



Association nationale d'élus

CONSEIL D'ADMINISTRATION

DOSSIER DE SÉANCE

Mardi 4 mars 2025

10h30-12h30

[Salle 7044 – 101 rue de l'Université]

IMMEUBLE JACQUES CHABAN-DELMAS



ASSEMBLEE NATIONALE – PARIS

ORDRE DU JOUR

I)	Retour sur le déplacement à Bruxelles du 30 janvier 2025 <ul style="list-style-type: none">- Synthèse des échanges avec les représentants de la Commission européenne (DG MOVE -AVIATION et DG ENV)- Présentation du nouveau partenariat avec l'Airport Regions Council (ARC)
II)	Point d'actualité sur les aéroports parisiens et régionaux <ul style="list-style-type: none">- Synthèse par aéroport (bilan du trafic 2024, EIAE, sujet divers) Zoom sur le rapport EIAE de Paris-CDG en consultation publique- Présentation de l'avis technique rendu par Ville et Aéroport (G.Stemmer, administrateur)
III)	Point sur les commandes d'étude <ul style="list-style-type: none">- Projet d'Observatoire territorial sur les mobilités résidentielles et les valeurs immobilières en zone de bruit (CSTB)- Étude sur le portrait économique du transport aérien et ses emplois- Approche quantitative et qualitative (Université Gustave Eiffel)
IV)	Présentation du déplacement sur site à Lyon-Saint-Exupéry Jeudi 13 mars 2025
V)	Préparation de l'Assemblée générale ordinaire 2025 <ul style="list-style-type: none">- Programmation de l'AGO- Point sur l'appel à candidature pour la présidence de Ville et Aéroport
VI)	Point sur les propositions de rencontres à venir <ul style="list-style-type: none">- M. Pierre MONZANI, nouveau Président de l'ACNUSA- Régions de France (élus de la Commission « Mobilités »)
VII)	Questions diverses : <ul style="list-style-type: none">- point sur les travaux parlementaires;- création d'un groupe de discussion WhatsApp Ville et Aéroport (fil d'actualité et échange entre les membres)

I)

Retour sur le déplacement à Bruxelles du 30 janvier 2025

- Synthèse des échanges avec les représentants de la Commission européenne - (DG MOVE -AVIATION et DG ENV)
- Présentation du nouveau partenariat avec l’Airport Regions Council (ARC)

Le 30 janvier 2025, une délégation d’élus Ville et Aéroport conduite par son président, M. Jean-Pierre BLAZY, et composée de Mme Brigitte VERMILLET, M. Didier GONZALES, M. Gérard STEMMER, M. Benoît PENEZ, M. Casimir PIERROT, M. Laurent TAUPIN, M. Frédéric CHAUCHET, M. Philippe TRUBERT et M. Julien DELANNAY, s’est rendue à Bruxelles.

Synthèse des échanges avec les représentants de la Commission européenne

(DG MOVE -AVIATION et DG ENV)

La délégation Ville et Aéroport a rencontré à la Commission européenne les responsables de la DG MOVE – Unité Aviation : M. Dominik PIOTROWSKI, Chef de l’Unité 1 « Politique Aviation », M. Andrei MUNGIU, Chef d’équipe. également présente pour représenter la DG ENV : Mme Panagiota DILARA.

La discussion s’est concentrée sur la question des Études d’Impact selon l’Approche Équilibrée (règlement européen UE 598/2014) et des Plans de Prévention du Bruit dans l’Environnement (Directive 2002/49/CE). L’objectif était d’avoir une évaluation de l’application des textes européens par la Commission.

M. MUNGIU a rappelé les termes du règlement 598/2014 du 16 avril 2014 relatif à l’établissement de règles et de procédures concernant l’introduction de restrictions d’exploitation liées au bruit dans les aéroports de l’Union, dans le cadre d’une approche équilibrée, en abrogeant la directive 2002/30/CE. Il a précisé que ce règlement ne s’applique qu’aux Etats Membres dans lesquels se situe un aéroport dont le trafic excède 50 000 mouvements d’aéronefs civils par année calendaire, et lorsque l’introduction de restrictions d’exploitation liées au bruit est envisagée dans ces aéroports.

Afin d’assurer une large application de l’approche équilibrée au sein de l’Union, il est recommandé d’y recourir chaque fois que son utilisation est jugée adaptée par les différents États membres concernés, même au-delà du champ d’application du présent règlement. Des restrictions d’exploitation liées au bruit ne devraient être introduites que lorsque d’autres mesures relevant de l’approche équilibrée ne suffisent pas pour atteindre les objectifs spécifiques en matière de réduction du bruit.

Sur le volet sanitaire, M. MUNGIU a ajouté que l’importance des questions sanitaires liées aux problèmes de bruit doit être reconnue, et il importe donc de prendre ces aspects en considération de façon cohérente dans tous les aéroports lorsqu’une décision est prise sur des objectifs de réduction du bruit, en tenant compte des règles communes de l’Union en vigueur dans ce domaine. Par conséquent, les aspects sanitaires devraient être examinés conformément à la législation de l’Union sur l’évaluation des effets du bruit.

Quant aux évaluations du bruit, elles devraient se fonder sur des critères objectifs et mesurables communs à tous les États membres ainsi que sur les informations existantes disponibles, telles que les informations découlant de la mise en œuvre de la directive 2002/49/CE. Les États membres devraient s'assurer que ces informations sont fiables, qu'elles sont obtenues de manière transparente et qu'elles sont accessibles aux autorités compétentes ainsi qu'aux parties prenantes. Les autorités compétentes devraient mettre en place les outils de suivi nécessaires.

M. PIOTROWSKI a rappelé que la Commission européenne était la gardienne de ce règlement, que la Commission européenne était en contact avec la DGAC en France et qu'elle est tenue d'examiner l'application de l'approche équilibrée.

Ville et Aéroport a souhaité connaître les États Membres pour lesquels la CE a reçu une notification. L'exemple d'Amsterdam-Schiphol a été cité. Le nouveau gouvernement néerlandais a dû réexaminer les mesures de restriction d'exploitation sur l'aéroport (plafond annuel de 440 000 mouvements d'avions + instauration d'un couvre-feu) sous la pression des États-Unis notamment et donc une nouvelle notification a été produite.

Le rapport de la Cour des Comptes de l'Union Européenne a été cité car celui-ci préconise une révision en profondeur de la Directive déjà ancienne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Il s'agit notamment d'introduire des valeurs limites afin de mieux répondre aux objectifs de réduction du bruit.

Ville et Aéroport, faisant le constat des EIAE en France déjà réalisées ou en cours de réalisation, a indiqué que les préfets, autorité compétente désignée par le décret du 16 mai 2023, retenaient les scénarios les moins restrictifs et donc impactant pour les opérateurs. L'exemple de Paris-Orly a notamment présenté : un scénario intégrant une extension du couvre-feu de 30 minutes et souhaité par les élus n'a pas été retenu.

Si les élus locaux font beaucoup pour que la réglementation européenne soit appliquée, ils déplorent une inefficacité au niveau de l'État.

M. PIOTROWSKI a répondu que la Commission européenne, constatant une EIAE avec un scénario qui ne permet pas de répondre aux objectifs de réduction du bruit (ceux-ci devant être clairement définis au départ) ou qui n'introduit pas des mesures de restriction d'exploitation, peut délivrer une opinion négative auprès de l'État membre. Malgré tout elle ne peut arrêter ou contraindre un État membre dans sa décision.

A ce jour, la Commission européenne dit comptabiliser seulement 3 notifications à l'échelle des États membres pour trois aéroports qui sont Amsterdam-Schiphol, Nantes-Atlantique et Bâle-Mulhouse.

C'est donc très faible et cela souligne le manque d'implication des États membres pour faire appliquer la réglementation européenne. Dès lors, dans les démocraties représentées au sein de l'UE, faut-il attendre des décisions de justice pour agir politiquement ?

Ce fut le cas à Francfort en 2012 au moment de l'instauration d'un couvre-feu strict entre 23h et 5h (décision de justice au niveau du Land de Hesse).

La DG ENV a mis en avant le programme de soutien environnemental et la mise en place d'un WORKSHOP entre autorités environnementales compétentes au sein de l'UE. Elle a par ailleurs souligné que des nouveaux standards de bruit des avions seraient présentés lors de la prochaine Assemblée générale de l'OACI à l'automne 2025.



30 janvier 2025 - Bruxelles-Commission européenne- Rencontre avec les représentants de la DG MOVE (Unité Aviation) et la DG ENV – De gauche à droite : M. Pierrot, M. Stemmer, M. Penez, M. Taupin, M. Gonzales, Mme Vermillet, M. Blazy, M. Piotrowski, Mme Dilara, M. Chauchet, M. Trubert)

Présentation du nouveau partenariat avec l’Airport Regions Council (ARC)

La délégation Ville et Aéroport a rencontré M. Sergi ALEGRE, directeur général de l’ARC afin de définir avec lui les termes d’un nouveau partenariat entre l’ARC et VILLE ET AÉROPORT. Un premier partenariat avait été initié en 2004 avec l’ancienne présidente Ann DEVITT (Dublin Airport) et un colloque sur les vols de nuit avait été organisé à la Commission européenne en juin 2005. Après que M.ALEGRE ai présenté l’ARC (ses membres, son programme de travail), **un programme de travail commun a été défini sur la thématique « LIMITATION ET COMPENSATION »**. **Un groupe de travail (Working Group) a été installé après la réunion du 30 janvier et une première réunion en visio a eu lieu avec S.ALEGRE et John STEWART, Président de l’UECNA (Union Européenne Contre les Nuisances des Aéronefs) le 26 février.**

Ce GT doit travailler à la rédaction d’une position commune sur l’impact environnemental et sanitaire du transport aérien en Europe et poser des NOISE ISSUES (des propositions pour réduire le bruit lié au trafic aérien) et des BEST PRACTICES OF COMPENSATION.

Par ailleurs, la programmation de deux événements annuels est proposée (au niveau du Parlement européen et de la Commission européenne). La prochaine conférence de l’ARC se tiendra à Vienne le 22 mai 2025 et s’intitule « Dealing with Aviation Noise : Present and Futur Approaches ».





II)

Point d'actualité sur les aéroports parisiens et régionaux

- Synthèse par aéroport (bilan du trafic 2024, EIAE, sujet divers)
- **Zoom sur le rapport EIAE de Paris-CDG en consultation publique**
- **Présentation de l'avis technique rendu par Ville et Aéroport (G.Stemmer, administrateur)**

Paris-Orly

Chiffres du trafic 2024 :

En 2023, on comptait en moyenne 32 mouvements d'avion par heure sur le deuxième aéroport français. Un chiffre qui devrait être encore plus élevé pour 2024 puisque le bilan annuel du groupe ADP, rendu public le 15 janvier, a montré une nouvelle hausse du trafic, de 2,6% à Orly. Après avoir dépassé, en 2023, ses niveaux d'avant la crise sanitaire, la plateforme a accueilli le chiffre record de 33,12 millions de passagers en 2024.

Synthèse de l'actualité :

Réduction du bruit à l'aéroport d'Orly la nuit, le projet d'arrêté de nouveau retoqué

La CCE de Paris-Orly réunie le 15 janvier 2025 a rejeté le projet d'arrêté visant à moduler l'activité de l'aéroport d'Orly pour réduire les nuisances sonores de nuit. La rédaction de cet arrêté est jugée insuffisante puisqu'il renonce à prolonger le couvre-feu d'une demi-heure (23h-6h au lieu de 23h30-6h actuellement), malgré le souhait des élus et des associations de riverains. Rappelons que l'agence régionale de santé d'Île-de-France a considéré (mai 2024) que cette option « est la plus performante du point de vue acoustique et sanitaire ».

Le scénario A (maintien du couvre-feu actuel et interdiction des vols les plus bruyants à partir de 22 heures) est retenu par l'État.

Sur le fond, l'EIAE n'a pas retenu comme principal objectif la réduction du bruit nocturne prévu par le PPBE, à savoir une diminution d'au moins 6 dB du Ln moyen au sein du périmètre Ln > 50dB(A). Par ailleurs, les hypothèses de l'EIAE s'appuient sur un rythme optimiste de renouvellement de la flotte. Le scénario retenu n'atteint pas les objectifs réglementaires.

Dans le PPBE 2018-2023, l'État s'était engagé à réduire le volume sonore d'Orly d'au moins 6 décibels, entre 22 heures et 23h30, une promesse censée se traduire en actes dans le PPBE 2024-2030 qui se fait toujours attendre.

Lyon-Saint-Exupéry

Chiffres du trafic 2024 :

Lyon-Saint-Exupéry, géré par Vinci, a vu son trafic augmenter de 4,8 % l'an dernier, à 10,5 millions de passagers.

Synthèse de l'actualité :

Taxe sur les billets d'avion : l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry sous la pression des low-cost

Les compagnies aériennes low cost continuent de renforcer leur présence dans le quatrième aéroport de France. À Lyon, EasyJet et Volotea gagnent en importance, mais restent pour l'heure prudentes quant à leurs projets de développement dans la « porte des Alpes » et les autres aéroports régionaux. Cette réserve s'explique notamment par l'incertitude liée à une possible augmentation de la taxe sur les billets d'avion.

Nantes-Atlantique

Chiffres du trafic 2024 :

Selon les chiffres communiqués par Vinci Airports, l'aéroport nantais a vu passer un peu plus de 7 millions de passagers en 2024, soit 7,3 % de plus qu'en 2023. Et seulement 3 % de moins qu'en 2019, l'année où Nantes Atlantique avait établi son record de fréquentation, à 7,2 millions de passagers. Jusqu'ici concentrée sur les mois d'été, la période de forte activité de l'aéroport démarre désormais au printemps et s'étale jusqu'à l'automne. Sur toute cette période, le trafic a frôlé ou allègrement franchi la barre des 700 000 passagers par mois. Mais l'activité est aussi restée forte en fin d'année. Sur les trois derniers mois de 2024, Nantes Atlantique a ainsi vu passer plus de 1,6 million de passagers, soit 5,8 % qu'au dernier trimestre 2023.

Synthèse de l'actualité :

L'avenir de l'aéroport Nantes Atlantique est en gestation. Le choix du futur concessionnaire devrait intervenir fin 2025, début 2026.

En attendant, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), aux côtés de la préfecture de Loire-Atlantique et de la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de Loire-Atlantique, viennent à la rencontre des habitants en organisant des permanences d'information sur le territoire avec les communes volontaires.

La première a lieu mardi 4 février 2025, à Saint-Aignan de Grand Lieu. En mars, deux autres rendez-vous de ce type auront lieu à Rezé et à Bouguenais.

Ces rencontres sont l'occasion de dresser le bilan de la consultation du public qui s'est déroulée en septembre dernier et d'échanger plus globalement sur les sujets liés à l'aéroport, et notamment son futur réaménagement.

Le délégué ministériel au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, Emmanuel Mercenier, ainsi qu'une garante de la Commission nationale du débat public (CNDP), seront présents lors des permanences.

Le Collectif des citoyens exposés au trafic aérien (Coceta) invite la population à participer activement à chacune d'elles « et en particulier à la première qui devrait servir de modèle pour

les suivantes. Ces permanences seraient organisées sous forme de table rondes thématiques, les participants orientés en fonctions de leurs préoccupations. » Le collectif propose une liste de questions sous forme de pense-bête.

Mardi 4 février s'est tenue une réunion publique à Bouguenais à l'initiative de la députée écologiste Julien Laernoës. **Le but in fine : coécrire avec les citoyens de la métropole une proposition de loi qui sera présentée avant l'été 2025.**

Trois axes de travail sont proposés :

- ✓ -la régulation du trafic aérien supporté à Nantes-Atlantique ;
- ✓ -l'extension du couvre-feu, qui pourrait être élargi à 8 heures consécutives (contre six aujourd'hui) pour respecter les préconisations de l'OMS ;
- ✓ -l'augmentation des amendes

En parallèle, la DGAC lance une consultation publique sur le PPBE de Nantes-Atlantique jusqu'au 31 mars 2025. Chaque plateforme aéroportuaire recevant plus de 50 000 mouvements annuels doit élaborer un PPBE. Il s'agit du deuxième PPBE dédié à l'aéroport de Nantes-Atlantique. Ce projet de PPBE dresse ainsi un bilan des actions mises en œuvre sur les dix dernières années et recense les nouvelles actions qui seront mises en œuvre par les parties prenantes durant la période 2025-2029 en vue de maîtriser les nuisances sonores et limiter la gêne sonore ressentie par les riverains. En effet, il prévoit une série de 52 mesures concrètes de réduction des nuisances sonores dont 40 nouvelles élaborées en lien avec les élus, les compagnies aériennes et les associations visant des résultats tangibles, à court-terme, de limitation des nuisances sonores. À l'issue de la consultation et à la suite de la publication de son bilan, le projet de PPBE, adapté pour tenir compte des éventuelles observations du public, sera présenté à l'avis de la Commission consultative de l'environnement (CCE) et approuvé par arrêté préfectoral

Bordeaux-Mérignac

Synthèse de l'actualité :

Étienne GUYOT, préfet de la région Nouvelle-Aquitaine, préfet de la Gironde, a réuni le 29 janvier 2025 en préfecture les parlementaires, les collectivités, les associations de riverains, les entreprises du secteur aéronautique, la chambre de commerce et d'industrie, pour restituer les conclusions de l'étude d'impact selon le concept d'approche équilibrée (EIAE) dont il est le garant.

Lancée en septembre 2023, cette étude vise à examiner différents scénarios pour réduire les nuisances sonores nocturnes aux abords de l'aérodrome de Bordeaux Mérignac, tout en conciliant les enjeux environnementaux, sanitaires, économiques et sociaux. Elle a été conduite par le bureau d'étude TO70 avec l'assistance des services de la direction de la sécurité de l'aviation civile du Sud-Ouest (DSAC-SO) et sur la base d'une concertation renforcée et participative avec l'ensemble des parties prenantes.

Six scénarios de restrictions d'exploitation ont été étudiés pour les vols de nuit (22h – 6h). Ils ont fait l'objet d'une évaluation des effets sanitaires, acoustiques et socio-économiques.

Au regard de l'étude, le préfet a décidé de proposer au ministre chargé des Transports le scénario dit « B » qui constitue le meilleur scénario d'équilibre entre la préservation du cadre de vie des habitants et le développement de l'activité économique indispensable à l'attractivité de l'aéroport de Bordeaux- Mérignac et de l'ensemble de la région Nouvelle-Aquitaine.

Ce scénario s'il est retenu encadrera le type d'aéronefs autorisés à atterrir et à décoller sur le créneau 22h – 06h, avec une exigence de performance acoustique différenciée pour les départs et les arrivées.

L'objectif est de revenir au seuil de nuisances sonores de 2019, désignés par les associations de riverains comme *«acceptable»*, selon la préfecture de la Gironde. Avec la solution présentée mercredi, **les compagnies aériennes auraient ainsi l'interdiction de programmer le départ ou l'atterrissage des aéronefs les plus bruyants dès 22 heures et jusqu'à minuit. Un critère de sélection qui s'établit sur la base de 13 EPNdB (l'unité de mesure du bruit effectivement perçu en décibels dans les airs. Plus le chiffre est élevé, moins l'avion fait de bruit) à l'atterrissage et de 15 EPNdB au décollage. Sur la base du trafic aérien mesuré en 2023, cette restriction affecterait trois vols durant ce créneau horaire.**

Entre minuit et 6 heures du matin, ce sont 75% des vols existants qui ne pourront plus voler car ils n'atteignent pas les 17 EPNdB requis *«au cœur de la nuit»*. Ce seuil de silence, particulièrement exigeant, n'est actuellement appliqué qu'à l'aéroport de Paris-Orly entre 22 heures et 23h30 avant l'application d'un strict couvre-feu jusqu'à 6 heures (possible car les flux aériens imprévus sont détournés à Roissy). **À l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, sur les sept vols nocturnes quotidiens concernés par cette mesure, cinq aéronefs ne pourront donc plus ni décoller ni atterrir.** Sont ainsi exclus d'office du cœur de nuit, les avions Airbus A321 (10 à 12 EPNdB) ou les Boeing B737-800 (13 à 14,9 EPNdB) par exemple. Cette condition ne s'appliquerait toutefois qu'aux mouvements aériens programmés. Ainsi, les avions émettant moins de 17 EPNdB soumis à un retard exogène à leur compagnie, aux imprévus météorologiques ou à l'obligation d'un atterrissage d'urgence seraient, eux, toujours autorisés à atterrir au cœur de la nuit.

La suppression de ces vols de nuit, tant qu'ils ne correspondent pas aux critères requis, représente une perte d'1,8 million d'euros pour les acteurs économiques de la place aéroportuaire. S'y ajoute une chute du PIB régional estimée à 8,8 millions d'euros par l'étude d'impact. Cette dernière prévoit également la suppression de 107 emplois et le déplacement de 187.000 passagers en moins sur la base des 1115 mouvements aériens supprimés. Des six scénarios présentés, cette solution semble néanmoins la plus appropriée selon le préfet, car elle permet de réduire la pollution sonore sans détruire l'économie aéroportuaire.

Sa mise en œuvre repose toutefois sur la capacité des quatre compagnies basées à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac (Air France, Volotea, Transavia et Easy Jet) à renouveler leur flotte d'avions. Ce qui implique des délais inhérents aux carnets de commandes des constructeurs d'avions. *«La réussite de ce scénario suppose une progressivité, l'observation de cette évolution et l'existence de contrôles et de sanctions»*, résume Étienne Guyot. **Un observatoire des vols de nuit doit ainsi être créé tandis que les compagnies aériennes seront saisies dans les**

prochains jours via un courrier les enjoignant à répondre d'ici un mois de leur «capacité à se moderniser» au regard de cette proposition.

Ces changements, qui feraient de Bordeaux «l'un des aéroports de France les plus restrictifs face aux nuisances sonores», sont également soumis à l'approbation du ministre délégué des Transports, Philippe Tabarot. Ils devront ensuite obtenir la validation de la commission européenne et de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa) - après consultation de la commission consultative de l'environnement et du public. Un long processus, engagé en septembre 2023, qui ne devrait donc pas voir le jour avant mi-2026.

A noter également le maintien de la piste sécante, sujet de division entre certains élus.

Toulouse-Blagnac

Synthèse de l'actualité :

Depuis l'été 2024, il n'y a plus de vol commercial programmé la nuit entre minuit et 6h, contre 75 vols l'été d'avant et 231 en 2019. Mais l'interdiction ne concerne pas les vols retardés, de plus en plus nombreux avec l'avènement des compagnies low-cost. Ni le service de fret postal.

L'aéroport de Toulouse-Blagnac a enregistré une diminution des vols de nuit en 2024. Entre minuit et 6 heures du matin, 954 décollages et atterrissages ont été recensés, soit **une baisse de 23% par rapport à 2023** où 1 236 vols avaient été enregistrés sur cette tranche horaire.

La baisse est encore plus marquée pour les vols commerciaux, avec des passagers. Leur volume est passé de 855 en 2023 à 587 en 2024, soit une diminution de 31%. De plus, le nombre de vols dits "basculants", ceux prévus en dehors de la plage horaire, mais finalement opérés dans celle-ci, a **reculé de 24% pendant la saison estivale 2024 et de 26% sur l'ensemble de l'année.**

La démarche d'EIAE lancée par l'État vise à pérenniser le couvre-feu nocturne pour "atteindre les objectifs de réduction du bruit", et - *en même temps* - "assurer le maintien de l'activité économique et industrielle de ce secteur essentiel pour le territoire", en visant "le meilleur rapport coût efficacité"

Les 4 scénarios

Les autorités ont étudié quatre scénarios en comparant leur efficacité. Tous interdisent les rotations des avions les plus bruyants entre 22h et 6h, et limitent les autres selon des créneaux horaires différents.

Scénario 1	les départs et arrivées programmés seraient interdits la nuit. Mais pas d'interdiction des vols retardés. Peu d'évolution donc, l'hypothèse est écartée.
Scénario 2	même dispositif, auquel s'ajoute l'interdiction totale des départs entre minuit et 6h, vols retardés compris. Selon la préfecture, "il ne garantit pas la maîtrise du trafic en cœur de nuit"
Scénario 3	les arrivées sont également strictement interdites entre minuit et 6h. Les conséquences économiques sont jugées "insoutenables".
Scénario 4	il prévoit l'interdiction des rotations nocturnes graduée selon le niveau de bruit

de l'avion. Les conséquences économiques sont également jugées "insoutenables"
--

La voie choisie

Le préfet proposera au Gouvernement, comme "piste de travail", une variante du scénario 2, appelée « **scénario 2 sécurisé** » Elle prévoit :

- ✓ Fin des départs programmés après 23h, et **interdiction totale des départs entre minuit et 6h**, y compris en cas de retard.
- ✓ Plus d'arrivées programmées entre 23h30 et 6h.
- ✓ **Les atterrissages retardés restent possibles, mais dans une tolérance de 400 par an**, soit moitié moins qu'aujourd'hui. Chaque compagnie se verra attribuer un quota.

La crainte est que même si ce scénario apporte une petite amélioration la nuit, il risque de densifier les rotations entre 22h et minuit. Les riverains sont donc déçus : « On s'attendait à avoir, comme autour d'autres aéroports français, un vrai couvre-feu, complet, un temps où on peut se reposer. On n'aura pas ça ». (Chantal Beer-Demander, présidente Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine).

Un arrêté interministériel définissant les restrictions d'activité sera proposé d'ici la fin 2025.

Les trois grandes collectivités (Région Occitanie, Département de la Haute-Garonne et Toulouse Métropole) ont adressé un courrier aux ministres concernés, à savoir Agnès PANNIER-RUNACHIER et François DUROVRAY le 24 octobre 2024, dans lequel elles prennent acte du choix du « scénario 2 sécurisé ». Elles précisent que « *pour que les restrictions ainsi définies réduisent véritablement le nombre d'avions circulant en cœur de nuit, il nous semble justifié de sanctionner par des amendes dissuasives ceux qui ne les respecteraient pas* ».

Marseille-Provence

Chiffres du trafic 2024 :

L'augmentation du nombre de passagers se situe autour de 3%. Concernant l'activité cargo, 59 587 tonnes de fret avionné ont été traitées en 2024, ce qui représente une croissance de + 8,1% par rapport à 2023. Marseille conforte sa seconde place au classement des aéroports français en région juste après Nice et numéro 1 en fret. Le site métropolitain enregistre 11 167 485 passagers en 2024 (+ 3,4% vs 2023). Dans le même temps, les mouvements d'avions commerciaux (hors cargo) sont quasiment stables (88 178 soit + 0,3%). Un décalage qui s'explique par un nombre moyen de passagers par vol en hausse (126 en 2024), résultant à la fois de l'utilisation d'avions de plus grande capacité et d'une augmentation des coefficients de remplissage (79,4%), cette année un peu plus encore (+ 1%). On note un trafic international en hausse de 5% par rapport à 2023 avec 7 780 863 passagers. Une clientèle qui vient principalement de l'arc méditerranéen, des capitales européennes et des longs courriers avec une fixation vers l'Amérique du Nord, l'océan indien, le Moyen-Orient. La population chinoise est

en nette avancée également. Concernant l'activité cargo, 59 587 tonnes de fret avionné ont été traitées en 2024, ce qui représente une croissance de + 8,1% par rapport à 2023. Une augmentation se traduisant par une hausse relative de 4,1% des mouvements pour les cargos le jour (6 567 mouvements cargo).

Synthèse de l'actualité :

L'EIAE de l'aéroport Marseille-Provence va porter uniquement sur une réglementation portant sur les vols de nuit. La plus contraignante serait un couvre-feu nocturne, comme c'est le cas à Nantes, Beauvais et Orly, seul aéroport international d'Europe à interdire les vols entre 23h30 et 6h00. Il pourrait aussi s'agir de restrictions à partir d'une certaine heure. Actuellement, une dizaine de vols est effectuée, selon l'aéroport, entre minuit et 6h00. Au terme d'un long processus, le préfet des Bouches-du-Rhône retiendra un scénario, **soumis à consultation publique au début 2025**. C'est seulement après, au printemps 2025, qu'un arrêté sera pris puis mis en œuvre avec des mesures effectives, six mois plus tard donc pas avant novembre-décembre 2025.

Nice-Côte-d'Azur

Chiffres du trafic 2024 :

Le 20 janvier dernier, l'aéroport Nice Côte d'Azur annonce avoir enregistré en 2024, 14,8 millions de passagers. C'est la première fois que le nombre de passagers dépasse celui de 2019, avant la crise du Covid, soit 14,5 millions de personnes. C'est le second aéroport de France. De son côté, l'aéroport Nice Côte d'Azur affirme être l'un des aéroports de sa catégorie ayant les indicateurs sanitaires les plus favorables. Il est le 1^{er} aéroport de France à avoir obtenu le label Airport Carbon Accreditation niveau 4+ en 2021. Il compte le demeurer avec la réalisation du projet d'extension. La livraison reste prévue en deux tranches, en 2025-2026. Pour l'instant, le permis de construire n'est pas invalidé, et aucune suspension est en cours.

Synthèse de l'actualité :

Extension de l'aéroport Nice-Côte d'Azur : l'enquête publique donne le feu vert malgré de nombreuses contestations

La commissaire enquêtrice a émis un avis favorable à l'extension de l'aéroport Nice-Côte d'Azur, dont le permis de construire est ainsi régularisé. Au grand dam des opposants (plus de 500 manifestants mobilisés) qui ont manifesté le 8 février dernier à Nice. C'est un feu vert qui met le feu aux poudres. La commissaire en charge de l'enquête publique sur l'extension du terminal 2 de l'aéroport Nice-Côte d'Azur a donné un avis favorable, publié le vendredi 7 février 2025. Ce qui régularise le permis de construire du projet, attaqué au demeurant par des recours devant la cour administrative de Marseille.

Le 14 décembre 2023, la cour administrative d'appel de Marseille précisait que l'étude d'impact réalisée *"n'a pas étudié l'accroissement du trafic aérien que l'augmentation de la capacité d'accueil des passagers était ainsi susceptible de générer."* Elle demandait donc un complément qui devait évaluer *"l'impact sur l'environnement et la santé"*, et qui devait prendre en compte

l'augmentation du trafic aérien. La Cour a laissé un délai de 12 mois à la société Aéroports de la Côte d'Azur et au préfet des Alpes-Maritimes pour compléter cette étude.

Dans cette dernière, pour la première fois en 5 ans, il est clairement indiqué que le trafic aérien va croître de 28 730 mouvements annuels entre 2024 et 2034, et 14 249 par le seul fait de l'extension T2. Les impacts de cette extension sont de ce fait très importants en termes de santé publique (pollution atmosphérique et nuisances sonores en hausse) et environnementaux (émissions annuelles supplémentaires de près de 380.000 tonnes de CO2 entre 2024 et 2034, et 233.460 tonnes par le seul fait de l'extension T2).

À terme, chaque jour, 80 vols supplémentaires dans le ciel niçois. Environ 28 000 vols annuels en plus, cela représente près de 25% d'émissions de polluants supplémentaires.

Les associations de riverains réunies en Collectif Citoyen 06 s'inquiètent également de la santé de la population environnante et tout particulièrement des élèves et des enseignants des deux établissements scolaires proches du site : les écoles primaires Flore et celles des Moulins qui finalement ne situent à quelques centaines de mètres des pistes.

Bâle-Mulhouse

Chiffres du trafic 2024 :

L'EuroAirport a publié les chiffres de son année 2024. La fréquentation se rapproche de plus en plus de ce que la structure connaissait avant la crise du Covid. 8,9 millions de passagers. En 2024, près de 9 millions de personnes sont passées par l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse. Un record depuis la crise sanitaire de 2020. Ce chiffre représente une augmentation de 10,2 % par rapport à 2023 et correspond à 98 % de celui de 2019 .

L'EuroAirport a détaillé certains points. Ils expliquent que le nombre total de mouvements aériens s'est élevé à 94 124 (+ 6,6 %/2023 et -5,2 %/2019), dont 73 924 (+ 7,2 %/2023 et -9,2 %/2019) sont des vols commerciaux. Du côté du fret, le volume avait augmenté pendant la crise COVID. En 2024, bien qu'en léger recul par rapport à l'année précédente, le fret se stabilise à un niveau proche de celui de l'avant-crise : le volume total de fret (104 800 tonnes) correspond à 99 % de celui de 2019 (106 075 tonnes).

Synthèse de l'actualité :

Objectif de réduction des nuisances sonores sur la période nocturne :

L'autre point sur lequel souhaite progresser l'aéroport, ce sont les nuisances sonores. Des progrès ont à nouveau été accomplis en 2024 en ce qui concerne la réduction des nuisances sonores sur la période nocturne. Le bruit a pu être considérablement réduit après 23 heures, surtout au nord de l'aéroport (réduction de plus de 6 dB (A) entre 23 heures et minuit depuis 2019). Des améliorations doivent encore être apportées au sud ; la situation en matière de bruit ne s'est que légèrement améliorée depuis 2019.

Le bilan des nuisances sonores est aussi amélioré. Si le nombre de départs après 23h a diminué de 63% depuis 2019, certains décollages et atterrissages continuent de se faire après cette heure. L'aéroport tente également d'avancer le plus possible les départs, pour s'approcher de

derniers départs vers 22h, sans obtenir à ce stade de résultats satisfaisants. *"On utilise des moyens coercitifs, c'est-à-dire des redevances : plus vous décollez tard le soir, plus c'est cher. Mais on voit que ça ne suffit pas,"* indique Marc Steuer, directeur général adjoint de l'aéroport. Il prône donc plus de dialogues, notamment avec les compagnies de Fret express, dont les départs sont programmés le plus tard possible pour récupérer un maximum de colis.

Lille-Lesquin

Chiffres du trafic 2024 :

En 2024, l'aéroport de Lesquin a enregistré une baisse du trafic par rapport à 2023. Lesquin n'a pas retrouvé sa fréquentation d'avant-Covid : 2,19 millions de passagers en 2019 contre 1,8 million l'an dernier. Les résultats économiques vont-ils remettre en question les 170 millions d'investissements prévus pour sa modernisation-extension ?

Synthèse de l'actualité :

Résultats de l'EIAE de Lille-Lesquin publiés : il serait trop coûteux d'interdire les avions les plus bruyants la nuit

La préfecture du Nord a dévoilé le 16 janvier les résultats de l'EIAE de l'aéroport Lille-Lesquin. Quatre scénarios ont été étudiés :

Scénario 1	interdiction de vols de certains avions trop bruyants entre 22h et 6h (aéronefs de marge acoustique inférieure à 15 EPNdB)
Scénario 2	interdiction d'atterrissage de certains avions trop bruyants entre 22h et 6h (concerne les atterrissages avec un niveau de bruit certifié à l'approche supérieur à 96 EPNdB)
Scénario 3	mise en place d'un couvre-feu "de programmation" entre 23 h 30 et 6 h, aucun vol ne peut être planifié sur ce créneau, mais la porte reste ouverte pour gérer des retards
Scénario 4	ouverte pour gérer des retards : mise en place d'un couvre-feu total entre 23h30 et 6h Bien sûr, les restrictions ne s'appliquent pas sur les vols militaires, sanitaires ou de détresse

Un seul scénario est recommandé par le cabinet spécialisé CGX AERO qui a mené cette étude. **Il privilégie le scénario qui interdirait tout atterrissage d'avions bruyants entre 22h et 6h du matin.** Seuls les appareils de dernière génération, sortis récemment d'usine, pourraient alors se poser la nuit à Lesquin. Un scénario qui ne convient pas aux riverains à qui la préfecture a présenté cette étude.

Quid du scénario 4, plus performant en termes de réduction du bruit et réclamé par les riverains ? Pour le collectif « Les Survolés » qui rassemble sept associations de riverains, le scénario du couvre-feu total reste la priorité. *"On sent bien avec cette étude, qu'on est sur un débat d'entreprises, critique Antoine Pacini du collectif qui refuse le scénario 1 et qui définit l'étude comme étant 'opaque'. Il n'y a pas eu d'étude sanitaire, c'est balayé d'un revers de la main. On*

ne sait pas sur quelles données ils se sont basés pour donner ces chiffres et on ne connaît pas leurs calculs. D'après nos chiffres, ce scénario ne concerne qu'un petit nombre d'avions par nuit."

Si le collectif a l'intention de faire une sorte de contre-étude avec d'autres chiffres et d'autres propositions (notamment des révisions de trajectoires), un agenda prévisionnel est d'ores et déjà annoncé. S'il n'y a pas de retard, l'arrêté ministériel sera appliqué fin mars 2026, avec l'un des scénarios annoncés (pas forcément celui recommandé par le cabinet).

Mais avant ça, le préfet devra se positionner sur l'un d'entre eux pour préparer un arrêté préfectoral. Une consultation publique aura ensuite lieu et l'avis de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) sera aussi pris en compte. Mais au final, ce sera le Ministère des Transports qui aura le dernier mot.

L'EIAE ne concerne que les mouvements effectués la nuit entre 22h et 6h. La projection s'étend jusqu'à 2029 (mais avec une application sur le court-moyen terme) en se basant sur le trafic de 2019, qui a fortement diminué (1050 vols de nuit en 2024 contre 1560 en 2019).

Beauvais-Tillé

Synthèse de l'actualité :

45 000 vols par an, modernisation du site : Bellova, le nouvel exploitant de l'aéroport de Beauvais, défend un projet raisonné

De nouveaux postes, un projet de modernisation et 45.000 vols par an : voici la promesse de Bellova, qui a pris début octobre ses fonctions d'exploitant de l'aéroport de Beauvais

L'aéroport de Beauvais est depuis début octobre sous le pavillon de Bellova : c'est ce groupement, détenu à 65% par Egis et par deux autres entreprises dont Bouygues, qui va s'occuper de l'exploitation de l'aéroport pour les 30 prochaines années. Une exploitation qui suscite énormément d'inquiétude chez les riverains du Beauvaisis, réunis au sein de deux comités d'opposition. Car le projet comprend une augmentation du trafic aérien, déjà beaucoup trop dense selon eux.

L'ambition de Bellova, c'est d'atteindre 45.000 vols par an contre environ 39.000 cette année ; 8 millions de passagers, soit 2 millions de plus qu'actuellement. Face à une demande qui augmente, il faut moderniser l'aéroport de Beauvais. Les terminaux ne seront pas détruits mais rénovés et agrandis, pour rendre les conditions de voyage plus confortables, dans des bâtiments moins gourmands en énergie, indique l'exploitant. Le début des travaux est prévu d'ici deux ans, pour un coût de 200 millions d'euros.

Paris-CDG

Chiffres du trafic 2024 :

Les trafics des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly connaissent des dynamiques différentes. Paris-Charles de Gaulle a connu une augmentation de son trafic plus importante que celui de Paris-Orly. Les nombres de mouvements et de passagers ont respectivement progressé

de 2,8 % et 4,3 % en un an, sans pour autant atteindre les niveaux de l'année de référence 2019. Selon l'indicateur, le niveau du trafic de 2024 représente 92,5 % et 92,3 % de celui de 2019. Cette situation s'explique par la reprise post-crise plus longue pour les vols liant Paris à l'Amérique latine et à l'Asie-Pacifique. Le trafic de passagers à l'aéroport de Paris-Orly est supérieur en 2024 à l'année 2019. En progression de 2,6 % en un an, le flux représente 104 % du trafic de l'année 2019. En revanche, le nombre de mouvements en 2024 ne représente que 93,3 % de celui de 2019. Il est même en légère baisse en un an (- 0,9 %).

Synthèse de l'actualité :

Dans le cadre de l'amélioration de la situation environnementale autour de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) a été initiée sous l'autorité du préfet du Val d'Oise. Cette démarche, conforme au règlement (UE) n° 598/2014, vise à réduire les nuisances sonores tout en respectant les impératifs opérationnels et réglementaires.

Objectifs de réduction de bruit

Lors d'une réunion tenue le 17 décembre 2024 à la préfecture du Val d'Oise, les objectifs de réduction de bruit ont été définis comme suit :

- Journée complète (06h-22h) : Réduction d'un tiers de la population fortement gênée par rapport à 2019, mesurée par l'indicateur HA55. L'objectif sera atteint si la diminution est comprise entre -28 % et -38 %.
- Nuit (22h-06h) : Réduction de moitié de la population perturbée dans son sommeil par rapport à 2019, mesurée par l'indicateur HSD50. L'objectif sera atteint si la diminution est comprise entre -45 % et -55 %.

Les projections de trafic à l'horizon 2030, intégrant les mesures des trois premiers piliers du règlement 598/2014 (modernisation des flottes, optimisations opérationnelles...), montrent que ces actions seules ne suffiront pas à atteindre les objectifs de réduction sonore.

Consultation publique

La consultation publique est ouverte jusqu'au 14 mars 2025. Les citoyens, élus et acteurs concernés sont invités à contribuer et à partager leurs observations.

Zoom sur le rapport EIAE de Paris-CDG en consultation publique – Présentation de l'avis technique rendu par Ville et Aéroport (G.Stemmer, administrateur)

III)

Point sur les commandes d'étude

- ✓ -Projet d'Observatoire territorial sur les mobilités résidentielles et les valeurs immobilières en zone de bruit (CSTB)
- ✓ -**Étude sur le portrait économique du transport aérien et ses emplois – Approche quantitative et qualitative (Université Gustave Eiffel)**

Projet d'Observatoire territorial sur les mobilités résidentielles et les valeurs immobilières en zone de bruit (CSTB)

Depuis la présentation du projet par Mme Noëlvia SEDOARISOA lors du conseil d'administration Ville et Aéroport du 5 décembre 2024, les contacts ont permis de lancer cette étude spécifiquement pour Ville et Aéroport qui a prévu d'y consacrer une enveloppe de 5 000 euros. L'équipe de recherche du CSTB, face au retrait financier de certains acteurs (Bruitparif notamment), a travaillé sur une solution alternative visant à réduire au maximum les coûts tout en maintenant un niveau de qualité satisfaisant. Lors du CA Ville et Aéroport du 5 décembre, une proposition concrète alignée sur le budget indiqué par l'association a été formulée et le prototype de l'outil a été présenté.

Cette proposition d'étude vise à fournir à Ville & Aéroport une évaluation exhaustive et précise de l'impact du bruit des transports sur les valeurs immobilières en Île-de-France, en prenant en compte chaque source de bruit : routier, ferroviaire, aérien, ainsi que le cumul des trois sources.

La proposition englobe les aspects suivants :

- **Collecte de données** : Nous collecterons les données essentielles, notamment les informations sur les transactions immobilières et les niveaux de bruit environnemental à travers toute la région Île-de-France. Ces données seront obtenues à partir de sources fiables telles que les bases de données des Demandes de Valeur Foncière (DVF) mises à disposition par les pouvoirs publics, ainsi que les cartes stratégiques du bruit disponibles chez BruitParif
- **Analyse des données** : Nous procéderons à des analyses approfondies pour évaluer l'impact spécifique de chaque source de bruit sur les valeurs immobilières dans la région.
- **Cartographies** : Nous élaborerons des cartographies détaillées illustrant les niveaux de bruit ainsi que leurs impacts estimés sur les prix immobiliers à travers l'ensemble de l'Île-de-France.

Rappel des intérêts de l'étude pour Ville et Aéroport

L'évaluation de l'impact du bruit des transports sur les valeurs immobilières s'inscrit dans le cadre de l'évaluation monétaire des impacts environnementaux, conformément aux principes de l'économie du bien-être. Cette approche permet d'exprimer une valeur dans une unité commune, l'euro, facilitant ainsi l'intégration de ces enjeux environnementaux dans le processus décisionnel. Cette évaluation monétaire offre une perspective concrète dans la lutte contre le bruit, notamment en permettant de :

<p>- Concrétiser la création d'un observatoire des valeurs immobilières autour des plateformes aéroportuaires, conformément aux souhaits exprimés depuis longtemps par l'association Ville et Aéroport.</p>
<p>Enrichir les outils d'objectivation : L'étude permet une évaluation objective de l'impact du bruit sur la valeur des biens immobiliers, une préoccupation souvent exprimée par les riverains.</p>
<p>Disposer d'un outil de diagnostic efficace :</p> <ul style="list-style-type: none">➔ Les cartographies de dépréciation immobilière constituent un outil de diagnostic efficace pour les collectivités, permettant d'identifier les zones prioritaires nécessitant des mesures de prévention et d'atténuation.➔ Elles permettent également d'évaluer et de suivre l'efficacité des politiques publiques dans le temps et l'espace.

Accompagner :

=> Les entreprises dans la mise en œuvre de leur obligation réglementaire concernant l'application d'analyses coût-bénéfice pour les grands projets d'investissement tels que les infrastructures routières, ferroviaires, aéroportuaires, etc. Cela inclut également les choix appropriés de technologies pour l'atténuation des nuisances, comme les murs anti-bruit (transparents, en béton ou végétalisés ?).

=> Les décideurs dans les prises de décisions politiques et réglementaires : politiques d'internalisation, de compensation, réglementation, etc.

- **Améliorer l'évaluation des coûts sociaux du bruit** pour une meilleure gestion et allocation des ressources.

- **Sensibiliser et communiquer de manière objective**, rationnelle et pédagogique sur les impacts du bruit afin de sensibiliser tant les individus que les décideurs.

- **Promouvoir la recherche et l'innovation** : Encourager le développement de nouvelles recherches et études pour approfondir la compréhension des impacts du bruit.

Ainsi, cette étude géospatiale sur les dépréciations immobilières liées au bruit renforcera la capacité de Ville & Aéroport à analyser, évaluer et communiquer efficacement sur les impacts du bruit, répondant ainsi aux attentes formulées depuis longtemps par l'association. En adoptant une

approche territorialisée des solutions contre les nuisances sonores, nous favoriserons des décisions plus éclairées, contribuant ainsi à une amélioration significative de la qualité de vie urbaine.

Plan de travail et calendrier	
La durée totale du projet est estimée à 6 mois, répartie en quatre phases principales	
Phase 1	<p>Collecte des données Durée : 1 mois (mi-février-mi-mars 2025) Description : Cette phase initiale est essentielle pour garantir que toutes les données nécessaires sont collectées de manière exhaustive et précise. Elle constitue le fondement sur lequel reposera toute l'analyse ultérieure</p>
Phase 2	<p>Analyse statistique et modélisation Durée : 3 mois (mi-mars 2025-mi-juin 2025) Description : Cette phase prolongée permettra une analyse approfondie des données collectées. L'accent sera mis sur l'application de modèles statistiques avancés et de techniques de prédiction telles que XGBoost pour affiner les estimations des prix immobiliers en fonction du bruit.</p>
Phase 3	<p>Développement des cartographies Durée : 1 mois (mi-juin 2025-mi-juillet 2025) Description : Durant cette période, l'équipe se concentrera sur la création de cartes détaillées visualisant les niveaux de bruit et leurs impacts estimés sur les prix immobiliers dans toute la région.</p>
Phase 4	<p>Validation, révisions et présentation des résultats Durée : 1 mois (mi-septembre-mi-octobre 2025) Description : La phase finale est dédiée à la validation rigoureuse des résultats obtenus, à la révision des analyses et à la préparation de la présentation des conclusions. Les livrables prévus pour cette étude incluent des rapports détaillés et des cartographies.</p>

Étude sur le portrait économique du transport aérien et ses emplois – Approche quantitative et qualitative (Université Gustave Eiffel)

Un courrier daté du 13 février 2025 (accompagné du cahier des charges) a été adressé au Laboratoire Ville Mobilité Transport de l'Université Gustave Eiffel située à Marne-la-Vallée.

Depuis plusieurs années, les collectivités membres du réseau Ville et Aéroport déplorent le manque d'information et de précisions sur les données relatives à l'économie du secteur

aéroportuaire. Celles-ci sont parfois diffusées partiellement et épisodiquement dans le cadre des instances de concertation (ex. : commission consultative économique des aéroports) par des cabinets privés et qui sont souvent pro-aérien.

Nous avons donc le souci de réaliser une étude indépendante sur cette question et c'est pourquoi notre choix s'est porté sur l'Université Gustave Eiffel après avoir pris connaissance de certaines publications récentes (ex. : « Le nombre d'emplois en lien avec les aéroports parisiens », mai 2022).

Une demande de réunion auprès de l'équipe de recherche a été transmise et sera prochainement fixée à l'Université Gustave Eiffel.

Présentation du cahier des charges finalisé

Constat

Depuis plusieurs années, les villes membres de Ville et Aéroport constatent, pour chaque aéroport dont elles sont riveraines, le manque d'information et de précisions sur les données relatives à l'économie du secteur aéroportuaire.

Ces données sont généralement fournies lors des Commissions Consultatives de l'Environnement et des Commissions Consultatives Economiques des aéroports français, par des cabinets privés chargés de délivrer des études économiques. Un certain nombre de villes dénoncent le choix de cabinets pro-aérien.

Si le secteur aéroportuaire serait ainsi « générateur de richesse », il serait également créateur d'emplois « directs, indirects, induits, catalytiques », termes équivoques, prenant en compte toute société ou entreprise situées sur l'emprise aéroportuaire. A ce jour, les données précises de ces emplois, par société/entreprise, ne sont pas communiquées. Les communes n'ont alors connaissance que de chiffres globaux, sans avoir accès aux données sources.

Les résultats de ces études mettent ainsi sérieusement en doute la méthodologie employée et leur impartialité.

Objectifs de l'étude

L'étude demandée par Ville et Aéroport doit permettre d'objectiver la réalité économique du secteur aéroportuaire et de vérifier un certain nombre de chiffres avancés par les gestionnaires d'aéroports.

Elle vise à quantifier le poids des principaux aéroports français dans leur ensemble, mais aussi individuellement. Elle a également pour objectif une approche qualitative et quantitative des emplois du secteur aéroportuaire.

Composition du rapport d'étude	
Sur la base des données obtenues, le rapport d'étude devra intégrer	
1)	<p>L'état des lieux complet des emplois du secteur aéroportuaire</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Établir précisément la liste des entreprises et sociétés concernées par chaque plateforme aéroportuaire de France. Cette liste doit être complétée par la raison sociale, le secteur d'activité, le nombre d'employés, la production, le chiffre d'affaires, la valeur ajoutée, et la rémunération des salariés, pour chaque entreprise /société.
2)	<p>La qualité des emplois du secteur aéroportuaire</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettre en évidence l'évolution du nombre et de la qualité de ces emplois depuis 2010. Par conséquent, également évaluer et chiffrer la diminution potentielle de richesse et d'emploi, ✓ Analyser le modèle low-cost, son impact sur le secteur, et son évolution depuis 2010, ✓ Analyser le modèle des compagnies traditionnelles et son évolution depuis 2010.
3)	<p>L'impact des emplois du secteur aéroportuaire sur les territoires riverains</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Établir, pour chaque ville riveraine de chaque aéroport de France, le nombre de foyers travaillant dans les entreprises/sociétés concernées, et son évolution depuis 2010, ✓ Établir les secteurs géographiques où les employés vivent.
4)	<p>La comparaison des emplois du secteur aéroportuaire avec l'économie globale française</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Établir la part des emplois découlant du secteur aéroportuaire, sur l'emploi global en France, ✓ Établir la contribution au PIB de la France des emplois découlant du secteur aéroportuaire.

Élaboration et méthodologie de l'étude

Dans un souci de qualité, l'Université en charge de l'étude s'attachera à respecter les règles suivantes :

- Établir un devis détaillé correspondant au coût de l'élaboration de la présente étude. Il s'agira ainsi d'indiquer le nombre de journées de travail, les coûts journaliers ainsi que les frais annexes,
- Suivre une démarche rigoureuse, explicitée et justifiée, basée sur des sources sûres et vérifiables,
- Accompagner l'association de manière conforme au présent cahier des charges, l'informer régulièrement de l'avancée des travaux,
- Faire preuve d'exhaustivité.

Le suivi de l'étude sera réalisé par le Présidente et le Secrétaire général de Ville et Aéroport, et son chargé de mission.

Résultats de l'étude

Un rapport de l'étude sera fourni à la fin de son élaboration, en version numérique et papier.

Une synthèse de l'étude devra être rédigée et transmise également en version numérique et papier.

Calendrier

Le contenu de l'offre comprendra :

- La proposition technique et financière de l'Université,
- Le devis détaillé et les délais proposés,
- L'organisation et les moyens humains mobilisés,
- La référence en ce domaine.
- L'étude complète devra être livrée à Ville et Aéroport à la fin de l'année 2025.

IV)

Présentation du déplacement sur site à Lyon-Saint-Exupéry Jeudi 13 mars 2025

Dans le cadre de son programme d'activités, l'association a prévu de se déplacer en délégation sur l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry afin d'y rencontrer la direction de l'aéroport (ADL) d'une part, les élus locaux d'autre part.

L'actualité du dossier de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry nous conduit à faire ce déplacement. Celui-ci est planifié le **Jeudi 13 mars 2025 à l'Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry (Salle Horizon)**

Le fil conducteur de nos échanges sera l'Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) déjà réalisée, les retombées économiques et fiscales générées par l'aéroport sur le territoire, ses perspectives de développement, les plans en vigueur (PEB/PGS/PPBE). Enfin, nous examinerons la question sensible des vols de nuit, et celle liée à la création de procédures d'approche dites RNAV permettant le développement des descentes continues sur l'aéroport.

La délégation Ville et Aéroport sera conduite par

M. Jean-Claude LEMASSON, Vice-Président de Ville et Aéroport.

Liste des membres de la délégation Ville et Aéroport :

Jean-Claude LEMASSON,
Frédéric CHAUCHET,
Casimir PIERROT,
Benoît PENEZ,
Christian REY,
Lucien BARGE,
Julien DELANNAY

Ce déplacement a été préparé en coordination avec

M. Christian REY, administrateur, maire de Diémoz (38)

Réunion avec la direction de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry (ADL) de 11h à 13h suivie d'un déjeuner

Un accueil café sera prévu pour les membres de la délégation Ville et Aéroport à partir de 10h30.

Pour la réunion programmée de 11h à 13h avec l'exploitant de l'aéroport (ADL), nous aurons la participation de M. Lionel Lassagne, Directeur Développement Durable et Immobilier et son équipe + M. Cédric Fechter, Président d'ADL (à partir de 12h).

M. Lassagne interviendra sur les aspects médiation / territoire à partir de 11h00 puis le Président d'ADL sur la partie gouvernance à partir de midi puis nous déjeunons à partir de 13 heures.

Sur les aspects logistiques :

La salle HORIZON située entre les deux terminaux avec vue sur piste est réservée. Elle bénéficie de vidéo projection et de deux écrans.

Le déjeuner de 13h00 à 14h30 est bien réservé dans l'agenda du Président de l'aéroport.

Réunion avec les élus locaux de 14h30 à 16h30 (salle Horizon)

Voici la liste des élus qui ont été invités (courrier + mail) :

Jean-Paul BONNETAIN	Président du SCOT (Syndicat Mixte SCOT Nord Isère)
Jean PAPADOPULO	Président de la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI)
René PORRETTA	Président de COLL'in Isère Nord Communauté
Daniel VITTE	Président de l'Association des Maires de l'Isère

les Maires des communes sous PEB	
Pierre MARMONIER	Maire de Colombier Saugnieu (69)
Daniel VALERO	Maire de Genas (69)
Lucien BARGE	Maire de Jonage (69)
Claude VILLARD	Maire de Jons (69)
Christophe QUINIOU	Maire de Meyzieu (69)
Anita DI MURRO	Maire de Pusignan (69)
Jean-Pierre JOURDAIN	Maire de Saint-Bonnet-de-Mure (69)
Patrick FIORINI	Maire de Saint-Laurent-de-Mure (69)
Raphaël IBANEZ	Maire de Saint-Pierre-de-Chandieu (69)
André QUEMIN	Maire de Bonnefamille (38)
Alain CAUQUIL	Maire de Grenay (38)
Daniel ANGONIN	Maire d'Heyrieux (38)
Jean-Louis TURMAUD	Maire de Janneyrias (38)
Mathieu GAGET	Maire de Saint-Quentin-Fallavier (38)
Christine SADIN	Maire de Satolas-et-Bonce (38)
Bruno GINDRE	Maire de Vilette-d'Anthon (38)
Patrick MEANT	Maire de Balan (01)
Gérard RAPHANEL	Maire de La Boisse (01)
Patrick BATTISTA	Maire de Niévroz (01)

Valérie POMMAZ	Maire de Thil (01)
-----------------------	--------------------

les parlementaires concernés du Rhône et de l'Isère	
Damien MICHALLET	Sénateur de l'Isère
Alexis JOLLY	Député de l'Isère
Thierry PEREZ	Député de l'Isère
Hanane MANSOURI	Députée de l'Isère
Tiffany JONCOUR	Députée du Rhône

les élus représentant les EPCI touchés par le PEB (siégeant en CCE)	
Jean-Louis TURMAUD	Commaunauté de Communes Lyon St Exupéry en Dauphiné (LYSED)
Claude VILLARD	Vice-Président de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CCEL)
Valérie POMMAZ	Vice-Présidente de la Communauté de Communes de Miribel et du Plateau (CCMP)
Jean-Philippe FAVROT	Vice-Président de la Communauté de Communes de la Côtière à Montluel (3CM)

les présidents de la Métropole de Lyon, de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, du département du Rhône, de l'Isère et de l'Ain	
Bruno BERNARD	Président de la Métropole de Lyon
Fabrice PANNEKOUCKE	Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes
Christophe GUILLOTEAU	Président du conseil départemental du Rhône
Jean-Pierre BARBIER	Président du conseil départemental de l'Isère
Jean DEGUERRY	Président du conseil départemental de l'Ain

V)

Préparation de l'Assemblée générale ordinaire 2025

- Programmation de l'AGO
- **Point sur l'appel à candidature pour la présidence de Ville et Aéroport**

Programmation de l'AGO

L'Assemblée générale ordinaire 2025 doit être programmée cette année entre le 28 avril 2025 et le 12 juin 2025 au plus tard.

Discussion de la date et créneau horaire de l'AGO 2025

Point sur l'appel à candidature pour la présidence de Ville et Aéroport

Jean-Pierre BLAZY, Président de Ville et Aéroport depuis sa création en février 2000, confirme son intention de quitter ses fonctions lors de la prochaine AGO 2025.

Conformément aux statuts de l'association (article 6), l'Assemblée générale ordinaire 2025 « *élit en son sein un conseil d'administration composé d'un président, de trois vice-présidents, d'un secrétaire général, d'un trésorier et de trente membres. Les anciens présidents font également partie du conseil d'administration* ».

L'article 7 prévoit que « *le conseil d'administration, élu par l'assemblée générale selon les modalités définies à l'article 6, est renouvelé par tiers tous les ans à l'occasion de la réunion de l'assemblée générale ordinaire. Les membres du conseil d'administration sont rééligibles. Le bureau fondateur de l'association ne fait pas l'objet d'élection.* »

Ainsi l'Assemblée générale ordinaire 2025, dans le cadre du renouvellement par tiers du conseil d'administration, désignera le nouveau président de Ville et Aéroport et les nouveaux administrateurs (vote).

A ce jour, aucune candidature au poste de Président n'a été enregistrée. Pour les élus souhaitant candidater, des entretiens téléphoniques ou physiques pourront être organisés.

M. Jean-Claude LEMASSON, vice-Président, a d'ores et déjà indiqué qu'il serait souhaitable qu'il y ai une continuité à compter de notre prochaine AG mais qu'il ne postulera pas à ce poste car ne se représentera pas aux prochaines élections municipales (donc sans mandat d'élus en mars 2026).

DISCUSSION

VI)

Point sur les propositions de rencontres à venir

- M. Pierre MONZANI, nouveau Président de l'ACNUSA
- Régions de France (élus de la Commission « Mobilités »)

Programmation d'une rencontre avec M. Pierre MONZANI, nouveau Président de l'ACNUSA

Un message a été adressé récemment au nouveau Président de l'ACNUSA, M. Pierre MONZANI, élu pour six ans (2025-2031) afin de programmer une rencontre avec lui et certains membres du collège de l'ACNUSA.

Nommé par décret du 3 janvier 2025, M. Pierre MONZANI, préfet hors classe, a eu un parcours professionnel diversifié dans la préfectorale, l'enseignement, la recherche, la formation, les collectivités territoriales, notamment départementales, et les institutions politiques et administratives.

Ancien élève de l'École Normale Supérieure de Saint-Cloud et de l'École Nationale d'Administration (ENA), agrégé d'Histoire, il a toujours privilégié l'intérêt de la mission dans ses choix professionnels. Il affirme : « *Ma nomination à la présidence de l'ACNUSA, qui m'honore, me donne une belle occasion de marier dans la durée mes combats pour l'intérêt général et mon goût du terrain, développé au service de l'État et des collectivités.* »

Grâce à un Collège désormais quasi-complet, l'ACNUSA retrouve son rythme de croisière.

La première urgence est de résorber le retard dans les sanctions des dossiers de manquements, dû à un trop long intérim de la Présidence de l'Autorité. Le Collège a donc prolongé ses séances juridictionnelles et, lors de ses réunions de février, a pu traiter pas moins de 157 dossiers de manquements, tout en préservant la qualité juridique et l'objectivité de ses conclusions.

Les compagnies aériennes ont bien compris, ou vont bien comprendre, que l'usage des aéroports et du ciel de France suppose le respect des règles environnementales voulues par le législateur et par l'exécutif pour améliorer la vie quotidienne des riverains, tout en préservant notre modèle de croissance économique sans lequel la qualité de vie serait une expression vide de réalité. L'ACNUSA fera respecter ces règles et sa main ne tremblera jamais quand il s'agira de sanctionner les personnes poursuivies quand l'instruction confirmera la réalité des manquements.

La deuxième priorité de l'Autorité est de poursuivre sa politique qualitative dans le rendu de ses avis et recommandations, grâce à la compétence du pôle technique et du Collège. Les saisines de l'Autorité pour avis sont toujours examinées avec intérêt quel que soit le solliciteur.

La troisième exigence est d'ouvrir l'ACNUSA aux réalités vécues par nos compatriotes et par nos élus. Aussi le nouveau Président de l'Autorité a commencé son « chemin de connaissance » en allant sur le terrain, autant que possible, rencontrer les maires, les préfets, les parlementaires, les responsables associatifs, etc. et visiter, pour mieux comprendre, les aéroports, les sièges des compagnies aériennes et les entreprises liées au monde aérien. Selon lui, « *les points de vue peuvent être contradictoires, la contradiction est au cœur de la vie, mais il n'est point de*

paradoxe qui puisse empêcher l'intérêt général d'émerger quand les honnêtes gens conjuguent leurs efforts ».

Régions de France (élus de la Commission « Mobilités »)

L'association Ville et Aéroport souhaite rencontrer les élus de la Commission « Mobilités » de Régions de France.

Au préalable, et suivant le protocole de Régions de France, une réunion technique avec le GT « Transports aériens » composé des chargés de mission « Aéroports » au niveau des régions a été organisée le 2 décembre au siège de Régions de France (1 quai de Grenelle, Paris 15^{ème}).

M. David Charbit, chargé de mission « Aéroports » pour la région Nouvelle-Aquitaine et animateur du GT, a invité pour l'occasion le chargé de mission Ville et Aéroport, M. Julien Delannay ainsi que M. Philippe Trubert, Directeur du Syndicat Mixte de l'Aéroport Beauvais-Tillé (SMABT).

Suite à une brève présentation générale de Ville et Aéroport et de son programme d'actions, la discussion a porté sur le rôle des régions en matière de gouvernance territoriale des aéroports, de gestion des infrastructures, de stratégie régionale au travers des schémas aéroportuaires régionaux, de financement des Lignes d'Aménagement du Territoire (LAT).

Il est apparu la nécessité de travailler plus étroitement avec les régions. Un besoin existe chez cet organisme, notamment pour faire passer des notes aux parlementaires concernés par ce dossier, de rencontrer l'ARC via V&A, etc.

Suite à cette réunion technique, une réunion politique avec les élus de Régions de France membres de la Commission « Mobilités » sera prochainement organisée. Ville et Aéroport est actuellement en contact avec le conseiller Transports, M. David Herrgott, qui a saisi en décembre les 3 co-présidents de cette Commission.

VII)

Questions diverses :

- -Point sur les travaux parlementaires
- -Création d'un groupe de discussion WhatsApp Ville et Aéroport
- (fil d'actualité et échange entre les membres)

Point sur les travaux parlementaires

- ➔ **Budget 2025 : Hausse « de compromis » de la taxe sur les billets d'avion, située entre celle proposée par le gouvernement Barnier, et celle « allégée » votée par le Sénat en novembre 2024.**
- ➔ Alors que le Premier ministre François Bayrou a recouru le 3 février 2025, à l'article 49.3 de la Constitution pour faire adopter sans vote le projet de loi de finances 2025, ce dernier contient toujours une hausse de la taxe sur les billets d'avion.
- ➔ Chargée d'arbitrer les hausses d'impôts inscrites dans le budget 2025, la commission mixte paritaire (CMP) a finalement opté pour un nouveau barème. Ce dernier se situe entre le niveau initialement voulu par le gouvernement Barnier et celui « allégé » voté en novembre dernier par le Sénat.
- ➔ **De 7,4 à 2100 euros**
- ➔ Le texte fixe, a priori définitivement, le montant de la TSBA à 7,40 euros pour les vols en France et en Europe, contre 2,63 euros actuellement. Cette hausse, qui devrait entrer en vigueur au 1^{er} mars, s'inscrit donc dans un compromis entre la proposition initiale du gouvernement Barnier (9,50 euros) et celle du Sénat (5,30 euros). Certains vols, notamment vers la Corse, l'Outre-Mer et les liaisons d'aménagement du territoire, devraient bénéficier d'un tarif réduit, voire d'une exemption, si l'Europe la valide toutefois.
- ➔ Pour les autres destinations, la taxe grimpera à 15 euros pour les vols « intermédiaires » et à 40 euros pour les vols long-courriers en classe économique (120 en classe affaires). L'aviation d'affaires subira la plus forte hausse avec des prélèvements pouvant atteindre 2 100 euros selon la destination et le type d'appareil. Le gouvernement espère ainsi générer entre 800 et 850 millions d'euros de recettes fiscales, un chiffre plus bas que le milliard d'euro initialement prévu.

(En euros)

Destination finale	Catégorie de service	Tarif
Destination européenne ou assimilée	Normale	7,4
	Avec services additionnels	30
	Aéronef d'affaires avec turbopropulseur	210
	Aéronef d'affaires avec turboréacteur	420
Destination intermédiaire	Normale	15
	Avec services additionnels	80
	Aéronef d'affaires avec turbopropulseur	675
	Aéronef d'affaires avec turboréacteur	1 015
Destination lointaine	Normale	40
	Avec services additionnels	120
	Aéronef d'affaires avec turbopropulseur	1 025
	Aéronef d'affaires avec turboréacteur	2 100

» ;

Source : Assemblée nationale

Nouvelle levée de boucliers

Alors que cette taxe sera répercutée directement sur le porte-monnaie des voyageurs, et qu'elle rapportera à l'Etat moins qu'initialement prévu, les dirigeants du secteur aérien n'ont une fois de plus pas attendu pour faire savoir leur mécontentement.

Thomas Juin, président de l'Union des Aéroports Français (UAF), dénonce une mesure « économiquement irresponsable » qui menace la connectivité des territoires et l'activité des aéroports régionaux. Il accuse le gouvernement de défavoriser le transport aérien français au profit des hubs européens. » Cette décision est économiquement irresponsable et menace la vitalité de nos aéroports régionaux et la connectivité de nos régions ainsi que de nos collectivités ultramarines. Le gouvernement français n'a pas compris que le transport aérien est un vecteur de croissance économique essentiel pour le pays. À la différence de nombreux autres pays européens, il fait le choix de nous sanctionner par une taxation déraisonnable qui va fragiliser le secteur aérien français, l'industrie touristique et dégrader l'accessibilité de nos territoires « , a-t-il exprimé dans un communiqué de presse.

Auparavant, le PDG d'Air France avait récemment dénoncé une « taxe d'accès à la France » qui risque d'encourager les passagers à choisir d'autres plateformes aéroportuaires européennes.

Propositions de lois sur les nuisances aéroportuaires

Proposition de loi « visant à la mise en œuvre de la bifurcation écologique du transport aérien et pour le bien-vivre des habitants proches des zones aéroportuaires », de M. Arnaud LE GALL (LFI), député du Val d'Oise (déposée le 19 novembre 2024)

https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/textes/117b0591_proposition-loi.pdf

PPL de Romain ESKENAZI (PS), député du Val d'Oise (en cours de finalisation)

PPL de Julie LAERNOES (EELV), députée de Loire-Atlantique (en cours de finalisation)

Groupe de travail sur les nuisances aéroportuaires

Le groupe Socialistes, Ecologistes et Républicains du Sénat vient de constituer un groupe de travail et procède actuellement à des auditions (dont celle de M. Jean-Pierre BLAZY, président de Ville et Aéroport, programmée ce mardi 4 mars à 15 heures au Sénat).

L'objectif de ce GT est d'aboutir à une proposition de loi visant à protéger les populations riveraines des nuisances aéroportuaires, notamment sonores.

Création d'un groupe de discussion WhatsApp Ville et Aéroport

(fil d'actualité et échange entre les membres)

Outil d'information sur l'actualité du transport aérien et des aéroports entre les membres du CA Ville et Aéroport (rapports, textes parlementaires, décision préfectorale, avis, etc.). Ce groupe permettra à ses membres d'interagir en fonction de l'actualité.



AGENDA