



Association nationale d'élus

CONSEIL D'ADMINISTRATION

DOSSIER DE SÉANCE

Jeudi 6 juin 2024

14h00-16h00

[2^{ème} bureau – 126 rue de l'Université]

ASSEMBLEE NATIONALE – PARIS



ORDRE DU JOUR

I)	Suites de l'Assemblée générale 2024 : élection du bureau ; mise en œuvre du programme d'activités 2024/2025
II)	Point sur les Etudes d'Impact selon l'Approche Equilibrée (EIAE) en cours de réalisation (scénario retenu par aéroport)
III)	Point d'information sur une Conférence-débat autour du livre « Habiter sous le bruit des avions » (D.Desponds, Université de Cergy-Pontoise) organisée le 25/06/24
IV)	Point sur les enjeux et la programmation d'un déplacement sur site à Marseille-Provence
V)	<u>Questions diverses</u> : synthèse du rapport annuel 2024 de l'ACNUSA et ses recommandations ; information sur le courrier de demande d'audience adressé à M. Gabriel Attal, Premier Ministre ; point sur le travail parlementaire en cours et la publication d'une nouvelle proposition de loi au Sénat (M. Alexandre Ouizille) ; information sur la cartographie croisée du bruit et de la pollution de l'air en Ile-de-France (Bruitparif/Airparif)

I)

Suites de l'Assemblée générale 2024 :

- **Election du bureau**
- **Mise en œuvre du programme d'activités 2024/2025**

Rappel de la constitution du bureau Ville et Aéroport (Art.6 des statuts)

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

Comme suite à l'assemblée générale 2024 qui s'est tenue le jeudi 4 avril à l'Assemblée nationale, il convient de procéder à l'élection du bureau de l'association.

Résultat de l'appel à candidature

Un formulaire de candidature au bureau de Ville et Aéroport a été adressé aux administrateurs avec la convocation au conseil d'administration du jeudi 6 juin 2024.

À ce jour, l'ensemble des membres sortants du bureau de Ville et Aéroport sont candidats à leur réélection :

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

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

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

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

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

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

**L'organe permettant l'élection du bureau de l'association est le conseil d'administration.
Mode de scrutin à un tour à main levée.**

ÉLECTION DU BUREAU DE VILLE ET AÉROPORT

L'assemblée générale ordinaire a fixé le programme d'activités 2024/2025 de l'association.

RELEVÉ DE DÉCISIONS PRIS PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 04/04/24 SUR LE PROGRAMME D'ACTIVITÉS 2024/2025
➤ Programmation de trois déplacements sur site : Marseille-Provence (26/09/24 ou 03/10/24) ; Lyon-Saint-Exupéry (28/11/24 ou 05/12/24) ; Bâle-Mulhouse (13/03/25 ou 20/02/25)
➤ Programmation d'un déplacement à la Commission européenne de Bruxelles (31/10/24 ou 07/11/24)
➤ Demande d'audience ministérielle auprès de M. Gabriel Attal, premier ministre, et de M. Patrice Vergriete, ministre délégué chargé des Transports (en attente de réponse)
➤ Action de mobilisation en fonction des conclusions des Études d'Impact selon l'Approche Equilibrée (EIAE) attendues d'ici l'été 2024 pour les aéroports de Paris-CDG, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, Marseille-Provence, Toulouse-Blagnac et Bordeaux-Mérignac
➤ Action de sensibilisation auprès des parlementaires dans une démarche transpartisane sur les propositions de loi déposées et la nécessité d'un débat à organiser au Parlement sur la question des nuisances aériennes d'ici la fin 2024 (courrier adressé aux parlementaires concernés comme suite à la consultation publique sur les nuisances aériennes en Île-de-France et au-delà autour des principaux aéroports français)
➤ Actualisation d'une feuille de route sur les principaux aéroports français (actions à mener par V&A)
➤ Commande d'une étude universitaire sur la question du modèle économique du transport aérien et des emplois (qualitative et quantitative). L'objectif est d'objectiver la situation actuelle post crise sanitaire et de renforcer l'argumentaire de V&A sur l'emploi (ex. : quel taux d'occupation des emplois par les populations riveraines ? Comment répondre au problème de la formation et des emplois peu qualifiés ?

<p>➤ Organisation conjointe avec l'Université de Cergy-Pontoise d'une conférence-débat autour du livre « Habiter sous le bruit des avions » (D.Desponds, Editions Hermann) le 25/06/24</p>
<p>➤ Organisation d'une table-ronde ou colloque sur un thème d'actualité (à définir) au 1^{er} trimestre 2025</p>
<p>➤ Contributions dans le cadre d'enquêtes publiques, projets d'arrêtés, etc. (ex. : PPA de la région Île-de-France ; projet d'arrêté sur les restrictions d'exploitation de l'aéroport d'Orly, ...)</p>
<p>➤ Participation aux réunions institutionnelles (CCE, CCAR, Colloques (ex. : Paris Air Forum), etc.)</p>
<p>➤ Organisation d'un 3^{ème} séminaire de formation des élus en visioconférence (4^{ème} trimestre 2024)</p>
<p>➤ Campagne d'adhésion 2024 / 2025 et communication V&A (250 collectivités et parlementaires démarchées) ; administration du site V&A et page Facebook ; diffusion d'une newsletter mensuelle ; revue de presse ; veille sur les travaux parlementaires</p>



II)

Point sur les Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) en cours de réalisation. Quel scénario retenu par aéroport ?

Dans son rapport Environnement 2022, la direction générale de l'aviation civile soulignait que l'année 2023 serait jalonnée par les études d'impact des nouvelles mesures de restrictions envisagées sur les aéroports pour lesquels les objectifs de réduction du bruit dans l'environnement n'avaient pas été atteints.

Après la publication du décret du 16 mai 2023 portant déconcentration, plusieurs préfets ont été mandatés pour conduire ces études de manière impartiale selon une approche réellement équilibrée. **Les aéroports concernés sont Marseille-Provence, Toulouse-Blagnac, Bordeaux-Mérignac, Paris-Orly, Paris-Le Bourget et Paris-Charles-de-Gaulle.** L'objectif est de mettre en place les mesures de restriction les plus équilibrées possible en 2025 au plus tard, pour ensuite entrer en vigueur au début de la saison été 2025 ou de la saison hiver 2025/2026 selon les cas.

Avant la publication du décret susvisé, deux études d'impact avaient été réalisées par l'administration de l'aviation civile pour **les aéroports de Bâle-Mulhouse et Nantes-Atlantique.** Le ministre délégué chargé des Transports a annoncé leur évaluation avant la fin 2024 afin de pouvoir procéder aux modifications éventuellement nécessaires des arrêtés en vigueur. Il est en effet probable que les impacts négatifs des mesures entrées en vigueur en 2022 aient été surévalués et que leurs impacts positifs aient été sous-estimés.

En avance de phase sur le décret susvisé, **une étude d'impact des mesures de régulation de l'exploitation de l'aéroport de Lille-Lesquin** a été confiée au préfet de région Hauts-de-France, préfet du Nord. Cette étude a pris du retard.

Conformément aux dispositions du règlement UE 598/2014, ces études d'impact devraient éclairer les concertations et consultations locales et permettre aux ministres chargés de l'Environnement et des Transports de prendre, parmi les mesures envisageables pour atteindre les objectifs locaux, les mesures qui ont le meilleur rapport coût/efficacité. **Les projets d'arrêtés interministériels, accompagnés de leurs rapports de présentation et de leurs études d'impact seront soumis à avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, chargée de les faire respecter. Ils seront ensuite publiés au Journal Officiel et notifiés à la Commission européenne au moins six mois avant d'entrer en vigueur.**

Les études et concertations en cours au niveau local devraient contribuer à mobiliser les opérateurs (sociétés aéroportuaires, assistants d'escale, compagnies aériennes et services locaux de la navigation aérienne) pour donner de la consistance aux Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de chacun des aéroports. Ces plans d'action, qui regroupent leurs engagements opérationnels pour la période 2024/2028, doivent en effet être approuvés par les préfets avant le 18 juillet 2024.

En articulant et en faisant respecter localement les engagements que prendront les professionnels de l'aéronautique sur la période 2024/2028 et en proposant aux ministres de prendre des mesures de restriction d'exploitation adaptées à chaque situation, **les préfets devraient avoir les moyens de garantir aux collectivités et populations concernées une réduction effective du bruit dans l'environnement des grands aéroports français avant 2028.**

- Point sur l'EIAE de l'aéroport Marseille-Provence

La préfecture des Bouches-du-Rhône a lancé une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) de l'aéroport Marseille Provence, à l'occasion de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport. Son calendrier a été précisé le 21/11/23 par le préfet.

Comme son nom l'indique, cette étude d'impact « selon l'approche équilibrée » doit permettre de traiter les problèmes de nuisances aéroportuaires subies par les populations riveraines en tenant compte des aspects économiques liés à l'aéroport Marseille-Provence.

Le préfet qui a ordonné cette étude a mandaté les services de la DGAC Sud Est. Réduire les nuisances, en particulier sonores et atmosphériques, générées par le transport aérien est en effet l'une de ses missions, tout comme d'entretenir le dialogue avec les élus et les représentants des riverains des aéroports.

L'étude d'impact va durer deux ans, durant laquelle les différentes parties prenantes seront concertées. L'objectif est de trouver « *des pistes d'améliorations* » pour réduire ces nuisances. C'est « *un préalable à l'adoption d'éventuelles restrictions d'exploitations liées au bruit par arrêté du ministère de la Transition écologique* », indique la préfecture.

Au terme de ce 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.

Le diagnostic réalisé par le cabinet d'études CGX AERO a duré 3 mois jusqu'en février 2024. Il a été suivi par quatre mois de consultations jusqu'en juin. Il y aura encore trois mois de coconstruction de différents scénarios pour réduire l'impact sonore. Cette phase est prévue entre septembre et novembre 2024.

Depuis plusieurs mois, les riverains de l'aéroport se mobilisent pour dénoncer les nuisances sonores liées aux avions (85 000 mouvements/an) qui décollent et atterrissent à Marignane (2^{ème} aéroport régional derrière Nice et hors Paris), surtout la nuit. Ils ont manifesté au printemps 2023 à l'Estaque, et à l'automne 2023 à Gignac-la-Nerthe, aux Pennes-Mirabeau. Les habitants de plusieurs autres communes sont impactés à l'Estaque à Marseille, mais aussi Marignane, Saint-Victoret ou Le Rove. Avec un trafic en forte progression (10 millions de passagers en 2023, l'aéroport Marseille-Provence retrouve son niveau d'avant covid. Le gestionnaire vise 13 millions de passagers en 2030. NDLR), la situation devient même **invivable pour certains riverains**.

Après cette mobilisation de riverains au printemps, une réunion s'est tenue en préfecture le 18 juillet 2023. Le préfet a alors ordonné une étude d'impact.

L'aéroport n'a pas la main pour contraindre les compagnies, seul l'État peut leur imposer des restrictions d'exploitation pour réduire les nuisances sonores, notamment la nuit. Ces restrictions peuvent être de différent niveau.

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.

- **Point sur l'EIAE de l'aéroport Toulouse-Blagnac**

Un pacte gagnant-gagnant a été signé le 21 mars 2024 par 40 partenaires pour concilier développement économique et respect de l'environnement à l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Douze objectifs y sont inscrits « afin de rendre la place aéroportuaire exemplaire ». En premier lieu, il est question de réduire les nuisances des vols de nuit.

Ce pacte est le fruit du dialogue renoué à l'occasion de l'Atelier du territoire initié en 2022 par le ministère de l'Écologie.

En revanche, il y a un problème de transparence concernant l'étude d'impact qui pourrait déboucher sur une réduction du trafic aérien, notamment la nuit. Elle a été lancée en septembre 2023 sous l'autorité du Préfet de Haute-Garonne. Mais à ce jour les critiques se font jour du côté de certains élus et représentants d'associations notamment sur l'absence de documents qui doivent étayer cette étude d'impact. Il suffit d'aller sur la plateforme collaborative mise en place pour le suivi de l'étude pour se rendre compte que le dossier diagnostic est vide. Idem pour les objectifs et scénarios. On n'a pas lecture non plus des contributions d'acteurs.

Or, l'**EIAE de Toulouse-Blagnac**, censée établir les différents scénarios pour la réduction du trafic aérien, notamment la nuit, **doit être terminée pour le mois de juillet**.

« Préserver la santé des habitants en réduisant les nuisances, notamment nocturnes, liées au trafic aérien : programmation, optimisation des procédures et des flottes, logistique. » Tel est le premier objectif inscrit dans le plan gagnant-gagnant signé le 21 mars visant à « *construire ensemble un futur désirable sur la place aéroportuaire de Toulouse-Blagnac* ».

- **Point sur l'EIAE de l'aéroport Bordeaux-Mérignac**

À Bordeaux-Mérignac, les scénarios se concentrent surtout sur des restrictions de vols de nuit de minuit à 6 heures, alors que les associations espéraient une analyse sur la journée ou sur des restrictions fortes dès 22 heures.

En septembre 2023, l'EIAE a été lancée, menée avec les services des Directions de la sécurité de l'aviation civile Sud-Ouest et confiée au bureau d'études To70. Elle doit permettre « d'apporter des réponses aux impacts liés au développement de l'aéroport et étudier d'éventuelles restrictions d'exploitation », en réaction aux mobilisations d'associations et de riverains qui se plaignent des effets néfastes des bruits des avions sur la santé (troubles du sommeil, myocardites, hypertension, ...).

Quatre scénarios de réduction du bruit ont été présentés le 19 mars 2024 par le préfet de la Gironde et ils ont été évalués pendant 3 mois. Les conclusions de l'étude d'impact sont attendues à l'été 2024. Elles intégreront les conclusions de la mission en cours relative à la piste sèche. Le préfet réunira courant première quinzaine de juillet l'ensemble des acteurs pour une nouvelle réunion.

L'EIAE a essentiellement traité de la question des vols de nuit, Bordeaux-Mérignac étant l'un des principaux aéroports français à n'avoir aucune réglementation en la matière. 4 scénarios sont sur la table et la demande des élus est, de façon collégiale, la suppression des vols entre 22 h et 6 h du matin.

- Point sur l'EIAE de l'aéroport Paris-Orly

L'État a renoncé au projet d'allongement du couvre-feu à l'aéroport d'Orly (scénario C soutenu par les élus et les associations) pour réduire les nuisances sonores. Un projet d'arrêté ministériel a été rendu public lundi 29 avril par le ministère des Transports et une consultation a été immédiatement ouverte sur le site du ministère de la Transition écologique. Riverains, élus, usagers de l'aéroport ont jusqu'au 29 juillet pour s'exprimer sur les futures restrictions d'exploitation de l'aéroport Paris-Orly. Elles doivent permettre de réduire le bruit lié au trafic aérien de la plateforme afin de se conformer à la loi, puisque le Plan de prévention du bruit dans l'environnement d'Orly impose une réduction de 6 dB le soir. Après la consultation publique, le texte sera étudié et validé au niveau européen. Son application est prévue à partir du 26 octobre 2025.

Le scénario choisi (scénario A) maintient les horaires du couvre-feu, interdit les avions les plus bruyants dès 22 h et mise sur l'évolution des flottes. Seuls 6 vols par an seraient supprimés le soir et reportés en journée. La mesure coûterait 5 M€ par an aux compagnies.

Lien vers le site de la consultation publique sur le projet d'arrêté :

<https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/consultation-publique-sur-le-projet-d-arrete-a3018.html>

Conformément au règlement (UE) n° 598/2014, ce projet d'arrêté est mis à la consultation du public pour une durée de 3 mois. La consultation fera l'objet d'une synthèse qui sera publiée sur le site du ministère de la transition écologique (rubrique transports), avec l'ensemble des contributions reçues.

Le texte sera, en parallèle, présenté aux membres de CCE de l'aéroport, pour avis. Le projet d'arrêté, éventuellement modifié pour tenir compte des consultations, pourra ensuite être transmis pour avis à l'ACNUSA puis à la Commission européenne.

L'arrêté entrera en vigueur après application du délai de prévenance prévu à l'article 8.1 du règlement européen (UE) n° 598/2014.

Les trois scénarios qui étaient proposés

Scénario A : maintien du couvre-feu actuel et interdiction des vols les plus bruyants à partir de 22 h

Scénario B : interdiction des vols les plus bruyants à partir de 22 h et interdiction des décollages à partir de 23 h

Scénario C : extension du couvre-feu de 23 h jusqu'à 6 h et interdiction des vols les plus bruyants à partir de 22 h.

Alors que les riverains et leurs élus plaidaient pour prolonger le couvre-feu, l'État a retenu la seule solution permettant de s'affranchir totalement de cette option, interdisant simplement, de manière progressive, les vols les plus bruyants.

Pour acter sa décision, l'État a pris un arrêté, soumis à consultation. C'est dans le cadre de cette consultation que le Conseil national du bruit a sollicité l'avis de l'Agence régionale de santé (ARS). Dans une note de quatre pages, l'ARS constate que l'État a retenu le scénario "*le moins restrictif*". Elle considère que "*l'approche méthodologique retenue (par l'étude d'impact) sous-estime les impacts sanitaires réels*".

Une étude d'impact calculée sur les normes les moins disantes

L'évaluation des impacts acoustiques et sanitaires des mesures de restriction calculée par CGX Aero se base, effet, sur la valeur limite réglementaire pour le niveau de bruit aérien nocturne (Ln), soit 50 dB(A) et non sur la valeur recommandée par l'OMS qui est, elle, de 40 dB (A) pour le Ln. "Les impacts sanitaires apparaissent donc globalement sous-évalués par l'EIAE (Ndlr, l'étude d'impact). Malgré le couvre-feu actuel entre 23h30 et 6h00, plus de 274 000 personnes sont encore exposées à des niveaux qui dépassent la recommandation de l'OMS (40 dBA Ln), contre 57 000 en dépassement de la valeur limite réglementaire (50 dB(A)) et 45 000 souffriraient de fortes perturbations de sommeil (source : Bruitparif, 2023) là où l'AIEA en dénombre moins de 14 000" constate l'ARS.

8 heures de sommeil en continu : un objectif de santé publique qui ne peut pas être atteint sans augmentation du couvre-feu

L'agence rappelle que "la recommandation de 8 heures de sommeil en continu peut être considéré comme un objectif de santé publique, qui ne peut être atteint pour les riverains des aéroports sans la perspective d'une extension à terme du couvre-feu. C'est une demande récurrente des collectifs de riverains d'aéroports."

Pour l'ARS, l'étude n'envisage pas les coûts socio-économiques de manière globale, retenant "*uniquement le manque à gagner à supporter par le secteur aéronautique*".

L'agence invite par ailleurs à être vigilant sur les enjeux d'équité territoriale, invitant à une harmonisation des mesures de protection entre les différents aéroports franciliens, notant que l'étude d'impact de Roissy-Charles de Gaulle n'a pas encore été produite.

En conclusion, l'agence considère que l'État a retenu le scénario le moins protecteur à partir d'une étude d'impact déjà calculée sur la base de seuils n'étant pas les plus protecteurs, et recommande d'aller plus loin **Gérard Larcher prend position.**

En complément des élus et parlementaires locaux ayant déjà pris position en faveur du prolongement d'une demi-heure du couvre-feu, le président du Sénat, Gérard Larcher (LR), a également écrit au ministre des Transports, Patrice Vergriete, pour plaider en ce sens.

- **Point sur l'EIAE de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle**

Une présentation (objectifs, calendrier de l'étude) a été faite en CCE du 19/12/23.

Une définition de l'horizon de l'étude : 2029 (horizon auquel sera projeté le trafic et les effets des mesures étudiées). Donc un scénario de référence 2029 à construire « en l'absence de nouvelles mesures » intégrant les évolutions naturelles ou déjà planifiées (renouvellement de flotte). Une comparaison est faite avec la situation initiale (2019) sur la base d'indicateurs de trafic (volume global, répartition horaire, ...) et d'indicateurs acoustiques.

L'objectif de réduction de bruit sera défini en prenant en compte :

- La situation actuelle et la problématique de bruit identifiée
- La situation projetée (scénario de référence 2029)
- Les indicateurs acoustiques qui semblent les plus pertinents au vu de la problématique

L'objectif de réduction du bruit sera quantifiable. Il pourra être une combinaison d'objectifs suivants des indicateurs/périodes horaires différents pour couvrir l'ensemble de la problématique.

Pour les scénarios, des mesures seront étudiées du point de vue acoustique, et leurs impacts seront évalués (rapport coût/efficacité). Les mesures pourront être combinées sous forme de scénarios, dont les impacts seront évalués pour comparaison avec l'objectif de bruit fixé et aide à la décision.

Le calendrier prévisionnel de l'EIAE CDG présenté par le Préfet du Val d'Oise indiquait le mois de mai pour le rendu du rapport, mais à ce jour aucune information n'a été donnée.

En outre, des étapes d'information auprès des parties prenantes devaient avoir lieu pendant l'évaluation des impacts des scénarios, mais il n'en a rien été à ce jour.



III)

Point d'information sur une Conférence-débat autour du livre « Habiter sous le bruit des avions »

(D.Desponds, Université de Cergy-Pontoise)
organisée le 25/06/24

Si les aéroports constituent des atouts indispensables au fonctionnement des grandes agglomérations, ils n'en suscitent pas moins de multiples controverses. Celles-ci deviennent d'autant plus vives que s'exacerbent les tensions dues au changement climatique et à la sensibilité croissante des populations à la qualité de leur cadre de vie.

Le livre « *Habiter sous le bruit des avions. Eviter, subir, s'adapter. Mobilités résidentielles au défi des injustices spatiales* » découle d'une étude approfondie menée auprès de ménages ayant déménagé récemment autour de cinq plateformes aéroportuaires françaises. En s'appuyant sur une méthode mixte (quantitative et qualitative), il tente d'évaluer les différents facteurs qui ont conduit au changement de lieu de vie.

Quels sont les principaux motifs ayant contribué aux arbitrages des ménages ? De quelle manière les nuisances associées aux plateformes aéroportuaires furent-elles prises en compte ? Ces plateformes présentent-elles plus d'avantages que d'inconvénients ? Ces perceptions différentes selon la position sociale des habitants, leur statut d'occupation, voire leur situation générationnelle ?

Par-delà les résultats obtenus se dessinent de nombreuses pistes visant à rendre davantage compatibles les contraintes liées au trafic aérien avec le souhait des habitants d'améliorer leurs conditions de vie et donc de réduire les injustices environnementales auxquelles ils sont confrontés.

En accord avec l'auteur et l'Université de Cergy-Pontoise, l'association Ville et Aéroport a décidé d'organiser une Conférence-débat autour de l'ouvrage le mardi 25 juin 2024, de 14h30 à 17h30 à l'Université de Cergy-Pontoise (Site des Chênes 1, Salle de Conférence Simone Veil).

Un mail d'invitation vient d'être adressé aux membres de Ville et Aéroport, et plus largement aux acteurs du transport aérien, organismes institutionnels, enseignants, chercheurs et étudiants avec toutes les informations utiles sur le déroulement de cet événement et le plan d'accès à l'Université.

Les éditions Hermann déposeront des exemplaires du livre prochainement au siège de l'association en vue de sa vente lors de la conférence-débat.

Postface du livre par Jean-Pierre Blazy, Président de Ville et Aéroport

« Au lendemain de la pandémie, le jour d'après a ressemblé très rapidement au jour d'avant pour les populations des territoires aéroportuaires durement impactées par le bruit des avions. Les nuisances subies ont repris avec la hausse du trafic aérien plus rapide qu'annoncée. Les riverains des aéroports venaient de connaître comme toute la population les effets douloureux et tragiques de la COVID et ils avaient retrouvé dans le même temps un environnement sans bruit aérien, ni pollution atmosphérique intense. D'un côté une crise sanitaire totale sans précédent, de l'autre le bonheur retrouvé des années anciennes de saine tranquillité.

L'étude de Didier Desponds 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.

En Île-de-France après le territoire d'Orly, celui de Roissy est à son tour touché par les mêmes effets. Depuis la décennie 2010, la croissance annuelle de Gonesse devient négative malgré un solde naturel positif en raison d'un déficit migratoire. En clair les départs d'habitants de la commune sont plus nombreux que les arrivées de nouveaux habitants. L'INSEE enregistre un déficit migratoire apparent aujourd'hui plus fréquent pour les communes de l'ouest de l'agglomération Roissy-Pays-de-France, les plus densément peuplées et les plus exposées au bruit aérien. Les causes multifactorielles n'excluent pas les départs d'habitants fuyant les nuisances. Cette question doit être objectivée et c'est tout l'intérêt de la recherche des auteurs de ce livre.

Les territoires aéroportuaires font partie des banlieues les plus défavorisées socialement, cumulant les effets négatifs des nuisances aériennes avec des dynamiques majoritairement négatives tant sur le plan économique et social (chômage plus élevé malgré l'emploi aéroportuaire qui ne leur profite pas suffisamment sur les plans quantitatif et qualitatif) que sur le plan du développement humain (échec scolaire élevé, situation sanitaire dégradée...). L'intérêt

du travail de Didier Desponds et de Laure Cazeaux est bien de faire apparaître les réalités et les effets aggravant des nuisances aéroportuaires sur des territoires périphériques déjà marqués par les « injustices spatiales ». Au-delà de la question majeure des nuisances des vols nocturnes, les collectivités locales sont confrontées à la nécessité de gérer des intérêts contradictoires imposés en particulier par la réglementation de l'urbanisme en zone C du PEB (Plan d'Exposition au Bruit). D'une part le principe de réparation avec l'aide à l'insonorisation et le PGS (Plan de Gêne Sonore) souffre toujours de dysfonctionnements notoires au détriment des populations riveraines, d'autre part la contrainte du PEB qui se veut protecteur freine la nécessité de produire non de l'extension urbaine prohibée par la loi à juste titre, mais du renouvellement urbain indispensable pour enrayer la fameuse spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale. Si les destinées d'un territoire périphérique sont d'être en partie au service d'une métropole, son destin ne peut pas être celui de la servitude sans espoir. Dès lors, les élus les plus engagés n'entendent pas pour autant se résigner ni à l'augmentation des nuisances, ni à l'asservissement du territoire qui interdit tout futur. Ni à l'unique horizon de ceux qui entendent poursuivre la croissance sans bornes de la plate-forme de Roissy CDG, ni à l'horizon borné de ceux qui entendent interdire la réalisation des projets que les populations locales approuvent, le métro du Grand Paris et un développement maîtrisé autour de la gare dans la ZAC du Triangle de Gonesse sur 280 hectares hier et 110 hectares aujourd'hui. Car les atouts et les nécessités existent, d'abord la jeunesse de la population, ensuite précisément la situation dans la proximité parisienne qui ne se réduit pas à l'appartenance à un territoire aéroportuaire objet de convoitises. L'urgence sociale, l'ambition d'un avenir et d'une fierté pour le territoire n'est pas incompatible avec l'urgence climatique.

Aujourd'hui face à celle-ci justement médiatisée, le transport aérien est montré du doigt avec une grande discrétion médiatique. Le rapport annuel 2022 du Haut Conseil pour le Climat considère que la décarbonation de celui-ci ne sera possible qu'avec la « maîtrise de la demande » et le rapport final de septembre 2022 de l'ADEME sur les scénarios de transition écologique du secteur aérien va dans le même sens, celui de la nécessaire réduction du trafic et la nécessité de plafonner le trafic, contrariant ainsi les déclarations de ceux qui ne jurent que par les carburants d'aviation durables pour décarboner l'aviation. La loi dite « Climat et résilience » a accouché laborieusement d'une disposition limitée pour interdire les vols intérieurs lorsque le trajet est assuré sur le réseau ferré national sans correspondance et par plusieurs liaisons quotidiennes directes d'une durée inférieure à deux heures trente. Depuis plus de vingt ans, la mobilisation des populations concernées et celles de leurs élus n'a pas eu de résultats probants. Et il serait naïf de penser que l'abandon de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes en 2018, en dépit des résultats du vote citoyen de 2016 et après une parodie de médiation alors que la décision était déjà prise, ait procédé d'une position écologique de l'État, en réalité alors plus préoccupé d'évacuer les zadistes et de rétablir l'ordre public que de penser avec les territoires concernés un projet équilibré et juste de développement aéroportuaire conciliant au mieux l'économie aérienne régionale avec l'environnement et la santé des populations locales.

Depuis la déréglementation du ciel et la mondialisation, la création des trois grandes alliances globales des compagnies aériennes et les modèles économiques du hub et du low-cost ont entraîné la hausse incessante du trafic. L'État français de son côté n'a rien concédé de son pouvoir absolu alors même qu'il a privatisé Aéroports de Paris ainsi que les aéroports régionaux et départementalisés des petits aérodromes tout en refusant d'associer les élus des territoires aéroportuaires. Les directives de l'Union Européenne depuis 2002, en dépit de l'institution des

PPBE (plan de prévention du bruit dans l'environnement), traduisent toujours la priorité donnée à l'économie sur l'environnement et la santé des populations survolées alors même que les études épidémiologiques publiées chez nos voisins d'abord et tardivement dans notre pays démontrent les impacts sanitaires négatifs du bruit aérien. Le rapport de l'ANSES de 2020 dresse le bilan des connaissances produites sur les effets sanitaires du bruit aérien au cours de la décennie précédente et incite à la réalisation des travaux complémentaires nécessaires, soulignant cependant que les études du programme de recherches DEBATS piloté par l'ACNUSA sont amplement documentées et suffisent « pour prévenir dès à présent les conséquences indéniables et délétères du bruit aérien sur la santé : les altérations du sommeil et la gêne ».

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 mêmes 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 loi 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 ».



IV)

Point sur les enjeux et la programmation d'un déplacement sur site à Marseille-Provence

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 aurions 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.

L'extension du Terminal T1 est un projet surdimensionné, prématuré et incohérent en termes de vision de l'avenir, fruits d'une fuite en avant de ses promoteurs.

AMP ne démontre pas la compatibilité de son projet avec les objectifs de lutte contre le réchauffement climatique. Dans son avis de 2019 l'Autorité environnementale « recommande au maître d'ouvrage et à l'État de démontrer la compatibilité du projet avec l'engagement de la France à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, à traduire dans la SNBC ». La croissance du trafic aérien augmentera de façon importante les émissions de polluants, alors que la priorité devrait être de les réduire pour préserver la santé et l'avenir des citoyens.

Une réglementation très légère

Pour l'Acnusa, ce problème de bruit persiste parce que Marseille-Provence est l'un des aéroports les moins exigeants en matière de réglementation. Concernant les vols de nuit par exemple, il n'existe ni de couvre-feu comme celui imposé à Nantes ou à Orly, ni plafonnement de leur nombre. La seule contrainte visant les vols de nuit concerne une demande de restriction de bruit émis par les appareils. Plus le seuil est bas et plus l'avion est perçu comme bruyant. À Marignane, seuls les avions qui ont une marge acoustique inférieure à 8 EpndB (unité de mesure du bruit perçu) ne peuvent pas voler, et cette mesure ne s'applique qu'entre 22 heures et 6 heures. Alors que la plupart des aéroports ont un seuil d'interdiction fixé à 13 EpndB la nuit.

En journée, en revanche, les restrictions acoustiques qui s'appliquent sont celles du seuil réglementaire minimum fixé par la réglementation européenne. Les compagnies aériennes peuvent donc affecter leurs avions les plus anciens et les plus bruyants à Marignane.

De nombreuses alertes émanant de certaines collectivités particulièrement impactées (Les Pennes-Mirabeau, Gignac, Saint-Victoret, Le Rove, Vitrolles, et les 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Marseille) et de collectifs d'association ont eu lieu depuis l'été 2022 pour dénoncer l'augmentation des vols de nuit observée à Marseille-Provence lors de la reprise de l'activité postcovid. Ce phénomène a perduré en 2023 : les compagnies low-cost ont tenté, à Marseille comme ailleurs, de planifier le maximum de vols par journée. Des compagnies qui peuvent ensuite être tentées de dévier des vols reportés ou très en retard en horaires de nuit vers Marseille lorsque l'aéroport de la destination initiale applique des restrictions. Marignane n'appliquant pas de plafonnement des vols de nuit, il est impossible de savoir à quelle fréquence cela se produit.

AMP explique ne pas avoir la main sur le programme des compagnies aériennes, mais que l'aéroport applique une politique volontariste afin de convaincre les compagnies d'être plus respectueuses à ce sujet. Au-delà, les restrictions liées aux horaires et aux normes environnementales doivent être prises par arrêté ministériel.

Un PPBE sans objectifs

Un fait révèle l'absence de ligne directrice sur le sujet du bruit à Marignane : le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), réalisé par la DGAC Sud-Est pour la période 2020-2024 ne fixe ni objectif ni résultats. Il documente les nuisances existantes, mais ne pose aucune contrainte de réduction de ces nuisances. Ce document ressemble à un catalogue de bonnes intentions, mais qui ne répond en aucun cas à ce que prévoit la réglementation européenne. Le PPBE précédent faisait état d'un million de personnes riveraines de l'aéroport pouvant être l'objet d'une gêne sonore dépassant le seuil réglementaire de 65 décibels, au moins une fois par jour. Une partie d'entre eux est exposée à plus de 25 événements de ce type au quotidien et on ne sait toujours pas comment l'aéroport parviendra à réduire ces nuisances.

L'obsolescence du PEB

Le PEB suscite aussi des critiques. Sa version actuelle date de 2006 et n'est donc plus du tout en phase avec le trafic aérien actuel. La loi précise pourtant qu'il doit être révisé tous les 5 ans. Une remise à niveau d'ampleur se profile donc avec un impact direct sur les zones d'habitation.

Programmation du déplacement

Ce déplacement est organisé en coordination avec **la ville de Berre-l'Étang**, membre de Ville et Aéroport. Comme à chaque fois, la délégation Ville et Aéroport rencontrera les différents acteurs de ce dossier (Direction de l'aéroport, services de l'État (préfecture-DGAC), les élus aux différents niveaux de collectivités et les associations de riverains). **La date pressentie pour ce déplacement est le jeudi 26 septembre 2024 ou le jeudi 3 octobre 2024.**



M. Pascal BOUREAU, Vice-Président de Ville et Aéroport, Conseiller départemental de Haute-Garonne, conseiller métropolitain, conseiller municipal de Blagnac délégué aux projets environnementaux métropolitains (31)

V)

Questions diverses :

- Synthèse du rapport annuel 2024 de l'ACNUSA et ses recommandations
- Information sur le courrier de demande d'audience adressé à M. Gabriel Attal, premier ministre
- Point sur le travail parlementaire en cours et la publication d'une nouvelle proposition de loi au Sénat (M. Alexandre Ouizille)
- Information sur la cartographie croisée du bruit et de la pollution de l'air en Île-de-France (Bruitparif/Airparif)

- **Synthèse du rapport annuel 2024 de l'ACNUSA et ses recommandations**

Dans son édition 2024, l'ACNUSA suggère les modifications législatives et réglementaires pour la modernisation et la simplification nécessaires des procédures de sanction. Elle appelle également les parties prenantes à prendre en compte les évolutions techniques, l'approfondissement des connaissances en matière de santé humaine (impacts du bruit, des polluants et des gaz à effet de serre) et les évolutions de la réglementation européenne. Elle souligne enfin la nécessité, pour gagner la confiance des collectivités territoriales et des populations, d'obtenir des résultats mesurables et perceptibles de la réduction des impacts environnementaux et sanitaires sur chaque territoire aéroportuaire.

Les règles environnementales édictées pour protéger la qualité de vie sur et autour des aéroports ont été mieux respectées en 2023. La baisse relative du nombre de manquements constatés par l'administration de l'aviation civile s'observe sur presque tous les grands aéroports français, à l'exception notable de Nantes-Atlantique, et dans une moindre mesure, de Bâle-Mulhouse. Cette diminution ne doit pas occulter le niveau encore élevé d'infractions. Pour faire face à l'important flux de procès-verbaux, l'intervention du législateur demeure indispensable afin de moderniser et de simplifier le cadre normatif.

L'Autorité contribue à faciliter un dialogue local serein et constructif avec les parties prenantes des territoires aéroportuaires. Pour améliorer ce dialogue, il serait utile que les avis rendus aux maîtres d'ouvrage des plans, programmes et projets le soient avant les consultations et enquêtes publiques. Ces avis sont de nature à éclairer le public et donc à améliorer sa participation à la préparation des décisions. Aussi, la transparence des données relatives à la mesure du bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs est un gage de confiance pour les territoires. Dans cette optique, permettre de rendre publiques ces données est essentielle.

La forte reprise du trafic aérien s'est traduite par une augmentation des mouvements opérés de nuit sur les grands aéroports. Les mouvements réalisés sur cette période concentrent l'attention et les demandes des collectivités territoriales, des associations et des populations riveraines. Ces dernières manifestent avec une intensité croissante leur souhait de réduire, voire supprimer, les mouvements de nuit à l'origine des impacts les plus importants sur

la santé humaine. **La ponctualité des vols est alors un enjeu majeur de l'année 2024 afin de prévenir les débordements (vols programmés de jour et réalisés de nuit).**

Les impacts sanitaires, économiques et sociaux de ces vols de nuit sont importants. Les opérateurs du secteur aéronautique se sont ainsi engagés, plus vigoureusement qu'ils ne l'avaient fait avant la crise sanitaire. Une grande majorité d'opérateurs du secteur aéronautique a maintenant changé de paradigme et considère aujourd'hui la réduction de ces impacts comme une priorité stratégique. Des actions concrètes avec des résultats mesurables et perceptibles par les collectivités territoriales, les associations et les populations directement concernées sont très attendues.

Chiffres clés pour l'année 2023

- **18 %** | C'est l'évolution sur un an du nombre de poursuites engagées par l'administration de l'aviation civile. Le niveau reste supérieur à celui d'avant la crise sanitaire (+ 29 %).

x **3,8** | Le nombre de sanctions prononcées par le collège de l'ACNUSA pour violation de la période nocturne a presque été multiplié par 4 sur un an.

77 % des dossiers examinés par le collège de l'ACNUSA donnent lieu à une sanction.

18 359 € | C'est le montant moyen de la sanction prononcée par le collège de l'ACNUSA

Lire le rapport annuel 2024 de l'ACNUSA :

https://www.acnusa.fr/sites/default/files/2024-05/Rapport%20annuel%202024_2.pdf

Synthèse des recommandations 2024 de l'ACNUSA

RECOMMANDATION 2024/1 : Moderniser et simplifier les dispositions encadrant le pouvoir de sanction. Recommandation adressée au Gouvernement et au Parlement

RECOMMANDATION 2024/2 : Rendre obligatoire l'usage de l'application Téléprocédure par les personnes morales poursuivies devant l'Autorité de contrôle par l'administration de l'aviation civile. Recommandation adressée au Gouvernement

RECOMMANDATION 2024/3 : Améliorer la qualité des arrêtés portant restriction d'exploitation des aéroports pour raison sanitaire ou environnementale. Recommandation adressée au Gouvernement

RECOMMANDATION 2024/4 : Lever les restrictions d'exploitation des données relatives à certains aéronefs afin de permettre aux sociétés aéroportuaires de rendre public l'ensemble des données environnementales sur et autour des aéroports. Recommandation adressée à la direction des services de la navigation aérienne et aux sociétés aéroportuaires

RECOMMANDATION 2024/5 : Simplifier et déconcentrer la gestion des outils de planification et de programmation visant à la réduction des nuisances aéroportuaires. Recommandation adressée au Gouvernement

RECOMMANDATION 2024/6 : Prévenir les risques de débordement (vols programmés de jour et réalisés de nuit) sur les aéroports non soumis à un couvre-feu strict. Recommandation adressée aux préfets des départements concernés

RECOMMANDATION 2024/7 : Simplifier les textes protégeant la période nocturne autour des principaux aéroports : exigence de performance environnementale des aéronefs, couvre-feu ou plafonnement. Recommandation adressée aux ministres chargés respectivement de l'environnement et des transports

RECOMMANDATION 2024/8 : Mettre en place des restrictions progressives d'exploitation des aéronefs en fonction de leurs bruits certifiés, en approche et en survol. Recommandation adressée aux ministres chargés respectivement de l'environnement et des transports

RECOMMANDATION 2024/9 : Moderniser la partie législative du code des transports afin de permettre le suivi et le contrôle effectifs des émissions de polluants atmosphériques et de Gaz à Effet de Serre (GES) générées par les activités aéroportuaires. Recommandation adressée au Gouvernement et au Parlement

RECOMMANDATION 2024/10 : Établir la liste des plans, programmes et projets sur lesquels l'Autorité de contrôle doit être consultée en précisant les modalités de ces consultations, notamment le moment auquel elles doivent être réalisées. Recommandation adressée au Gouvernement et au Parlement

RECOMMANDATION 2024/11 : Mener à terme les études d'impact des mesures de restriction envisagées sur les grands aéroports français, le processus de concertation et les consultations nécessaires à la prise des décisions. Recommandation adressée aux ministres chargés respectivement de l'environnement et des transports

RECOMMANDATION 2024/12 : Attribuer à l'Autorité de contrôle un niveau de ressources humaines et budgétaires suffisant pour lui permettre d'investir équitablement l'ensemble de ses missions. Recommandation adressée au Gouvernement et au Parlement



- **Information sur le courrier de demande d'audience adressé à M. Gabriel Attal, premier ministre**

Suite à la consultation publique sur les nuisances aériennes en Île-de-France (près de 51 000 votants, 97 % de OUI pour la réduction du trafic aérien et l'arrêt des vols de nuit), Ville et Aéroport a écrit au Premier Ministre afin de lui demander une audience :

Courrier du 4 avril 2024 adressé à M. Gabriel Attal, premier ministre :

« Gonesse, le 4 avril 2024

Monsieur Gabriel ATTAL
Premier Ministre
Hôtel de Matignon
57 rue de Varenne
75 007 PARIS

N./Ref. : GP/JD/JPB/AUD/TA/580

Objet : Demande d'audition – nuisances aériennes en Ile-de-France

Monsieur le Premier Ministre,

Je vous écris en ma qualité de maire de Gonesse et Président du réseau national d'élus Ville et Aéroport. Celui-ci regroupe des élus de toutes tendances politiques représentant plus de 70 collectivités territoriales de la commune à la région, ainsi que des parlementaires, autour des principaux aéroports français. Élu du territoire aéroportuaire de Roissy depuis 1995 comme maire de Gonesse et comme député du Val d'Oise de 1997 à 2007 puis de 2012 à 2017, la question du transport aérien et des nuisances liées à cette activité (bruit et pollution atmosphérique) a toujours été prioritaire au cours de mes différents mandats depuis le projet d'extension de l'aéroport jusqu'à aujourd'hui. J'ai notamment réfléchi avec mes collègues à une meilleure relation entre une infrastructure aéroportuaire et son territoire aéroportuaire (tissu urbain existant). Je fus notamment rapporteur à l'Assemblée nationale de la loi du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) qui émet chaque année des recommandations.

Je suis soucieux d'une approche équilibrée sur ce sujet afin de corriger les externalités négatives liées au trafic aérien que subissent au quotidien les populations riveraines. Il est en effet urgent de répondre au défi climatique d'une part en atteignant les objectifs de décarbonation du secteur d'ici 2030. Dans un récent rapport, l'Ademe précise que le levier le plus efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre est la baisse du trafic aérien. D'autre part, il est désormais démontré au travers d'études épidémiologiques (DEBATS) que le bruit aérien a des effets sanitaires durables (maladies cardio-vasculaires, perturbations du sommeil, hypertension artérielle, etc.) sur les populations exposées.

C'est dans ce contexte que vient de s'achever une consultation publique inédite en Ile-de-France à laquelle ont participé 147 communes. Celle-ci s'est déroulée du 11 mars au 24 mars. Les résultats sont sans appel. À la question posée « 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 ? », 97 % des Franciliens ont voté Oui (50 812 votants au total, dont 4648 votants à Gonesse).

Alors que le trafic aérien repart à la hausse et qu'il devrait dépasser son niveau de référence (2019) avant la pandémie de Covid-19, que les prévisions des experts indiquent qu'il pourrait doubler d'ici 2040, nous considérons qu'il faut une volonté politique et de véritables engagements pris notamment dans le cadre des Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) actuellement en cours de réalisation sous l'autorité des préfets qui sont autorité compétente (décret du 16 mai 2023). Sans une régulation du trafic, c'est-à-dire l'application de mesures de restrictions d'exploitation plafonnant le nombre de mouvements annuels et instaurant un couvre-feu généralisé la nuit, la situation va s'aggraver. Or, il est essentiel de protéger la santé des populations riveraines et l'environnement contre les nuisances aériennes. C'est l'objet de la proposition de loi transpartisane déposée fin 2023 par Madame Naïma Moutchou, Vice-présidente de l'Assemblée nationale, députée du Val d'Oise, que nous soutenons.

À ce stade, nous n'avons aucune garantie sur l'inscription de ces mesures dans les conclusions des EIAE attendues d'ici l'été. De plus, nous savons que les progrès technologiques (hydrogène, électricité) et l'introduction des biocarburants (carburants d'aviation durables) n'auront qu'une portée limitée et à un horizon encore lointain.

Par ailleurs, un récent rapport du CITEPA fait le constat d'une diminution des émissions de gaz à effet de serre en France, mais de leur augmentation inquiétante pour le secteur aérien : +21 % pour les vols domestiques et + 27 % pour les vols internationaux entre 2022 et 2023. Enfin, les travaux d'Airparif ont mis en lumière la contribution importante du transport aérien aux particules ultrafines.

Si nous ne sommes pas favorables à la décroissance et à l'abandon de toute ambition pour le transport aérien et nos principaux aéroports, nous devons accepter de revoir le modèle de croissance indéfinie d'un trafic aérien trop bruyant et polluant.

Nous pensons que l'État doit redevenir stratège sur cette question et qu'il conviendrait de mettre autour de la table autorités publiques, aéroports, compagnies aériennes et acteurs de la filière aéronautique afin d'établir la feuille de route d'un transport aérien mieux régulé qui concilie compétitivité et respect de l'environnement selon une approche équilibrée, protectrice de la santé des populations survolées. En Île-de-France, 2 millions de personnes sont directement exposées aux nuisances aériennes et une centaine de professionnels de santé ont déjà donné l'alerte dans une tribune parue dans le journal Le Monde le 9 décembre 2022.

Les prochaines années seront décisives et nous attendons de votre gouvernement des mesures fortes d'ici la fin du quinquennat en tenant compte du vote exprimé lors de la consultation publique. En ce sens, nous pensons qu'une planification territoriale de la transition écologique dont vous avez la charge, fondée sur les engagements des opérateurs et une régulation environnementale adaptée à la situation de chacun des territoires impactés par les activités aéroportuaires, est nécessaire pour concrétiser la mise en œuvre des différentes politiques

publiques. Dans son discours sur la planification écologique du 25 septembre 2023, le Président de la République déclarait que l'État avait « développé une stratégie claire sur l'aérien avec l'interdiction des vols domestiques dès qu'il y a une alternative en train ». Cette seule mesure ne saurait constituer à elle seule une stratégie et il nous faut aller plus loin. Nos voisins européens en ont pris conscience (couvre-feu à Francfort depuis 2012 comme suite à une décision de justice, plafonnement du trafic à Amsterdam-Schiphol et application d'un couvre-feu à partir de 2025-2026, etc.).

Je souhaite vous rencontrer avec une délégation de l'association que je préside afin de discuter des différents enjeux qui se posent pour le secteur aérien et vous présenter nos propositions.

Dans cette attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Jean-Pierre BLAZY,
Maire de Gonesse
Vice-Président de l'Agglomération Roissy Pays de France
Président de Ville et Aéroport »



- **Point sur le travail parlementaire en cours et la publication d'une nouvelle proposition de loi au Sénat (M. Alexandre Ouizille, sénateur de l'Oise)**

Ne plus agrandir les aéroports existants, plafonner le trafic aérien et mieux protéger les communes riveraines contre les nuisances. Tel est le sens de la proposition de loi « portant plafonnement du trafic aérien, moratoire sur les extensions d'aéroports et protection des communes riveraines » déposée à la présidence du Sénat le 22 février dernier par Alexandre Ouizille.

Le sénateur socialiste de l'Oise est entré au palais du Luxembourg cet automne. Mais il n'aura pas attendu bien longtemps pour écrire sa première proposition de loi. Celle-ci porte sur le trafic aérien. Durant la campagne des sénatoriales, il a rencontré de nombreux élus du Beauvaisis. Les nuisances engendrées par le trafic aérien, notamment aux abords de l'aéroport de **Beauvais-Tillé**, ont régulièrement été évoquées. Il a auditionné tous les acteurs concernés : Airbus, Air France, des avionneurs, des associations de riverains, des responsables d'aéroport, les élus concernés...

Limiter les émissions de gaz à effet de serre

En réalité, le chemin de la croissance incontrôlée du trafic et des émissions de **gaz à effet de serre**, sur lequel la France s'aventure, constitue une triple impasse : pour les communes riveraines et leurs habitants, pour le secteur aérien et pour le respect des engagements climatiques.

Les répercussions sur la santé des riverains des aéroports sont préoccupantes. Plus de 4 millions de Français sont ainsi directement exposés au tapage sonore excessif dû à la croissance incontrôlée du trafic. Or, il est désormais documenté que l'exposition au bruit des avions dans notre pays a des effets délétères sur l'état de santé perçu, la santé psychologique, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocrinien et cardiovasculaire. Les rapports récents, notamment de 2021 de l'ADEME, montrent en outre que les effets sur la santé du bruit lié à l'aviation dépassent les 13,6 milliards d'euros par an et représentent 9 % des coûts sociaux liés au bruit (52 % pour le routier et 7 % pour le ferroviaire). L'avion est le mode de transport dont les émissions de CO2 augmentent le plus rapidement.

Le trafic aérien explose

En 30 ans, le trafic aérien a été multiplié par quatre. « Or, la consommation de l'avion comme mode de transport est très inégalitaire, note le sénateur de l'Oise. Près de 1 % de la population mondiale est responsable de plus de 50 % des émissions de l'aviation commerciale. Quelque 20 % des Français les plus aisés sont responsables de 50 % des vols. »

La protection du climat est le défi du siècle. Nos ressources deviennent rares. « Or, les émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien, dont les aéroports sont les supports privilégiés, croissent fortement, constate l'élus socialiste.

Pour réduire son impact climatique, le milieu aéronautique mise aujourd'hui essentiellement sur des solutions technologiques (efficacité des avions et des moteurs) et les SAF (Sustainable Aviation Fuels) comme les agrocarburants ou les carburants de synthèse, l'énergie électrique et l'hydrogène, sans perspectives crédibles d'aboutir à des succès tangibles dans les délais impartis par l'urgence écologique. »

La proposition de loi du sénateur Ouizille vise à adopter les mesures nécessaires au plafonnement du trafic aérien, levier indispensable pour réduire son impact environnemental et de réduction des nuisances pour les riverains. « La solution du moratoire sur le développement du trafic aéroportuaire nous apparaît comme une solution équilibrée donnant le temps au secteur de faire la démonstration qu'une trajectoire de baisse des émissions conforme aux engagements internationaux de la France s'engage de manière réaliste, estime le sénateur. C'est pourquoi, en lien avec certains élus locaux du Beauvaisis, qui se mobilisent fortement dans le cadre du projet d'augmentation du trafic de l'aéroport Beauvais-Tillé, j'ai décidé de porter les combats du moratoire de la construction et de l'extension d'aéroport au Parlement, du plafonnement du trafic et de la protection sanitaire des communes riveraines. »

Renouvellement de la concession de l'aéroport de Beauvais

Cette proposition de loi tombe à pic, juste avant le renouvellement de la concession liée à la gestion de l'aéroport de Beauvais. Depuis, le conseil syndical du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) a choisi le 29 avril 2024 le consortium Bouygues-Egis associé au fonds d'investissement Serena comme nouveau concessionnaire de l'aéroport Beauvais-Tillé pour les 30 prochaines années. Par un communiqué, le groupement d'entreprises attributaire de la concession de l'aéroport Paris-Beauvais, dont la société d'ingénierie Egis est mandataire, annonce qu'il rencontrera les différents acteurs du territoire dans les semaines qui viennent. Une présentation à l'ensemble des élus du SMABT ainsi qu'à ceux du Beauvaisis a eu lieu en mai. S'ensuivront des rencontres avec les acteurs économiques et sociaux du territoire, parmi lesquels les représentants des salariés de l'aéroport en coordination avec le titulaire actuel du marché.

Les associations veulent limiter le nombre de rotations des avions. Aujourd'hui, il est de 32.000 par an. Mais on entend dire qu'il pourrait évoluer et passer à 50.000. Il est proposé dans la PPL de limiter le nombre de rotations à 32.000 par an, ce qui est déjà beaucoup. Il est également proposé de ne pas réduire la durée du « couvre-feu », qui s'étend aujourd'hui de 23 heures à 6 heures du matin.

Texte de la proposition de loi -> <https://www.senat.fr/leg/pp123-356.html>

- Information sur la cartographie croisée du bruit et de la pollution de l'air en Île-de-France (Bruitparif/Airparif)

À l'occasion du salon des maires d'Île-de-France qui s'est tenu les 28 et 29 mai 2024 à la porte de Versailles, Bruitparif et Airparif ont dévoilé pour la première fois leur cartographie de la co-exposition aux pollutions sonores et atmosphériques en Île-de-France.

Cette cartographie est consultable sur la plateforme internet : <https://carto.airparif.bruitparif.fr>

Mise à disposition des collectivités et des citoyens, cette cartographie permet d'identifier les zones préservées des deux pollutions et qu'il convient de protéger, et celles fortement exposées où des mesures d'atténuation devraient être mises en œuvre. Il est possible de naviguer et de zoomer dans la carte et d'accéder aux statistiques d'exposition combinée au bruit et à la pollution de l'air aux différents échelons territoriaux (communes, intercommunalités, départements)

487 communes franciliennes particulièrement exposées aux deux pollutions

Ces cartographies inédites montrent que 487 communes (38 % des communes d'Île-de-France) ont sur leur territoire plus de la moitié de leur population exposée simultanément à une qualité de l'air dégradée et à des niveaux importants de bruit. Une grande partie de ces collectivités sont situées dans le cœur dense de l'agglomération parisienne - notamment Paris, les collectivités de petite couronne et particulièrement celles situées à proximité des aéroports. La co-exposition air-bruit y est particulièrement forte à proximité (100 à 200 mètres) des grands axes routiers. Globalement, 9,7 millions de Franciliens (soit 80 % de la population d'Île-de-France) seraient concernés par une exposition simultanée aux pollutions sonores et atmosphériques à des niveaux qui excèdent fortement les recommandations de l'OMS.

Au contraire, dans 316 collectivités, la quasi-totalité de la population est relativement épargnée et par la pollution de l'air et par les nuisances sonores, avec des concentrations de polluants de l'air et des niveaux de bruits proches des seuils recommandés par l'OMS. Il s'agit pour la plupart de communes situées au sein des départements de la grande couronne et qui ne sont pas concernées par des survols d'aéronefs à moins de 2000 mètres d'altitude.

Certaines zones sont concernées par la pollution sonore, mais peu par la pollution de l'air, notamment celles situées à proximité des voies ferrées dans la moitié sud de la région Île-de-France, ainsi que celles qui sont affectées par les survols à destination et en provenance des aéroports de Paris-Orly et de Paris-CDG et qui sont situées en dehors du cœur dense de l'agglomération parisienne.

À Paris et dans les communes limitrophes, la co-exposition à la pollution de l'air et à la pollution sonore est très forte à proximité du boulevard périphérique et des grands axes routiers. Dans les grands parcs parisiens et dans certains îlots du centre-ville, les niveaux de pollution de l'air restent élevés, mais la pollution sonore liée aux transports est peu présente.

La situation est légèrement meilleure dans certaines zones, telles que les bois de Vincennes et de Boulogne, ainsi que dans certains quartiers du sud-ouest de Paris.

Un outil de diagnostic efficace pour les collectivités

Les cartographies combinant la pollution de l'air et le bruit des transports sont des outils de diagnostic utiles dans le cadre de l'élaboration des nouveaux plans d'urbanisme des collectivités, en facilitant l'identification des zones de calme et de moindre pollution de l'air à préserver, et des zones qui présentent des niveaux de pollution de l'air et de bruit les plus dangereux pour la santé, où des mesures de prévention et d'atténuation devraient être mises en place.

Ces nouvelles cartographies peuvent également faciliter l'évaluation de l'efficacité des politiques publiques dans la durée, en rendant visibles celles qui sont efficaces tant sur le plan de la pollution de l'air que de la pollution sonore (pistes cyclables, report de la voiture vers des transports en commun, électrification des véhicules...). Elles peuvent également apporter des éléments de suivi pour certaines actions de lutte contre une des pollutions pour lesquelles les données manquent encore quant à leur effet sur la seconde pollution. Ces cartographies offrent enfin un large éventail d'utilisations dans le champ de la recherche, comme le croisement des données air-bruit avec la localisation des établissements recevant des groupes vulnérables ou la comparaison avec des données socio-économiques et des indicateurs de santé, pour affiner la

compréhension du cumul de l'exposition aux pollutions de l'air et sonore. Elles seront mises à disposition dans le cadre des travaux du Plan régional santé environnement 4 d'Île-de-France (PRSE4).



G. à D. de H. en B.

M. Lucien BARGE

Trésorier de Ville et Aéroport, Maire de Jonage (69)

M Benoit PENEZ

Adjoint au Maire de Mitry-Mory chargé de l'Environnement (77)

M. Jean-Bernard PAUL

1^{er} Adjoint au Maire d'Ablon-sur-Seine chargé de l'urbanisme et des travaux (94)

M. Yohann DESSALLES

Collaborateur de cabinet, Mairie de Villeneuve-le-Roi (94)

M. Roland PY

Maire de Fontenay-en-Parisis (95)



Mme Brigitte VERMILLET

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



Mme Mary SOYER

Chargée de mission aménagement durable du territoire Mairie de Saint-Aignan-de-Grandlieu (44)

M. Jean-Claude LEMASSON

Vice-Président de Ville et Aéroport, Vice-Président de Nantes Métropole, Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu (44)



M Christian REY

Maire de Diemoz

M. Jean-Philippe BEGAT

Adjoint au Maire de Villiers-sur-Marne délégué à la transition énergétique et écologique, au cadre de vie, au patrimoine, aux travaux, au développement durable (94)

