



Association nationale d'élus

GRANDS AÉROPORTS FRANÇAIS la feuille de route de Ville et Aéroport

Note de synthèse

PARIS-ORLY

De la bonne application des mesures issues des rencontres d'Orly

Feuille de route Ville et Aéroport

1 – Transposition dans le corpus législatif du couvre-feu (avec objectif de l'étendre à 8 heures selon les recommandations de l'OMS) et du plafonnement du trafic (250 000 créneaux maximum, avec un objectif de 200 000 mouvements au maximum comme le spécifiait le SDRIF à l'époque de l'Arrêté Ministériel).

2 – Maîtrise des nuisances pour protéger les populations par tous les moyens raisonnablement accessibles (Optimisation des procédures ; « Law inforcement » (répression contre le non-respect des procédures) ; Interdiction / limitation des avions les plus bruyants ; Allongement de la piste 3 ; Contrôle en continu de la pollution de l'air autour de l'aéroport, et plus particulièrement sur les axes de décollage ; Mise en place d'un plan d'action en cas de pics de pollution ; Réduction de la pollution des véhicules terrestres et des installations au sol de l'aéroport ; Mise en œuvre de technologies avancées pour réduire la pollution des avions lors des opérations au sol (APU à piles à combustible, roulage électrique...) ; Interdiction / limitation des avions les plus polluants).

3 – Mesures compensatoires pour les populations et les territoires victimes des nuisances. Il faut en effet rappeler que le développement d'aéroport d'Orly a entraîné une dépréciation immobilière de plusieurs milliards d'Euros, non indemnisée par l'État ou par AdP, supportée par les collectivités locales, les bailleurs, les propriétaires de leurs logements, les propriétaires fonciers. (Achever l'insonorisation dans les zones les plus touchées ; Révision du plafond des aides et augmentation du taux de remboursement à 100%, pour faciliter l'insonorisation des logements collectifs et supprimer les barrières financières ; Promouvoir l'insonorisation des bâtiments publics (écoles, centres culturels, ...) ; Pour ce faire mettre en place un dispositif qui combine l'aide à l'insonorisation financée par la TNSA et les aides à l'isolation thermique ; Lutter contre la paupérisation des villes les plus touchées par les nuisances sonores, en mettant en place une aide à la rénovation urbaine. La dépréciation immobilière a en effet une double conséquence : une dégradation accélérée du parc immobilier, parce que les propriétaires (individuels ou bailleurs collectifs) ne peuvent engager des investissements d'entretien qu'ils ne recouvreront pas à la revente ; l'impossibilité de faire financer par le secteur privé des opérations de rénovation urbaine, du fait d'une rentabilité insuffisante.

Il serait pour ce faire possible de prélever une taxe sur les ressources commerciales annexes d'Aéroport de Paris (et non pas sur les taxes d'aéroport), ce qui permettrait de respecter le principe pollueur/payeur sans pour autant obérer la compétitivité d'AdP et des compagnies nationales de transport.

4 – Pour le long terme, engagement d'une réflexion sur un schéma aéroportuaire national visant à rééquilibrer le trafic aérien national entre les aéroports parisiens et les autres régions, tirant parti de l'évolution du parc des avions (moins de gros porteurs, plus de moyens porteurs à long rayon d'action), et de la demande des passagers pour davantage de liaisons point-à-point et moins de correspondances en région parisienne : développement d'un réseau d'aéroports régionaux connectés aux moyens de transports terrestres (multimodalité) ; Révision de la croissance du trafic des aéroports parisiens.

LYON-SAINT-EXUPÉRY

Quel bilan post-privatisation ?

Un travail à mener sur la question de la réparation

- Lyon-Saint-Exupéry a battu un nouveau record en 2018. Après les 10 millions de passagers annuels atteints pour la 1ère fois en 2017, Lyon St Exupéry enchaîne avec un nouveau record : 11 millions de passagers accueillis en 2018.
- Croissance de plus de 25% enregistrée ces 3 dernières années.
- Taux de remplissage élevé. Croissance de l'ensemble des segments de trafic (low cost + 15%).
- Nombre de mouvements = + 4,1% en 3 ans

Programme d'investissements 2019-2023

Afin de soutenir cette croissance, Aéroports de Lyon (Vinci Airports) investit : après la fin des travaux du nouveau terminal 1 (225 millions d'euros), un nouveau programme d'investissements est lancé (2019-2023) pour 200 millions d'euros.

Plan quinquennal : un nouveau parking Silo à proximité du T1, des travaux d'accès routiers, une aire de dégivrage avions ou des aires de stationnement dont le Robot voiturier ainsi que le réaménagement du T2.

AIRPACT : stratégie environnementale globale définie par Vinci Airports.
Aéroports de Lyon vise 15 millions de passagers d'ici 2028.

Feuille de route Ville et Aéroport

- ➔ Déplacement sur site en 2021 (après Bordeaux-Mérignac et Marseille-Provence en 2020)
Rencontre avec l'ensemble des acteurs locaux et notamment M. Tanguy Bertholus, Président du Directoire Aéroports de Lyon ; le président de la métropole de Lyon ; les élus des communes riveraines (69 et 38). // Coordination du déplacement avec M. Lucien Barge, Maire de Jonage, M. Christian Rey, Maire de Diémoz, M. Etienne-Christian Villemagne, Président de l'ODESA
- ➔ Travail engagé auprès du préfet de région et de Vinci pour obtenir la création d'un fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (action qui doit être portée par les élus du Rhône et de l'Isère concernés)

TOULOUSE-BLAGNAC

Vente de l'aéroport, le rapporteur du Conseil d'Etat juge la privatisation conforme

→ 9,6 millions de passagers en 2018, record battu. + 3,7% par rapport à 2017.
→ Le trafic doit frôler les 10 millions en 2019
→ 3 ^{ème} aéroport régional de France.
→ Trafic international fait jeu égal avec les vols domestiques : 4,7 millions de passagers chacun.
→ La part des compagnies low cost a encore bondi de 7,1% en 2018 et pèse désormais 42,2% du trafic avec plus de 4 millions de passagers.
→ Air France et Hop ! restent le 1 ^{er} pavillon avec 3,1 millions de passagers suivis d'easyJet (2,5 millions) puis Ryanair (848 000).
→ Le nombre de mouvements a chuté de 1,8% à 101 900 décollages et atterrissages.

Le rapporteur public du Conseil d'Etat recommanderait de casser l'annulation de la procédure de vente des parts de l'aéroport de Toulouse-Blagnac à l'actionnaire chinois Casil Europe. Cette annulation de la procédure de vente des 49,9 % des parts de l'Etat dans l'aéroport de Toulouse-Blagnac en 2015 au profit des actionnaires de Casil Europe avait été prononcée par la cour administrative d'appel le 16 avril 2019.

La cour administrative d'appel avait jugé que cette cession ne respectait pas le cahier des charges. Au motif qu'au départ, Casil Europe devait racheter les parts de l'Etat avec SNC Lavalin. Mais ce dernier étant mis en cause dans une affaire de corruption en Libye, l'actionnaire chinois s'était finalement présenté seul.

Or, pour le rapporteur public du Conseil d'Etat, cela ne constitue pas un fait suffisamment grave pour justifier la nullité de la procédure de vente. Il donne donc raison à l'Etat qui contestait l'annulation de la vente.

Le Conseil d'Etat suivra-t-il les préconisations de son rapporteur ? Il y a de fortes chances que oui. La décision officielle devrait être connue d'ici le 11 octobre 2019.

Les opposants à la privatisation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac risquent désormais de manquer de possibilités de recours pour contester cette privatisation. Une audience devant le tribunal de commerce de Toulouse était prévue le 31 octobre prochain pour confirmer l'annulation de la vente des parts : elle n'aurait donc plus lieu d'être. Reste un éventuel recours devant la cour européenne des droits de l'homme, selon maître Christophe Lèguevaques, avocat du collectif des opposants à la privatisation.

Pour les actionnaires locaux (la CCI, Toulouse Métropole, le conseil départemental et la Région Occitanie), il faut sortir de l'impasse. Car les actionnaires chinois attendent de pouvoir vendre leurs parts à Eiffage. *"On est loin de l'entente parfaite"*, explique Pascal Boureau, *"mais si la vente a lieu, cela permettra une gouvernance plus facile. Nous sommes toujours opposés au versement de l'intégralité des dividendes du résultat net de l'aéroport, soit 14 millions d'euros"*

L'aéroport de Bordeaux-Mérignac a doublé son trafic en dix ans, et veut atteindre les 10 millions de passagers annuels en 2023.

- ➔ Face à la croissance impressionnante de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, qui ne s'arrête plus, un plan de 140 millions d'euros pour développer les infrastructures vient d'être voté.
- ➔ Des élus commencent à remettre en cause cette augmentation du trafic, qui irait à l'encontre de la lutte contre le réchauffement climatique.
- ➔ Pour le maire de Mérignac, il faut au contraire se « réjouir » de cette « prospérité » tout en accompagnant cette croissance.

Avec +9,3 % de croissance en 2018, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a enchaîné une neuvième année consécutive de croissance. Qui se poursuit en 2019, puisque la hausse du trafic est de l'ordre de 10 % au premier trimestre.

En dix ans, le trafic a ainsi doublé pour atteindre 6,8 millions de passagers en 2018. Et l'aéroport de viser les 10 millions en 2023. Pour accompagner cette croissance, l'infrastructure vient de se doter d'un plan de développement de 140 millions d'euros pour construire de nouveaux parkings, agrandir le terminal low-cost ou encore étendre les zones commerciales.

Un plan évidemment adopté par les élus qui siègent au conseil de surveillance de la société aéroportuaire. Pourtant, des voix remettant en cause cette frénétique course à la croissance commencent à se faire entendre. A commencer par celle de Gérard Chausset, élu LREM de Mérignac. « Je ne mets pas en cause l'aéroport en soi qui est utile (...) mais on doit se poser des questions : quel développement, jusqu'où, à quel prix ? écrit-il sur son blog ».

Le maire de Mérignac, et premier vice-président de la métropole, Alain Anziani (PS) pose la question : « Pourquoi l'aéroport se développe-t-il ? Ce n'est pas parce que son directeur ou des élus ont décidé qu'il fallait absolument le développer, mais parce que nos populations veulent du transport aérien. Deux tiers des vols sont générés par des demandes de nos populations, qui veulent non pas aller à Paris mais à Budapest, à Vienne ou à Copenhague, et qui pour cela ont trouvé le low-cost. Si demain on ferme ces lignes, les plus pauvres renonceront à ces voyages, et les plus riches prendront l'avion quand même, via Paris ou via Toulouse. »

Alain Anziani estime qu'il vaut mieux se concentrer sur « l'accompagnement » de ce développement, en restant notamment vigilant sur « le problème des nuisances sonores. » « Il faut aussi régler la question des parkings, poursuit-il, et j'ai demandé au directeur de l'aéroport d'arrêter de faire des poches de parking un peu partout, et de favoriser les parkings silos, comme on en retrouve dans la plupart des grands aéroports. »

Pour Pierre Hurmic, le leader d'EELV à Bordeaux, il faut « à un moment donné prendre des décisions qui ne seront peut-être pas très populaires, mais cohérentes avec le discours de lutte contre le réchauffement climatique ».

Pour Alain Anziani, le débat sur la protection de l'environnement passera plutôt par la technologie. « Le bruit des avions est moindre qu'il y a dix ans, car il se développe de nouvelles techniques, souligne-t-il, et c'est un moyen de transport qui consomme de moins en moins de carburant, avant de passer éventuellement à l'électrique. Ce qu'il faut, c'est investir, innover, en faveur de la croissance verte, c'est cela qui permettra de prendre un véritable tournant écologique. Mais réjouissons-nous de la prospérité de l'aéroport. »

Feuille de route Ville et Aéroport

➔ Déplacement sur site en 2020.

Rencontre des acteurs locaux : SA Bordeaux-Mérignac, collectivités locales, associations de riverains.

Coordination du déplacement avec :

M. Ludovic GUITTON, Adjoint au Maire du Haillan,
Mme Marie RECALDE, Adjointe au Maire de Mérignac,
M. Eric POULLIAT, député de la Gironde,
M.Serge TOURNERIE, Adjoint au Maire d'Eysines

MARSEILLE-PROVENCE

L'autorité environnementale met un zéro pointé au projet d'extension de l'aéroport (Terminal 1)

Dans quelques mois, l'aéroport Marseille-Provence doit lancer les travaux de son extension. Or, avant de déposer son permis de construire, elle doit obtenir un avis de l'autorité environnementale sur l'impact du chantier sur l'environnement. Celui-ci est tombé fin juillet et il recommande aux autorités aéroportuaires de reprendre leurs études à zéro :

« L'étude est généralement bien documentée, mais souffre de plusieurs problèmes de forme affectant sa lisibilité, qui nécessitent une reprise éditoriale. Elle présente des défauts méthodologiques majeurs dans la définition des scénarios d'étude, conduisant à attribuer intégralement à la réalisation du projet des effets qui n'y sont pas entièrement liés (...) voire totalement déconnectés (...). Ceci conduit à sous-estimer les impacts environnementaux du projet et à surestimer ses bénéfices socio-économiques ».

Ces biais sont tels que l'autorité environnementale recommande que le document amendé lui soit de nouveau soumis avant de passer à la phase d'enquête publique préalable aux travaux qui doivent démarrer en 2020 pour une livraison attendue en 2023. Ce projet chiffré à 175 millions d'euros prévoit de construire un nouveau bâtiment entre les deux halls existants mais également une tranche conditionnelle avec « une nouvelle jetée d'embarquement » de 13 500 m² permettant d'accueillir plus d'avions en prévision d'une augmentation de sa fréquentation de 8 millions aujourd'hui à 12 en 2027.

Outre des questions de forme sur la qualité des reproductions, les nombreuses coquilles ou le fait de rejeter en annexes des points essentiels du dossier, le document d'étude d'impact comprend donc aussi des « *erreurs méthodologiques majeures* ».

La plus manifeste consiste en la prise en compte des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC). Or, pour l'autorité environnementale, l'aéroport ne sait pas très bien ce que sont ces mesures qu'il est censé mettre en œuvre pour éviter, limiter ou compenser les effets sur les milieux naturels et l'environnement au sens large. En particulier les émissions de gaz à effet de serre, à l'aune de l'ambitieux objectif de neutralité carbone de la France en 2050.

Le dossier inscrit parmi ces mesures des éléments déjà réalisés comme « *l'installation d'une nouvelle gare routière en 2017* », mais aussi des mesures qui seront prises que le projet soit réalisé ou pas comme l'installation de bornes de recharge électrique. Pire, elle inclut dans ces mesures des actions réalisées par d'autres. Pêle-mêle, on retrouve ainsi « *l'évolution technologique des flottes des compagnies aériennes* », les mesures prises par l'État pour limiter « *les émissions de gaz à effet de serre* » ou encore des « *projets d'amélioration de la desserte de l'aéroport en transport en commun* ». Cela entraîne le commentaire suivant : « *la méthode retenue attribue au projet des impacts positifs qui ne dépendent en réalité pas de lui* ».

De manière plus générale, l'autorité environnementale considère que la prise en compte des effets sur la pollution sonore ou atmosphérique n'est pas satisfaisante. Citée dans le rapport, l'agence régionale de santé estime ainsi que « *compte tenu de la pollution atmosphérique avérée dans le secteur de l'aéroport, des typologies de polluants émis dans le cadre de son activité, et de la densité de population exposée, [...] l'enjeu sanitaire [du] projet est sous-estimé* ».

Enfin sur les bénéfices socio-économiques du projet, l'autorité est tout aussi circonspecte : la valeur actualisée nette est évaluée en 2048 à « *environ 13 milliards d'euros, pour un investissement en infrastructure d'environ 250 millions d'euros* ». L'impact sur l'économie locale est chiffrée à « *15,5 milliards d'euros* ». Les rédacteurs s'étonnent de ce chiffre « *considérable* » et s'interrogent sur son mode de calcul. De la même façon, ils notent que « *l'impact sur l'économie de la plateforme s'accroît d'un facteur proche de 3,5 alors que le trafic n'est que doublé* ».

9,4 millions de passagers en 2018, + 4,3% par rapport à 2017.

L'arrivée déjà annoncée de 4 nouvelles compagnies aériennes en 2019 lui permet de viser le cap des 10 millions de passagers.

Croissance annuelle essentiellement portée par l'international qui constitue 61% du trafic avec environ 5,7 millions de passagers (+ 6%) contre 39% pour le trafic national (environ 3,6 millions de passagers, + 2,3%).

Le développement du trafic international, et notamment long courrier (+26,3%) est l'un des axes stratégiques prioritaires de l'aéroport Marseille-Provence.

L'aéroport souligne également le renforcement des liaisons avec les grands hubs internationaux, Francfort étant dopé par l'ajout d'une fréquence quotidienne par Lufthansa (+ 55,7%) mais aussi des liaisons point-à-point en Europe et dans le bassin méditerranéen avec la création d'une nouvelle base pour la compagnie Volotea, et l'ouverture de 11 lignes en 2018.

L'aéroport confirme sa position de 1^{er} aéroport régional français et en méditerranée occidentale pour le fret express.

42 millions d'euros investis en 2018 : réalisation de nombreux chantiers tels que les travaux préparatoires au lancement de Cœur d'aéroport, la création de nouveaux postes avion, la rénovation et l'extension du T2, ou encore la finalisation de la Centrale d'énergie.

Les 2 objectifs majeurs sont la qualité opérationnelle et l'augmentation des capacités de l'aéroport.

6,7 millions seront investis dans la poursuite des études du projet d'extension du T1 et dans le démarrage des travaux du futur Cœur d'aéroport.

Le T2 : enveloppe de 5,6 millions pour la poursuite et la finalisation des travaux d'extension.

Le projet de Cœur d'aéroport (surface de 20000 m²) imaginé reliera les halls historiques A et B du terminal 1 à l'horizon 2023 et portera la capacité d'accueil de 8 à 12 millions de passagers annuels.

2027 : nouvelle jetée d'embarquement sera inaugurée.

Feuille de route Ville et Aéroport

➔ Déplacement sur site programmé en 2020 (automne)

Rencontre avec les acteurs locaux notamment **M. Jean-Paul OURLIAC**, Président du Conseil de surveillance et **M. Philippe BERNAND**, Président du Directoire, **les élus** des communes riveraines, **la métropole, la région et le département, les associations de riverains.**

Coordination du déplacement avec **M. Eric DIARD**, député des Bouches-du-Rhône ; **M. Mario MARTINET**, Maire de Berre-l'Étang

BEAUVAIS-TILLÉ

L'ACNUSA émet un avis défavorable sur le projet d'arrêté d'exploitation modifiant l'arrêté du 25 avril 2002

L'avis de l'ACNUSA sur le dernier arrêté modificatif d'exploitation de la plate-forme voté le 30 août dernier était attendu. Et d'autant plus que l'association de défense des riverains de l'aéroport de Beauvais-Tillé (ADERA) avait totalement remis en cause le vote d'un règlement qui devait faciliter l'installation d'une base Ryanair sur l'aéroport de Beauvais.

L'ACNUSA a rendu public ses premières conclusions qui vont plutôt dans le sens de l'ADERA. Elle émet d'ailleurs un avis défavorable, «un avis qui n'est que consultatif précise l'ACNUSA *mais qui n'a aucune raison de ne pas être suivi*». Ses recommandations ont d'ailleurs été transmises à la direction générale de l'aviation civile.

L'autorité recommande au syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) «de modifier le projet d'arrêté», justifiant sa décision par le fait que le projet soumis par l'exploitant «*ne comportait ni rapport de présentation, ni étude d'impact*».

Clairement, l'ACNUSA veut plus de précisions sur :

- ➔ Les conditions d'octroi de dérogations afin que celles-ci ne puissent être qu'exceptionnelles et jamais au-delà de 1h00,
- ➔ la restriction d'exploitation des avions les plus bruyants et des essais moteurs sur la plage de 22h00 à 7h00,
- ➔ la définition d'avions les plus bruyants, à savoir ceux dont la marge acoustique est inférieure à 13 EPNdB (au lieu de 5 EPNdB actuellement).

Pour l'ACNUSA, l'administration doit également préciser que seules les dérogations exceptionnelles au couvre feu pourront être délivrées à des avions revenant à leur base et dont le bruit certifié à l'atterrissage serait inférieur à 97 EPNdB.

Au SMABT, on prend acte de l'avis consultatif de l'ACNUSA tout en se montrant rassurant. «*Cet avis défavorable ne signifie pas que le projet d'arrêté modificatif est stoppé*». Reste que le syndicat mixte va devoir revoir sa copie pour obtenir un avis favorable. Si ses représentants misent sur plus de pédagogie avec la population, ils ne pourront s'épargner le lancement de nouvelles études dont une étude d'impact «*pour apprécier le futur bilan environnemental ou encore d'intégrer un relèvement d'interdiction des appareils les plus bruyants*». Deux nouveaux éléments à fournir qui décaleront d'autant plus la validation officielle du nouvel arrêté d'exploitation et qui pourraient avoir des conséquences en terme de délais sur l'installation d'une base Ryanair dans le Beauvaisis.

Feuille de route Ville et Aéroport

- ➔ Rencontre avec les élus du **SMABT** et sa présidente, **Mme Caroline CAYEUX** sur la question du nouveau contrat de concession et sur le nouvel arrêté d'exploitation.
- ➔ Coordination avec **M. Philippe TRUBERT**, Directeur du SMABT

Prévu pour accueillir dix millions de passagers, l'aérogare de l'EuroAirport pourrait arriver à saturation d'ici quelques années. A l'époque de sa mise en service, en 2000, 2,5 millions de passagers le fréquentaient.

Chaque année, l'EuroAirport bat de nouveaux records de fréquentation. Ainsi, en 2018, l'aéroport trinational de Bâle-Mulhouse-Fribourg a franchi pour la première fois la barre des 8 millions de passagers (8,6 millions soit une hausse de 8,7% légèrement supérieure à celle des autres aéroports européens, pour 97271 mouvements, en augmentation de 1,7%) et prévoit de dépasser les 9 millions de passagers en 2019.

Dans ces circonstances qui s'annoncent pérennes malgré le risque que fait peser le Brexit sur les vols (Londres est la première destination), la direction de l'EuroAirport a entamé cette année un projet d'extension du terminal de l'aérogare, dont la surface augmentera de 30%. Le terminal actuel avait été mis en service en l'an 2000 et à l'époque, il n'y avait guère "que" 2,5 millions de passagers... or les projections font état d'une fréquentation estimée à plus d'une dizaine de millions de passagers après 2020, un agrandissement semble donc s'imposer.

"Nous avons lancé un concours d'architectes, nous fixerons un choix définitif à la fin de l'année, pour un budget total de 250 millions d'euros, financé sur fonds propres et par le recours à l'emprunt, sans subventions, donc", indiquait Frédéric Velter, le directeur adjoint de l'EuroAirport, lors de la présentation du bilan de l'aéroport, ce mardi matin. Le nouveau terminal sera proportionné pour une capacité de 12 à 15 millions de passagers par an.

Corollaire de ce développement qui suit celui du trafic aéronautique en Europe, l'aéroport de Bâle-Mulhouse est également engagé dans des procédures et des études visant à mieux gérer et si possible à limiter les nuisances sonores, de surcroît dans un secteur dont l'urbanisation suit la même progression que la fréquentation de l'EuroAirport... Sa direction avait fixé en avril 2018 deux objectifs à court terme concernant la réduction des nuisances sonores, qui sont particulièrement problématiques et en augmentation entre 23h et minuit.

A la fin de l'année 2018, celle-ci n'a pu que constater la difficulté, voire l'impossibilité à remplir ces objectifs. Ainsi la stabilisation des mouvements totaux durant cette tranche horaire n'a pas pu être possible, en raison de facteurs principalement exogènes comme l'encombrement du ciel européen. Et la réduction de moitié des vols vers le sud s'avère également très complexe. Néanmoins, l'EuroAirport, qui n'envisage pas de faire une croix sur les mouvements aériens tardifs, envisage de prendre des mesures incitatives en direction des compagnies aériennes pour y parvenir et d'imposer des restrictions dans le cadre d'un plan d'action volontaire. Plusieurs scénarios sont à l'étude et devraient être validés par l'Etat français (après concertation avec la Suisse) dans un voire deux ans.

Réduction des vols de nuit sur l'EuroAirport

L'aéroport vient d'introduire cette année une nouveauté qui tranche dans le débat parfois timoré sur la réduction des vols de nuit. Dans sa tarification aux compagnies aériennes, cet établissement public franco-suisse vient en effet d'introduire une "modulation bruit" en fonction des horaires de vols. Le principe : ceux de nuit (de 22h à 6h) vont être surtaxés tandis que ceux de journée vont bénéficier d'une réduction. Les avions les plus lourds et bruyants seront les plus taxés.

Validée par un conseil d'administration franco-suisse composé en grande partie d'élus (la région Alsace y appuie notamment les investissements d'infrastructures) et piloté par Jean-Pierre Gallo, président de la CCI Sud Alsace Mulhouse, cette décision fait suite à d'autres mesures visant à répondre aux souhaits des riverains, très sensibles au sujet, en particulier côté helvétique.

La réglementation y est plus drastique qu'en France : en Suisse, les vols sont interdits entre 22h et 6h et à partir de minuit à Genève et Zurich, tandis que la spécificité du trafic sur Bâle-Mulhouse fait l'objet d'une convention entre la France et la Suisse. Laquelle vient donc à nouveau s'étoffer avec cette "modulation bruit".

En incitant financièrement à voler de jour, celle-ci pourrait dissuader un peu plus les entreprises de fret à atterrir de nuit, même si Jean-Pierre Gallo se défend de fermer la porte au fret, dont la dynamique représente un "moteur de croissance pour l'aéroport et le restera mais en préservant le confort de la population".

Pour l'heure, moins d'un vol sur dix se déroule la nuit sur cet aéroport, soit 82.000 vols par an. Cette décision est par ailleurs à resituer dans le cadre des travaux engagés par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (Acnusa) qui, dans son dernier rapport d'activité 2018, vient de souligner les enjeux économiques et sociaux propres au trafic nocturne et de dresser le bilan des dernières expériences visant à encadrer ses impacts et nuisances.

Avec un trafic passagers en hausse de 4,1% à 13,85 millions de voyageurs en 2018, Nice-Côte d'Azur conforte sa position de seconde plate-forme aéroportuaire de France derrière les aéroports parisiens. L'augmentation des destinations directes en France et à l'international renforcent la croissance naturelle du trafic et les opportunités de connexions pour les touristes.

Pour la huitième année consécutive, l'aéroport niçois a enregistré un trafic passagers en forte croissance. Un an après avoir franchi le cap symbolique des 13 millions de voyageurs, la deuxième plate-forme de France « frôle les 14 millions » à 13,85 millions, soit un gain de plus d'un demi-million de passagers, et enchaîne désormais huit mois consécutifs par an avec un trafic mensuel supérieur à un million de clients.

Pour accompagner cette trajectoire, Nice Côte d'Azur a annoncé en juin 2018 le lancement de ses projets d'**extension du Terminal 2** qui, à terme, proposera 6 postes avions supplémentaires capables d'accueillir aussi bien des moyens que des long-courriers. Il portera la capacité d'accueil de la plate-forme à 18 millions de passagers à l'horizon 2021, tandis que dans le même temps le Terminal 1 sera doté de 2 portes additionnelles.

La prise en compte de l'impact environnemental de ses activités avait conduit le groupe Aéroports de la Côte d'Azur à s'engager, dès 2011, dans une démarche de certification. En 2016, Nice Côte d'Azur devenait le premier aéroport français à obtenir l'accréditation Carbone Neutre niveau 3 +, le plus élevé des standards définis par l'Airport Carbon Accreditation. En septembre 2018, les deux autres plate-formes gérées par le groupe, Cannes-Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez, obtenaient à leur tour la certification. Désormais, les émissions générées par l'aéroport Nice Côte d'Azur ne dépassent pas les 130 grammes eq CO2 par passager, quand la moyenne des aéroports européens est selon le gestionnaire de l'aéroport de 1610 grammes.

Pour renforcer sa politique de préservation de l'environnement et de l'attractivité de son territoire, le groupe s'était par ailleurs engagé dans le **chantier d'extension du tramway**, cofinçant ses travaux à hauteur de 12,6 millions d'euros. Depuis le 14 décembre 2018, l'aéroport Nice Côte d'Azur est ainsi accessible avec ce nouveau mode de transport électrique qui devrait acheminer chaque jour 15.000 personnes, voyageurs, accompagnants et collaborateurs de la plate-forme.

Le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur, dont la majorité du capital appartient au consortium Azzurra gère les aéroports Nice Côte d'Azur, Cannes Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez.
