



Association nationale d'élus

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE 2024

Jeudi 4 avril 2024

10h30-13h00 – Salle 1

(3 rue Aristide Briand)

ASSEMBLEE NATIONALE – PARIS



ORDRE DU JOUR	
I)	Rapport moral 2023 du Président (Vote)
II)	Rapport financier 2023 du Trésorier (Vote)
III)	Renouvellement par tiers du conseil d'administration (Vote) (articles 6 et 7 des statuts)
IV)	Présentation et discussion du programme d'activités 2024



M. Julien Delannay, Chargé de mission V&A;
M. Jean-Pierre. Blazy, Président Ville & Aéroport ;
M. Lucien Barge, Trésorier de Ville & Aéroport



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE 2024

Jeudi 4 avril 2024
10h30-13h00
Salle 1 – 3 rue Aristide Briand
ASSEMBLEE NATIONALE - PARIS

I) RAPPORT MORAL 2023

par

M. Jean-Pierre BLAZY
Président de Ville et Aéroport
Maire de Gonesse (95)

(Synthèse du rapport moral 2023 => Présentation Powerpoint)

D

**ORGANISATION D'UNE TABLE-RONDE
AUTOUR DU RAPPORT DE L'ADEME
« QUEL SCENARIO DE DECARBONATION POUR LE
SECTEUR AERIEN A L'HORIZON 2050 ? »
(13/04/23 – Assemblée nationale)**

**Ville et Aéroport réunit les acteurs du transport aérien à l'Assemblée nationale
pour débattre de la décarbonation du secteur à l'horizon 2050**

Cette table-ronde fut l'occasion pour les acteurs du transport aérien de présenter leur feuille de route et les objectifs qu'ils se sont fixés en matière de décarbonation. Préalablement au débat, une présentation par l'Ademe de son rapport «Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien » publié en septembre 2022 a été assurée par M. Marc Cottignies, coordinateur de l'étude, et Mme Aurélie Bichot, Ingénieure produits biosourcés et biocarburants. Les différents leviers de décarbonation ont été détaillés. **Outre l'utilisation des carburants aéronautiques durables (CAD ou SAF pour Sustainable Aviation Fuels) qui est un levier important, la baisse du trafic aérien apparaît comme le scénario le plus efficace pour réduire les émissions cumulées en 2020 et 2050 et pour réduire nettement les émissions d'ici 2030.**

Contexte et enjeux du débat : le transport aérien face à l'urgence climatique

Le transport aérien français (vols intérieurs et vols internationaux au départ de France) a des impacts de plus en plus importants sur l'environnement, dans un contexte de croissance de l'activité à l'échelle mondiale. Même si les acteurs du secteur aérien sont de plus en plus conscients et engagés en matière de transition écologique, les émissions de CO2 du secteur ont augmenté de 85% entre 1990 et 2019, et pourraient encore croître de 50% d'ici 2050 si de nouveaux leviers de décarbonation ne sont pas mobilisés.

L'enjeu de cette table-ronde était de favoriser le débat entre les différents acteurs du transport aérien autour des trois scénarios de transition écologique du secteur aérien qui sont proposés par l'Ademe : le scénario A « Rupture technologique » ; le scénario B « Modération du trafic » et le scénario C « Tous leviers ». Chacun a pu ainsi faire valoir ses arguments à l'heure où l'urgence climatique et sanitaire est posée.

Trois scénarios contrastés de transition bas-carbone élaborés par l'Ademe

Scénario A : « rupture technologique ». Scénario dans lequel des investissements importants sont réalisés dans la recherche et construction aéronautique ainsi que dans la production de Carburants d'Aviation Durable (CAD), et ce, afin de conserver une croissance du trafic aérien ;

Scénario B : « Modération du trafic », qui mobilise à la fois des mesures de sobriété pour stabiliser le niveau de trafic aérien et un développement important de l’usage des CAS, visant à minimiser les émissions cumulées entre 2020 et 2050 et à réduire nettement les émissions d’ici 2030 ;

Scénario C : « tous leviers », qui mobilise l’ensemble des leviers à un degré moindre que dans les deux premiers scénarios, et ce afin de réduire les risques et les coûts liés au recours à des technologies de rupture, ainsi que les impacts socio-économiques des mesures de modération du trafic.

La table-ronde a bien montré la complémentarité des leviers de réduction des émissions et parmi eux la réduction du trafic, seul levier pouvant permettre des réductions rapides des émissions de GES à court terme et le plus bas niveau possible d’émissions cumulées sur la période 2020-2050.

Comment statuer sur le niveau et les modalités concrètes du recours au levier de la maîtrise du trafic, qui est une forme de sobriété ? Le cas d’Amsterdam-Schiphol

L’Ademe recommande d’engager des travaux spécifiques d’étude de faisabilité et d’évaluation des impacts socio-économiques puis d’expérimentation suite à la présente étude. Le Haut Conseil pour le Climat, dans son rapport 2022 (« Dépasser les constats, mettre en œuvre les solutions ») va plus loin et recommande de passer à l’action dès maintenant : « Le secteur aérien doit engager sa décarbonation par la maîtrise de la demande ». « L’atteinte rapide de la décarbonation du secteur aérien à l’horizon 2030 doit être réalisée en œuvrant sur l’ensemble des leviers, y compris la forte accélération de la maîtrise de la demande d’ici 2025 ».

La maîtrise du trafic comme levier de décarbonation s’avère le plus efficace à court terme. En effet, on sait par ailleurs que l’amélioration de l’efficacité énergétique des avions ou le recours aux carburants durables ne produiront leurs effets qu’à moyen et long terme.

Pour Ville et Aéroport, il appartient ainsi aux pouvoirs publics de se positionner sur le sujet et d’étudier les modalités potentielles du recours au levier « modération du trafic » qui pourrait prendre la forme d’un plafonnement du nombre de vols, à l’instar de la décision prise récemment par le gouvernement néerlandais pour l’aéroport d’Amsterdam-Schiphol.

Rappelons que le gestionnaire de l’aéroport a décidé par la voix de M. Ruud Sondag, directeur général de l’aéroport, d’instaurer un couvre-feu entre minuit et 6 heures du matin (aucun décollage et aucun atterrissage entre minuit et 5 heures du matin). Cette décision s’inscrit dans le cadre de la réduction de la pollution sonore et des émissions de CO2 et devrait entrer en vigueur à partir de 2025-2026. Elle équivaut à la suppression de 100 000 vols par an. Les jets privés seront interdits car ils causent notamment des émissions de CO2 par passager environ 20 fois plus qu’un vol régulier.

Zoom sur les objectifs de neutralité carbone en 2050

L’objectif français de neutralité carbone en 2050 repose sur une division par 6 au moins des émissions de la France entre 1990 et 2050, tous secteurs confondus ! Comme l’a montré la table-ronde, à travers les trois scénarios précités, l’Ademe révèle que les émissions de CO2 des vols au

départ de la France peuvent être réduites d'environ 75% entre 2019 et 2050 en mobilisant trois leviers majeurs : l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions ; le recours aux carburants durables et la réduction du trafic de 23% par rapport à 2019.

Dire que la décarbonation du secteur aérien doit intégrer un plafonnement du trafic et l'instauration de couvre-feux la nuit a déjà suscité des échanges assez vifs avec les acteurs du transport aérien. On peut comprendre la position des compagnies aériennes mais des compromis doivent être trouvés.

Une disponibilité des carburants décarbonés limitée

On sait déjà que la disponibilité des carburants décarbonés sera limitée. En effet, il ne faut pas s'attendre à des réductions rapides des émissions si l'on se fie uniquement aux développements des agrocarburants (e-fuel) ou à l'avion à hydrogène. Ce dernier serait prêt à compter de 2035, date la plus optimiste d'Airbus. Il s'adresserait surtout aux vols court-courriers, soit au plus 7 % des parcours en 2050, quel que soit le scénario de l'ADEME.

Du côté des carburants d'aviation durable (CAD) à base de biocarburants ou d'électrocarburants, les effets pourraient être directs et massifs, car l'utilisation du kérosène est la principale source de CO₂ du secteur et le restera en 2050 quelque-soit le scénario envisagé.

Or, le défi majeur et impératif pour le secteur aérien est de sortir du kérosène ! Oui mais d'autres enjeux connexes apparaissent immédiatement : faire baisser le coût des carburants durables, aujourd'hui quatre à cinq fois plus cher que le kérosène ; cette transition écologique et énergétique se traduira par une hausse des tarifs aériens, de plus de 8% selon les experts de Bruxelles.

Aujourd'hui responsable d'environ 2,5% de émissions de CO₂ à l'échelle mondiale, il doit se transformer. Si rien n'est fait, le transport aérien contribuera à hauteur de 9% des émissions de CO₂ à l'horizon 2050... et les progrès technologiques seront incapable d'absorber la forte croissance du trafic qui a déjà quasiment retrouvé son niveau d'avant crise sanitaire en 2019.

Quel sera le niveau d'engagement des acteurs publics et privés du transport aérien dans la recherche et le développement de nouveaux modèles d'avions et de nouvelles façons de produire des CAD, ainsi que des unités et réseaux de production et de distribution de CAD, d'hydrogène, et d'électricité bas-carbone, afin de garantir une capacité du secteur à maîtriser les émissions de GES à moyen et long terme ?



Jeudi 13 avril 2023 – Assemblée nationale – 9^{ème} bureau
Table-ronde ADEME « **Quel scénario de décarbonation du secteur aérien à l’horizon 2050 ?** »,
Au centre M. Marc Cottignies, coordinateur de l’étude de l’ADEME et M. Jean-Pierre Blazy,
Président de Ville & Aéroport, Maire de Gonesse

Au-delà du recours aux carburants d’aviation durables, l’État doit organiser la baisse du trafic aérien

Pour décarboner le secteur aérien, les professionnels et les pouvoirs publics font le pari des carburants d’aviation durables (CAD) et une croissance plus lente du trafic. Oui mais... les ressources nécessaires pour produire ces CAD en quantité suffisante sont colossales et cela aurait un impact trop important sur l’économie. **De fait, il apparaît nécessaire d’avoir un État-stratège qui organise la baisse du trafic aérien. Ville et Aéroport considère comme l’Ademe qu’on ne peut atteindre la neutralité carbone sans réduire le trafic aérien.** Le besoin d’énergie décarbonée n’est pas soutenable compte tenu des gisements disponibles. C’est pourquoi il s’avère nécessaire de maîtriser la demande en définissant une baisse de trafic de x%/an d’ici 2050. Il faut également instaurer une fiscalité incitative à la maîtrise de la demande.



Jeudi 13 avril 2023 – Assemblée nationale – 9^{ème} bureau
Table-ronde ADEME « **Quel scénario de décarbonation du secteur aérien à l’horizon 2050 ?** »,
Ville et Aéroport a réunit l’ensemble des acteurs du transport aérien français, européen et mondiale
(représentation de l’OACI)

Une feuille de route de décarbonation du secteur aérien à effet limité

Celle-ci a été présentée cette année par les administrations (DGAC, CGEDD, DGEC). La demande y est prise comme une donnée exogène et le trafic continue de croître dans les prévisions, à un rythme certes moins rapide sous l’effet de l’augmentation du prix du billet du fait du passage à des carburants d’aviation durables (CAD). Compte-tenu de la faible efficacité énergétique de la production de ces CAD, le besoin énergétique pour les produire s’avère considérable, ce qui pose la question suivante : faut-il vraiment maintenir une croissance du secteur ? Peut-on atteindre la neutralité carbone sans réduire le trafic aérien ?

Lors de la présentation de son plan stratégique 2023-2027 le 21 novembre 2022, l’Ademe présentait dans son exposé le détail de la demande énergétique par mode de transport. En observant la structure de la demande énergétique par mode de transport selon les scénarios en 2050, on s’aperçoit que pour l’aérien le recours au kérosène reste ultra-majoritaire quelque-soit le scénario envisagé. L’électrique comme l’hydrogène ne représente qu’une infime part.

De plus, l’électrification et l’hydrogène ne peuvent apparaître comme des solutions que pour de courts-moyens courriers. Le déploiement des avions à propulsion électrique et hydrogène constitue un véritable défi technologique majeur pour la filière et leur déploiement à grande échelle ne peut, à ce jour, être envisagé à court-terme.

Sur l'hydrogène, Air France rappelle qu'en raison de la très faible densité de l'hydrogène, un stockage sous forme liquide à très basse température (- 253°C) doit être envisagé, ce qui suppose des volumes de stockage quatre fois plus importants que pour le kérosène ainsi que, de fait, le développement d'une chaîne logistique complète d'approvisionnement. En tout état de cause, le développement de l'avion à hydrogène suppose une forte anticipation compte tenu des adaptations nécessaires des infrastructures aéroportuaires.

L'aérien reste le secteur le plus complexe à décarboner : l'incorporation des CAD ou SAF est décisive mais ne suffira pas.

En tout état de cause, si le déploiement de l'avion électrique et à hydrogène semble envisageable à moyen-long terme, ces solutions apparaissent peu réalistes à court terme et, en tout état de cause, insuffisantes pour résoudre la problématique des émissions de CO₂ de l'aviation, qui proviennent majoritairement des vols long-courriers. De ce fait, d'après l'Ademe, « *l'aérien reste le secteur le plus complexe à décarboner* ». Dans ce contexte, l'augmentation de l'incorporation de carburants d'aviation durables (CAD ou SAF) constitue, à ce jour, le principal levier de décarbonation du secteur.

Il existe deux grandes familles de carburants d'aviation durables : les biocarburants, issus de la biomasse, d'une part et, d'autre part, les carburants de synthèse (également appelés « *e-fuels* » ou « *Power-to-liquid* »), produits à partir d'électricité ; d'hydrogène et de CO₂. D'après la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), la filière estime que les carburants d'aviation durables représentent des gains d'émissions de gaz à effet de serre d'environ 70 à 95 % sur l'ensemble du cycle de vie par rapport au kérosène d'origine fossile.

Safran estime que les carburants d'aviation durables issus de la biomasse ne couvriraient que 30-40 % des besoins de l'aviation à l'horizon 2050, le différentiel devant alors être comblé par des carburants synthétiques durables. À ce jour, 7 filières sont d'ores et déjà certifiées pour un mélange jusqu'à 50 %. D'après Safran, plus de 450 000 vols ont été réalisés avec des SAF depuis 2016 et 300 millions de litres de SAF ont été produits en 2022.

Aussi, dans l'ensemble des quatre scénarios de décarbonation de l'aérien identifiés dans le cadre de la proposition de feuille de route, le recours aux carburants d'aviation durables joue un rôle majeur de réduction des émissions de CO₂.

Les SAF présentent en outre l'avantage d'être des carburants « *drop-in* » : ils peuvent en effet être utilisés immédiatement et ne nécessitent pas ou peu d'évolutions sur les moteurs et les avions existants. Il s'agit d'un point positif, compte tenu du fait que les avions ont une durée de vie estimée entre 20 et 25 ans d'après l'Ademe, ce qui ne permet pas d'envisager un renouvellement rapide de l'ensemble des flottes des compagnies aériennes.

Au-delà, Air France considère les SAF comme une solution pérenne, et non transitoire, étant donné que les projets d'avion électrique ou à hydrogène liquide ne concernent pas les long-courriers.

Si le choix de décarboner le transport aérien par le biais, de manière prioritaire, de l'incorporation de SAF est partagé par l'ensemble de la filière, il semble également privilégié par les pouvoirs publics, qui définissent des objectifs croissants d'incorporation d'ici à 2050.

Ainsi, le règlement ReFuelEU Aviation prévoit une trajectoire d'augmentation du taux d'incorporation de SAF visant à le porter de 2 % en 2025 à 70 % en 2050, avec des sous-objectifs relatifs à l'incorporation de carburants de synthèse (cf. tableau ci-après). Il convient également de préciser que les biocarburants de première génération *stricto sensu* (c'est-à-dire principalement issus de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale) ne peuvent pas contribuer à ces SAF. En revanche, les biocarburants avancés peuvent y contribuer.

Objectifs d'incorporation de carburants d'aviation durables prévus par le règlement ReFuelEU Aviation							
Années	2025	2030	2032	2035	2040	2045	2050
Taux d'incorporation de SAF	2 %	6 %	6 %	20 %	34 %	42 %	70 %
Part minimale de carburants de synthèse		1,2 %	2 %	5 %	10 %	15 %	35 %

Retour sur l'accord entre le Parlement européen et le Conseil, l'institution qui représente les États membres, prévoit de recourir davantage aux carburants durables qui devront représenter 70% de la consommation du secteur d'ici 2050.

Le Parlement européen et les États membres sont parvenus à un accord pour décarboner le secteur de l'aviation. Le plan ReFuelEU Aviation prévoit de mélanger progressivement des carburants plus durables au kérosène. Ces carburants aériens durables (SAF) devraient représenter 2 % du carburant fourni dans les aéroports de l'UE d'ici 2025 et atteindre 70 % en 2050. Selon la Commission européenne, cette seule mesure devrait permettre de réduire d'ici le milieu du siècle les émissions de CO₂ des avions d'environ deux tiers par rapport à un scénario "sans action".

En outre, les transporteurs au départ des aéroports de l'UE seront désormais invités à ne faire le plein que lorsque cela sera nécessaire pour le vol. Les structures aéroportuaires de l'UE devront également disposer des moyens nécessaires pour le ravitaillement en carburant durable.

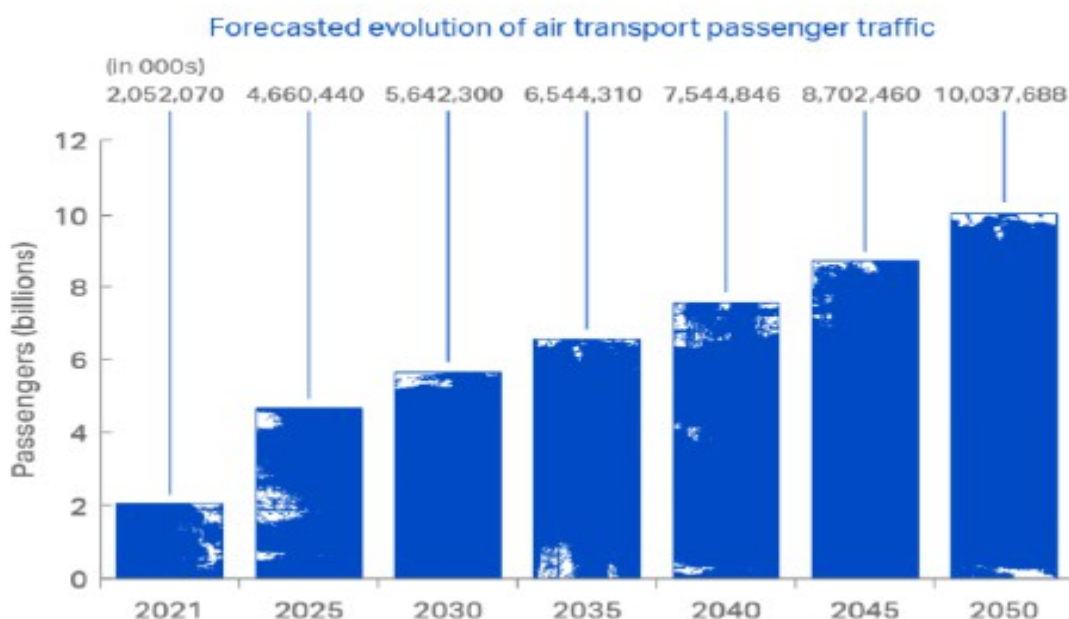
Un label européen pour les performances environnementales des vols sera mis en place en 2025. Les compagnies aériennes devront indiquer l'empreinte carbone prévue par passager et l'efficacité CO₂ prévue par kilomètre de leurs vols afin de permettre aux voyageurs de comparer les performances des différentes compagnies sur un même itinéraire.

Enfin, toutes les recettes provenant des amendes imposées aux compagnies aériennes, aux aéroports ou aux fournisseurs de carburant pour non-respect des règles seront réorientées vers la recherche et l'innovation afin de combler l'écart de prix entre les carburants durables et les carburants conventionnels.

L'accord doit maintenant être formellement approuvé par les députés européens et les États membres. Ce texte s'intègre dans le paquet "Fit for 55" qui vise à réduire d'ici 2030 les émissions de gaz à effet de serre de 55 % et rendre l'Union neutre en carbone en 2050.

La réduction du trafic aérien est le levier majeur si l'on veut répondre aux objectifs de neutralité carbone... et c'est à l'État d'organiser cette baisse.

D'après IATA, les projections actuelles estiment que **la demande de transport aérien de passagers pourrait dépasser les 10 milliards en 2050** (cf graphique ci-après).



Source : IATA

En 30 ans, le trafic aérien a été multiplié par quatre. Cette croissance annihile tous les effets d'amélioration de l'efficacité énergétique au point où les émissions de CO₂ de l'aérien sont celles qui ont le plus augmenté en Europe après celles des SUV. La Programmation Pluriannuelle de l'Énergie cite d'ailleurs en premier lieu la maîtrise de la demande, parmi les principaux leviers de décarbonation identifiés. Un véritable plan de baisse des émissions du secteur aérien en valeur absolue doit viser une réduction du trafic. Croire à une solution exclusivement technique est irresponsable, il est donc indispensable de modérer nos usages.

Pour Ville et Aéroport, il convient donc de définir un plafonnement du trafic à l'échelle des principaux aéroport acusés exprimé sur la base du nombre de mouvements annuel. Par ailleurs, il s'agit d'interdire toute extension d'aéroport. Or l'on voit plusieurs projets d'extension de terminaux et autres qui ont déjà été entérinés sur certains aéroports français. Enfin, il est indispensable d'instaurer des couvre-feux nocturnes afin de mieux protéger les populations riveraines. Certains ont déjà été mis en place mais il faut

impérativement veiller à leur application stricte, c'est-à-dire aucune dérogation de mouvement commercial ou fret sur la plage du couvre-feu.

De plus, il faut étudier le principe d'une fiscalité incitative qui permette de réduire le trafic. On pourrait imaginer la mise en place d'une taxation du kérosène au même niveau que l'essence, la TVA à taux plein sur tous les billets d'avions, conditionner toute subvention publique à l'industrie aérienne sur son effort en matière de réduction des émissions carbone, etc.

Enfin, il faut interdire les vols domestiques ou européens lorsqu'une alternative en train de moins de 4 heures existe.

En savoir plus : rapport de l'ADEME

« Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien » (septembre 2022) => https://www.villeaeroport.fr/pdf/rapport_ademe_final.pdf



II)

Rassemblement élus-riverains devant le Ministère de la Transition écologique (09/05/23 – Ministère de la Transition écologique Boulevard Saint-Germain – Paris)

Face à l'urgence climatique et sanitaire, les élus franciliens, les associations, les professionnels de santé et les citoyens demandent un plafonnement des aéroports Paris-CDG, Paris-Orly, Paris-Le Bourget et l'instauration de couvre-feux

Un rassemblement à l'initiative d'élus (CECCT4) auquel a participé Ville et Aéroport et soutenu par les associations de défense de l'environnement et de riverains (Advocnar, Drapo, Gare, Réseau action climat, UECNA) a été organisé le mardi 9 mai à Paris devant le Ministère de la Transition écologique. Cette mobilisation fait suite à un courrier signé par plus de 300 élus franciliens et adressé à M. Clément Beaune, ministre délégué aux transports, dans lequel ils demandent un plafonnement et un couvre-feu de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Suite à l'adoption d'une délibération symbolique, une délégation a été reçue par le ministre qui s'est engagé à étudier des scénarios de plafonnement. En revanche, la question du couvre-feu a été écartée.

Une action qui s'inscrit dans une mobilisation nationale (9 au 14 mai) à l'appel de l'association européenne UECNA

L'UECNA (Union européenne contre les nuisances aériennes) qui rassemble plusieurs dizaines d'associations a publié avec elles une tribune relayée par France Info et dans le JDD. Il y est question de la nécessaire réduction du trafic aérien pour protéger le climat et la santé des populations riveraines. Les mobilisations en France ont concerné Roissy, Orly, Le Bourget, Lille-Lesquin, Toulouse-Blagnac, Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé, Cannes, Annecy, Pointoise, Toussus le Noble, Logne Saint-Cyr, Lyon-Bron, Villefranche et Corbas. Cette mobilisation dépasse le cadre national puisque d'autres actions étaient organisées en Europe et dans le monde à Londres-Heathrow, Gatwick, Amsterdam-Schiphol, Francfort, Athènes, Liège, Lisbonne, Malpensa, Leeds-Bradford, London city, Famborough, Belo Horizonte, Sao Paulo, Brisbane.

300 élus autour de Roissy demandent un plafonnement à 440 000 mouvements/an et un couvre-feu de 8 heures consécutives comme à Amsterdam-Schiphol

Afin de s'aligner sur la décision historique prise à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol (qui fait partie des grands hubs européens comme Paris-CDG) par le gouvernement néerlandais, les élus signataires ont demandé à Clément Beaune une réduction du trafic aérien de -10% à Paris-CDG par rapport à son niveau d'avant crise sanitaire en 2019. De plus, l'instauration d'un couvre-feu entre 22h et 6h (soit 8 heures consécutives comme le recommande l'OMS) est souhaitée. Une pétition reprenant ces mesures de plafonnement et de couvre-feu à Paris-CDG a déjà recueilli plus de 20 000 signatures en un mois seulement.

Pour Paris-Orly, élus et associations demandent le plafonnement strict du trafic à 200 000 mouvements/an et l’allongement du couvre-feu actuellement fixé de 23h30 à 6h. **Pour Paris-Le Bourget**, élus et associations demandent le plafonnement du trafic à 50 000 mouvements/an (contre 90 000 mouvements aujourd’hui) et l’instauration d’un couvre-feu entre 22h et 6h.



Mardi 9 mai 2023 – Mobilisation historique des élus en faveur d’un plafonnement et d’un couvre-feu des aéroports en Île-de-France devant le Ministère de la Transition écologique

Adoption symbolique d’une délibération par la cinquantaine d’élus présents et audience d’une délégation par le ministre des Transports : C. Beaune favorable à l’examen de scénarios de plafonnement pour chaque aéroport mais défavorable au couvre-feu

Une cinquantaine d’élus présents le 9 mai ont lu et adopté symboliquement une délibération reprenant ces mesures. Celle-ci a ensuite été portée au ministre des Transports qui a reçu une délégation composée d’élus et de représentants associatifs.

Le ministre s’est engagé à étudier les scénarios de plafonnement pour les aéroports Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget dans le cadre d’études d’approche équilibrée. C’est une première et en même temps c’est une manière de gagner du temps car l’on sait que la réalisation de telles études nécessite plusieurs mois.

En revanche, il ne veut pas entendre parler d'instauration de couvre-feux même s'il reconnaît l'impact sanitaire du transport aérien. Or, la question des vols de nuit est sans aucun doute le point le plus sensible et il y a lieu d'apporter des réponses sur la période 22h-6h qui vont dans le sens d'une meilleure régulation du trafic. Le couvre-feu doit être encouragé et ce de manière harmonisée en France et en Europe. Clément Beaune a indiqué qu'il reviendrait vers les élus et les associations fin mai.

Ce rassemblement a marqué une première étape. L'objectif ensuite était d'amplifier la mobilisation au niveau des élus comme au niveau des citoyens pour que le gouvernement prenne enfin des mesures visant à réduire le trafic aérien.



Mardi 9 mai 2023 – Intervention de M. Jean-Pierre BLAZY, Président de Ville et Aéroport

III)

Lancement des Études d'Impact d'Approche Équilibrée (EIAE) des principaux aéroports français

- La procédure d'adoption des restrictions d'exploitations liées au bruit confiée aux Préfets de département, jugée comme autorité compétente (décret du 16 mai 2023). Ville et Aéroport regrette ce choix et considère que l'ACNUSA aurait pu remplir ce rôle.
- Ville et Aéroport favorable à l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation suite à l'approbation des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) qu'elle juge insuffisants pour réduire le bruit sur 5 ans
- L'approche équilibrée est un concept adopté par l'Assemblée de l'OACI en 2001. Cette approche consiste à déterminer les problèmes de bruit aux aéroports puis à analyser les diverses mesures qui peuvent être prises pour réduire le bruit, de la façon la plus avantageuse du point de vue coût-efficacité. L'approche équilibrée englobe 4 piliers : la réduction du bruit à la source, la planification et gestion de l'utilisation des terrains, les procédures d'exploitation à moindre bruit et les restrictions d'exploitation des aéronefs. Il existe un principe fondamental : les restrictions d'exploitation (i.e « toute mesure liée au bruit qui limite ou réduit l'accès d'un aéronef à un aéroport » OACI, 2008), relevant du 4ème pilier et considérées comme radicales, doivent être envisagées en dernier recours, après examen des autres mesures relevant des trois premiers piliers.

Dans la suite du rassemblement du 9 mai et de la rencontre entre Clément Beaune et une délégation élus-associations, **un décret n°2023-375 du 16 mai relatif à la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires a été publié. Il devait traduire la décision du Conseil d'État n°454440 du 5 avril 2022 qui recommande la désignation d'une autorité indépendante compétente en matière de procédure précédant l'adoption éventuelle de restrictions d'exploitation liées au bruit au sens de l'article 3 du règlement (UE) n°598/2014. Il n'en sera rien puisque ce sont les préfets de département qui ont été désignés comme autorité compétente. Celle-ci ne sera donc pas indépendante comme précédemment puisque la tâche était confiée à la Direction du Transport Aérien (DTA) de la DGAC. Ville et Aéroport regrette ce choix et considère que l'ACNUSA aurait pu remplir ce rôle.**

Rappel des termes la décision du Conseil d'État du 5 avril 2022

Par une décision du 5 avril 2022, le Conseil d'État a reconnu la partialité de la DGAC dans l'étude de l'impact sonore des principaux aéroports français. Le Premier ministre devait désigner une nouvelle autorité administrative six mois après la décision, qui offre les garanties d'indépendances qu'impose l'Union européenne.

En 2021, 18 associations ont saisi le Président de la République et le Premier Ministre pour faire appliquer la réglementation européenne en matière de lutte contre le bruit autour des grands aéroports. Le texte en cause ? Un règlement de 2014 imposant aux plus grands aéroports

européens de réaliser une "étude d'approche équilibrée" consistant à examiner tous les leviers possibles pour réduire les nuisances sonores. Ces études d'impact peuvent par exemple déboucher sur des restrictions d'exploitation. L'U.E impose que ces études soient réalisées par une autorité "*indépendante de toute organisation qui intervient dans l'exploitation de l'aéroport, le transport aérien ou la fourniture de services de navigation aérienne*". Ce sont les plus grands aéroports européens opèrent plus de 50 000 mouvements d'aéronefs de plus de 34 tonnes par an qui sont concernés. En France, ce texte s'applique à neuf aéroports : Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Bordeaux-Mérignac, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur et Toulouse-Blagnac.

Le Conseil d'État rappelle qu'il n'est pas interdit pour un État membre de désigner une autorité relevant d'un ministère. Toutefois, des garanties de son indépendance doivent être apportées, notamment vis-à-vis de toute organisation qui interviendrait dans l'exploitation de l'aéroport. Les juges ne relèvent aucune garantie de cette indépendance.

Le décret du 16 mai désigne les préfets de département comme autorité compétente. Mais qu'en est-il de son indépendance ?

En concertation avec les membres du comité permanent des Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE) des aéroports concernés et d'organismes extérieurs qualifiés, les préfets de département auront la charge de conduire la procédure précédant l'adoption éventuelle de restrictions d'exploitation liées au bruit au sens de l'article 3 du règlement (UE) n°598/2014.

Il faut rappeler qu'à ce stade le ministre des Transports s'est engagé à étudier les scénarios de plafonnement des aéroports Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget tout en écartant l'idée de couvre-feux appliqués sur 8 heures consécutives. De tels scénarios devront apparaître dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée. Selon les conclusions de l'étude, les ministres concernés peuvent par arrêté conjoint décider des restrictions d'exploitation sur les aérodromes visés à l'article L.6360-1 du code des transports (aérodromes civils dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements).

Le projet d'arrêté sera soumis pour avis à la CCE concernée et à l'ACNUSA.

D'autre part, l'annexion des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) aux plans d'exposition au bruit (PEB) est supprimée à des fins de simplification et lisibilité du droit, le code de l'urbanisme régissant les PEB et le code de l'environnement encadrant les cartes stratégiques de bruit (CSB) et les PPBE.

Ville et Aéroport s'interroge sur la véritable indépendance des préfets de département pour conduire les études d'impact selon l'approche équilibrée ? En quoi ce décret répond-t-il à la demande du Conseil d'État qui précise que l'autorité compétente doit être indépendante ?

Elle a participé à ce travail dans le cadre des comités permanent des aéroports concernés et des ateliers organisés par les bureaux d'étude (CGX AERO et TO70). Les EIAE doivent être rendues selon les vœux du ministre des Transports au mois de juin 2024.

État des lieux des EIAE en France : Ville et Aéroport favorable à l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation

La base juridique européenne pour la gestion du bruit est mise en œuvre en France par des outils bien définis. On a d'une part la Directive 2002/49/CE qui a pour objectif d' « établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement » (Article 1). On trouve sa traduction dans les Cartes stratégiques de bruit (CSB) et le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

D'autre part, on a le Règlement (UE) n°598/2014 qui prévoit de « fixer, lorsqu'un problème de bruit a été identifié, des règles concernant la procédure à suivre pour introduire, de façon cohérente, des restrictions d'exploitation liées au bruit [...] conformément à l'approche équilibrée » (Article 1). Il se traduit par la réalisation d'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE). En France, certaines EIAE ont été réalisées (Bâle-Mulhouse, Nantes-Atlantique, Lyon-Saint-Exupéry), d'autres sont en cours ou vont commencer (Paris-Orly, Paris-Charles-de-Gaulle, Lille-Lesquin, Bordeaux-Mérignac, Toulouse-Blagnac, Marseille-Provence). A ce stade, l'EIAE n'est pas prévue pour l'aéroport Nice-Côte d'Azur.

Ville et Aéroport est favorable à l'introduction de nouvelles mesures de restrictions d'exploitation qui permettront de mieux réguler le développement du trafic aérien, de favoriser la décarbonation du secteur (levier « Modération du trafic) et de répondre à l'urgence climatique (échelle planétaire) et sanitaire (échelle territoriale).

Elle demande que la recommandation 2023/2 de l'ACNUSA soit suivie par l'État. Il s'agit en effet, considérant l'insuffisance de résultats des PPBE, de moderniser les arrêtés ministériels portant restrictions d'exploitation des aéroports pour raison sanitaires et environnementales, d'ici la fin du quinquennat.

Par ailleurs, et afin de progresser en matière de qualité des études d'impact, il serait nécessaire comme le souligne l'ACNUSA « *de prévoir une évaluation systématique de ces études a posteriori afin de pouvoir apprécier les écarts éventuels entre les impacts projetés et les impacts réels 2 ans puis 5 ans après la mise en œuvre d'une mesure nouvelle. Les conclusions des études d'impact réalisés pour les mesures prises à Lyon Saint-Exupéry et Nantes-Atlantique illustrent la nécessité de ces évaluations pour améliorer des productions* ».

Ville et Aéroport, en tant que partie prenante, a pris toute sa part dans le cadre de la réalisation des EIAE sur les principaux aéroports.

L'enjeu principal reste la protection de la période nocturne

« *Sur et autour des grands aéroports français, le principal problème reste celui de la protection de la période nocturne. L'Autorité de contrôle recommande de soumettre à études d'impact des scénarios différenciés combinant une exigence progressive sur les caractéristiques acoustiques (bruit certifié) des avions autorisés à opérer et un plafonnement des vols en période nocturne (22h00-06h00)* » (extrait du rapport d'activité 2023 de l'ACNUSA, p.34).

Le calendrier d'adoption de nouvelles restrictions d'exploitation suit les dispositions de la réglementation européenne et nationale

EIAE : a minima 4 à 6 mois (lancement de l'étude, points d'information réguliers en CCE et au CP, fin de l'étude suivie de la prise de décision sur les restrictions et la préparation éventuelle de l'arrêté ministériel)

Consultation du public : délai de 3 mois (avis de la CCE, lancement de la consultation du public, fin de consultation – synthèse et prise en compte)

Saisine de l'ACNUSA : délai de 2 mois environ (saisine officielle de l'ACNUSA pour avis, présentation devant le collège puis avis de l'ACNUSA)

Examen par la Commission européenne : délai de 3 mois (début d'un préavis de 6 mois)

Arrêté de restrictions : délai de prévenance de 6 mois (14 mois s'il s'agit d'un aéroport coordonné) entre la publication et l'entrée en vigueur

L'EIAE ou l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation

L'objectif de l'EIAE est d'évaluer si de nouvelles restrictions d'exploitation de la plateforme permettraient **d'atteindre l'objectif de réduction des nuisances sonores** fixé préalablement pour répondre au problème de bruit identifié et si les **solutions envisagées sont proportionnées** aux conséquences économiques et sociales qui en découleront.

Sa réalisation n'est pas systématique. Les conditions préalables à une EIAE sont que :

- **Un problème de bruit a été identifié** (par exemple à partir du PPBE) ;
- **Les mesures relevant des autres piliers ne suffisent pas pour le résoudre** (analyse faite au préalable par le PPBE notamment) ;
- **Des restrictions d'exploitation liées au bruit sont donc envisagées pour y répondre.**

L'EIAE est un document préparatoire : la décision est prise ensuite par le ministre chargé de l'aviation civile, sur la base de l'EIAE, sous la forme d'un **arrêté ministériel portant restrictions d'exploitation** sur les aéroports visés à l'article L.6360-1 du code des transports (aérodromes civils dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements).

IV

Insuffisances des PPBE approuvés (Plan d'action de réduction du bruit sur 5 ans) : l'exemple type du vrai-faux PPBE de Paris-CDG dénoncé par Ville et Aéroport

- *L'État a finalement approuvé les cartes stratégiques de bruit (CSB) et le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle au titre de la quatrième échéance (2022-2026). L'arrêté inter-préfectoral a été signé le 8 juin et rendu public le 15 juin sur le site de la Préfecture du Val d'Oise. Ce PPBE constitue un recul pour la santé des populations riveraines comme pour la préservation de leur environnement.*
- *Aussi, les communes adhérentes concernées du réseau Ville et Aéroport ont adopté des vœux relatifs à la réduction des nuisances aéroportuaires, reprenant ainsi la délibération symbolique prise le 9 mai à l'occasion du rassemblement élus-associations organisé devant le Ministère de la Transition écologique.*
- *Un recours en annulation a été déposé courant juillet par plusieurs d'entre elles auprès du tribunal administratif de Cergy.*

Une approbation sans modification du projet de PPBE rejeté unanimement par les collectivités locales

Le PPBE est aujourd'hui approuvé alors qu'il a été contesté et rejeté dès sa présentation par la quasi-totalité des collectivités concernées (la Métropole du Grand Paris, le conseil départemental du Val d'Oise, plusieurs communautés d'agglomération, un grand nombre de communes sur le territoire aéroportuaire de Roissy), des associations de riverains, la Commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport et l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) elle-même.

Lors de la phase de consultation publique organisée du 20 janvier au 22 mars 2022, ce sont près de 1500 avis défavorables qui avaient été déposés en ligne sur le site du ministère de l'Écologie. Un tel rejet s'explique par le fait que ce PPBE, comme le précédent, est inefficace en matière de réduction du bruit aérien et de protection des populations riveraines de l'aéroport que nous représentons. Ce plan d'actions à 5 ans ne permet pas en l'état de répondre aux objectifs fixés par la directive européenne : évaluer, prévenir et réduire les nuisances aériennes autour de l'aéroport Paris-CDG.

L'inacceptable projection du trafic aérien de Paris-CDG à 680 000 mouvements annuels

Une hypothèse de trafic à 680 000 mouvements/an contre 500 000 enregistrés en 2019 y est même inscrite, rappelant le projet pourtant avorté en février 2021 d'un nouveau Terminal 4 ! Cette hypothèse correspond à une augmentation du trafic de 34,7%! C'est totalement incompatible avec la réduction du bruit et l'urgence climatique et sanitaire à laquelle il est urgent de répondre ! Dès lors, il est interdit de croire que l'on va pouvoir réduire le bruit aérien de jour comme de nuit avec une telle prévision de croissance. De plus, avec ce PPBE la population exposée sur le territoire aéroportuaire va augmenter. Elle a déjà augmenté sous le PPBE précédent qui constitue un échec : entre 2012 et 2019, en Lden supérieur ou égal à 55 (+31%) et plus encore la nuit en Lnight supérieur ou égal à 50 (+118% !).

C'est un vrai faux PPBE car il ne comporte ni objectif de réduction du bruit aérien, ni aucune mesure efficace pouvant le faire baisser. Or, cet objectif est essentiel si l'on veut notamment apporter une réponse à l'impact sanitaire du trafic aérien (source d'hypertension, de maladies cardio-vasculaires, de stress et de perturbations du sommeil pour les riverains). Bruitparif a indiqué dès 2019 que c'était dans la zone aéroportuaire de Roissy jusqu'à 3 années de vie en bonne santé perdues.



Mme Brigitte Vermillet, Vice-présidente de Ville & Aéroport.;

V**Ville et Aéroport apporte sa contribution dans le cadre de la proposition de loi déposé par Mme Naïma Moutchou « visant à protéger la santé des populations et l'environnement contre les nuisances aériennes »**

- *La proposition de loi « visant à protéger la santé des populations et l'environnement des nuisances aériennes » a été déposée par Mme Naïma Moutchou le 13 novembre 2023 à l'Assemblée nationale et publiée le 5 décembre 2023. Il s'agit d'une initiative importante qui n'a pas manqué de faire réagir les acteurs du transport aérien, et notamment les compagnies aériennes. L'enjeu est de les inciter à accélérer leur transition écologique car on ne peut plus continuer sur le même modèle de développement. Il en va de la décarbonation du secteur, de la santé des populations riveraines et du climat.*
- *Le texte de la proposition de loi n°1956 est téléchargeable à partir du lien suivant : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/l16b1956_proposition-loi*
- *Ville et Aéroport a participé activement ces derniers mois à l'élaboration de ce texte en collaborant avec l'équipe de Mme Moutchou. Il contient un grand nombre de propositions déjà portées par l'association. En ce sens, il constitue une grande satisfaction. L'Acnusa reconnaît également qu'il s'agit là « de la base de travail la plus sérieuse qui ait été proposée ».*
- *Il convient maintenant d'être attentif aux suites qui seront données avec l'objectif que ce texte soit inscrit à l'Assemblée nationale puis au Sénat (navette) courant 2024. Dans les semaines à venir, Ville et Aéroport s'attachera à faire connaître ce texte sur les territoires aéroportuaires auprès des élus concernés, des associations de riverains.*

Présentation de la proposition de loi et rappel du processus parlementaire

Cette proposition de loi peut être inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale, soit à l'initiative du Gouvernement, soit à l'initiative de cette assemblée, par exemple à l'occasion de la séance mensuelle qui lui est réservée par l'article 48 de la Constitution. Tant qu'elle n'est pas inscrite, elle reste lettre morte.

Dès cette inscription, la commission saisie de la proposition désigne un rapporteur, examine le texte au cours d'une ou plusieurs réunions et adopte un rapport. Si elle souhaite l'adoption du texte de la proposition de loi, elle doit alors en reprendre la rédaction en conclusion de son rapport et ce sont ces conclusions qui serviront de base à la discussion de la proposition de loi en séance publique et non le texte initial de la proposition de loi. Si la commission n'a pas présenté de conclusions dans son rapport ou bien souhaite le rejet de la proposition de loi, alors l'assemblée devra se prononcer en séance publique sur le texte initial déposé par l'auteur.

La discussion publique d'une proposition de loi en première lecture se conclut soit par l'adoption d'un texte et de son titre, qui peuvent être très différents du document initialement déposé, soit par le rejet de cette proposition, qui ne pourra alors être redéposée devant l'assemblée avant une année révolue.

Une proposition de loi adoptée en première lecture par une assemblée est immédiatement transmise à l'autre assemblée. Elle ne devient loi que lorsque les deux assemblées ont adopté un texte identique ou bien lorsque le Gouvernement a demandé à l'Assemblée nationale de se prononcer lors d'une lecture définitive à l'issue de plusieurs navettes entre les deux chambres du Parlement.

Après un recours éventuel devant le Conseil Constitutionnel, la loi est promulguée comme loi de l'État par le Président de la République et publiée au *Journal officiel* des lois et décrets.

20 articles pour répondre au défi climatique, protéger la santé des populations et réduire les nuisances aériennes

Sur le fond, la présente proposition de loi pose les conditions d'un nouvel équilibre entre intérêts individuels et prospérité collective, nécessité sanitaire et écologique et enjeux économiques. En harmonisant par le haut les règles actuellement en vigueur et en les réhaussant au niveau législatif, ces mesures visent à permettre, aux uns, de vivre dans un environnement sain, aux autres, de continuer à voyager le plus librement possible en empruntant l'espace aérien.

Cette proposition de loi pose les conditions « d'un nouvel équilibre » entre sécurité sanitaire, développement durable et prospérité économique, « pour une nouvelle approche du transport aérien ».

- Sommeil perturbé et risques accrus sur la santé

La proposition de loi rappelle les risques sur la santé liés notamment au sommeil perturbé par le bruit notamment la nuit. « Le risque de décéder des suites d'un infarctus du myocarde est 28% plus élevé pour les riverains d'aéroports par rapport au reste de la population.

- 450 avions par jour et un vol toutes les 5 minutes la nuit !

Les habitants du Val-d'Oise, à proximité immédiate de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle sont particulièrement exposés : certaines habitations sont survolées par 450 avions chaque jour, avec en moyenne un vol toutes les cinq minutes la nuit ».

- 680 000 vols par an en 2026

Demain, ça pourrait être pire. « Elles le seront [les nuisances aériennes] encore davantage à l'avenir si rien n'est fait : l'aéroport Paris-Charles de Gaulle prévoit un trafic de 680 000 vols d'ici 3 ans, contre 500 000 actuellement, tandis que le trafic aérien devrait doubler à l'échelle mondiale d'ici 20 ans ».

- Respecter les procédures de vol

Il prévoit notamment « d'instaurer un couvre-feu à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle entre 23 heures et 6 heures et de plafonner le nombre de mouvements annuels à 440 000 ; de contraindre les compagnies aériennes et les contrôleurs aériens à respecter les procédures de vol et les trajectoires permettant de limiter les nuisances aériennes ; de donner davantage de compétences et de

pouvoirs à l’Autorité de contrôle des nuisances aériennes (Acnusa) ; de promouvoir la décarbonation du secteur de l’aviation et d’inciter les compagnies aériennes à renouveler leurs flottes au profit d’avions moins bruyants, en créant un écolabel sur les billets d’avion indiquant le bilan carbone et le niveau de performance acoustique des aéronefs ».

- **Une proposition « trans-partisane »**

La proposition a été soumise à cosignature trans-partisane « *car la lutte contre les nuisances aériennes pour mieux vivre dans les prochaines années est l’affaire de tous* » (N. Moutchou). Il y a encore la nécessité de travailler sur ce texte, de l’amender. Il est essentiel que ce texte soit porté par plusieurs groupes politiques.



Jeudi 29 février 2024 , 9^{ème} bureau de l’Assemblée nationale

Intervention de Mme Naïma Moutchou, VP de l’Assemblée nationale, députée du Val d’Oise, qui présente sa proposition de loi « **visant à protéger la santé des populations et l’environnement contre les nuisances aériennes** » devant les membres du conseil d’administration Ville et Aéroport. . Jean-Pierre BLAZY, Président de Ville et Aéroport

Différents scénarios pour l’examen du texte au Parlement Mme Moutchou a indiqué devant les membres du conseil d’administration Ville et Aéroport réunis le 29 février dernier à l’Assemblée nationale que ce texte pourrait être présenté en plusieurs fois. D’abord, une première mouture comprenant les mesures urgentes, ensuite une seconde partie portant sur des mesures complémentaires.

La députée a prévu un rendez-vous prochainement au ministère des Transports avec le nouveau ministre, M. Patrice Vergriete.

VI

Déplacement sur site à Bordeaux-Mérignac (01/02/24) Quel scénario de développement pour Bordeaux-Mérignac ? Les élus de Ville et Aéroport à la rencontre des acteurs locaux (élus, associations de riverains, direction de l'aéroport)

- *Dans le cadre de son programme d'activités, une délégation Ville et Aéroport s'est rendue à Bordeaux-Mérignac le 1^{er} février dernier afin de rencontrer l'ensemble des acteurs locaux : élus, associations de riverains et direction de l'aéroport. L'objectif était d'identifier les enjeux liés aux différents scénarios de développement de la plate-forme et alors que l'Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) de l'aéroport est actuellement en cours de réalisation sous l'autorité du Préfet de la Gironde. 80 000 personnes sont aujourd'hui quotidiennement exposées à un nombre de mouvements pouvant atteindre 100 vols par jour mesurés entre 70 et 75 dB(A) (source aéroport). Il a notamment été question du projet de suppression de la piste sécante 11/29 à l'horizon 2026 qui induirait un report de 10 à 15% au-dessus des habitations situées dans l'axe de la piste principale (le Haillan, Eysines, Bruges, Parempuyre, Blanquefort, Saint-Jean-d'Illac et Saint-Médard-en-Jalles).*
- *L'aéroport de Bordeaux-Mérignac est un aéroport international français situé sur la commune de Mérignac à 12 km à l'ouest de Bordeaux dans le département de la Gironde, en région Nouvelle-Aquitaine. L'aéroport sert de base pour les compagnies aériennes easyJet, Ryanair et Volotea. Il a accueilli 7,7 millions de passagers en 2019, ce qui en fait le 8^e aéroport français et le 6^e hors région parisienne. Cependant, depuis 2020, l'aéroport de Nantes-Atlantique tend à s'imposer comme étant le premier aéroport de l'Ouest de la France, au détriment de l'aéroport bordelais qui rétrograde au rang de 9^e aéroport Français (7^e de province) en nombre de passagers. Il partage ses pistes avec la base aérienne 106 Bordeaux-Mérignac de l'Armée de l'Air.*

Dans un rapport récent, la Cour des comptes a examiné la société gestionnaire de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac de 2013 à 2021 et pointe notamment une stratégie économique dépassée et un besoins de rénover la qualité de service

Les nuisances sonores, la qualité de service, le développement des vols low cost ou encore l'avenir de la « piste sécante » : ces thèmes, qui intéressent au premier chef usagers et riverains, figurent dans le dernier rapport de la Cour des comptes qui ausculte la gestion de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac de 2013 à 2021, concerté avec les dirigeants de la plateforme et ses actionnaires – principalement l'État (60 %) et la Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux (25 %) et les collectivités locales (15%). Alors que la stratégie de l'aéroport a été entièrement repensée après la crise du Covid, le rapport éclaire – à rebours – les coulisses d'un tel enjeu, en rembobinant des années de course à la croissance et d'un modèle « qui a mal résisté aux crises et conduit à négliger d'importants enjeux ».

L'aéroport de Bordeaux Mérignac, 8^{ème} aéroport français avec 7,7 millions de passagers en 2019, a mis en place dans la décennie 2010 une stratégie de croissance de son trafic assise sur les vols à bas coûts (low-cost). Cette stratégie s'est accompagnée d'une priorité donnée à l'accumulation de réserves financières, au détriment de nombreux investissements reportés.

Des signaux préoccupants sur la performance de l'outil se sont dès lors manifestés : la qualité de service a reculé, les exigences de sûreté et de sécurité ont été mal respectées. Des défauts d'ergonomie et de capacité des bâtiments aéroportuaires ne sont toujours pas résolus.

La Cour porte une appréciation critique sur cette approche principalement financière et de court terme qui a privilégié à l'excès la rentabilité pour l'actionnaire, avec le recours à des contrats d'aides incitatives à destination des compagnies à bas coûts. Elle relève les difficultés rencontrées par l'État pour prendre suffisamment en considération les enjeux « métiers » et régaliens que sont, par exemple, la sûreté et la sécurité.

Réfléchir à un modèle de développement un peu différent

Avec un programme d'investissement à cinq ans inédit (240 millions d'euros), l'aéroport, mal noté par les passagers, vise l'excellence opérationnelle, une croissance raisonnée et tourne le dos à l'essor du low cost. L'objectif est d'accélérer sur la transition écologique.

Simon Dreschel, le jeune président du directoire, aux commandes depuis 2021, indique qu'il faut tourner la page d'une augmentation rapide du trafic low-cost sur laquelle l'aéroport avait basé sa stratégie depuis 2010, se fixant pour objectif les 10 millions de passagers pour 2023.

La pandémie de Covid est passée par là. L'ambition est désormais d'atteindre 7,8 millions de passagers en 2027 et de retrouver ainsi le trafic de 2019. « Nous voulons conserver notre offre low cost et faire progresser le nombre de compagnies Premium avec un équilibre respectif de 60 % et 40 % », précise Simon Dreschel. La part du low cost était encore de 67 % l'an dernier.

Les investissements sont le reflet de cette évolution stratégique. Le doublement de la surface du terminal Billi, support de la croissance du trafic low-cost, n'est plus d'actualité, même s'il est prévu quelques travaux pour améliorer l'accueil des passagers dans cette aérogare au confort spartiate. En revanche, le coût de la nouvelle aérogare, reliant les deux halls A et B, a été revu à la hausse avec un budget passant de 42 millions à 100 millions. L'objectif d'améliorer l'offre de boutiques pour augmenter les « revenus extra-aéronautiques » (la moitié du chiffre d'affaires de 70 millions), est toujours présent.

Les trois scénarios de développement de l'aéroport Bordeaux-Mérignac à l'examen

Pour préparer ce projet de développement, il est nécessaire de repenser l'organisation actuelle de la plateforme aéroportuaire.

Parmi les scénarii sur la table, le scénario 1) porte sur le maintien des deux pistes actuelles ; le scénario 2) sur la suppression de la piste sécante, et le scénario 3) sur la suppression de la piste sécante et un doublement de la piste principale

C'est l'État qui, au final, tranchera entre ces différentes options.

Mais celle de la suppression de la piste sécante, qui serait transformée en taxiway pour les avions, semble à ce jour tenir la corde. Ce qui voudrait dire que l'intégralité du trafic serait supporté par la piste principale. En gros, on propose de multiplier par 2,5 le trafic, en faisant la part belle aux low-cost, et que les 80.000 personnes situées sous le couloir aérien de la piste principale en prennent 100 %, ce qui met en colère certains élus locaux. C'est déjà assez insupportable à certains moments, alors eux disent que la coupe est pleine. **Il s'agit des maires du Haillan, d'Eysines, de Bruges, de Parempuyre, de Blanquefort, de Saint-Jean-d'Illac et de Saint-Médard-en-Jalles.**

Ces élus ont d'ailleurs cosigné un courrier adressé à l'ancien Ministre des Transports, Clément Beaune, le 17 février 2023 dans lequel il porte à sa connaissance leur inquiétude face aux nuisances auxquelles sont confrontées leurs populations du fait de la proximité de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

Certes les élus reconnaissent l'aéroport comme un outil de développement économique, mais peut-être faut-il réfléchir à un modèle de développement un peu différent, sachant que deux pistes, cela permet de répartir la nuisance.

Ils ont le sentiment que ce qui prévaut est de développer le trafic aérien, et que la problématique du bruit est la portion congrue de l'analyse.

Les élus rappellent au ministre que sur le territoire plus de 80 000 personnes sont aujourd'hui quotidiennement exposées à un nombre de mouvements pouvant atteindre 100 vols par jour (toutes les 3 minutes à certaines périodes de l'année) mesurés entre 70 et 75 dB (source aéroport).

Le projet de suppression de la piste sécante 11/29 à l'horizon 2026, prévu dans le Schéma de Composition Générale de l'Aéroport de Bordeaux Mérignac, induirait, de fait, un report de 10 à 15% du trafic au-dessus des habitations. 100% du trafic serait ainsi supporté par les riverains des communes précitées auquel s'ajoute le développement prévisionnel de l'aéroport portant le nombre de passagers à 12 millions puis à 16 millions à l'horizon 2050 pour 8 millions de passagers en 2019. Cela représente une projection de 80 000 mouvements/an à 120 000 mouvements/an.

A ces nuisances déjà très impactantes s'ajoutent les vols de qualification sur les Rafales, les vols de l'Armée de l'air française et enfin les vols de nuit. Ces nombreux effets cumulatifs déjà supportés par les populations auraient donc vocation à s'intensifier au regard de ces perspectives qui sont contestées par les élus.

Or, selon l'Organisation Mondiale de la Santé, le bruit représente le second facteur environnemental provoquant le plus de dommages sanitaires en Europe. L'ADEME en estime le coût sociétal, toutes dépenses confondues, à 147 millions d'euros par an.

La position des élus locaux sur le volet environnemental du dossier

Comment admettre dans ces conditions et malgré l'arsenal législatif français, malgré les conclusions indiscutables des programmes de recherche médicale que les mesures envisagées soient aussi timorées ?

Comment admettre que les valeurs prises en compte pour apprécier les nuisances soient des mesures lissées sur 24h masquant ainsi une réalité faite d'une succession, de jour comme de nuit, d'émergences fortes et traumatisantes ? Les experts médicaux sont formels et unanimes à dénoncer des mesures de références inappropriées pour juger des effets sanitaires.

Comment admettre qu'aucune réflexion ou idée de réflexion ne soit amorcée pour apprécier précisément et sur chaque aéroport le seuil d'acceptabilité du trafic pour le tissu urbain existant et surtout bien entendu pour la santé des populations exposées ? Certaines plateformes ont à ce jour pris conscience de cette nécessité environnementale et décidé de réduire et de contenir leur activité.

Comment admettre que, malgré les demandes insistantes des principales communes impactées, la direction de l'aéroport de Bordeaux Mérignac ait décidé de baser son schéma de composition sur la suppression de la deuxième piste ? Si cette hypothèse se confirmait cela induirait une concentration de 100% du trafic actuel sur un périmètre d'impact encore plus réduit et le plus urbanisé induisant à court terme une situation quotidienne insupportable sur les communes de Haillan, d'Eysines et de Saint-Jean-d'Illac et de moins en moins supportable pour les communes de Blanquefort, Parempuyre, Bruges et Saint-Médard-en-Jalles.

Vols de nuit

Comment admettre que l'aéroport de Bordeaux Mérignac soit un des seuls, voire le seul à n'imposer aucune mesure de restriction des vols entre 22h et 6h, imposant aux populations l'impact d'une dizaine de vols chaque nuit ? Les autres plateformes y sont parvenues, et les élus ne voient pas par quelles raisons spécifiquement bordelaises seraient de nature à interdire cette évolution évidente pour l'ensemble des plateformes aéroportuaires et attendue depuis de nombreuses années par les habitants des territoires impactés.

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement et Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) de l'aéroport

Ce document, signé le 21 décembre 2022, a été vécu comme une déclaration de guerre par les élus et les associations de riverains. Il prévoit 122 000 vols par an d'ici 2025, largement au-dessus du record de 2019 (84 000 mouvements).

L'approbation du PPBE avait entraîné l'organisation d'une manifestation qui avait réuni 400 personnes en mars 2023. Pour rappel, les associations de défense contre les nuisances de l'aéroport réclament le plafonnement du nombre de vols annuels, qui est prévu à la hausse à l'horizon 2040, et demande « une trêve nocturne », c'est à dire la suppression des vols commerciaux la nuit.

Les élus considèrent que le PPBE de l'aéroport tel qu'il a été approuvé ne propose aucune mesure sérieuse et concrète pour réduire les nuisances sonores aériennes le jour ou plus particulièrement la nuit. Ce manque d'engagement est d'ailleurs dénoncé dans le cadre de l'enquête publique réalisée par les communes voisines et par l'ACNUSA.

Depuis la préfecture de Gironde a lancé une nouvelle étude d'impact sur les nuisances sonores (EIAE) de l'aéroport de Bordeaux Mérignac. Il s'agit de faire un diagnostic avant d'éventuelles restrictions.

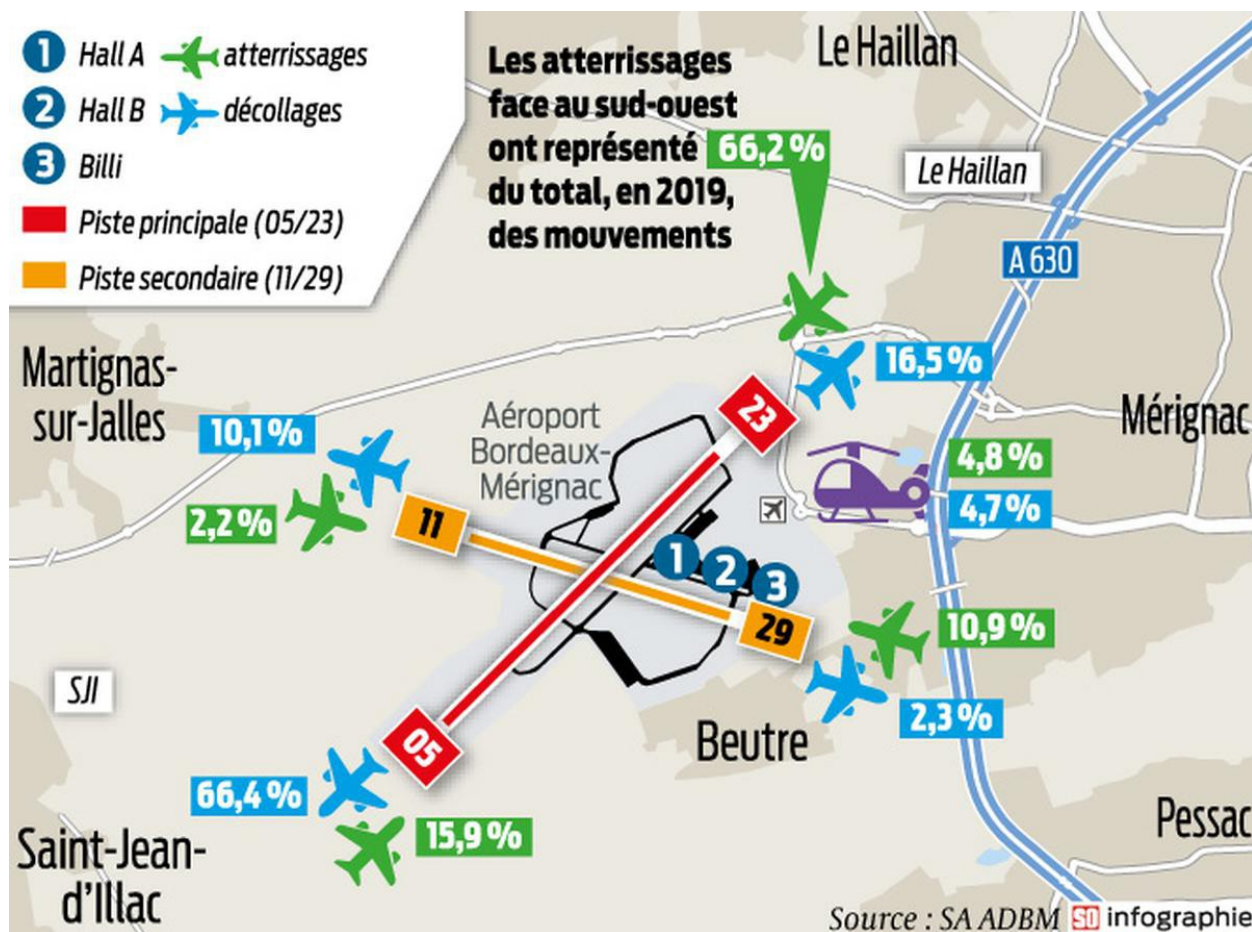
L'EIAE de l'aéroport vise à établir un diagnostic, identifier des enjeux, définir des objectifs de réduction de bruit, évaluer les impacts acoustiques, sanitaires, socio-économiques et à établir les scénarios qui ont le meilleur rapport coût-efficacité. Les restrictions retenues pourront couvrir par exemple des règles de plafonnement de trafic, des restrictions sur la nature des vols, les performances acoustiques ou les plages horaires notamment nocturnes.

Deux réunions se sont tenues les 25/09/23 et 06/02/24 avec l'ensemble des parties prenantes et le bureau d'études TO70, et les résultats de l'étude « feront l'objet d'une consultation du public après avis de la commission consultative de l'environnement, et de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires. » La Commission européenne disposera ensuite d'un délai de trois mois pour donner son avis sur une proposition d'arrêté ministériel qui mettra en œuvre les restrictions.

Dans l'attente, le préfet de la Gironde a demandé à l'aviation civile que les mesures du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de Bordeaux-Mérignac, approuvé le 21 décembre 2022, soient accélérées « pour le confort des riverains. »

En résumé, les élus demandent au gouvernement de bien vouloir intervenir pour que la piste sécante de l'aéroport Bordeaux-Mérignac soit conservée et pour faire cesser le plus tôt possible les vols de nuit dans le cadre des conclusions de l'EIAE conduite par la Préfecture de Gironde.





L'inégale répartition des trajectoires d'approche entre la piste principale et la piste secondaire ou sécante

Sur la carte ci-dessus, on peut voir que les atterrissages face au sud-ouest ont représenté 66,2% du total des mouvements en 2019 (piste principale 05/23). Et qu'il y a une inégalité de répartition des mouvements entre la piste principale et la piste secondaire ou sécante 11/29 (qui impacte Pessac et Martignas-sur-Jalles).

Révision récente du Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aéroport Bordeaux-Mérignac

Le plan de gêne sonore (PGS) révisé est entré en application fin décembre 2023 et remplace le précédent document qui datait de 2004. Il identifie de nouveaux logements éligibles au dispositif d'aide à l'insonorisation au Haillan, à Mérignac et surtout à Eysines.

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires recommande une évaluation régulière du plan de gêne sonore. Elle conseille également de mandater un assistant à maître d'ouvrage pour aider les propriétaires éligibles à des travaux d'insonorisation à monter leurs dossiers.

La révision du PGS s’est appuyée sur les bases réglementaires en vigueur, à savoir un trafic aérien inférieur à celui constaté avant la crise sanitaire. Le plan devra certainement être de nouveau révisé rapidement puisque les prévisions actuelles pour cet aéroport font état d’un retour du trafic au niveau de 2019 entre 2024 et 2026.

Les nouvelles courbes de bruit réglementaires intègrent déjà près de 1 300 nouveaux logements, majoritairement localisés à Eysines. Ceux-ci deviennent éligibles à l’aide à l’insonorisation financée par les recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). Au-delà, l’Acnusa « recommande de bien identifier les établissements scolaires, sanitaires ou sociaux susceptibles d’être insonorisés afin d’envisager, avec les collectivités territoriales propriétaires de ces bâtiments, un programme d’actions complémentaires ». Elle souligne la nécessité d’assurer une « cohérence entre ressources mobilisables et besoins à satisfaire, en faisant observer que le taux en vigueur pour le calcul de la TNSA est inférieur à Bordeaux-Mérignac par rapport à d’autres aéroports comparables. »



Jeudi 1^{er} février 2024 , une délégation d’élus Ville et Aéroport rencontre les élus locaux (maires, département de la Gironde, région Nouvelle Aquitaine et Bordeaux métropole) en mairie du Haillan.

VII	<p>Consultation publique inédite sur les nuisances aériennes en Île-de-France (11/03/24 au 24/03/24)</p> <p>Les élus de Ville et Aéroport engagés sur le terrain pour mobiliser la population</p> <p>Les Franciliens disent OUI à 97% au plafonnement des aéroports parisiens et à l’instauration d’un couvre-feu la nuit</p>
------------	--

- *Sensibilisation des élus franciliens et préparation de la consultation publique en visioconférence*
- *Face au manque d’ambition de l’État sur les questions climatiques et de santé publique, les élus franciliens membres de Ville et Aéroport ont pris une part active dans l’organisation d’une consultation publique inédite sur les nuisances aériennes. L’enjeu est clair : plafonner le trafic aérien au niveau de l’année de référence 2019 (avant pandémie) et réduire celui-ci afin notamment de répondre aux objectifs de décarbonation du secteur d’ici 2030. Voilà ce qui a leurs yeux doit être inscrit dans les Études d’Impact selon l’Approche Équilibrée (EIAE) actuellement en cours de réalisation sous l’autorité du Préfet.*
- *L’un des temps forts de cette phase de consultation, qui se déroule du lundi 11 mars au dimanche 24 mars dans 146 communes volontaires, a été le rassemblement d’élus du mercredi 20 mars devant l’Assemblée nationale (Place du Palais Bourbon).*
- *Les citoyens ont eu la possibilité de voter en ligne ou manuellement dans les bureaux de vote ou certains bâtiments municipaux.*
- *Résultats de la consultation publique : 147 villes partenaires, 50 812 votants enregistrés, soit 97% de OUI*

La consultation publique sur les nuisances aériennes en Île-de-France et dans l’Oise qui vient de s’achever (11/03 au 24/03) est inédite. Il faut remonter au milieu des années 90, au moment du projet d’extension de la plate-forme de Paris-Charles-de-Gaulle, pour observer une telle mobilisation de la population. 147 villes ont participé à cette consultation et 50812 votants ont été enregistrés. C’est un vrai succès dont je me réjouis et qui devra en appeler d’autres.

Il faut saluer l’engagement des élus membres de Ville et Aéroport qui ont participé à cette consultation. Ils ont joué un rôle actif et ont ainsi contribué à faire voter leurs administrés, que ce soit par la voie électronique ou manuelle. Ce résultat est lié à l’exaspération de la population qui est fortement impactée par les nuisances aériennes (bruit et pollution atmosphérique) de jour comme de nuit.

Une question simple posée aux citoyens

« Pour votre santé et face à l’urgence climatique, souhaitez-vous la limitation des vols et leur interdiction la nuit entre 22 heures et 6 heures sur les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget et Beauvais-Tillé ? ».

L'urgence climatique se fait ressentir de plus en plus chaque jour, et alors que les populations impactées par les nuisances aériennes en Île-de-France (environ 2 millions de personnes le sont directement) aspirent à vivre dans un environnement sain, le gouvernement privilégie des intérêts économiques. Pourtant, le confinement a offert un aperçu d'un air moins pollué, un contraste saisissant qui a renforcé le désir des habitants d'une meilleure qualité de vie.

Rappel des modalités de la consultation publique, une opportunité pour les populations de s'exprimer

La consultation publique était ouverte à toute personne âgée d'au moins 16 ans, quel que soit son lieu de résidence en Île-de-France. Pour faciliter l'expression du plus grand nombre, il était possible de voter en ligne : <https://bit.ly/VoteReductionAviation>

Des points d'information ont été mis en place dans certaines villes pour échanger sur le sujet. Cette consultation publique a représenté une opportunité unique pour l'ensemble des Franciliens concernés afin de faire entendre leur voix sur une question cruciale qui affecte à la fois leur santé quotidienne et l'avenir écologique de leur territoire. En se mobilisant massivement, ils ont pu envoyer un message fort à l'État sur la nécessité de prendre de réelles mesures pour protéger la santé et l'environnement.

Il faut avancer sur la question des vols de nuit

Un couvre-feu négocié devrait pouvoir être instauré à Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Le Bourget et celui de Paris-Orly étendu entre 23h00 et 06h00 (actuellement 23h30-06h00).

On a trop tendance à opposer l'environnement, la santé d'un côté et l'emploi de l'autre alors qu'il faut prendre en compte l'ensemble des nécessités dans une approche équilibrée. Si l'on prend l'exemple de Francfort en Allemagne : à la suite d'une décision de justice en 2012, l'aéroport qui est d'une dimension comparable à Paris-Charles-de-Gaulle, a instauré un couvre-feu strict de 23 heures à 5 heures du matin. La compagnie aérienne nationale, la Lufthansa, a été contrainte de réorganiser son activité (notamment Lufthansa Cargo) pour respecter ces nouvelles restrictions. Près de 12 ans plus tard, l'aéroport de Francfort n'a pas été déclassé et la Lufthansa enregistre de très bons résultats.

L'impact sanitaire du trafic aérien est aujourd'hui démontré par les études épidémiologiques

Vivre sous les couloirs aériens réduit jusqu'à trois ans l'espérance de vie en bonne santé. Maladies cardiovasculaires, troubles du sommeil et de la concentration, difficultés des apprentissages peuvent être induits par les nuisances sonores. Le secteur de l'aérien est le seul secteur à avoir augmenté en Ile-de-France les oxydes d'azote responsables pour partie de la pollution de l'air. L'ADEME indique qu'il faut réduire le trafic aérien de 15% en 2050 par rapport à 2019 pour que le secteur aéroportuaire rentre dans la trajectoire carbone imposée pour la sauvegarde du climat.

Interpellation du Gouvernement - Lettre à M. Gabriel Attal, Premier ministre

Alors que le trafic aérien repart à la hausse et qu'il pourrait doubler d'ici 2040, que le climat et la santé des riverains sont aujourd'hui menacés, il faut une volonté politique et de véritables engagements pris notamment dans le cadre des Etudes d'Impact selon l'Approche Equilibrée (EIAE) actuellement en cours de réalisation sous l'autorité des préfets pour les aéroports parisiens. Les élus franciliens concernés et les associations demandent un plafonnement du trafic aérien sur l'ensemble des aéroports parisiens et l'instauration d'un couvre-feu harmonisé entre 22h et 6h.

Actuellement, la volonté politique du gouvernement sur ce sujet fait cruellement défaut et il n'y a à ce stade aucune garantie sur l'inscription de mesures de restrictions d'exploitation dans les EIAE. Avec ces études d'impact selon l'approche équilibrée, on veut nous faire croire qu'il y aura une solution prochaine conduisant à une meilleure régulation du trafic. En réalité il n'en est rien. Il en va de même pour les nouvelles technologies (hydrogène, électricité) et les biocarburants qui n'auront qu'une portée limitée et à un horizon encore lointain.

De plus, un récent rapport du CITEPA fait le constat d'une diminution des émissions de gaz à effet de serre en France, et de leur augmentation pour le secteur aérien : +21% pour les vols domestiques et + 27% pour les vols internationaux entre 2022 et 2023.

Face à ce constat et cette mobilisation inédite trans-partisane, certains parlementaires ont indiqué unanimement le 20 mars dernier devant l'Assemblée nationale à l'occasion d'un rassemblement d'élus la nécessité de converger et de produire un texte commun (Assemblée nationale et Sénat). Ils travaillent actuellement en ce sens et mettent tout en œuvre pour que le débat ait lieu au Parlement courant 2024.

Ville et Aéroport va adresser une lettre au Premier ministre afin de lui demander une audience car nous souhaitons connaître la stratégie du gouvernement face aux enjeux environnementaux et sanitaires alors même que l'Ademe recommande une baisse du trafic aérien avant 2030 pour répondre aux objectifs de décarbonation du secteur. Il y a urgence à agir pour protéger la santé des populations de nos territoires et répondre à l'urgence climatique.



Mercredi 20 mars 2024 – Rassemblement d'élus devant l'Assemblée nationale dans le cadre de la consultation citoyenne – Intervention de M. Jean-Pierre Blazy, Président de Ville et Aéroport, Maire de Gonesse

VIII

En 2023/2024, Ville et Aéroport poursuit son travail de sensibilisation auprès des pouvoirs publics

- Demande d'audience auprès de M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports (**réunion préparatoire avec les membres de son cabinet le 14 février 2023 mais sans rencontre du ministre courant 2023**)
- Réponse de Mme Élisabeth Borne, Première ministre (**19/07/23**) suite à la lettre ouverte adressée par le Président de Ville et Aéroport (17/11/22) sur la politique gouvernementale en matière de décarbonation du secteur aérien et la nouvelle réglementation de ses trafics (commercial, fret et aviation d'affaires)
- Demande d'audience auprès de M. Gabriel Attal, Premier ministre, suite aux résultats de la consultation publique sur les nuisances aériennes en Ile-de-France (**02/04/24**)



M. Didier Gonzales, Secrétaire général Ville & Aéroport
M. Benoit Penez, Administrateur Ville & Aéroport
Mme Brigitte Vermillet, Vice-présidente Ville & Aéroport

IX

Participation de Ville et Aéroport au Comité de suivi sur l'évaluation de la contribution de l'ACNUSA à la politique de lutte contre les nuisances aéroportuaires

M. Jean-Claude Lemasson, VP de Ville et Aéroport, a siégé aux réunions du comité de suivi (04/10/23 ; 04/12/23 ; janvier 2024).

Le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a décidé de faire réaliser une nouvelle évaluation de la politique publique réduction des nuisances aéroportuaires. Une première évaluation avait été réalisée en 2005.

Cette nouvelle démarche d'évaluation est engagée avec un cabinet spécialisé depuis le début juin et elle s'est terminée fin janvier 2024. Après une phase de préparation des travaux et de recueil des données, s'est engagée la collecte des regards que portent les acteurs concernés par cette politique publique, soit par entretiens individuels, soit par un questionnaire en ligne.

L'Autorité souhaite mettre en place un comité de suivi de cette démarche comprenant deux membres du collège de l'Autorité et six personnalités connaissant bien le sujet. Deux réunions de ce Comité de suivi se sont tenues les mercredi 4 octobre 2023 et lundi 4 décembre 2023.

La première réunion avait pour objectif de présenter et valider les constats évaluatifs. Cette réunion a permis également d'échanger sur la suite de la démarche. La seconde réunion a permis de restituer, de valider ou d'amender les travaux ainsi que les enseignements et propositions qui s'en dégagent.

Ce Comité comprenait deux membres du collège de l'Autorité de contrôle et six personnalités. L'Acnusa a souhaité qu'un élu du bureau de l'association Ville et Aéroport puisse participer à ce Comité pour porter la voix des territoires. Ainsi, M. Jean-Claude Lemasson, vice-président de Ville et Aéroport, a confirmé sa participation.

Après avoir eu communication du document « Évaluation de l'action de l'ACNUSA » préparé par Planète Publique, dont le cahier des charges a été défini par l'Acnusa, puis après présentation à sa réunion du 4 décembre 2023, le comité de suivi de l'Acnusa émet l'avis suivant :

Le Comité de suivi souscrit dans son ensemble au constat établi sur la base des réponses aux questionnaires adressés aux parties prenantes et des entretiens ciblés dans le cahier des charges. Il relève quelques points de vigilance et pistes d'amélioration :

- le taux de retour au questionnaire apparaît faible mais la nature des répondants est suffisamment diversifiée ;
- les différents services de la DGAC potentiellement concernés n'ont pas pu être entendus ;
- l'évaluation aurait dû s'appuyer également sur une évaluation *ex post*, permettant de faire le bilan des avis et recommandations de l'Acnusa ;

Parmi les enseignements les plus importants, il retient :

- la perception d'une prépondérance de l'action de l'Acnusa sur les nuisances sonores, avec une focalisation croissante des moyens sur le traitement des sanctions, et en parallèle une réduction des moyens au profit des autres nuisances et des autres modes d'action de l'Acnusa (écoute des parties prenantes, information/sensibilisation, recommandations) ;

Le comité de suivi considère que cette évolution ne permet pas de valoriser pleinement les compétences rassemblées au sein du collège et des services de l'Acnusa et qu'il conviendrait d'envisager tout moyen permettant à l'Acnusa de mettre en œuvre la procédure de sanction de façon plus efficace dans des délais réduits (par exemple, la formulation des décisions), pour lui permettre d'exercer pleinement ses autres missions.

- l'incompatibilité entre sa mission de contrôle et de sanction dans le domaine du bruit et celle de conseil.
- le choix de l'Acnusa de concentrer son investissement sur un nombre limité de plateformes parmi celles prévues par la loi se traduit par la perception des parties prenantes des autres plateformes d'une autorité peu présente, voire « parisienne ».

Le comité de suivi recommande que le rééquilibrage des missions de l'Acnusa se fasse au profit de toutes les plateformes. S'inspirant de l'expérience du comité de suivi des vols de nuit sur Roissy – Charles de Gaulle, il suggère que soit retenue, sur chaque site, une thématique prioritaire, de nature à réunir régulièrement les parties prenantes.

- un cadre réglementaire imprécis, conférant aux autorités décisionnelles une marge d'interprétation excessive, et un cadre procédural ne permettant pas en outre à l'Acnusa d'exprimer ses avis de façon suffisamment précoce, utile et dans un cadre suffisamment transparent pour pouvoir être pris en compte lors de la consultation du public puis dans les décisions accordées aux plateformes et aux compagnies aériennes.

En particulier, l'instruction technique du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transports devrait mieux prendre en compte les projets aéronautiques ;

Pour renforcer significativement la portée de l'action de l'Acnusa sur ses autres missions, le comité de suivi considère que son rôle consultatif doit pouvoir s'exercer plus en amont, sur la base de projets de décision formalisés des autorités décisionnelles, au moyen d'avis argumentés et motivés, au besoin après des premiers échanges informels, et que les raisons pour lesquelles ses avis ont été suivis ou non soient explicitement motivées, que ce soit pour des raisons techniques, économiques ou environnementales.

- une articulation peu lisible avec la direction générale de l'aviation civile, subie plus que coconstruite, conduisant à l'expression par les acteurs de l'aéronautique d'une partialité de l'Acnusa, largement induite par la définition de sa mission et par son exercice, en creux, par rapport aux missions de la DGAC, dans le contexte d'un rapport de force déséquilibré au détriment des riverains ;

Il semble opportun au comité de suivi de formaliser plus explicitement les champs respectifs des missions de la DGAC et de l'Acnusa, le cas échéant par voie réglementaire. L'évaluation de l'action de l'Acnusa présentée au comité de suivi devrait conduire à étendre ou recentrer ces missions et les différents modes d'action. En cohérence avec les évolutions antérieures et compte tenu de l'importance accrue de la lutte contre le changement climatique pour l'avenir de l'aviation civile, le comité de suivi recommande en particulier d'élargir le champ de l'Acnusa à tous les rejets atmosphériques directs et indirects liés aux activités des plateformes, en y incluant les enjeux d'atténuation et d'adaptation au changement climatique. Le suivi et le contrôle des émissions pourrait constituer un des modes d'action de l'Autorité.

- la faculté pour les tiers de saisir l'Acnusa est peu connue et l'expression de l'Acnusa est parfois empêchée par les préfets, ou faute de temps ou des moyens suffisants pour valoriser l'action de l'Autorité ;

La question de la suffisance des moyens rejoint le premier point de vigilance sur la capacité de l'Acnusa à dégager les marges de manœuvre pour mettre en œuvre l'ensemble de ces missions. L'action locale est un aspect important de légitimation de l'Autorité. Le Comité de suivi rappelle qu'il revient *in fine* à l'Acnusa de mettre en œuvre toute initiative qu'elle estimerait opportune, sans que l'avis des autorités décisionnelles constitue un préalable ni *e fortiori* une condition.



M. Yohann Dessales, Collaborateur de cabinet, Mairie de Villeneuve-le-Roi ; M. Nicolas Aubert, Adm. V&A

✓ **Consultation publique sur les procédures de descente continue à l'aéroport Paris-Orly en configuration face à l'Ouest (15/03/23 au 15/06/23)**

Il s'agissait dans ce cadre d'évaluer l'impact d'une telle mesure sur le territoire et d'identifier les communes qui pourront bénéficier des retombées positives de cette nouvelle procédure d'approche. Sur ce sujet ce sont celles qui sont éloignées du site aéroportuaire qui en sentiront les effets et non celles situées à proximité de la plate-forme. Par ailleurs, c'est une configuration préférentielle en face à l'Ouest.

Comment s'explique-t-elle? N'y a-t-il pas d'autres configurations qui pourraient être mises à l'étude?

On sait que la généralisation des descentes continues est un enjeu important. Elle avait été promise par la ministre de l'écologie (alors E.Borne) en conclusion des Assises de l'aérien en mars 2019 pour Paris-CDG fin 2023. Il n'en a rien été. Les experts de la DSNA (Direction des Services de Navigation Aérienne - DGAC) expliquent que du fait de la complexité du ciel aérien francilien elle est difficile à généraliser et qu'elle peut l'être sur des plages horaires de moindre trafic. En réalité, elle n'est pas en adéquation avec le modèle économique du Hub de Paris-CDG (concentration du trafic sur 6 rdv/24h) et à Paris-Orly dans la configuration proposée en face à l'Ouest il convient très vite d'évaluer l'impact réel positif sur le territoire.

✓ **Projet d'arrêté modificatif du 28 septembre 2021 portant restrictions d'exploitation de Nantes-Atlantique (25/01/24 au 25/02/24)**

Le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires a organisé une consultation publique jusqu'au 25 février 2024 sur le projet de modification mineure de l'arrêté portant couvre-feu sur l'aéroport de Nantes-Atlantique.

L'ACNUSA avait été saisie par 17 collectivités locales d'une première version du projet sur la base de l'article L. 6361-5 du code des transports. Le projet a été modifié après la réunion de la commission consultative de l'environnement de la plateforme du 15 janvier 2024.

L'ACNUSA sera saisie pour avis en fin de procédure de consultation. Le projet d'arrêté modificatif sera alors accompagné de son rapport de présentation et d'une notice d'impact permettant de justifier la modification en regard des premiers objectifs annoncés par le ministre délégué aux transports.

Au second semestre 2024, une évaluation des dispositions prises a été annoncée par le ministre afin d'envisager de soumettre à étude d'impact des mesures plus strictes.

Ville et Aéroport soutient pleinement la position de Nantes Métropole et le courrier des 24 Maires valant avis dans le cadre de la consultation relative au projet d'arrêté modificatif du 28 septembre 2021 portant restrictions d'exploitation de Nantes-Atlantique. La position de Nantes Métropole ainsi exprimée s'inscrit de fait pleinement et en continuité avec le socle métropolitain de mesures attendues qu'elle a formalisé en octobre dernier.

✓ **Postface du livre « Habiter sous le bruit des avions » (Editions Hermann – Date de parution le 24/04/24) par M. Jean-Pierre Blazy, Président de Ville et Aéroport**

Extrait :

« L'étude de Didier Desponds et de Laure Cazeaux aborde un aspect essentiel jusque-là encore peu documenté des conséquences des nuisances aériennes affectant les mobilités résidentielles des territoires périphériques des métropoles. Le géographe et professeur d'études urbaines Guillaume Faburel avait déjà initié dans les années 2000 la recherche sur la problématique du bruit aérien et ses effets en termes de dépréciations immobilières et d'inégalités sociales et environnementales sur les aéroports franciliens. Spécialiste de l'étude des mobilités résidentielles sur les territoires de banlieue, Didier Desponds avait un peu plus tard codirigé la thèse de doctorat de Noëlvia Sedoarisoa publiée en 2015 intitulée *Impacts des plateformes aéroportuaires sur les dévalorisations immobilières et les mobilités résidentielles* qui avait bénéficié du soutien de Ville et Aéroport.

Les élus de l'association Ville et Aéroport et de nombreux maires déplorent toujours le refus obstiné des autorités de l'État de prendre en compte les effets des injustices spatiales aggravées par les nuisances aéroportuaires sur des territoires de banlieue déjà fortement paupérisés. L'État n'ignore pourtant pas depuis au moins la fin des années quatre-vingt-dix les conséquences identifiées en particulier autour d'Orly. Villeneuve-le-Roi a perdu près de 5000 habitants entre 1968 et 1999 et une étude mettait déjà en évidence les risques de « la spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale » autour des aéroports. Dans le même temps une autre étude s'intéressait au « devenir des vieux pays soumis aux nuisances de l'aéroport Charles-de-Gaulle » à la veille de son extension et « aux contraintes liées à l'application du PEB », le Plan d'Exposition au Bruit créé par la loi de 1985 (...)

Deux réponses et deux exigences sont désormais nécessaires pour réconcilier développement aéroportuaire, qualité environnementale, urgence climatique et protection des populations riveraines. En premier lieu une vision stratégique de l'État qui doit intégrer l'ensemble des problématiques et non pas une politique de gestion *au fil de l'air* au service des seuls intérêts économiques, avec une volonté politique qui ne se limite pas au faux-semblant du discours officiel.

En second lieu la nécessité d'associer réellement les élus des territoires et leurs associations de riverains. Sur ce point majeur et incontournable, il est évident que les dispositifs existants tels que les commissions consultatives dont les avis même négatifs ne sont jamais pris en compte ou si peu et avec si peu de résultats, ont atteint leurs limites malgré l'engagement des élus et des associations qui y participent avec conviction et persévérance. De nombreux rapports

parlementaires comme de nombreuses propositions de lois formulent des propositions défendues par les élus de Ville et Aéroport, en particulier la création des EPTA (Établissement Public de Territoire Aéroportuaire) ou communautés aéroportuaires comprenant les communes comprises en tout ou partie dans les PGS ayant un réel pouvoir de gestion et de décision. Ces instances auront la possibilité de se saisir des travaux universitaires comme celui des auteurs de ce livre et n'auront pas à subir les expertises partisans de la seule DGAC et des aéroports pour agir et répondre aux réalités des territoires et aux besoins de leurs habitants face « au défi des injustices spatiales ».

✓ **Signature d'une pétition pour l'extension du couvre-feu de l'aéroport Paris-Orly (Mars 2024)**

Depuis juillet dernier, de nouvelles mesures sont examinées par l'État pour réduire les nuisances sonores engendrées par l'aéroport d'Orly. L'État s'est même engagé à diminuer le bruit de 6 décibels en période nocturne. Parmi les hypothèses envisagées, figure l'extension du couvre-feu d'une demi-heure supplémentaire.

Cette extension, si elle venait à être mise en place, serait une véritable avancée depuis l'instauration du couvre-feu en 1968. En commençant à 23 heures au lieu de 23h30, ce couvre-feu permettrait d'allonger la période de calme. Il se rapprocherait également des huit heures de sommeil consécutives recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé.

Pour obtenir ces 30 minutes supplémentaires, la mobilisation de tous est essentielle. C'est la raison pour laquelle, en lien avec les associations dont Ville et Aéroport, plus de 150 élus signataires de la pétition ont été mobilisés à ce jour (parlementaires, Président de la Métropole, représentants de Département et de Région, Maires) pour faire pression sur le Gouvernement.



XI

2ème séminaire de formation auprès des élus Ville et Aéroport sur les trajectoires aériennes (visioconférence – 28/03/24)

Le 2^{ème} séminaire de formation auprès des élus Ville et Aéroport a été consacré aux trajectoires aériennes. Il s'est tenu le jeudi 28 mars en visioconférence. Il a été assuré par M. Gérard Stemmer, administrateur Ville et Aéroport et ancien pilote de ligne. Après l'exposé (diaporama Powerpoint), les élus ont pu poser leurs questions sur la thématique proposée.

Le programme complet de cette formation a été diffusé. Naturellement, de nouvelles thématiques pourront s'ajouter selon la demande des élus. Cette formation a réuni à la fois certains élus membres du réseau Ville et Aéroport ainsi que des collaborateurs d'élus.

L'objectif est de les sensibiliser aux sujets souvent techniques et pointus qui peuvent être traités notamment par la Direction générale de l'aviation civile au sein des différentes instances de concertation où siègent les élus (CCE, CCAR, Comité de suivi étatique, etc.). Ce séminaire, qui se décline par thématiques, doit leur permettre d'appréhender un certain nombre de notions propres au transport aérien, de les assimiler et ainsi leur permettre de répondre aux interpellations récurrentes des citoyens.

Les élus peuvent solliciter M. Stemmer par mail (gerard.stemmer@wanadoo.fr) pour toute question. Par ailleurs, une newsletter spéciale sera consacrée à chaque séminaire et diffusée.



M. Gérard Stemmer, Administrateur Ville & Aéroport

- ✓ Administration du site Internet Ville et Aéroport (www.villeaeroport.fr)
- ✓ Veille sur revue de presse Transport aérien ; questions écrites et orales posées à l'Assemblée nationale et au Sénat ; dépôt de projets de loi, propositions de loi, résolutions ; rapports d'information parlementaire
- ✓ Production des statistiques de fréquentation du site Ville et Aéroport
- ✓ Administration de la page Facebook Ville et Aéroport
- ✓ Diffusion d'une newsletter mensuelle (newsletter 90 à 98 en 2023-2024)
- ✓ Campagne d'adhésion 2023-2024 auprès de 250 collectivités territoriales de la métropole à la commune (+ parlementaires) – Nouvelles adhésions enregistrées (communes de Bruges (33), Mitry-Mory (77), Conseil départemental de Seine-et-Marne (77), communes en IDF en cours d'adhésion suite à la consultation publique nuisances aériennes du mois de mars 2024
- ✓ Participation aux instances de concertation (CCE, CCAR)
- ✓ Participation aux colloques, séminaires (Paris Air Forum, conférence easyJet sur l'avion du futur, Table-ronde de l'IFPEN, etc.)

DISCUSSION SUIVIE DU VOTE DU RAPPORT MORAL 2023 PAR L'ASSEMBLEE GENERALE



M. Lucien Barge, Trésorier Ville & Aéroport
(Synthèse du rapport financier 2023 => Présentation projetée)



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE 2024

PRESENTATION ET DISCUSSION DU PROGRAMME D'ACTIVITES 2024

→ Déplacements sur site

Marseille-Provence ou Nice-Côte-d'Azur – Juin 2024

Marseille-Provence : C'est un déplacement important pour Ville et Aéroport. Cela permettrait d'une part de sensibiliser les collectivités à notre action (Marignane, Vitrolles, Métropole Aix Marseille, conseil départemental des Bouches-du-Rhône, communes riveraines, etc.). D'autre part, nous aurons l'occasion de rencontrer là aussi l'ensemble des acteurs locaux (direction de l'aéroport, élus membres du conseil de surveillance de la société aéroportuaire, élus des communes riveraines, associations de riverains).

Le fil conducteur des discussions sera le projet « Cœur d'aéroport », extension prévue de l'aéroport dont la première phase, concernant la création d'un nouveau bâtiment de 22 000 m² entre les halls A et B, a fait l'objet d'une enquête publique. Évidemment les associations de défense de l'environnement sont vent debout contre ce projet qui dans un second temps prévoit une hausse de trafic.

L'enjeu est de taille : hisser Marseille-Provence, déjà troisième aéroport régional français, au rang des plus grands aéroports internationaux. C'est la seconde phase du projet qui inquiète les associations puisqu'elle concerne l'extension de l'aire de trafic et la construction d'une jetée d'embarquement pouvant accueillir des avions longs courriers. De quoi faire passer le trafic de 8 à 12 millions de passagers par an. Les collectifs citoyens s'organisent et dénoncent l'augmentation du trafic et des émissions de CO₂, hypothéquant les chances de remplir les objectifs bas carbone de la France et des collectivités locales. Les avions sont en effet de gros producteurs de CO₂ et de particules fines dans la région et les populations de Marignane, Saint-Victoret et Vitrolles en sont les premières victimes.

Après les plaintes des riverains, Aéroport Marseille-Provence fait des propositions

Samedi 17 juin 2023, les habitants des quartiers nord de Marseille, notamment de l'Estaque, se sont réunis devant le hall 1 de l'aéroport Marseille Provence (AMP), situé à Marignane, pour protester contre le bruit incessant des avions qui vont et viennent sur le tarmac. Après des années de plaintes à ce sujet, l'aéroport prend acte et annonce des mesures pour remédier à ces nuisances sonores.

Concernant les décollages, « AMP a demandé la mise en place d'une procédure obligatoire à suivre pour les pilotes afin que la prise d'altitude soit plus rapide permettant ainsi de réduire le niveau de décibels » avance l'aéroport qui précise que cette procédure est mise en place depuis le 20 avril. Ce qui, semble-t-il, n'a toutefois pas calmé la colère des riverains.

C'est plutôt sur les atterrissages qu'AMP prend un tournant : des études pour proposer des « alternatives aux trajectoires règlementées » auraient ainsi été lancées pour éviter de survoler le quartier de l'Estaque. Des premiers tests ont été effectués « vers la piste 31R avec un virage en mer au niveau de la base de Corbières. » La direction de l'aéroport affirme que « les retours des pilotes sont très positifs. » En attendant que cette nouvelle trajectoire soit validée, la société AMP veut lancer un plan de communication auprès des compagnies aériennes pour les inciter à l'utiliser « autant que possible. ». AMP a en outre mis en place un outil de mesure du bruit permettant à la fois de calculer les décibels mais aussi d'identifier la compagnie responsable ou encore la trajectoire.

Nice-Côte d'Azur : C'est également un déplacement important puisque nous n'avons plus d'adhérents sur ce territoire. Nous avons auparavant l'adhésion du Conseil départemental des Alpes-Maritimes et la mairie de Cagnes-sur-Mer.

A Nice, l'extension du terminal 2 de l'aéroport n'en finit plus de diviser

Pour les défenseurs du projet d'extension, 2 000 vols par an en plus ont été estimés. Les opposants, eux, avancent le chiffre de 20 000 mouvements en plus par an.

Si les premiers coups de pioche ont été donnés pour la construction des 25 211 mètres carrés de surface supplémentaire, intégrant notamment six portes d'embarquement et une zone d'enregistrement et de tapis à bagages à l'horizon des étés 2025 et 2026, détracteurs et instigateurs du projet s'opposent en particulier sur le nombre de vols supplémentaires programmés.

Officiellement, il s'agit d'accueillir « dans de meilleures conditions » 18 millions de passagers annuels, contre environ 12,1 en 2022. Franck Goldnadel, président du directoire des Aéroports de la Côte d'Azur, a en effet assuré tabler sur environ 2 000 aéronefs en plus par an (sur quelque 110 000) en dépit de l'augmentation massive attendue des voyageurs à Nice.

« Les avions sont de plus en plus gros, mieux remplis et de plus en plus propres », argumente-t-il. Son estimation s'appuie, en partie, sur le fait qu'une hausse de 30% de passagers entre 2012 et 2019 a été accompagnée, selon lui, d'une baisse de 0,5 % du nombre de vols.

Un nombre très éloigné des 20 000 dénoncés, régulièrement, par le Collectif citoyen 06, en pointe sur la contestation du projet. « On se base sur des chiffres de la Direction générale de

l'aviation civile (DGAC), qui montrent que, depuis 2010, le nombre de passagers a augmenté de 51%, ce qui a occasionné 21 200 vols de plus par an, assure le cofondateur du collectif Thierry Bitouzé. Durant cette période, le CO2 et les polluants ont augmenté de 30% chacun. »

Se pose en filigrane la question du surtourisme dans une Côte d'Azur en train de battre tous ses records de fréquentation post-Covid et de sécheresse. Les associations évoqueront ce sujet devant le tribunal administratif, qui examinera, en appel dans quelques mois, le recours en annulation du permis de construire. En première instance, elles avaient été déboutées.

✓ **Commission européenne de Bruxelles Fin Septembre Début Octobre 2024**

Suite aux élections européennes qui auront lieu le 9 juin 2024 en France, Ville et Aéroport se rendra en délégation à la Commission européenne de Bruxelles afin de rencontrer les directions générales de l'environnement et du transport (nouveau Commissaire européen aux Transports), les représentants de l'Airport Regions Conférence (ARC) avec pour objectif une reprise du partenariat avec eux, certains parlementaires européens concernés par le dossier « transport aérien », le ou la Président-e de la Commission des Transports.

Au préalable, et comme elle l'avait fait pour les élections présidentielles en 2022, **Ville et Aéroport adressera un questionnaire aux principaux candidats têtes de listes aux élections européennes** : François-Xavier Bellamy, Marie Toussaint, Léon Deffontaines, Valérie Hayer, Raphaël Glucksmann, Manon Aubry, Jordan Bardella et Marion Maréchal.

Sur les 720 députés qui seront élus au Parlement européen le 9 juin prochain, 81 sièges seront répartis entre les candidats français.

✓ **Lyon-Saint-Exupéry – Novembre 2024**

Là aussi, l'objectif pour Ville et Aéroport est de rencontrer l'ensemble des acteurs locaux (direction de l'aéroport, élus membres du conseil de surveillance de la société aéroportuaire, Métropole, départements du Rhône, de l'Isère, de l'Ain, élus des communes riveraines, associations de riverains).

Plusieurs sujets portés par les élus et les associations de riverains seront examinés comme l'instauration d'un couvre-feu sur la plateforme, la mise en place du droit à réparation (insonorisation des logements) dans le cadre d'un PGS révisé comprenant les communes survolées du Nord-Isère notamment, etc.

Il s'agit de corriger l'inégale répartition des retombées économiques et fiscales de l'aéroport sur le territoire, notamment pour les communes de l'Isère (cf. Communauté de Communes des Collines du Nord Dauphiné)

Aujourd'hui, c'est la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CCEL) qui perçoit l'essentiel des retombées économiques et fiscales générées par l'aéroport. Pourtant, certaines communes de l'Isère, dont Diémoz, sont incluses dans le PEB de l'aéroport, impactées par les nuisances sonores générées par le trafic de l'aéroport et cette situation est insuffisamment

compensées au regard de la situation des communes de l'Est lyonnais. Or, le principe de réparation doit s'appliquer à l'ensemble des communes impactées sur le territoire (Rhône, Isère, Ain).

Ce déplacement sera organisé en coordination avec M. Lucien Barge, Maire de Jonage (69), M. Christian Rey, Maire de Diémoz (38), M. Damien Michallet, Maire de Satolas-et-Bonce (38) et M. Michel Bacconnier, Maire de Saint Quentin-Fallavier (38).

✓ **Bâle-Mulhouse – Mars 2025**

Ce déplacement sera organisé en collaboration avec M. Gaston Latscha, administrateur Ville et Aéroport, Conseiller communautaire Saint-Louis Agglomération et Maire de Héisingue (68). Là aussi, l'objectif pour Ville et Aéroport est de rencontrer l'ensemble des acteurs locaux (Direction de l'Aéroport et services de l'État d'une part; élus locaux d'autre part; enfin les représentants associatifs).

Il s'avère que le nombre de poursuites contre les compagnies aériennes pour non-respect des règles environnementales sur les aéroports français a augmenté de 222% en 2022. Selon le rapport de l'ACNUSA, Bâle-Mulhouse est le 3^{ème} aéroport français le plus concerné (derrière Paris-CDG et Nantes-Atlantique), avec 202 amendes infligées l'an dernier pour 84 000 mouvements d'avion (soit 24 PV pour 10 000 mouvements).

Cette situation a interpellé Ville et Aéroport tout comme la situation observée sur la période nocturne. Pourtant, l'aéroport avait pris les devants en annonçant début 2022 la fin des vols après 23h. Mais dans les faits, des compagnies comme easyJet atterrissent parfois en retard, bien au-delà de cette limite. Les compagnies low cost ont notamment du mal à tenir les cadences de rotations imposées et finissent leur journée en retard.

Nous écoutons également les requêtes des associations de riverains, notamment côté français, car celles-ci demandent à juste titre une juste répartition du bruit entre la Suisse et la France.

Il faut travailler sur ce sujet. L'objectif serait notamment de définir ensemble le socle communautaire de mesures attendues pour la plate-forme de Bâle-Mulhouse.

➔ Demande d'audience ministérielle auprès de M. Gabriel Attal, Premier ministre, et de M. Patrice Vergriete, Ministre délégué chargé des Transports suite à la consultation publique sur les nuisances aériennes en Île-de-France

Fort des résultats de la consultation publique sur les nuisances aériennes en Île-de-France (147 villes partenaires pour un total de 50812 votants et 97% de OUI au plafonnement des aéroports parisiens et à l'instauration d'un couvre-feu généralisé entre 22h et 6h), Ville et Aéroport va adresser un courrier de demande d'audience à M. Gabriel Attal, Premier ministre, ainsi qu'à M. Patrice Vergriete, Ministre délégué chargé des Transports.

Pour rappel, une audience avec M. Clément Beaune devait être programmée au printemps 2023. En marge de cette audience, certains élus de Ville et Aéroport ont cosigné un courrier adressé au ministre afin de lui rappeler leur volonté commune de voir le trafic aérien de l'aéroport Paris-CDG régulé, c'est-à-dire plafonner à 440 000 mouvements d'avions par an (contre 500 000 aujourd'hui) à l'instar de ce qui a été décidé par le gouvernement néerlandais pour l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol. Il est également question de l'instauration d'un couvre-feu négocié.

➔ **Contribution au travail parlementaire pour la réduction des nuisances aériennes**

Soucieux d'une action trans-partisane sur le sujet des nuisances aériennes au Parlement (Assemblée nationale et Sénat), certains parlementaires présents au rassemblement d'élus organisé le 20 mars dernier devant l'Assemblée nationale reconnaissent la nécessité de converger et de produire un texte commun. Ils travaillent actuellement en ce sens et mettent tout en œuvre pour que le débat ait lieu au Parlement courant 2024.

Ville et Aéroport veillera à ce que ce débat soit inscrit au Parlement et qu'il puisse déboucher sur des mesures visant à une meilleure régulation du trafic aérien dont il faut organiser la baisse.

➔ **Tenue d'une table-ronde ou colloque sur un thème d'actualité (1^{er} trimestre 2025)**

Ville et Aéroport organisera cet événement afin de réunir l'ensemble des acteurs du transport aérien, élus, associations de riverains, partenaires institutionnels, etc. sur un thème d'actualité et provoquer le débat d'idées.

➔ **Feuille de route sur les principaux aéroports français Actions à mener par Ville et Aéroport**

Cette feuille de route est actualisée régulièrement en fonction de l'actualité propre aux différents aéroports. Ville et Aéroport joue son rôle de soutien et de force de propositions auprès des collectivités adhérentes d'une part, et des pouvoirs publics d'autre part.

Elle utilise pour cela les différents médias dont elle dispose (site Internet, page Facebook, lettre, communiqué de presse, etc.).

Les réunions du conseil d'administration doivent permettre d'identifier les sujets à traiter et qui nécessitent une intervention de Ville et Aéroport en concertation avec les administrateurs.

➔ **Action de mobilisation en fonction des conclusions des Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) attendues d'ici cet été**

➔ **Réunions du conseil d'administration Ville et Aéroport à l'Assemblée Nationale en 2024**

Les réunions du conseil d'administration se tiennent désormais les jeudis, de 14 heures à 16 heures à l'Assemblée Nationale (9^{ème} bureau - 126 rue de l'Université).

Les séances sont fixées à l'avance et le calendrier prévisionnel proposé est le suivant :

- **Jeudi 6 juin 2024, 14h00-16h00 ;**
- **Jeudi 26 septembre 2024, 14h00-16h00 ;**
- **Jeudi 5 décembre 2024, 14h00-16h00 ;**

→ Participation aux réunions institutionnelles (CCE, CCAR, colloques, etc.)

→ Organisation du 3^{ème} séminaire de formation des élus en visioconférence

Ces formations sont destinées aux élus du réseau Ville et Aéroport. Le séminaire se tiendra en visioconférence sur une demi-journée. L'objectif est de sensibiliser les élus à certains sujets qui sont parfois techniques (indicateur de bruit ; descente continue ; PEB/PGS ; Cartes stratégiques de Bruit et PPBE ; le bruit, décibel et énergie sonore ; certification des avions ; les trajectoires de décollage et d'atterrissage ; etc.). Cette formation est assurée par M. Gérard Stemmer, administrateur Ville et Aéroport et ancien pilote de ligne.

→ Campagne d'adhésion 2024 et communication Ville et Aéroport

Début 2024, Ville et Aéroport a diffusé auprès de 250 collectivités (Métropoles, Établissements Publics Territoriaux, Conseils régionaux, Conseils départementaux, Communautés d'agglomération, Syndicats mixte aéroportuaire, Communautés de communes, Communes) son dossier d'adhésion 2024 mis à jour accompagné de sa brochure de présentation. Les parlementaires concernés par la problématique du transport aérien ont également été sensibilisés à l'action de Ville et Aéroport. Plusieurs collectivités ont d'ores et déjà répondu et manifesté leur intérêt pour adhérer prochainement à Ville et Aéroport. Deux nouvelles adhésions début 2024 avec les villes de Mitry-Mory (77) et Bruges (33).

Suite à la consultation publique sur les nuisances aériennes en Île-de-France, une campagne d'adhésion spécifique sera menée en direction des collectivités franciliennes qui ont participé à cette opération.

Par ailleurs, Ville et Aéroport poursuivra en 2024 le développement de sa communication : administration de son site Internet, de ses réseaux sociaux (page Facebook et compte Twitter), newsletter mensuelle, communiqués de presse, revue de presse hebdomadaire, veille des questions écrites sur le transport aérien au Parlement, etc.

DISCUSSION ET ADOPTION DU PROGRAMME D'ACTIVITES 2024

