la forte hostilité au projet de T4 au niveau des élus franciliens

- **Lettre ouverte de 62 maires franciliens au Président de la République demandant l'abandon pur et simple du projet de Terminal 4 (27/02/20) dont signataires Mme Hidalgo, Maire de Paris, M.Ollier, Président de la Métropole du Grand Paris**
- **Position de Mme Péresse, Présidente de la région Île-de-France, qui demande que le projet de T4 soit stoppé dans une tribune parue dans le Parisien (01/08/20)**
- **Constitution d'une association « Collectif d'Élu.e.s pour le climat, contre le Terminal 4, extension Roissy CDG » (C.E.C.C.T.4) Au total, celle-ci regroupe des élus et ex-élus de plus de cent collectivités franciliennes demandant « l'abandon pur et simple » du projet.**