



Association nationale d'élus

CONSEIL D'ADMINISTRATION

DOSSIER DE SÉANCE

Mercredi 8 juin 2022

14h00-16h00

VILLES DE FRANCE – PARIS

Liste des membres présents

M. Jean-Pierre BLAZY	Président, Maire de Gonesse (95)
Mme Brigitte VERMILLET	Vice-Présidente, Vice-Présidente du conseil départemental de l'Essonne, Maire de Morangis (91)
M. Pascal BOUREAU	Vice-Président, Conseiller délégué aux projets environnementaux métropolitains, Blagnac (31)
M. Jean-Claude LEMASSON	Vice-Président, Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu (44)
M. Lucien BARGE	Trésorier, Maire de Jonage (69)
M. Christian LECLERC (sous réserve)	Maire de Champlan (91)
M. Casimir PIERROT	Adjoint au Maire de Montigny-lès-Cormeilles chargé de l'écologie (95)
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. Laurent TAUPIN	Adjoint au maire chargé de la transition écologique et des mobilités, Chevilly-Larue (94)
M. Jean-Marie SIMON	Adjoint au Maire de Villeneuve-le-Roi (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. Christian REY	Maire de Diémoz (38)
M. Frédéric CHAUCHET	Adjoint au Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu en charge du suivi du dossier aéroport (44)
Mme Sandrine EICHENBERGER	Cheffe de projet Aéroport, Nantes Métropole (44)
M. Pierre CABARE	Député de la Haute-Garonne (31)
M. Philippe TRUBERT	Directeur du Syndicat Mixte Aéroportuaire de l'aéroport Beauvais-Tillé (SMABT, 60)
M. Bertrand AFFILE	2 ^{ème} Vice-Président de Nantes-Métropole chargé des stratégies de mobilité et des déplacements (44)

ORDRE DU JOUR

I)	Suites du colloque « Transport aérien, le jour d'après ? » (04/03/22 – Maison de la Chimie)
II)	Préparation d'une demande d'audience ministérielle
III)	Révision des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) - Analyse de la décision du Conseil d'Etat (05/04/22) qui juge la DGAC non indépendante
IV)	Point sur le réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique Suites du déplacement sur site (08/03/22)
V)	Reprise du trafic aérien. Point sur le rapport de l'UAF portant sur l'activité des aéroports français en 2021
VI)	Questions diverses

I)

Suites du colloque
« Transport aérien, le jour d'après ? »
(04/03/22 – Maison de la Chimie)

Les enjeux du colloque

Ville et Aéroport a organisé le 4 mars dernier à Paris (Maison de la Chimie) un colloque « Transport aérien, le jour d'après ? » afin de débattre des conséquences durables et inédites de la crise sanitaire du Covid-19 sur le transport aérien : en quoi le jour d'après peut-il être différent du jour d'avant pour ce secteur ?

Lors de la première table-ronde, nous avons vu que l'ensemble des opérateurs aériens affichaient désormais dans le discours une volonté d'accélérer leur transformation écologique. Le transport aérien ne peut plus s'exonérer d'une action plus résolue à la fois à l'échelle planétaire (climat) et à l'échelle territoriale (ex. : vols de nuit). Nous avons rappelé que ces deux échelles ne s'opposent pas et qu'il faut les traiter ensemble dans le cadre d'une véritable politique aéroportuaire d'un État redevenu stratège. D'autant plus que les effets sanitaires de ce mode de transport sur les populations riveraines sont aujourd'hui démontrés en France par l'étude épidémiologique DEBATS.

Il a été également question de l'impact de la pandémie sur les emplois et les réponses à trouver. Ce sont les emplois directement liés à l'activité aéroportuaire qui ont connu la plus forte décroissance. Les CDD, les intérimaires et les entreprises dans la sous-traitance en ont été les premières victimes. S'agissant des territoires aéroportuaires, nous avons compris qu'ils devaient réfléchir à la diversification économique afin d'éviter leur dépendance excessive au trafic aérien.

Les débats du colloque ont enfin porté sur les scénarios de reprise du trafic à moyen terme présentés notamment par Eurocontrol.

Les élus de Ville et Aéroport considèrent que la 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 le transport aérien et pour nos aéroports, mais nous devons accepter de revoir notre modèle de croissance indéfinie d'un trafic aérien trop bruyant et polluant. Il est aujourd'hui impératif de 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 transport aérien mieux régulé qui concilie compétitivité et respect de l'environnement selon une approche équilibrée, protectrice de la santé des populations survolées.

Les enseignements à tirer

Pour nous élus et pour les populations riveraines, il y a lieu d'aborder à court terme, à moyen terme à l'échelle du prochain quinquennat des orientations, des décisions. Il faut qu'il y ait à nouveau un État stratège que ce soit pour concevoir les évolutions de la transition énergétique de l'aviation civile, mais également pour apporter des réponses à l'échelle locale. De ce point de vue là il y a un grand déficit aujourd'hui constaté et que nous déplorons.

C'est la raison pour laquelle nous avons adressé au lendemain du colloque une lettre-questionnaire aux candidats à l'élection présidentielle. Ces questions portaient sur les sujets évoqués lors du colloque.

Nous sommes dans un pays où il y a une hypertrophie parisienne de l'activité aéroportuaire. On a évoqué les aéroports régionaux et on s'est demandé comment dans le cadre d'un schéma aéroportuaire national on pourrait trouver un plus grand équilibre ? À partir de là, jusqu'où développe-t-on le plus grand aéroport français, c'est-à-dire Paris-Charles-de-Gaulle ?

Nous pensons qu'il doit y avoir un axe de travail sur cette question.

Ensuite, sur la transformation écologique, énergétique du transport aérien, on a bien compris qu'il fallait soutenir la recherche. En France, celle-ci est active. Il y a des progrès technologiques possibles bien évidemment, mais en même temps on voit bien dans tout ce qui a été dit que la route est encore un peu longue et qu'il n'est pas sûr que l'on puisse atteindre les objectifs fixés par les accords de Paris dans les délais impartis (ex. : décarbonation). Toutefois, ce sont des pistes indispensables qu'il faut poursuivre, encourager, stimuler. C'est aussi le rôle de l'État stratège.

Il y a aussi tout l'aspect des métiers du transport aérien, le volet économique et social qui a été abordé. On a décrit les effets ressentis lors de la crise épidémique du Covid-19 et atténués par les mesures d'accompagnement prises par l'État. La question est de savoir notamment comment l'on pense l'évolution des métiers dans la perspective de la transition écologique ? Comment pense-t-on aussi dans le cadre de mutations à venir l'évolution des métiers et le volet social du transport aérien pour les salariés ? C'est un sujet important pour les élus des territoires aéroportuaires que nous sommes, car parmi nos administrés certains sont employés sur les plates-formes.

Quand il y a une crise sanitaire de cette ampleur, les métiers dans la sous-traitance, qui s'est fortement développée ces dernières années, sont immédiatement impactés.

Heureusement, nous sommes dans un pays à la différence de certains pays voisins où le droit social est plus protecteur.

Nous avons conscience de la nécessité de poursuivre ce dialogue entre les différents acteurs du transport aérien. À Ville et Aéroport on y est très attaché. Il doit être encouragé dans la période à venir par les nouveaux pouvoirs publics en place après les élections présidentielles et législatives. Il y a nécessité de le faire pour répondre aux problématiques discutées lors du colloque tant au niveau planétaire qu'à l'échelle locale.

Les actions postcolloque

Au lendemain du colloque, une lettre-questionnaire a été adressée aux candidats à l'élection présidentielle afin de connaître leur programme sur le transport aérien et la protection des 2 millions de français les plus exposés au bruit aérien jour et nuit. Aucune réponse reçue de leur part et il est désormais opportun de reprendre celui-ci dans le cadre de notre demande d'audience ministérielle.

La lettre-questionnaire adressée le 10 mars 2022 aux candidats à l'élection présidentielle :

« Madame la candidate, Monsieur le candidat, »

Vous vous présentez à l'élection présidentielle des 10 et 24 avril prochain. Nous vous sollicitons au regard du contexte national et international sur les questions climatiques et environnementales. Nous rendrons publique votre réponse le 31 mars 2022.

Le réseau national Ville et Aéroport regroupe des élus de toutes tendances politiques représentant 70 collectivités territoriales de la commune à la région autour des principaux aéroports français. Dans le cadre de la campagne officielle qui vient de débiter, nous souhaitons être un acteur du débat démocratique.

Ville et Aéroport vient de tenir le 4 mars à Paris un colloque sur le thème « Transport aérien, le jour d'après ? » qui a réuni l'ensemble des acteurs du transport aérien français.

La crise sanitaire nous oblige à 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 le transport aérien et pour nos aéroports, mais nous devons accepter de revoir notre modèle de croissance indéfinie d'un trafic aérien trop bruyant et polluant.

Il est aujourd'hui impératif de mettre autour de la table les collectivités implantées sur les territoires aéroportuaires, les aéroports, les compagnies aériennes et les acteurs de la filière aéronautique, afin d'établir la feuille de route d'un transport aérien mieux régulé qui concilie compétitivité et respect de l'environnement selon une approche équilibrée, protectrice de la santé des populations survolées.

Alors que la campagne officielle vient de débiter, nous souhaitons vous questionner sur votre programme en matière de transport aérien que vous comptez mettre en œuvre dans le temps du prochain quinquennat. En tant qu'élus de territoires aéroportuaires nous sommes particulièrement sensibles à la protection des 2 millions de Français les plus exposés au bruit aérien jour et nuit. Notre position a toujours été de promouvoir l'approche équilibrée entre le développement économique du secteur aérien et l'impact de cette activité sur l'environnement et la santé.

Vous trouverez ci-dessous les questions que nous souhaitons vous poser :

- 1) Pensez-vous que l'État doit redevenir stratège en matière de politique aéroportuaire, notamment si l'on considère l'actuel déséquilibre de notre système aéroportuaire national entre l'hypertrophie parisienne et les grands aéroports régionaux ? N'est-il pas temps de penser une nouvelle articulation entre les plates-formes aéroportuaires et leurs territoires d'implantation et entre les plates-formes aéroportuaires elles-mêmes au sein d'une même région ? Êtes-vous favorable à la mise en œuvre d'un schéma aéroportuaire national dans lequel s'inscrirait les grandes orientations de l'État ? Dans ce cadre, seriez-vous favorable à la définition d'un plafonnement de trafic sur un aéroport tel que Paris-CDG et plus généralement sur les plateformes localisées en zone urbaine ? Si oui, à quel niveau exprimé sur la base du nombre de mouvements (décollages et atterrissages) annuels ?
- 2) L'ensemble des opérateurs aériens affiche désormais dans le discours une volonté d'accélérer leur transformation écologique. Nous ne pensons pas que les progrès technologiques à eux seuls pourraient tout résoudre (avions à hydrogène, modernisation des flottes, etc.). Quelles sont vos propositions permettant d'assurer la nécessaire transition écologique du transport aérien de demain à l'échelle planétaire (ex. : défi climatique) et à l'échelle territoriale (ex. : mesures en matière de régulation du trafic, de fiscalité écologique, etc.) ? Il est désormais impératif de prendre en compte les effets sanitaires du transport aérien sur les populations riveraines (troubles du sommeil, maladies cardio-vasculaires, etc.). Connaissez-vous les conclusions de l'étude épidémiologique DEBATS parue en France fin 2020 ? Si oui, quelles suites donneriez-vous à cette étude importante ? Il est démontré que le trafic de nuit entraîne des perturbations du sommeil. Seriez-vous favorable à l'instauration de couvre-feux partiels ou totaux sur les principaux aéroports français ? La loi « Climat et Résilience » a été adoptée en 2021 : que pensez-vous du chapitre sur l'aérien au regard des propositions formulées en amont par la Convention citoyenne pour le climat ? Selon vous, faudrait-il interdire plus de lignes intérieures ? Si oui, lesquelles ? L'abandon de l'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes est-il une bonne décision ? Pensez-vous que l'actuel projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique porté par la DGAC a sa pertinence ?
- 3) La pandémie de Covid-19 a détruit beaucoup d'emplois dans le secteur aérien. Comme vous le savez, ce sont les emplois directement liés à l'activité aéroportuaire qui ont connu la plus forte décroissance. Les CDD, les intérimaires et les entreprises dans la sous-traitance en ont été les premières victimes. La filière aéronautique représente en France 300 000 emplois directs et indirects répartis au sein de 1 300 entreprises. Feriez-vous preuve de volonté politique pour mettre en œuvre un plan de transition économique pour le secteur aérien ? Celui-ci pourrait reposer par exemple sur la diversification des activités de la filière, la sécurisation des emplois sans dégradation des droits des salariés, les aides à la reconversion, etc.
Nous comptons sur votre engagement.

Dans l'attente de vous lire et au nom des membres du bureau de l'association, je vous prie d'agréer, Madame la candidate, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Président,

Jean-Pierre BLAZY ».

Un travail de transcription des enregistrements audios assurés par la Maison de la Chimie est actuellement en cours en vue de la parution des actes du colloque. Le livret sera finalisé au cours de l'été et un tirage à 500 exemplaires est prévu fin août début septembre. Ce document servira pour la prochaine campagne d'adhésion 2022/2023 de l'association qui sera lancée en septembre prochain auprès de plus de 300 collectivités sur les territoires aéroportuaires (de la commune à la région), près de 100 parlementaires concernés par la problématique du transport aérien.

DISCUSSION – BILAN DU COLLOQUE ET SES SUITES

II)

Préparation d'une demande d'audience ministérielle

Lors du quinquennat précédent, nous avons eu de nombreuses difficultés à rencontrer le ministre délégué aux Transports, M. Jean-Baptiste Djebbari.

Suite à l'élection présidentielle et la nomination de Mme Élisabeth Borne au poste de Première ministre, il est opportun de nous concerter en vue d'une demande d'audience. Celle-ci pourrait se faire auprès d'elle. Pour votre information, le chef de Pôle Ecologie, Agriculture, Énergie, Logement et Transport à Matignon est M. Antoine Pellion et M. Benoît Faraco est conseiller technique Ecologie.

Nous pourrions également écrire à Mme Amélie de Montchalin, Ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.

Notons qu'à ce stade, les choses pouvant évoluer suite aux élections législatives, il n'y a pas de ministre délégué aux transports.

La demande d'audience pourrait reprendre en partie les sujets et questions listées dans la lettre-questionnaire adressée aux candidats à l'élection présidentielle et qui a découlé du colloque.

Proposition de contenu pour ce courrier :

« La crise provoquée par l'épidémie de Covid-19 a mis en évidence la fragilité du modèle économique différent des aéroports concédés par l'État et les collectivités territoriales. Elle a provoqué une accélération de la recherche de réponses aux enjeux sanitaires, environnementaux et climatiques.

La décarbonation du secteur est un objectif dont les résultats seront progressifs. Les perspectives actuelles ne suffisent pas à regagner la confiance des populations au moment où le trafic reprend à un niveau qui peut atteindre rapidement celui (record) de 2019.

Les compagnies aériennes et les assistants d'escale, les sociétés aéroportuaires et l'opérateur national de la navigation aérienne ont des stratégies environnementales rendues publiques. Les engagements de tous les opérateurs du secteur aéronautique devront être suivis pour garantir des résultats mesurables et perceptibles par tous.

Les cinq prochaines années seront décisives. Une planification territoriale de la transition écologique fondée sur les engagements des opérateurs et une régulation environnementale adaptée à la situation de chacun des territoires impactés par les activités aéroportuaires sont nécessaires pour concrétiser la mise en œuvre des différentes politiques publiques.

Les résultats devront être au rendez-vous pour regagner la confiance des populations dans la capacité du secteur aéronautique à réduire les externalités négatives de ses activités. »

DISCUSSION – CONTENU DE LA DEMANDE D'AUDIENGE MINISTÉRIELLE

III)

Révision des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) - Analyse de la décision du Conseil d'État (05/04/22) qui juge la DGAC non indépendante

La maîtrise des nuisances sonores est l'objet des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des aéroports (directive européenne 2002/49/CE), et des démarches d'approche équilibrée rendues obligatoires pour tous les grands aéroports pour lesquels un problème de bruit est identifié (règlement UE 598/2014). Le PPBE définit les actions locales à mettre en œuvre afin de prévenir et réduire, si nécessaire, le bruit dans l'environnement et de protéger les zones calmes. Ce dispositif vise donc une approche globale de lutte contre le bruit, en assurant une cohérence entre les différentes politiques (urbanisme, déplacement, prévention des nuisances...)

Une accélération était nécessaire puisque la France a pris un retard important dans l'application de la directive européenne 2002/49/CE imposant la réalisation de cartes stratégiques de bruit et de plans d'actions (PPBE) tous les 5 ans. Les PPBE pour la période 2018-2023 auraient tous dû être approuvés le 18 juillet 2018. La plupart des acteurs locaux se sont mobilisés, malgré la crise sanitaire, pour satisfaire au plus vite à cette obligation.

Il importe de poursuivre les travaux engagés et de mener à bien, là où cela reste à faire, les concertations nécessaires à l'élaboration des PPBE (ex. : Paris-CDG) et la mise au point des mesures permettant de réduire les nuisances sonores. Cela permettra au ministre d'être en capacité, en fonction des objectifs locaux et sur proposition des préfets, de moderniser et de compléter les arrêtés ministériels en vigueur portant restriction d'exploitation des aéroports

Focus sur la décision du Conseil d'État dans son arrêt rendu le 5 avril 2022

Le 12 juillet 2021, 18 associations et collectifs avaient saisi le Président de la République et le Premier Ministre d'une demande d'application du règlement UE 598/2014, qui fixe les règles et procédures concernant la réduction du bruit des grands aéroports. Ce règlement impose aux États membres :

- De désigner une ou plusieurs autorités compétentes chargées de la procédure à suivre lors de l'adoption des restrictions d'exploitation. **Ces autorités compétentes doivent être indépendantes** de toute organisation qui intervient dans l'exploitation de l'aéroport, le transport aérien ou la fourniture de services de navigation aérienne, ou qui représente les intérêts de ces branches d'activités ainsi que ceux des riverains de l'aéroport.

- De réaliser, ou de faire réaliser, une *étude d'approche équilibrée* pour chacun des aéroports où sont opérés plus de 50 000 mouvements d'aéronefs de plus de 34 tonnes par an, dès lors qu'un problème de bruit a été identifié, ou qu'une nouvelle restriction d'exploitation est envisagée. Cette étude permet de retenir plusieurs mesures ou combinaisons de mesures pour réduire le bruit autour des aéroports.

En désignant la DTA (Direction du Transport Aérien - service de la DGAC) et sa sous-direction du développement durable comme autorité compétente, l'État français ne respecte pas la règle d'indépendance.

C'est ce que confirme le Conseil d'État dans son arrêt rendu le 5 avril 2022.

Ce dernier enjoint au Premier Ministre de prendre les dispositions réglementaires nécessaires en vue de la désignation d'une autorité bénéficiant des garanties d'indépendance requises par les dispositions de l'article 3 du règlement (UE) n° 598/2014, dans un délai de six mois à compter de la notification de la décision.

C'est une belle victoire pour les associations et pour les riverains qu'elles représentent.

En effet, les associations ne peuvent imaginer que le Premier Ministre désigne une nouvelle branche de la DGAC, cette administration ayant un destin et un financement très largement liés avec le volume du trafic aérien.

Avec une autorité compétente indépendante, elles peuvent espérer que les futures études d'approche équilibrée déboucheront sur des restrictions d'exploitation **réduisant vraiment le bruit autour des grands aéroports** : limitation stricte du nombre de mouvements, de jour comme de nuit, mise en place de couvre-feux, interdiction de certaines catégories d'avions bruyants.

Cette démarche reste à réaliser pour 6 aéroports sur les 9 concernés : Bordeaux-Mérignac, Marseille-Provence, Nice-Côte-d'Azur, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Toulouse-Blagnac.

[En France, 9 aéroports sont concernés de façon obligatoire : Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Toulouse-Blagnac).

« Conseil d'État

N° 454440

ECLI:FR:CECHR:2022:454440.20220405

Mentionné aux tables du recueil Lebon

2ème - 7ème chambres réunies

Mme Stéphanie Vera, rapporteur

M. Clément Malverti, rapporteur public

SARL MATUCHANSKY, POUPOT, VALDELIEVRE ; SCP LYON-CAEN, THIRIEZ, avocats

Lecture du mardi 5 avril 2022

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Vu la procédure suivante :

Par une requête et un mémoire en réplique, enregistrés les 12 juillet 2021 et 28 février 2022 au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, les associations " Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs " (UFCNA), " Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes " (ADVOCNAR), " Collectif Inter-associatif du Refus des Nuisances Aériennes " (CIRENA), " Opposition aux nuisances aériennes Seine-et-Marne Aisne " (ONASA), " Défense des Intérêts des Riverains de l'Aérodrome de Pontoise-Cormeilles " (DIRAP), " Association pour le Respect de l'Environnement et du Cadre de vie (AREC), " Mouvement National de Lutte pour l'Environnement 93 et Nord Est Parisien " (MNLE 93 Nord Est Parisien), " SOS Vallée de Montmorency ", " Défense des Riverains de l'Aéroport Paris-Orly " (DRAPO), " Alerte Nuisances Aériennes " (ANA), " OYE 349 ", " Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse " (ADRA), " Association Eysino- Haillanaise de Défense Contre les Nuisances de l'Aéroport " (AEHDCNA), " Collectif Contre les Nuisances Aériennes de l'Agglomération Toulousaine " (CCNAAT), " France Nature Environnement Ile-de-France " (FNE Ile-de-France), " Alternatiba Nantes ", " Association Contre l'Extension et les Nuisances de l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry " (ACENAS) et " Collectif Citoyen 06 " demandent au Conseil d'État :

1°) d'annuler les décisions du Premier ministre et du Président de la République rejetant implicitement les 12 et 15 mai 2021 la demande des associations requérantes de mise en oeuvre du Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, notamment en ce qu'il impose en son article 3 la désignation d'une autorité indépendante chargée de la procédure à suivre lors de l'adoption des restrictions d'exploitation, ainsi que du réexamen de la pertinence des cartes stratégiques de bruit des grands aéroports français;

2°) d'enjoindre au Premier ministre et aux ministres compétents d'ordonner la réalisation et la publication d'une étude d'approche équilibrée pouvant conduire à l'établissement de restrictions d'exploitation conforme à l'article 5 du Règlement (UE) N° 598/2014 pour l'ensemble des aéroports suivants : Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Bordeaux-Mérignac, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur et Toulouse-Blagnac ;

3°) d'enjoindre au Premier Ministre aux ministres compétents d'ordonner le réexamen de la pertinence des cartes stratégiques de bruit, conformément aux dispositions de l'article 7 de la Directive 2002/49/CE transposé à l'article L. 572-5 du Code de l'environnement, pour l'ensemble des aéroports suivants : Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget ainsi que la publication des cartes stratégiques de bruit des aéroports de Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ;

4°) d'enjoindre au Premier ministre de désigner la ou les autorité(s) administrative(s) indépendante(s) en charge de la conduite des études d'approche équilibrée pouvant conduire à l'établissement de restrictions d'exploitation et conformément à l'article 3 du Règlement (UE) N° 598/2014 ;

5°) de mettre à la charge de l'État la somme de 3 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu :

- le règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE ;

- la directive n° 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;

- le code de l'environnement ;

- le code de l'urbanisme ;

- le décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008

- le code de justice administrative, notamment l'article R. 351-4 ;

Après avoir entendu en séance publique :

- le rapport de Mme Stéphanie Vera, maître des requêtes en service extraordinaire

- les conclusions de M. Clément Malverti, rapporteur public

La parole ayant été donnée, après les conclusions, à la SARL Matuchansky, Poupot, Valdelièvre, avocat de la ministre de la transition écologique, et à la SCP Lyon-Caen, Thiriez, avocat de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires ;

Vu la note en délibéré, enregistrée le 9 mars 2022, présentée par la ministre de la transition écologique ;

Vu la note en délibéré, enregistrée le 11 mars 2022, présentée par les associations requérantes ;

Considérant ce qui suit :

1. Par lettres en date du 9 mars 2021, les associations requérantes ont demandé au Président de la République et au Premier ministre, d'une part, d'enjoindre aux préfets compétents de faire réaliser et publier, dans les meilleurs délais, une étude d'approche équilibrée en application des dispositions du règlement (UE) n° 598/2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE pour les aéroports de Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Bordeaux-Mérignac, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur et Toulouse-Blagnac, de réexaminer la pertinence des cartes stratégiques de bruit prévues à l'article L. 572-5 du code de l'environnement, pour les aéroports de Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, et de publier les cartes stratégiques de bruit des aéroports de Toulouse-Blagnac et Nantes-Atlantique, enfin de désigner la ou les autorité(s) administrative(s) indépendante(s) prévue à l'article 3 du même règlement. Elles demandent l'annulation pour excès de pouvoir des refus implicites opposés à leurs demandes.

Sur le cadre juridique du litige :

2. L'article 3 du règlement (UE) n°598/2014 dispose que : " 1. Un État membre dans lequel est situé un aéroport visé à l'article 2, point 2), désigne une ou plusieurs autorités compétentes chargées de la procédure à suivre lors de l'adoption des restrictions d'exploitation. / 2. Les autorités compétentes sont indépendantes de toute organisation qui pourrait être concernée par des mesures liées au bruit. Cette indépendance peut être assurée par une séparation fonctionnelle (...) " Selon l'article 5 du même règlement " 1. Les États membres veillent à ce que les nuisances sonores dans chaque aéroport visé à l'article 2, point 2), soit évaluée conformément à la directive 2002/49/CE. / 2. Les États membres veillent à ce que soit adoptée l'approche équilibrée en ce qui concerne la gestion des nuisances sonores liées au trafic aérien dans les aéroports où un problème de bruit a été identifié (...) Les États membres veillent à ce que, lorsque des mesures sont prises en matière de bruit, l'association suivante des mesures envisageables soit examinée, en vue de déterminer la mesure ou la combinaison de mesures présentant le meilleur rapport coût-efficacité : a) l'effet prévisible d'une réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien; b) la planification et la gestion de l'utilisation des terrains ; c) des procédures opérationnelles de réduction du bruit ; d) des restrictions d'exploitation ne sont pas appliquées en première intention, mais seulement après examen des autres mesures de l'approche équilibrée. ". En outre, l'article R. 112-5 du code de l'urbanisme pris pour la transposition de la directive n° 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit que les " données, objectifs et mesures constitutifs des cartes de bruit et du plan de prévention du bruit dans l'environnement sont :

/ 1° Elaborés, soit à l'occasion de la révision du plan d'exposition au bruit, soit indépendamment de celle-ci dans les conditions prévues par les articles R. 572-9 à R. 572-11 du code de l'environnement ;

/ 2° Annexés au rapport de présentation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome ;

/ 3° Réexaminés en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés et, en tout état de cause, au moins tous les cinq ans ; / 4° Après leur réexamen et s'il y a lieu, actualisé selon l'une ou l'autre des procédures prévues pour leur établissement au 1°. ". Ces cartes de bruit, comme les plans de prévention du bruit dans l'environnement, sont arrêtées par le représentant de l'État dans le département conformément aux dispositions des articles R. 112-16 du code de l'urbanisme et R. 572-10 du code de l'environnement.

Sur le litige :

Sur les conclusions relatives à la réalisation et la publication d'une étude d'approche équilibrée et au réexamen de la pertinence des cartes stratégiques de bruit pour certains aéroports :

- 3) Les associations requérantes ont saisi le Président de la République et le Premier ministre de demandes tendant non à ce que ceux-ci prennent des mesures réglementaires éventuellement nécessaires à la bonne mise en oeuvre des dispositions citées ci-dessus du règlement (UE) n° 598/2014 ou des dispositions du code de l'environnement, mais à ce que, pour les aéroports qu'elles ont mentionnés, soient adressées aux autorités administratives compétentes des instructions visant à ce que celles-ci prennent les mesures qu'appellent ces dispositions pour ces aéroports.
- 4) S'il est loisible à une autorité publique d'adresser à ses subordonnés des instructions visant à faire connaître l'interprétation qu'elle retient de l'état du droit, elle n'est jamais tenue de le faire. Saisie par un tiers, elle n'est pas davantage tenue de répondre à la demande dont l'objet est de faire donner instruction aux autorités subordonnées d'appliquer les règles de droit à une situation déterminée, obligation à laquelle ces autorités sont en tout état de cause tenues.
- 5) Il s'ensuit que les refus nés des demandes dont les associations requérantes ont saisi le Président de la République et le Premier ministre ne constituent pas des décisions susceptibles d'être déférées au juge de l'excès de pouvoir. Par suite leurs conclusions à fin d'annulation de ces refus, irrecevables, ne peuvent qu'être rejetées ainsi que, par voie de conséquence, leurs conclusions à fin d'injonction.

Sur les conclusions relatives à la désignation d'une autorité indépendante au sens de l'article 3 du règlement (UE) 598/2014 :

- 6) Il ressort des pièces du dossier qu'en application des dispositions de ce règlement, la France a désigné, par une note transmise en mars 2017 à la Commission européenne, la direction du transport aérien (sous-direction du développement durable) de la direction générale de l'aviation civile comme autorité responsable. Les associations requérantes doivent être regardées comme demandant l'annulation des refus du Président de la République et du Premier ministre opposés à leur demande d'abroger cette mesure réglementaire.

7) Si les dispositions du règlement (UE) n° 598/2014, notamment celles de son article 3 précité, ne prévoient pas que les États membres doivent constituer l'autorité chargée de la procédure à suivre lors de l'adoption des restrictions d'exploitation sous une forme juridique particulière et n'interdisent pas, par principe, que ses fonctions soient assumées par une direction relevant d'un ministère, elles imposent en revanche que des garanties soient apportées quant à l'indépendance de cette autorité, notamment vis-à-vis de toute organisation qui interviendrait dans l'exploitation de l'aéroport, le transport aérien ou la fourniture de services de navigation aérienne, ou qui représenterait les intérêts de ces branches d'activités ainsi que ceux des riverains de l'aéroport.

8) Or, de telles garanties ne ressortent, s'agissant de la direction du transport aérien (sous-direction du développement durable) de la direction générale de l'aviation civile, ni des pièces du dossier ni du décret du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire. Au contraire, il résulte de l'article 6 de ce décret que la tutelle de l'établissement public international Aéroport de Bâle-Mulhouse est assurée, pour la France, par cette direction. Par suite, la désignation de la direction du transport aérien comme autorité chargée de la procédure à suivre lors de l'adoption des restrictions d'exploitation méconnaît les dispositions de l'article 3 du règlement (UE) n° 598/2014.

9) Il résulte de ce qui précède que les associations requérantes sont fondées à demander l'annulation des décisions refusant d'abroger la décision de mars 2017 par laquelle la direction du transport aérien de la direction générale de l'aviation civile a été désignée comme autorité au titre de ces dispositions.

10) L'annulation de ces refus implique nécessairement que le Premier ministre prenne les dispositions réglementaires nécessaires en vue de la désignation d'une autorité bénéficiant des garanties rappelées au point 7.

11) Dans les circonstances de l'espèce, il y a lieu d'enjoindre au Premier ministre de les prendre dans un délai de six mois à compter de la notification de la présente décision, sans qu'il y ait lieu d'assortir cette injonction d'une astreinte.

Sur les conclusions tendant à l'application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

12) Il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge de l'État la somme de 100 euros à verser à chacune des associations requérantes en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative. Ces mêmes dispositions font obstacle à ce qu'une somme soit mise à la charge des associations qui ne sont pas, dans la présente instance, la partie perdante.

DECIDE :

Article 1er : Les décisions implicites du Président de la République et du Premier ministre refusant d'abroger la décision de mars 2017 par laquelle la direction du transport aérien de la direction générale de l'aviation civile a été désignée comme autorité au titre de l'article 3 du règlement (UE) n° 598/2014 sont annulées.

Article 2 : Il est enjoint au Premier ministre de prendre les dispositions réglementaires nécessaires en vue de la désignation d'une autorité bénéficiant des garanties requises par les dispositions de l'article 3 du règlement (UE) n° 598/2014, dans un délai de six mois à compter de la notification de la présente décision.

Article 3 : L'État versera aux associations " Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs " (UFCNA), " Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes " (ADVOCNAR), " Collectif Inter-associatif du Refus des Nuisances Aériennes " (CIRENA), " Opposition aux nuisances aériennes Seine-et-Marne Aisne " (ONASA), " Défense des Intérêts des Riverains de l'Aérodrome de Pontoise-Cormeilles " (DIRAP), " Association pour le Respect de l'Environnement et du Cadre de vie (AREC), " Mouvement National de Lutte pour l'Environnement 93 et Nord Est Parisien " (MNLE 93 Nord Est Parisien), " SOS Vallée de Montmorency ", " Défense des Riverains de l'Aéroport Paris-Orly " (DRAPO), " Alerte Nuisances Aériennes " (ANA), " OYE 349 ", " Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse " (ADRA), " Association Eysino- Haillanaise de Défense Contre les Nuisances de l'Aéroport " (AEHDCNA), " Collectif Contre les Nuisances Aériennes de l'Agglomération Toulousaine " (CCNAAT), " France Nature Environnement Ile-de-France " (FNE Ile-de-France),

" Alternatiba Nantes ", " Association Contre l'Extension et les Nuisances de l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry " (ACENAS) et " Collectif Citoyen 06 " la somme de 100 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 4 : Le surplus des conclusions de la requête, ainsi que les conclusions présentées par la ministre de la transition écologique au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetés.

Article 5 : La présente décision sera notifiée à l'Union française contre les nuisances des aéronefs, première dénommée, au Président de la République, au Premier ministre, à la ministre de la transition écologique et à l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires.

DISCUSSION – DÉCISION DU CONSEIL D'ÉTAT

IV)

Point sur le réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique Suites du déplacement sur site (08/03/22)

Bilan du déplacement sur site organisé le 8 mars 2022

Nous avons pu mieux appréhender les enjeux du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique sur site notamment à Saint-Aignan-de-Grandlieu. On a pu mesurer l'impact qu'aurait l'allongement de la piste de 400 m au Sud pour cette commune.

Dans ce dossier, il faut travailler avec l'ensemble des composantes d'un aéroport urbain. L'instance de gouvernance actuelle est à géométrie variable et il est nécessaire d'avoir une véritable gouvernance d'un aéroport.

L'un des principaux enseignements de ce déplacement et des échanges qui ont eu lieu en mairie de Rezé avec l'ensemble des élus locaux est qu'il est impératif d'aboutir à un socle commun, intangible. C'est essentiel pour faire avancer ce dossier et les enjeux qui lui sont propres.

Car le cas nantais est un cas d'école et les élus de la métropole sont fortement mobilisés. Ils ont adressé un courrier à Jean-Baptiste Djebbari rappelant ainsi à l'État ses obligations. L'accent est mis sur deux grands thèmes : l'aide à l'insonorisation et les interrogations légitimes sur le projet d'allongement de piste de 400 m. Il s'agit d'objectiver ce projet avec des données qu'on ignore largement jusqu'à présent.

Comme il a été justement rappelé, la boussole des élus est la protection des populations riveraines. Il faut également veiller, dans une approche équilibrée, à l'équilibre économique. Jusqu'où accepte-t-on le développement et la modernisation de cet aéroport ? C'est un sujet toujours esquivé par l'État (non-intervention dans le cahier des charges).

Il y a donc un intérêt objectif à construire un socle, une plate-forme de manière à peser davantage face à l'État dans un rapport de force. L'adoption du PPBE est un mauvais signal puisque la CCE avait émis un avis défavorable, qu'on nous annonce une augmentation de 10 % du bruit aérien, ce qui est contraire à l'esprit de la Directive européenne qui précise que le PPBE doit poser des objectifs de réduction du bruit aérien.

Il y a à Nantes-Atlantique comme ailleurs une régulation du trafic à trouver, un point d'équilibre sans être taxé de « décroissant ». Ce curseur d'équilibre est à trouver de manière unitaire.

Ensuite, comment protège-t-on les populations qui sont gênées par les décollages et les atterrissages d'avions de plus en plus gros ? Les survols se font plus bas avec des moteurs plus puissants. L'État essaie de vendre un projet avec la question de relèvement de trajectoires qui va soulager certaines populations, mais pas celles implantées à proximité immédiate de la plate-forme.

On est ainsi en droit de penser que l'État joue la division entre les territoires proches et éloignés de la plate-forme.

Sur la sémantique, il conviendrait à court et moyen terme de parler de « modernisation » et non de « réaménagement ». Donc, un aéroport moderne et pas rallongé. Il y a là une distinction à faire, car on peut très bien rendre cet équipement performant dans son emprise actuelle.

Sujet des 400 m et PEB en révision : le bourg de Saint-Aignan-de-Grandlieu passera en zone B du PEB qu'il y ai ou pas allongement de piste. Or, en zone B, on ne peut ni construire ni même rénover. On a pu évaluer l'incidence de cet allongement de piste : consommation de terres agricoles (35 hectares), le cycle de l'eau avec un bassin versant très proche du lac de Grandlieu.

La question de la définition d'un seuil de trafic a également été posée : 56 000 mouvements. Les élus sont d'accord pour dire qu'il faut une limitation acceptable du nombre de vols à Nantes-Atlantique et qu'une limitation des nuisances est illusoire sans une véritable gouvernance.

Les intérêts publics sont-ils compatibles avec les intérêts privés d'un concessionnaire ? (absence de société aéroportuaire).

Le travail à venir est donc la construction dans le dialogue de ce socle défendu par les élus et qui comprend plusieurs volets tels que la modernisation de l'aéroport, la protection des populations, les emplois directs et indirects, la diversification économique avec le choix d'un nouveau modèle de développement qui ne dépende pas exclusivement du transport aérien.

Des éléments clés se sont dégagés pour constituer ce socle commun : la limitation des mouvements dans le cadre de la nouvelle concession ; une clause de revoyure pour le PPBE de Nantes-Atlantique ; l'opposition à l'allongement de la piste de 400 m au sud ; l'amélioration du dispositif d'aide aux riverains ; remise en place d'un Syndicat Mixte Aéroportuaire car on n'attend pas grand-chose d'un comité de suivi étatique.

Les 24 maires de Nantes Métropole ont interpellé le ministre des Transports

L'État tiendra-t-il ses engagements concernant l'aéroport Nantes-Atlantique ? Les aides à l'insonorisation patinent, les motifs du projet d'allongement de la piste ne sont pas assez expliqués, soulignent les maires des vingt-quatre communes de la métropole nantaise, dans leur courrier adressé à Jean-Baptiste Djebbari, le ministre délégué aux transports.

Les vingt-quatre maires de Nantes métropole interpellent par courrier Jean-Baptiste Djebbari. Ils rappellent au ministre « **les trois objectifs fixés par l'État dans le cadre du réaménagement de Nantes-Atlantique : protection des riverains, réaménagement de l'aéroport et ce dans le cadre d'une gouvernance transparente** ». Sur ces trois points, ça patine.

S'il y a eu une avancée, avec 3 730 logements éligibles à une aide d'insonorisation depuis la révision du plan de gêne sonore en juillet 2019, les fonds manquent, les délais sont très longs. Résultat, « **trop de ménages décident d'abandonner la réalisation de travaux d'insonorisation** ».

Les maires demandent à l'État « **d'abonder le fonds de compensation, de revoir ses critères d'attribution et le calendrier de versement des aides** ».

Quant au projet de réaménagement qui sera réalisé par le futur concessionnaire, les doutes sur la pertinence d'allonger la piste de 400 mètres ne sont pas levés. Car « **malgré les demandes de la collectivité, la Direction générale de l'aviation civile se refuse à produire ou transmettre une analyse spécifique des gains et impacts** ». Cette « **absence de transparence** » est à nouveau dénoncée.

**Extrait du courrier des Maires de Nantes Métropole à Jean-Baptiste DJEBBARI,
Ministre délégué chargé des Transports**

« **Monsieur le Ministre,**

Nantes Métropole et les services de l'État, en premier lieu la DGAC et la Préfecture de Loire-Atlantique, ont des échanges réguliers concernant le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Plusieurs demandes, plusieurs fois répétées, restent sans réponse de l'État, aussi nous vous interpellons une nouvelle fois.

Le 17 janvier 2018, le Gouvernement a annoncé l'abandon du transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique vers le site de Notre-Dame-des-Landes. La volonté de compenser de manière exemplaire cette décision, et ses incidences pour les citoyens du territoire, avait été annoncée par le Premier Ministre, au travers des 31 mesures que vous avez précisées lors de votre venue le 29 octobre 2019.

À la date du quatrième anniversaire de la décision de maintien de l'aéroport de Nantes Atlantique, alors que nous partageons le même triple objectif de protection des riverains, d'un réaménagement adapté aux besoins de mobilité des habitants et des entreprises du territoire, dans le cadre d'une gouvernance transparente, force est de constater que le compte n'y est pas. Les réponses apportées ne sont pas à la hauteur des engagements promis à la fois en termes de méthode, de transparence, et en premier lieu, de protection des populations aux nuisances sonores.

Deux sujets distincts reflètent parfaitement la difficulté de mener ensemble un projet de réaménagement de l'aéroport réellement concerté avec les élus locaux, les acteurs économiques et les riverains. Il s'agit d'une part des modalités d'aides à l'isolation des logements, d'autre part, de la nécessité d'un allongement de la piste de 400m pour réduire les nuisances sonores.

Le Plan de Gêne Sonore de Nantes-Atlantique, révisé le 1er juillet 2019, a permis un élargissement important de son périmètre, lequel comprend désormais près de 3730 logements éligibles à une aide, soit trois fois plus de logements que précédemment. Nous nous en félicitons.

Pour autant, concomitamment, la crise sanitaire a eu pour effet de baisser significativement les recettes perçues auprès des compagnies aériennes (Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes). Faute d'une avance de trésorerie consentie par l'État et une compensation de la perte de recettes à la hauteur des besoins et des engagements d'exemplarité énoncés, les délais s'allongent déraisonnablement pour les riverains au regard des engagements d'exemplarité attendus. Couplé à un reste à charge trop élevée pour les ménages, nombre de ménages abandonnent l'idée de bénéficier de ces aides.

Ces renoncements sont lourds de conséquences puisque ces mêmes riverains doivent s'engager à ne solliciter aucune aide ultérieurement, tout comme ce serait le cas pour un nouvel acquéreur.

Cette situation est pour nous inacceptable. Nous vous demandons de prendre plusieurs mesures, détaillées en annexe de ce courrier, permettant d'abonder le fonds de compensation, mais également de revoir ses critères d'attribution et le calendrier de versement des aides. Tout doit

être fait pour comprendre les motifs de renoncement des travaux afin d'éviter ce non-recours aux aides.

Le prolongement de la piste de 400 mètres est le second motif de notre interpellation. En effet, malgré nos demandes, la DGAC se refuse à produire ou nous transmettre une analyse spécifique des gains et des impacts de l'option retenue d'allongement de la piste de 400m en termes de réduction des nuisances, au regard d'une option alternative portant sur un prolongement limité à l'emprise actuelle de la plateforme aéroportuaire.

Nous, maires de la Métropole, ne saurions nous satisfaire de cette absence de transparence, également soulignée par les garantes du débat public. Nous réitérons donc auprès de vous, Monsieur le Ministre, notre demande de disposer dans les meilleurs délais des éléments constitutifs et la démonstration du raisonnement conduit par la DGAC, afin que nous puissions, ainsi éclairés, juger de la pertinence de cet allongement.

Monsieur le Ministre, en tant que maires de Nantes Métropole, nous sommes interpellés par nos concitoyens. Plus que jamais nous croyons dans la parole publique et donc à la nécessité de tenir les engagements pris. Nous sommes donc convaincus que ces demandes ne resteront pas sans réponse de votre part.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre considération distinguée. »

Quelle application du couvre-feu entré en vigueur le 8 avril 2022 ?

Désormais, pour limiter le bruit au-dessus de Nantes (Loire-Atlantique), les avions ont interdiction de se poser ou de décoller entre minuit et 6 h du matin. Un couvre-feu qui a été instauré le 8 avril, après l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes, dans le cadre du réaménagement de l'actuel aéroport.

Une mesure qui a déjà été plusieurs fois transgressée, ce qui agace les habitants de Saint-Aingnan-Grandlieu, une commune située à quelques kilomètres des pistes. « *On n'est pas contents. Ça sert à quoi de faire des choses si elles ne sont pas respectées ? J'espère par contre qu'ils vont vraiment prendre les amendes prévues* », peste un riverain face à la caméra du 13 h de TF1.

Entre le 8 et le 30 avril, 39 vols auraient violé le couvre-feu

Dominique, lui, se lève très tôt pour travailler, et a parfois du mal à dormir. « *Même à 1h du matin, on entend quelques avions. Ça nous agace un peu, mais le problème, c'est qu'on n'est pas assez nombreux pour que ça porte* », déplore-t-il.

Depuis le début du mois, le collectif des Citoyens exposés au trafic aérien enregistre scrupuleusement toutes les entorses au couvre-feu. « *Ce qui nous intéressait, c'était de voir le nombre de vols qui n'avaient pas respecté le couvre-feu entre le 8 et le 30 avril : 39 vols répartis sur trois compagnies low-cost* », nous explique Paola Ferreira, la présidente du collectif.

Un constat intolérable, pour ce collectif, car même pendant le couvre-feu, l'aéroport reste ouvert. Tous les décollages et les atterrissages doivent être autorisés par la tour de contrôle et les autorités. « *On observe 39 exceptions, dont trois décollages. Comment peut-on déterminer qu'un décollage est exceptionnel ou imprévu ?* », s'insurge Paola Ferreira. Et de poursuivre : « *Il y a un principe qui est posé, sauf que la mise en application est impossible* ».

De son côté, la direction générale de l'Aviation civile précise que chaque vol effectué en dehors du couvre-feu sera examiné. En cas d'infraction, les amendes peuvent aller jusqu'à 40.000 euros. Sur Nantes et sa métropole, 100.000 habitants sont exposés au bruit des avions.

DISCUSSION – RÉAMÉNAGEMENT DE NANTES-ATLANTIQUE
--

V)**Reprise du trafic aérien. Point sur le rapport de l'UAF portant sur l'activité des aéroports français en 2021****2021 : une nouvelle année marquée par la crise de la COVID-19**

Après une année 2020 de crise très dure pour les aéroports français, le trafic reprend des couleurs même s'il est toujours loin de son niveau de 2019, l'année de référence. Ainsi, en 2021, le trafic passagers des aéroports français est en diminution de 57.7 % par rapport à 2019, mais en augmentation de 29.5 % par rapport à 2020. Le trafic des aéroports français est de 90 678 535 passagers commerciaux en 2021, contre plus de 214 millions en 2019 et 70 millions en 2020.

L'année 2021 peut se découper en deux phases. Sur les six premiers mois de l'année, le trafic aérien a du mal à redémarrer du fait de l'importance de l'épidémie de la COVID-19 et reste sur la même dynamique que la fin de l'année 2020 : -76.8 % pour le quatrième trimestre 2020, -78.9 % pour le premier trimestre 2021 et -76.7 % pour le deuxième trimestre 2021. En revanche, sur la seconde moitié de l'année, avec la levée de certaines restrictions, l'arrivée des vaccins, et la mise en place du passe sanitaire, le trafic redécoule : -43.2 % pour le troisième trimestre et -35.4 % pour le quatrième trimestre 2021. Ainsi, en août 2021, 13 millions de passagers ont été accueillis dans les aéroports français (-39 % par rapport à août 2019) contre 8 millions de passagers en août 2020.

Au niveau européen, la même dynamique se retrouve : le trafic a diminué de 59.0 % en Europe par rapport à l'année 2019, mais est en hausse de 36.9 % par rapport à 2020. Ce sont les aéroports appartenant aux pays membres de l'Union européenne qui ont subi les plus fortes baisses de trafic (-64.6 % par rapport à 2019) par rapport aux aéroports européens des pays non membres de l'UE (-34.4 %).

Des impacts différenciés pour les aéroports selon les segments de trafic

Les plateformes parisiennes représentent encore la moitié du trafic des aéroports métropolitains (49.9 % du trafic contre 53.6 % en 2019), mais l'année 2021 a été moins bonne pour elles que pour les autres aéroports métropolitains. En effet, avec un peu moins de 42 millions de passagers accueillis en 2021, les plateformes parisiennes ont retrouvé 38.8 % de leur niveau de trafic de 2019, alors que les autres aéroports de métropole sont revenus à 45.1 % de leur niveau de trafic de 2019. Le trafic a augmenté de 37.4 % entre 2020 et 2021 pour les autres aéroports métropolitains contre une augmentation de 26.8 % pour les aéroports parisiens.

Cette année encore, ce sont les aéroports régionaux qui affichent la plus faible baisse avec 40.6 % de passagers en moins, notamment grâce à l'importance du trafic domestique pour ces aéroports-là. Les aéroports régionaux représentent un peu moins de 11 % du trafic total métropolitain. Cette dynamique est principalement portée par les bons chiffres des aéroports corses Ajaccio – Napoléon Bonaparte et Bastia – Poretta (-12.8 % et -23.0 % par rapport à 2019). La Corse est la région dont le trafic a le moins diminué par rapport à 2019 : -13.2 %.

Les aéroports de proximité ont vu leur trafic diminuer de 56.3 % par rapport à 2019, mais c'est une catégorie d'aéroports où il y a le plus de disparités entre les aéroports. En effet, d'un côté, l'aéroport corse de Figari a déjà retrouvé et même dépassé son niveau de trafic de 2019 (+5.5 %) tandis que de l'autre côté, les aéroports alpins de Grenoble Alpes Isère et de Chambéry – Savoie Mont Blanc ont vu leur trafic diminuer d'environ 96 % par rapport à 2019, alors qu'ils avaient plutôt eu de bons résultats en 2020 comme une grande partie de la saison hivernale des stations de ski avaient pu se dérouler sans être impactées par la crise de la COVID-19. Les aéroports très dépendants du trafic vers et depuis le Royaume-Uni (comme Bergerac ou Limoges dont environ 80 % du trafic en 2019 concernait cette destination) ont été très pénalisés par les différentes mesures de restriction des voyages mis en place outre-Manche tout au long de la crise sanitaire : leur trafic a baissé d'environ de 75 % en 2021 par rapport à 2019.

Les grands aéroports régionaux qui représentent plus d'un tiers du trafic métropolitain ont vu leur trafic diminuer de 57.8 % par rapport à 2019. Ils ont accueilli en 2021 un peu moins de 30 millions de passagers contre plus de 70 millions en 2019.

La percée du low-cost

En 2021, le trafic low-cost représente un peu moins de 40 % du trafic de la France métropolitaine, soit presque 33 millions de passagers, alors qu'il représentait 35 % du trafic en 2019. Le trafic low-cost représente plus de 50 % du trafic des aéroports régionaux (56.3 %) et des grands aéroports régionaux (54.2 %). Le trafic low-cost a diminué de 53.8 % par rapport à 2019, tandis que le trafic des compagnies traditionnelles a diminué de 60.7 %.

Comme en 2019, trois aéroports en France ont un trafic 2021 à plus de 99 % composé de trafic low-cost : Carcassonne Sud de France, Béziers – Cap d'Agde Hérault Occitanie, et Paris – Beauvais. Le trafic low-cost représente plus de 50 % du trafic total de 21 aéroports français en 2021, contre seulement 15 aéroports en 2019.

L'international à la peine

Le trafic à l'international a encore du mal à redémarrer cette année : il a diminué de 64.4 % par rapport à 2019, tandis que le trafic domestique a diminué de 41.1 %. Le trafic international représente 63 % du trafic de la France métropolitaine en 2021, contre 74 % en 2019. Sur les 84 millions de passagers de la France métropolitaine en 2022, plus de 52 millions étaient à destination ou en provenance de l'international.

Plus les aéroports sont de petite taille, plus le trafic domestique est important pour eux. Le trafic domestique représente 75.0 % du trafic pour les aéroports de proximité, 66.1 % pour les aéroports régionaux et 47.7 % pour les grands aéroports régionaux. En 2021, le trafic vers et depuis les destinations hors Schengen représente 29.6 % du trafic métropolitain total (contre 38.5 % en 2019) et il représente 44.0 % du trafic des plateformes parisiennes (contre 51.0 % en 2019).

Les aéroports d'outre-mer résistent mieux à la crise

En 2020, les aéroports d'outre-mer avaient mieux résisté à la crise que leurs homologues métropolitains, grâce notamment à l'importance de la continuité territoriale et des flux touristiques. C'est encore le cas cette année, avec une baisse de 48.2 % de leur trafic en comparaison avec 2019, alors que le trafic est en diminution de 58.3 % en métropole par rapport à 2019. Toutefois, en comparaison avec 2020, le trafic reprend plus doucement en outre-mer : +5.0 % pour les aéroports d'outre-mer entre 2020 et 2021, contre +31.9 % pour les aéroports métropolitains. Ainsi, les aéroports ultramarins ont accueilli en 2021 6.7 millions de passagers, contre 6.4 millions de passagers en 2020 et 12.9 millions de passagers en 2019.

Ce sont les aéroports de Nouvelle-Calédonie qui enregistrent la plus forte baisse de passagers (-60.4 % par rapport à 2019, -29.1 % par rapport à 2020), puisque les vols internationaux ont longtemps été suspendus sur ce territoire. Les aéroports de Polynésie française et de Guyane sont les aéroports avec les chutes de trafic les plus faibles : -39.7 % et -37.8 % par rapport à 2019.

Le fret aérien, un secteur dynamique

Mis en lumière pendant la crise, le fret aérien a retrouvé son niveau d'avant-crise. Les aéroports français ont accueilli 2.5 millions de tonnes en 2021, soit une augmentation de 0.5 % par rapport à 2019, dont plus de 2 millions de tonnes pour les aéroports parisiens (+0.8 % par rapport à 2019). Certains aéroports ont vu leur activité fret bien se développer pendant la crise de la COVID-19 : c'est particulièrement le cas de l'aéroport de Paris – Vatry qui a vu son trafic fret multiplié par 10 entre 2019 et 2021 (plus de 2 800 tonnes en 2019 contre presque 30 000 tonnes en 2021). Les mouvements d'avions fret sont également en hausse par rapport à 2019, +22.0 %. Cette augmentation peut s'expliquer par la baisse du nombre de mouvements d'avions passagers qui a donc entraîné la baisse du fret qui était transporté dans les soutes des avions passagers.

Résumé :

La reprise progressive du trafic en Europe est différente selon les segments d'activités. Si les vols cargo et d'aviation d'affaires ainsi que les vols charters sont plus nombreux qu'en 2019 (année record), les vols passagers (traditionnels et low cost) sont encore globalement à 80 % du niveau de 2019. Les nombres de mouvements à fin 2022 devraient atteindre, selon le scénario médian d'EUROCONTROL, 92 % du nombre des mouvements réalisés en 2019. Cette prévision globale n'est bien sûr pas transposable à chaque aéroport. La reprise des vols long-courriers est en effet différente selon les destinations (+ 11 % entre Paris et New York et + 7 % entre Paris et Dubaï la dernière semaine de mars 2022 comparée à la même semaine de 2019, alors que les vols vers l'Asie restent très inférieurs à ceux de la même période en 2019). La reprise des vols intracommunautaires est beaucoup plus forte que celle des long-courriers. Durant la dernière semaine de mars 2022, les vols intérieurs en France ont atteint 89 % du niveau atteint en 2019. Sur certains aéroports en région, le nombre de mouvements pourrait atteindre, voire dépasser, durant l'été 2022, les niveaux atteints en 2019.

➔ Télécharger les résultats d'activité des aéroports français 2021 sur www.villeaeroport.fr

- Point sur le rapport 2022 de l'ACNUSA
- Point sur la campagne d'adhésion 2022/2023 (septembre)
- Point sur la création d'une page Facebook Ville et Aéroport
