



Association nationale d'élus

DEPLACEMENT A LA COMMISSION EUROPEENNE DE BRUXELLES

DOSSIER

Jeudi 30 janvier 2025

PROGRAMME DU DEPLACEMENT

09h30-09h45	Arrivée des membres de la délégation Ville Aéroport à Bruxelles (gare de Bruxelles-Midi)
	Transfert en taxi vers la Commission européenne 28 rue de Mot, Bâtiment DG MOVE
10h00-12h00	Réunion avec les responsables des directions MOVE (Unité « Aviation ») et ENV
12h45-14h15	Déjeuner au restaurant Chez Teo – 63 rue Montoyer ou Place Jourdan
14h30-16h30	Réunion avec les représentants de l'Airport Regions Council (ARC) et notamment M. Sergi ALEGRE, directeur général, Maire d'El Prat (Espagne)
	Transfert en taxi vers la gare Bruxelles-Midi
16h50-17h00	Départ de Bruxelles-Midi
18h38	Arrivée à Paris Gare du Nord
18h44	Arrivée à Aéroport Paris-CDG TGV 2

LISTE DES MEMBRES DE LA DELEGATION VILLE ET AEROPORT

M. Jean-Pierre BLAZY	Président, Maire de Gonesse (95)
Mme Brigitte VERMILLET	Vice-Présidente, Maire de Morangis, Vice-Présidente du département de l'Essonne (91)
M. Didier GONZALES	Secrétaire général, Maire de Villeneuve-le-Roi (94)
M. Gérard STEMMER	Adjoint au Maire de Dammartin-en-Goële, Administrateur de Ville et Aéroport (77)
M. Benoît PENEZ	Adjoint au Maire de Mitry-Mory, Administrateur de Ville et Aéroport (77)
M. Casimir PIERROT,	Adjoint au Maire de Montigny-lès-Cormeilles, Administrateur de Ville et Aéroport (95)
M. Laurent TAUPIN	Adjoint au Maire de Chevilly-Larue, Administrateur de Ville et Aéroport (94)
M. Frédéric CHAUCHET	Conseiller municipal de Saint-Aignan-de-Grand Lieu, Administrateur de Ville et Aéroport (44)
M. Philippe TRUBERT	Directeur du Syndicat Mixte Aéroportuaire de l'Aéroport Beauvais-Tillé, Administrateur Ville et Aéroport (60)
M. Julien DELANNAY	Chargé de mission Ville et Aéroport

REUNION AVEC LA DG MOVE (UNITE « AVIATION ») et DG ENV

Jeudi 30 janvier 2025, 10h00-12h00

COMMISSION EUROPEENNE – RUE DE MOT 28 - BRUXELLES

ORDRE DU JOUR

I)	Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (règlement UE 598/2014) et Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (Directive 2002/49/CE) - Quelle évaluation de ces textes par la Commission européenne ? - Application au niveau des grands aéroports européens? - La France, mauvais élève
II)	Point sur le 4ème rapport environnemental sur l'aviation européenne de la Commission européenne (cf. les infos sur internet)
III)	Point sur le paquet "Ajustement à l'objectif 55" (cf. les infos d'actu sur internet)
IV)	Point sur le programme RefuelEU Aviation (cf. les infos d'actu sur internet)
V)	<u>Questions diverses</u> : point sur les aides d'Etat accordées à l'aviation que la CE veut modifier; point sur la demande de l'ACI Europe portant sur une révision des règles relatives aux créneaux horaires des aéroports européens (cf. les infos d'actu sur internet)

**LISTE DES REPRESENTANTS DE LA DG MOVE (Unité « Aviation »)
ET DG ENV DE LA COMMISSION EUROPEENNE**

M. Dominik PIOTROWSKI	Député, Chef de l'Unité 1 "Politique Aviation"
M. Eddy LIEGEOIS	Chef de l'Unité "Politique Aviation"
M. Andrei MUNGIU	Team Leader
Mme Marta MIELECKA RIGA	Secteur politique aérienne (MOVE.E.1)
Mme Panagiota DILARA	DG ENV, expert confirmé en air pur et politique urbaine

D

Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (règlement UE 598/2014) et Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (Directive 2002/49/CE)

- Quelle évaluation de ces textes par la Commission européenne ?
- Quelle application de la réglementation au niveau des grands aéroports européens ?
- La France, mauvais élève (présentation de cas d'EIAE réalisées ou en cours de réalisation en France)

Lors de ce déplacement, nous souhaitons obtenir de la part de la DG MOVE (Mobilités), Unité « Aviation » de la Commission européenne, une évaluation de la **Directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement** dont sont issus les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et les Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) et du **Règlement (UE) n°598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE** (cf. en annexes du dossier) qui prévoit la réalisation des EIAE.

Quelle application de ces textes européens à l'échelle des États membres ? Présentation de cas

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

D'autre part, on a le Règlement (UE) n°598/2014 qui prévoit de « fixer, lorsqu'un problème de bruit a été identifié, des règles concernant la procédure à suivre pour introduire, de façon cohérente, des restrictions d'exploitation liées au bruit [...] conformément à l'approche équilibrée » (Article 1).

Il se traduit par la réalisation d'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE). En France, certaines EIAE ont été réalisées (Bâle-Mulhouse, Nantes-Atlantique, Lyon-Saint-Exupéry, Paris-Orly, Toulouse-Blagnac), d'autres sont en cours d'élaboration (Paris-Charles-de-Gaulle, Bordeaux-Mérignac, Marseille-Provence). A ce stade, l'EIAE n'est pas prévue pour l'aéroport Nice-Côte d'Azur.

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

Règlement (UE) n°598/2014 et approche équilibrée de la gestion du bruit

L'approche équilibrée est un concept adopté par l'Assemblée de l'OACI en 2001.

Cette approche consiste à déterminer les problèmes de bruit aux aéroports puis à analyser les diverses mesures qui peuvent être prises pour réduire le bruit, de la façon la plus avantageuse du point de vue coût-efficacité. L'approche équilibrée englobe 4 piliers : la réduction du bruit à la source, la planification et gestion de l'utilisation des terrains, les procédures d'exploitation à moindre bruit et les restrictions d'exploitation des aéronefs. Il existe un principe fondamental : les restrictions d'exploitation (i.e « toute mesure liée au bruit qui limite ou réduit l'accès d'un aéronef à un aéroport » OACI, 2008), relevant du 4^{ème} pilier et considérées comme radicales, doivent être envisagées **en dernier recours**, après examen des autres mesures relevant des trois premiers piliers.

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

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

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

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

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

La méthodologie de l'EIAE suit les dispositions du règlement (UE) n°598/2014

Il y a d'abord un diagnostic de la situation actuelle (comprenant une évaluation des impacts des mesures relevant des trois premiers piliers inscrits dans le PPBE) et la description du scénario de référence (sans nouvelles mesures du 4^{ème} pilier). On fait l'état des lieux acoustique, mesures de réduction du bruit existantes et l'analyse du trafic aérien. Ensuite, il y a plusieurs étapes : l'identification des enjeux soulevés par les parties prenantes dans le cadre d'entretiens, d'ateliers ou de questionnaires ; la définition des scénarios visant à atteindre les objectifs de réduction du bruit (scénarios de nouvelles mesures de restriction d'exploitation) ; pour chaque scénario retenu on fait une évaluation des impacts (trafic, acoustiques, sanitaires et socio-économiques) ; la détermination du ou des scénario(s) qui répondent aux objectifs de réduction du bruit et qui sont les plus avantageux en termes de coût-efficacité ; les recommandations et le calendrier de mise en œuvre.

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

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

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

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

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

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

L'enjeu principal reste la protection de la période nocturne

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

Ville et Aéroport est favorable à l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation sur les principaux aéroports français.

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

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

Ville et Aéroport, en tant que partie prenante, prend actuellement toute sa part dans le cadre de la réalisation des EIAE sur les principaux aéroports. Rappelons que ce sont désormais les préfets désignés comme autorité compétente (cf. décret n°2023-375 du 16 mai 2023 relatif à la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires) qui pilotent ces études.

Le diagnostic pour la France ? L'État propose les scénarios les moins restrictifs dans le cadre des EIAE

Présentation de cas :

- ➔ Paris-Orly,
- ➔ Paris-CDG,
- ➔ Marseille-Provence
- ➔ Toulouse-Blagnac

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

Plusieurs scénarios de réduction du bruit étaient à l'étude, notamment celui d'une extension du couvre-feu de 23h à 6h (actuellement, il est en vigueur à 23h30), plébiscité par les riverains et de nombreux élus. Mais en avril dernier, l'État a choisi une autre option, moins contraignante et moins coûteuse, avec le renouvellement des flottes d'avions, pour des modèles moins bruyants. En revanche, en juin, la dissolution a gelé la procédure et l'arrêté ministériel n'a pas été signé.

Fin octobre, le ministre des Transports, François Durovray, a rejeté ce scénario. Il a demandé à étudier un autre projet alternatif. Mais depuis il y a eu la censure du gouvernement. Un autre gouvernement a été nommé avec un nouveau ministre des Transports.

On sait très bien que les renouvellements des flottes ne produisent pas d'amélioration. Donc il faut être beaucoup plus ambitieux, compte tenu du fait que 500.000 personnes souffrent du bruit et de la pollution. Effectivement, il faut aller sur des restrictions d'exploitation.

Le projet d'arrêté ministériel élaboré par l'Etat (basé sur scénario A) a été rejeté en Commission consultative de l'aéroport d'Orly, le 15 janvier 2025. Cet avis défavorable s'ajoute aux résultats de la consultation publique : sur les 1800 avis, 95% rejettent cet arrêté qui privilégie les intérêts économiques aux enjeux sanitaires. Ces avis demandent également très massivement l'extension du couvre-feu de l'aéroport.

✓ Point sur l'EIAE de l'aéroport Paris-CDG

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

Une définition de l'horizon de l'étude : 2030 (horizon auquel sera projeté le trafic et les effets des mesures étudiées). Donc un scénario de référence 2030 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 2030)
- ✓ 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 différentes 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).

L'état d'avancement de la démarche a été présenté, lors d'une réunion à la préfecture du Val d'Oise le 17 décembre 2024, à différentes parties prenantes, membres de la commission consultative de l'environnement (CCE) de la plateforme aéroportuaire, représentants des entreprises et élus.

Lors de cette réunion, les objectifs de réduction de bruit ont été exposés. Ils s'entendent avec un intervalle de tolérance de 5 points ($\pm 5\%$), à la hausse comme à la baisse, compte-tenu de la précision des modèles retenus, à savoir :

- ➔ Sur la journée complète : par rapport à 2019, réduire d'un tiers la population fortement gênée mesurée par l'indicateur HA55. L'objectif de réduction de bruit sera considéré comme atteint si la diminution de l'indicateur HA55 est comprise dans l'intervalle [-28% à -38%]
- ➔ Sur la nuit (22h-06h) : par rapport à 2019, réduire de moitié la population fortement perturbée dans son sommeil mesurée par l'indicateur HSD50. L'objectif de réduction de bruit sera considéré comme atteint si la diminution de l'indicateur HSD50 est comprise dans l'intervalle [-45% à -55%]

La projection du trafic à horizon 2030, incorporant le recours aux mesures des trois premiers piliers mentionnés dans le règlement 598/2014 sans nouvelle restriction d'exploitation, montre que l'amélioration des performances acoustiques des flottes et la prise en compte de mesures opérationnelles optimisées ne suffisent pas à atteindre les objectifs de réduction de bruit.

Une phase de consultation publique est ouverte depuis le 23.12.24 jusqu'au 14.03.25.

Cette phase doit déboucher sur l'élaboration de scénarios de restriction basés sur une amélioration accélérée des performances acoustiques des avions opérant sur la plate-forme d'ici le 1^{er} janvier 2030. Les conséquences de ces restrictions sur le bruit seront évaluées ainsi que le rapport coût-efficacité.

A l'issue de ces travaux, un rapport de synthèse de l'étude d'impact de l'approche équilibrée sera transmis par le préfet du Val-d'Oise aux ministères chargés des transports et de la transition écologique.

Si l'autorité réglementaire envisage des mesures de restriction d'exploitation, ces dernières seront elles-mêmes soumises à un processus de consultation, durant au moins 3 mois, conformément aux dispositions de l'article 6 du règlement (UE) n° 598/2014.

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.

La ou les restrictions d'exploitation, qui seront éventuellement envisagées, entreront en vigueur après application du délai de prévenance prévu à l'article 8.1 du règlement (UE) n° 598/2014.

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

Cette EIAE 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.

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

Couvre-feu et moins d'arrivées après minuit, les solutions pour réduire les nuisances de cet aéroport.

Pressé par les riverains, le préfet d'Occitanie a présenté le 27 septembre 2024 les conclusions d'une étude d'impact visant à réduire les nuisances sonores nocturnes autour de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Entre minuit et 6h, seules 400 arrivées retardées seront tolérées chaque année. Ses conclusions étaient attendues de pied ferme par les 15 000 riverains des pistes de Toulouse-Blagnac. L'étude d'impact visant à "**améliorer l'environnement sonore**" de l'aéroport, lancée en septembre 2023, a été présentée ce vendredi 27 septembre 2024 par le préfet de la région Occitanie.

Depuis la reprise du trafic aérien qui a suivi la période Covid, et la mise en place de nouveaux couloirs aériens, les plaintes pour nuisances sonores explosent **sur les six communes proches de l'aéroport**. Le collectif constitué par les riverains sur place affirme chiffres en main qu'elles sont en constante augmentation notamment la nuit, empêchant de dormir la fenêtre ouverte.

Sous la pression des associations, le gestionnaire de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac a fait un premier pas : 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.

Baptisée "[étude d'impact selon l'approche équilibrée](#)" (EIAE), la démarche 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

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* ».

II)

Point sur le 4ème rapport environnemental sur l'aviation européenne de la Commission européenne (cf. note de synthèse sur le rapport et ses recommandations en annexe)

Le rapport dresse un état des lieux de l’empreinte environnementale du trafic aérien européen, et présente différents scénarios d’évolution de ces nuisances pour les années à venir. Concernant les nuisances sonores, le rapport est optimiste quant à la population exposée en période nocturne à des niveaux supérieurs à 55 dB. Elle devrait réduire progressivement passant ainsi de 3,43 millions de personnes aujourd’hui à une fourchette de 2,2 à 3,1 millions de personnes en 2050. Une hypothèse pessimiste estime envisageable une augmentation de cette population exposée jusqu’à 3,87 millions de personnes en 2050. Concernant les émissions de CO2 et de NOX, les scénarios projettent, dans leur majorité, une augmentation d’ici 2050.

L’Union Européenne espère réduire les émissions nettes du secteur de l’aviation en 2050 malgré l’augmentation du trafic aérien, en augmentant l’utilisation de carburants d’aviation durables, en tirant parti des optimisations de la gestion du trafic aérien et en adoptant des technologies encore plus efficaces.

Le document, préparé par la Commission européenne et l’Agence européenne de sécurité aérienne (AESA), et avec le soutien de l’Agence européenne pour l’environnement et d’Eurocontrol, a révisé à la baisse les prévisions de croissance du trafic, même si 9,4, 11,8 et 13,8 millions de vols sont encore estimés en 2050 dans les scénarios de trafic faible, de base et intense, respectivement.

À cet égard, Bruxelles souligne que « cette croissance ne doit pas nécessairement se faire au détriment d’une augmentation des émissions » et souligne que « découpler le trafic aérien de l’impact environnemental est non seulement crucial, mais également réalisable »

Le rapport recommande de se concentrer sur des mesures telles que l’augmentation de l’utilisation de carburants d’aviation durables , l’exploitation des optimisations de la gestion du trafic aérien et l’adoption de technologies plus économes en carburant.

Avec la mise en œuvre de ces mesures, la Commission estime que les émissions pourraient être réduites d’au moins deux tiers en 2050, par rapport à un scénario de statu quo, tandis que l’écart restant pour atteindre l’objectif de zéro émission nette pourra être comblé grâce à initiatives extérieures au secteur.

« La durabilité environnementale dans l’aviation est le défi qui définit le 21e siècle et est essentielle pour permettre au secteur de se développer, tout en garantissant une connectivité vitale pour nos citoyens », a souligné le commissaire européen chargé des transports et du tourisme durables, Apostolos Tzitzikostas.

Paquet « Ajustement à l'objectif 55 »

La loi européenne sur le climat fait de la réalisation de l'objectif climatique de l'UE consistant à réduire les émissions de l'UE d'au moins 55% d'ici à 2030 une obligation légale. Les pays de l'UE travaillent à l'élaboration d'une nouvelle législation pour atteindre cet objectif et rendre l'UE neutre pour le climat d'ici à 2050. Le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » est un ensemble de propositions visant à réviser et à actualiser la législation de l'UE.

Qu'est-ce que le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » ?

Le paquet "Ajustement à l'objectif 55" est un ensemble de propositions visant à réviser et à actualiser la législation de l'UE ainsi qu'à mettre en place de nouvelles initiatives pour veiller à ce que les politiques de l'UE soient conformes aux objectifs climatiques arrêtés par le Conseil et le Parlement européen.

L'ensemble de propositions vise à fournir un cadre cohérent et équilibré pour atteindre les objectifs de l'UE en matière de climat, qui:

- | |
|---|
| → assure une transition juste et socialement équitable |
| → maintient et renforce l'innovation et la compétitivité de l'industrie de l'UE tout en veillant à des conditions de concurrence équitables vis-à-vis des opérateurs économiques des pays tiers |
| → soutient la position de l'UE en tant que chef de file dans la lutte mondiale contre le changement climatique |

Le Conseil en tant que colégislateur

Les propositions du paquet "Ajustement à l'objectif 55" ont d'abord été présentées et examinées au niveau technique, au sein des groupes de travail du Conseil chargés du domaine d'action concerné.

Puis elles ont été examinées par les ambassadeurs des États membres de l'UE, réunis au sein du Coreper, afin de préparer le terrain en vue d'un accord sur les propositions entre les 27 États membres. Les ministres de l'UE, dans différentes formations du Conseil, ont procédé à des échanges de vues sur les propositions afin de parvenir à un accord sur une position commune concernant chacun des actes proposés.

Dans le cadre de la procédure législative ordinaire, le Conseil entame ensuite avec le Parlement européen des négociations pour parvenir à un accord commun en vue de l'adoption définitive des actes législatifs.

Que comprend le paquet « Ajustement à l'objectif 55 ? »

✓ Système d'échange de quotas d'émission de l'UE

Le système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE de l'UE) est un marché du carbone fondé sur un système de plafonnement et d'échange de quotas d'émission pour les industries à forte intensité énergétique et le secteur de la production d'électricité. Il s'agit du principal outil dont dispose l'UE pour réduire ses émissions. Depuis son introduction en 2005, les émissions de l'UE ont diminué de 41 %.

Le paquet "Ajustement à l'objectif 55" visait à réformer le SEQE de l'UE en relevant son niveau d'ambition. Les nouvelles dispositions prévoient notamment:

→ un élargissement aux émissions provenant du transport maritime
→ une réduction plus rapide des quotas d'émission dans le système et la suppression progressive des quotas alloués à titre gratuit pour certains secteurs
→ la mise en œuvre du régime mondial de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) par l'intermédiaire du SEQE de l'UE
→ l'augmentation du financement du Fonds pour la modernisation et du Fonds pour l'innovation
→ la révision de la réserve de stabilité du marché

En outre, un nouveau système autonome d'échange de quotas d'émission est créé en ce qui concerne les carburants pour les secteurs du bâtiment et du transport routier ainsi que pour des secteurs supplémentaires.

En juin 2022, le Conseil "Environnement" a adopté une orientation générale sur la révision du SEQE de l'UE. En décembre 2022, le Conseil est parvenu à un accord provisoire avec le Parlement européen. Il prévoit notamment de porter à 62 % l'ambition globale de réduction des émissions d'ici à 2030 dans les secteurs couverts par le SEQE de l'UE, l'objectif proposé par la Commission ayant initialement été fixé à 61 %.

Le Conseil a adopté en mars 2023 une décision concernant la réserve de stabilité du marché, qui fait partie du SEQE de l'UE. Il a adopté formellement la révision du SEQE de l'UE en avril 2023.

IV)

Point sur le programme RefuelEU Aviation

Programme RefueLEU Aviation

Les carburants durables d'aviation (biocarburants avancés et carburants de synthèse) offrent la possibilité de réduire considérablement les émissions des aéronefs. Toutefois, ce potentiel est largement inexploité, étant donné que ces carburants ne représentent que 0,05 % de la consommation totale de carburant dans le secteur de l'aviation.

La proposition RefueLEU Aviation vise à réduire l'empreinte environnementale du secteur de l'aviation et à lui permettre d'aider l'UE à atteindre ses objectifs en matière de climat.

Le Conseil a arrêté une orientation générale sur la proposition en juin 2022. Un accord provisoire est intervenu avec le Parlement européen en avril 2023. Le Conseil a adopté le nouveau règlement en octobre 2023.

L'objectif principal de l'**initiative ReFuelEU Aviation**, qui constitue un élément essentiel du paquet "Ajustement à l'objectif 55" de l'UE, est d'accroître à la fois la demande et l'offre de **carburants durables d'aviation (CDA)**, dont les émissions de CO₂ sont inférieures à celles du kérosène fossile, tout en garantissant des conditions de concurrence équitables sur l'ensemble du marché du transport aérien de l'UE.

La nouvelle loi vise à inscrire le transport aérien sur la trajectoire des **objectifs climatiques de l'UE** à l'horizon 2030 et 2050, en remédiant à ce qui freine actuellement le développement des CDA, lesquels constituent un des principaux leviers à court et moyen termes de la décarbonation de l'aviation: d'une part, **l'offre peu élevée** et d'autre part le **niveau de leurs prix**, nettement supérieur à ceux des combustibles fossiles.

Le nouveau règlement comporte les principales dispositions ci-après :

1	minimale de carburants de synthèse, ces parts augmentant progressivement jusqu'en 2050. Les fournisseurs de carburants devront intégrer 2 % de CDA en 2025, 6 % en 2030 et 70 % en 2050. D'autre part, à partir de 2030, 1,2 % des carburants devront être des carburants de synthèse, et cette part devra être portée à 35 % en 2050.
2	L'obligation pour les fournisseurs de carburant d'aviation de veiller à ce que tout le carburant mis à la disposition des exploitants d'aéronefs dans les aéroports de l'Union contienne une part minimale de CDA à partir de 2025 et, à partir de 2030, une part
3	L'obligation pour les exploitants d'aéronefs de veiller à ce que la quantité annuelle de carburant d'aviation embarquée dans un aéroport de l'Union donné représente au moins 90 % de la quantité annuelle de carburant d'aviation nécessaire, afin d'éviter la pratique du suremport, qui entraîne des émissions plus importantes liées au poids supplémentaire.
4	L'inclusion parmi les carburants durables d'aviation et les carburants de synthèse pour l'aviation admissibles des carburants suivants: les biocarburants certifiés, les carburants renouvelables d'origine non biologique (y compris l'hydrogène renouvelable) et les carburants d'aviation à base de carbone recyclé conformes aux critères de durabilité et de réduction des émissions de la directive sur les énergies renouvelables (RED), jusqu'à un maximum de 70 %, à l'exception des biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, ainsi que

	les carburants d'aviation à faible intensité de carbone (y compris l'hydrogène bas carbone), qui peuvent être utilisés pour atteindre les parts minimales dans la partie concernée du règlement.
5	Les règles relatives aux autorités compétentes, à désigner par les États membres pour faire respecter le présent règlement, et les règles relatives aux amendes.
6	La création d'un système d'étiquetage de l'Union concernant la performance environnementale des exploitants d'aéronefs utilisant des CDA, qui aidera les consommateurs à faire des choix éclairés et favorisera des vols plus écologiques.
7	La collecte de données et les obligations de déclaration incombant aux fournisseurs de carburants d'aviation et aux exploitants d'aéronefs, permettant de surveiller les effets du règlement sur la compétitivité des exploitants et des plateformes de l'UE.

Ce nouveau règlement est applicable à partir du 1^{er} janvier 2024. Toutefois, les articles 4, 5, 6, 8 et 10 sont applicables à partir du 1^{er} janvier 2025.

La Commission européenne a ouvert une consultation publique pour réviser les lignes directrices sur les aides d'État dans le secteur de l'aviation. Ces règles définissent les critères selon lesquels certaines aides, en faveur d'aéroports et de compagnies aériennes, sont compatibles avec le marché unique. Fixées depuis 2014, ces règles ont évolué plusieurs fois afin que les soutiens destinés aux aéroports non rentables par exemple soient progressivement supprimés. Un sursis jusqu'en 2027 a été acté du fait de la pandémie de Covid-19. La Commission européenne prépare donc l'après.

Après une analyse d'impact réalisée en 2019 et en 2020, Bruxelles estime qu'il est nécessaire de les modifier en particulier pour qu'elles soient « *pleinement conformes aux objectifs énoncés dans le pacte vert* » car elles « *ne répondent pas spécifiquement au besoin d'atténuer l'impact climatique et environnemental du secteur de l'aviation* ».

Plusieurs options sont envisageables : le *statu quo* ; une adaptation des règles actuelles pour encourager la décarbonation ; l'appui sur d'autres types d'aides pour réduire les émissions de carbone ; la mise en place d'une éco-conditionnalité... Toutes ces options sont au menu de la consultation ouverte par la Commission du 27 août au 8 octobre 2024.

L'exécutif européen procédera aussi à une étude, qui devrait être bouclée à l'été 2025, pour évaluer de manière plus approfondie les caractéristiques et les besoins du secteur de l'aviation.

La révision des lignes directrices devra être achevée au plus tard au deuxième trimestre 2027.

V)	Questions diverses : point sur les aides d'État accordées à l'aviation que la CE veut modifier; point sur la demande de l'ACI Europe portant sur une révision
-----------	--

➔ Point sur les aides d'État accordées à l'aviation que la CE veut modifier

La Commission sollicite un retour d'information sur la proposition de révision des lignes directrices sur les aides d'État dans le secteur de l'aviation.

La Commission européenne a lancé en décembre 2024 une consultation publique invitant toutes les parties prenantes à présenter leurs observations sur une proposition de révision ciblée des lignes directrices de 2014 sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes (ci-après les «lignes directrices relatives au secteur de l'aviation»). Les parties intéressées peuvent participer à la consultation jusqu'au 5 mars 2025.

Les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation fournissent des orientations spécifiques sur la notion d'aide et les conditions fixées pour que les aides d'État dans le secteur soient compatibles avec le marché unique.

Afin de tenir compte de l'impact de la pandémie de COVID-19, les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation ont été modifiées en juillet 2023 afin de prolonger de trois années supplémentaires, d'avril 2024 (date d'expiration initiale) à avril 2027, la période transitoire de 10 ans prévue initialement pour les aides au fonctionnement en faveur de tous les aéroports régionaux.

Compte tenu de l'évolution de la situation dans le secteur de l'aviation, de la prolongation des dispositions relatives aux aides au fonctionnement adoptée en 2023 et des résultats du bilan de qualité des règles en matière d'aides d'État de 2020, la Commission prévoit de réviser les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation. À cette fin, la consultation publique lancée aujourd'hui se présente sous la forme d'un questionnaire qui permettra aux parties prenantes et au grand public de participer au processus de réexamen et de faire entendre leur voix, ce qui, à terme, aidera la Commission à déterminer les modifications nécessaires et à mieux concevoir les nouvelles règles. La Commission a publié en août 2024 un appel à contributions marquant l'entame du réexamen.

Les parties prenantes peuvent soumettre leurs réponses au questionnaire jusqu'au 5 mars 2025.

Prochaines étapes

La Commission entend achever le réexamen d'ici la mi-2027.

Contexte

Le secteur de l'aviation a considérablement évolué depuis l'adoption des lignes directrices le concernant en 2014. En 2020, la Commission a procédé à une évaluation des lignes directrices relatives au secteur de l'aviation dans le cadre du bilan de qualité des règles en matière d'aides d'État. Cette évaluation a montré la nécessité d'adapter les règles à moyen terme pour tenir compte de l'évolution du secteur de l'aviation ainsi que pour intégrer la transition écologique et numérique conformément aux priorités de la Commission, en particulier celles du futur pacte pour une industrie propre.

« Nous invitons aujourd’hui toutes les parties intéressées à partager leurs points de vue concernant la proposition de révision ciblée des lignes directrices relatives au secteur de l’aviation. Le secteur de l’aviation a connu d’importants changements au cours des 10 dernières années depuis l’entrée en vigueur des lignes directrices actuelles, notamment les conséquences économiques de la pandémie de COVID-19 et de la guerre menée par la Russie contre l’Ukraine. Il est essentiel pour nous de recueillir des informations auprès du marché, des consommateurs et des pouvoirs publics pour comprendre l’impact de l’évolution de l’environnement du marché et des lignes directrices de 2014 sur le secteur de l’aviation, et pour établir si les instruments restent appropriés ou doivent être modifiés, et comment. Nous souhaitons également entendre les points de vue des parties prenantes sur la manière dont les lignes directrices relatives au secteur de l’aviation, ainsi que les instruments existants, pourraient contribuer à la réalisation des objectifs du futur pacte pour une industrie propre et à la transition écologique dans le secteur de l’aviation ».

(Teresa Ribera, vice-présidente exécutive chargée d’une transition propre, juste et compétitive)

L’ACI Europe veut une révision des règles relatives aux créneaux horaires des aéroports européens

Lors de la conférence Airports Innovate 2024 qui se déroulait à Rome fin novembre, ACI Europe a défini une vision stratégique et globale de la gestion de la capacité et des performances des aéroports européens et demande notamment de réorganiser *« les règles obsolètes d’attribution des créneaux horaires dans les aéroports »*. En rejoignant deux publications récemment lancées – le document de position actualisé sur la capacité aéroportuaire et le guide des centres d’opérations aéroportuaires, ACI EUROPE a souligné le rôle central et unique que jouent les aéroports dans la gestion de leur capacité et de leurs opérations et la nécessité d’une harmonisation et d’une coopération accrues entre toutes les parties prenantes impliquées – des compagnies aériennes, des prestataires de services de navigation aérienne et des manutentionnaires au sol aux régulateurs.

Cela devient *« encore plus saillant dans le contexte des perturbations opérationnelles croissantes et des contraintes de capacité auxquelles est confronté l’écosystème de l’aviation et de l’expansion attendue de la demande de trafic »*, estime l’organisation.

Selon les perspectives de l’aviation 2050 d’EUROCONTROL, la demande de trafic aérien en Europe devrait augmenter de 44 % d’ici 2050 par rapport aux niveaux de 2019. En raison de la mauvaise utilisation des capacités aéroportuaires et du manque criant d’investissement, jusqu’à 12 % de la demande de passagers ne sera pas satisfaite par les aéroports européens en raison d’un certain nombre de facteurs limitant leur capacité.

Reconnaissant que les limitations de capacité physique ne sont pas près de disparaître pour la plupart des aéroports européens, le document de position de l’ACI EUROPE sur la capacité aéroportuaire décrit comment les aéroports vont gérer cette crise de capacité en devenir, en mettant clairement l’accent sur la maximisation de l’utilisation des installations existantes et le déblocage de la capacité latente dans la mesure du possible.

Les principales mesures décrites comprennent l'optimisation des installations aéroportuaires existantes, le déploiement de nouvelles technologies et procédures, une meilleure intégration entre les opérations au sol et la gestion du trafic aérien ainsi que de solides programmes de relations avec la communauté. Le document souligne également l'urgence de réorganiser les règles obsolètes d'attribution des créneaux horaires dans les aéroports ainsi que le rôle important de la modulation des redevances aéroportuaires pour inciter les utilisateurs des aéroports à adopter un comportement plus efficace.

La vision sous-jacente du livre blanc est celle qui place l'exploitant de l'aéroport aux commandes pour améliorer l'efficacité et les performances en mettant l'accent sur l'amélioration de l'expérience des passagers, la maximisation de la connectivité aérienne et la durabilité. *« Gérer un aéroport revient trop souvent à gérer une usine dans laquelle vous avez investi sans pouvoir réellement contrôler son débit et ses performances. Cela doit changer »*, insiste Olivier Jankovec, directeur général de l'ACI Europe. *« Les contraintes auxquelles nous sommes confrontés en matière de développement de la capacité physique, ainsi que l'impératif de durabilité et les perturbations accrues, notamment dues aux conditions météorologiques, ne signifient qu'une seule chose. Les aéroports doivent être reconnus et habilités à devenir les maîtres de leur propre capacité et de leurs propres performances.*

« Cela doit commencer par une révision des règles européennes relatives aux créneaux horaires des aéroports, afin de garantir davantage de transparence et d'efficacité, et également de préserver l'intégrité et la compétitivité de notre marché de l'aviation », ajoute-t-il.

Afin d'aider les aéroports européens à gérer efficacement leur capacité et leurs opérations, ACI Europea publié un tout nouveau document d'orientation sur les centres d'opérations aéroportuaires (APOC).

« L'APOC est un outil essentiel entre les mains des exploitants d'aéroports pour améliorer les performances globales du système, ainsi que pour établir une plate-forme importante pour les communications continues entre les nombreux acteurs impliqués dans la garantie de voyages ponctuels et agréables pour nos passagers », poursuit Jankovec. *« Les APOC sont également une aubaine pour le réseau, car ils servent d'interface importante avec le gestionnaire de réseau siégeant au sein d'EUROCONTROL, améliorant le partage de données et la connaissance commune de la situation dans l'ensemble de l'Europe. »*

REUNION AVEC L'AIRPORT REGIONS CONFERENCE (ARC)
COMMISSION EUROPEENNE – RUE MONTROYER 21 - BRUXELLES

ORDRE DU JOUR	
I)	Point sur le programme d'activités 2025 de l'ARC et présentation de l'action des élus de VILLE et AEROPORT en France Proposition d'un nouveau partenariat entre l'ARC et VILLE et AEROPORT (<u>ex.</u> : co-organisation d'un colloque européen)
II)	Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (règlement UE 598/2014) et Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (Directive 2002/49/CE) Quelle évaluation de ces textes par l'ARC ? Quelle application au niveau des grands aéroports européens? Constat : la France, mauvais élève
III)	Point sur le 4ème rapport environnemental sur l'aviation européenne de la Commission européenne (analyse et position de l'ARC)
IV)	Point sur le paquet "Ajustement à l'objectif 55" et le programme RefuelEU Aviation (analyse et position de l'ARC)
V)	Questions diverses : point sur les aides d'État accordées à l'aviation que la CE veut modifier; point sur la demande de l'ACI Europe portant sur une révision des règles relatives aux créneaux horaires des aéroports européens

ANNEXES

- ✓ [Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement](#)
- ✓ [Règlement \(UE\) n°598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union](#)
- ✓ [Rapport Environnement de l'aviation européenne 2025 – Note de Synthèse et Recommandations](#)