



Association nationale d'élus

**BILAN D'ACTIVITES 2020
ET
PROGRAMME PREVISIONNEL 2021**

Association Ville & Aéroport – Hôtel de Ville - 66 rue de Paris - 95500 Gonesse
Téléphone : 01 39 85 95 96 - Courriel : contact@villeaeroport.fr
Site Internet : www.villeaeroport.fr

BILAN D'ACTIVITES 2020

→ Intervention au colloque « 20 ans de l'ACNUSA » (7 janvier 2020 – Assemblée Nationale)

L'ensemble des acteurs du transport aérien était réuni le 7 janvier à l'Assemblée nationale pour fêter les 20 ans de l'ACNUSA. Ce fut l'occasion de faire un bilan d'action de l'Autorité et d'aborder les projets des années à venir. En tant que rapporteur de la loi portant création de l'ACNUSA du 12 juillet 1999, Jean-Pierre Blazy, président de Ville et Aéroport, a rappelé au cours de son intervention le contexte dans lequel ce texte a été voté, deux ans après la décision d'extension de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle prise par le gouvernement Jospin. Cette première table ronde est revenue sur la genèse de l'ACNUSA et l'élargissement de ses missions à tous les champs de l'environnement et de la santé. Elle a permis de débattre des progrès réalisés en 20 ans, des difficultés rencontrées pour satisfaire aux attentes grandissantes, du déficit de confiance des populations les plus impactées et de l'engagement des acteurs.

Dans le cadre du bilan de l'action de l'Autorité depuis sa création, Ville et Aéroport regrette que ses recommandations aient été insuffisamment prises en compte par les pouvoirs publics. Elle pense ici à la direction générale de l'aviation civile qui n'a pas toujours pris soin de répondre. C'est ainsi qu'elle a souhaité à plusieurs reprises sous les législatures précédentes une évolution législative afin de renforcer ses pouvoirs. Il était important que l'ACNUSA puisse avoir d'une part un meilleur contrôle sur le fonctionnement des procédures et institutions et d'autre part, il s'agissait de favoriser le respect des engagements pris. Le pouvoir de mise en demeure et d'injonction avait été mis en avant notamment sur le bon fonctionnement des commissions consultatives de l'environnement ou sur des mesures administratives qui pourraient aggraver les nuisances sonores. Ville et Aéroport a jugé opportun que l'Autorité soit en mesure de mettre en demeure les services de l'administration centrale ou locale notamment pour que ses recommandations deviennent opérationnelles selon un calendrier défini par elle (ex. : délai de réponse de l'administration aux recommandations de l'ACNUSA fixé à 6 mois). Il est vite apparu que lorsque la recommandation de l'ACNUSA est fondée sur une analyse qui n'est pas partagée par les acteurs locaux ou par la DGAC, il est difficile de faire progresser un sujet. Ainsi, il existe des recommandations sur lesquelles la DGAC s'est montrée réservée au fil des rapports d'activité annuels de l'Autorité.

Pour Ville et Aéroport, la verticalité qui existe entre la DGAC, le ministère des Transports et les acteurs territoriaux à Paris et en régions n'a pas hélas permis de progresser comme on pouvait l'espérer. Chacun a pu s'en apercevoir dans le cadre des rapports que l'Autorité entretient avec la direction générale de l'aviation civile. Pour autant, l'indépendance est importante à la fois dans les analyses, dans la capacité d'écoute et dans la capacité de recommandation.

Un certain nombre de recommandations de l'ACNUSA sont intéressantes et l'an passé les Assises nationales du transport aérien auraient dû faire converger un certain nombre de textes et de documents ; Ville et Aéroport pense notamment aux documents locaux – en particulier les plans d'exposition au bruit (PEB) et les plans de gêne sonore (PGS). Les différents documents réglementaires apparaissent aujourd'hui un peu « superposés » ; il faut des améliorations, des simplifications pour arriver à une harmonisation des plans et une cartographie unique. Là aussi c'est une réforme que la DGAC aurait pu conduire et qui aurait déjà dû aboutir.

Parmi les recommandations qui relèvent effectivement de la DGAC, certaines études ont été lancées (impact de restrictions d'exploitation à 13 EPNdB en cœur de nuit, entre 0 heure et 5 heures 30, possibilité de couvre-feux pour l'aviation d'affaires, étude de faisabilité de mise en place de moyens pouvant limiter l'utilisation par les avions de leurs moteurs auxiliaires de puissances, intégration dans la promesse de vente ou dans le bail locatif des indications relatives à la zone du PEB...). Ces études ou travaux peuvent être relativement longs.

Le problème est que les territoires aéroportuaires ne se saisissent pas de ces sujets et face à cette verticalité une approche par nature transversale aurait pu s'imposer. C'est ainsi que les élus de Ville et Aéroport défendent la proposition de la communauté aéroportuaire (loi du 23 février 2004 aujourd'hui inappliquée), instance de concertation et de décision présidée par les régions, qui pouvait être un nouveau mode de gouvernance des territoires aéroportuaires alors que les instances de concertation existantes, essentiellement consultatives type CCE, ne donnent pas satisfaction aux élus et aux associations. Or, il est désormais nécessaire de formaliser sur le plan institutionnel cette nouvelle gouvernance territoriale.

Parmi les points positifs, Ville et Aéroport retient les évolutions qui sont venues renforcer la position de l'Autorité dans un paysage aérien français qui a profondément changé. Elle pense notamment à la réforme de la procédure de sanction. Entrée en vigueur en avril 2010, cette réforme lui a conféré un véritable pouvoir en matière de sanction des manquements environnementaux. S'ajoutant au suivi des arrêtés de restrictions sur les plateformes, au travail de sensibilisation et d'explication auprès des représentants de l'aviation civile (etc.) cette réforme a donné tout son sens à la mission de contrôle dont est investie l'Acnusa depuis sa création. De plus, avec la loi Grenelle II de juillet 2010, elle peut dorénavant émettre des recommandations en matière de pollution atmosphérique.

D'autres chantiers importants doivent être poursuivis, à l'instar du travail de réflexion entamé sur la question fondamentale des vols de nuit ou de l'étude DEBATS portée depuis plusieurs années par l'Autorité et qui devrait fournir enfin des informations fiables quant aux répercussions du bruit sur la santé des riverains.

Sur les vols de nuit, la fermeture des aéroports la nuit est l'une des grandes questions qui se posera lors des années à venir. La directive européenne de 2014 se fonde sur la notion d'approche équilibrée. Des études fondées sur cette approche sont désormais obligatoires. Elles doivent être réalisées de manière transparente et rendues publiques.

Des couvre-feux ont déjà été mis en place à Paris-Orly, à Bâle-Mulhouse et à Beauvais. Les aéroports de Toulouse, Blagnac et Nice imposent des restrictions aux aéronefs les plus bruyants, dont la marge acoustique cumulée est inférieure à 13 EPNdB. A Nantes, à la faveur de la concertation sur le réaménagement de l'aéroport, l'instauration d'un couvre-feu entre 0h et 6h proposée par les élus de la métropole est aujourd'hui actée. Des études sont engagées pour l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry et pour celui de Marseille-Provence. Le cas de Paris- CDG devra être à l'évidence examiné de près, le couvre-feu étant en soi une contrepartie face au projet d'un nouveau Terminal 4 qui va générer 500 vols supplémentaires par jour (+38 % par rapport à la situation actuelle), soit 1800 vols quotidiens au total à l'horizon 2037 !

Sur cette question, si l'ACNUSA recommande d'interdire les avions les plus bruyants entre 22 heures et 6 heures sur toutes les grandes plateformes aéroportuaires françaises d'ici la fin 2021, Ville et Aéroport considère qu'il faut aller plus loin en matière de réglementation et instaurer suivant les situations des couvre-feux partiels ou totaux.

Reconnue par les acteurs du transport aérien, l'ACNUSA demeure pourtant peu connue au-delà de ce périmètre. Face à la montée des préoccupations environnementales dans le débat public, il est dommage que l'Autorité ne puisse pas davantage faire entendre sa voix. Davantage et surtout autrement, en

développant une vision prospective et interdisciplinaire qui lui permettrait aussi d'être une force de proposition. Tout cela nécessite que l'on donne à l'ACNUSA des moyens à la hauteur de ses missions et de ses ambitions. Des moyens humains, mais aussi financiers pour maintenir et consolider la légitimité gagnée au cours de ses vingt dernières années. Par son budget (1,7 million d'euros) et ses effectifs (12 personnes), l'ACNUSA reste en effet la plus petite des autorités administratives indépendantes.

→ Ville et Aéroport s'oppose au projet de Terminal 4 de l'aéroport Paris-CDG

En 2020, Ville et Aéroport s'est opposée à la réalisation du projet de Terminal 4 de l'aéroport Paris-CDG tel qu'il a été défini et en l'absence de toutes mesures favorables au territoire. L'association a transmis un modèle de motion anti T4 à ses collectivités adhérentes afin qu'elles puissent délibérer et voter en ce sens. En février 2020, elle s'inquiétait du niveau de trafic déjà très inquiétant en 2019 : le cap des 500 000 mouvements était de nouveau franchi. Dès lors, Ville et Aéroport a interpellé le gouvernement et a souhaité que l'Etat fasse preuve de volontarisme sur ce dossier. Le volontarisme, c'est un état stratège et régulateur dans le secteur aérien, c'est une régulation à mettre en œuvre tant sur le plan économique qu'environnemental. Ville et Aéroport s'étonne qu'après un an de concertation sur le projet de T4 aucune discussion sérieuse n'ait été engagée à ce jour avec les élus du territoire qui demandent depuis le début des compensations territoriales.

Ville et Aéroport a rappelé qu'il s'agit de protéger les populations riveraines des effets sanitaires du bruit aérien et de la pollution atmosphérique, réduire fortement les vols de nuit pour garantir le droit au sommeil des riverains, accélérer et mieux financer l'aide à l'insonorisation, mettre en place un observatoire des valeurs immobilières afin de répondre au risque de dévalorisation des logements en zone de bruit, définir un plafond de trafic exprimé sur la base du nombre de mouvements annuels au nom de la sécurité aérienne, favoriser l'accès aux emplois de la plate-forme aux populations riveraines, relever le défi de la formation par la mise en place d'une offre globale et cohérente sur les métiers aéroportuaires, notamment en direction des jeunes.

A la lecture du dernier avis publié par l'Autorité environnementale le 8 juillet 2020 on serait en droit de penser que ce projet est menacé. Celui-ci est sans appel : pollution de l'air et des sites protégés, nuisances sonores, émissions de gaz à effet de serre, etc. Tout est à revoir selon l'Autorité environnementale. Le groupe ADP, maître d'ouvrage, et l'Etat vont devoir réévaluer les impacts environnementaux du projet au coût estimé entre 7 et 9 milliards d'euros. Aux dimensions équivalentes à l'aéroport d'Orly, le T4 permettrait d'augmenter la capacité d'accueil de l'aéroport de 50% à l'horizon 2037. L'objectif étant d'absorber 40 millions de passagers supplémentaires, soit 500 vols par jour en plus (+38%). La crise sanitaire mondiale menace désormais un tel projet tout comme l'extension des aéroports de Lyon, Nice, Caen ou Beauvais. Pour sa part, Ville et Aéroport est signataire aux côtés de 25 associations et collectifs de la lettre ouverte demandant l'annulation du T4 au Président de la République.

L'Autorité environnementale (AE) constate que « l'équation à résoudre » entre l'augmentation du nombre de passagers, de vols, du trafic automobile induit et des émissions de gaz à effet de serre d'une part, et les respect des objectifs nationaux et internationaux de la France en la matière d'autre part, « *n'est pas décrite ni posée de manière complète* » par le dossier soumis par le groupe ADP.

« *Les incidences du projet sur la qualité de l'air et sur le bruit, et donc la santé des résidents et riverains de la plateforme aéroportuaire sont incomplètement évaluées* », critique l'AE qui souligne qu'en matière de bruit, ADP « *n'apporte aucune assurance* » que les avions accueillis « *seront bien modernisés dans les délais annoncés* » afin de limiter les nuisances sonores. Le rapport va jusqu'à émettre des doutes sur la

crédibilité des « *évaluations fournies* » par le groupe ADP. L'instance pointe du doigt les lacunes du dossier qui omet même de « *prendre en compte les impacts climatiques des émissions produites en phase croisière des vols* ». Enfin, l'Autorité environnementale juge que l'efficacité du traitement des eaux usées rejetées par la plateforme aéroportuaire « *ne paraît pas assurée* ». « *Par conséquent, l'absence d'incidences sur les milieux et sites Natura 2000 situés en aval hydraulique de la plateforme, indispensable à l'autorisation du projet, n'est pas démontrée* », selon elle.

En réaction, le groupe ADP a indiqué le 9 juillet qu'il « *tirera les conséquences de l'ensemble des recommandations* » et « *a pris la décision d'adapter le projet pour tenir compte des priorités issues de la crise et d'ajuster en conséquence le calendrier* ». La direction du groupe rappelle que l'objectif de ce futur terminal est de permettre d'absorber la fréquentation de Roissy, deuxième aéroport européen derrière Londres-Heathrow, estimée à 120 millions de passagers en 2037, selon l'ACI Europe.

L'analyse prospective de la demande de trafic présentée par ADP pour appuyer son projet repose sur une croissance continue du trafic aérien mondial avant la pandémie de Covid-19. Depuis mars, le trafic a plongé de 90% et devrait retrouver son niveau d'avant crise au mieux en 2023, selon l'association internationale du transport aérien (IATA). Devant l'évidence, l'Etat, toujours actionnaire majoritaire d'ADP avant une privatisation qui pourrait être envisagée en 2022, a fait évoluer sa position : « *Aujourd'hui à Roissy, on a 15% des vols (...). Les extensions de capacité à Roissy aujourd'hui paraissent être un pari audacieux. Le projet du T4 va probablement être revu, requestionné : coût/bénéfice* », a déclaré sur RMC et BFMTV Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué aux Transports.

Selon certains le projet est donc obsolète et n'aura pas les financements. De plus, il n'est pas en adéquation avec l'aspiration des citoyens. Les résultats des municipales avec l'avancée des écologistes en sont une illustration. Parallèlement, l'interdiction « de la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants » figure parmi les propositions de la Convention citoyenne pour le Climat que le président Emmanuel Macron va soumettre au parlement ou à référendum dès 2021.

Ville et Aéroport a signé fin juin aux côtés de 25 associations et collectifs une lettre ouverte au président de la République réclamant l'abandon du projet. Cette lettre s'inscrit dans la lignée de celle de 62 maires d'Ile-de-France en février pour qui le projet « *aura pour conséquence une augmentation de 40% du trafic aérien, 500 vols supplémentaires par jour (...) et une augmentation considérable des émissions de CO2* ».

Comme d'autres organisations, Ville et Aéroport propose le plafonnement du trafic exprimé en nombre de mouvements annuels ainsi que l'interdiction de tout projet d'extension d'aéroports (création de nouvel piste, nouveau terminal, etc.). Cette proposition est partagée par la Convention citoyenne pour le climat qui souhaite limiter « *les effets néfastes* » du transport aérien en interdisant la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants.

Ce débat sur les extensions d'aéroports en France va se poursuivre dans la période à venir. Que ce soit à l'occasion de l'enquête publique sur le projet de T4 Paris-CDG en 2021 où en régions par exemple à Lyon, Nice, Caen ou Beauvais. Les associations et collectifs sont mobilisés et réfléchissent aux actions de terrain à venir sur cette question du lien entre aérien et climat.

→ Covid-19 : Ville et Aéroport engage une réflexion visant à mieux réglementer le transport aérien français post-crise. Quel sera le transport aérien après la crise sanitaire ? Comme le jour d'après peut-il être différent du jour d'avant pour le transport aérien ?

En 2020, Ville et Aéroport a été force de propositions. Elle a notamment imaginé un nouveau modèle de développement du transport aérien post-crise du Covid-19, mieux réglementé et plus soucieux des enjeux sociaux, écologiques et sanitaires. Ville et Aéroport a depuis longtemps défendu l'idée qu'il faut mieux réglementer le secteur aérien selon une approche équilibrée entre l'économie, le social, l'environnement et la santé. Ce sont les piliers du développement durable qu'il faut traiter ensemble. C'était déjà le cas avant la crise sanitaire du Covid-19 et ça l'est encore plus aujourd'hui et demain. Une fois que la pandémie mondiale du Covid-19 sera passée, Ville et Aéroport continuera d'être force de propositions auprès des pouvoirs publics afin que des engagements sur le volet écologique comme sur le volet social et sanitaire soient demandés aux compagnies aériennes. En effet, nul ne peut imaginer que les choses reprendront comme avant. Les élus des collectivités riveraines d'aéroports font, encore plus qu'hier, de l'environnement et de la santé des populations une priorité. L'étude épidémiologique DEBATS pilotée par l'ACNUSA et qui a été publiée fin 2020 le démontre. Si l'on prend l'exemple de la région Ile-de-France, la cartographie de Bruitparif l'avait déjà fait début 2019. Les zones aéroportuaires en Ile-de-France sont celles où le nombre de mois de vie en bonne santé perdus est le plus élevé.

Si l'on prend l'exemple d'Air France, le gouvernement a demandé des engagements écologiques précis dans le cadre d'un plan d'aides de 7 milliards d'euros accordé par l'Etat. Il s'agit pour la compagnie de réduire les émissions de CO2 du passager, réduire de 50 % les émissions de CO2 sur les vols domestiques d'ici 2024, l'utilisation de biocarburant... Cela passe aussi par une réflexion sur le réseau d'Air France dans le pays, en particulier lorsqu'il y a des alternatives ferroviaires de moins de 2h30.

Notre analyse sur ce point est que l'exécutif a voulu mettre en place certaines choses dans l'urgence. Au final, la loi de finance rectificative d'avril prévoit que les prêts accordés ou garantis par l'état soient conditionnés à une pleine intégration des objectifs de RSE dans la stratégie des entreprises aidées, notamment en matière de lutte contre le changement climatique. Tout cela reste flou. Dans l'urgence, l'exécutif a bien tenté de mettre des contraintes, mais elles ne sont pas assez fortes. Ce qui a été mis en place reste très largement cosmétique. L'état aurait pu instaurer un Prêt à Impact Climat par exemple.

C'est encore possible. Il faut conditionner le prêt au respect d'une trajectoire de réduction des émissions de carbone compatible avec l'Accord de Paris. En indexant les taux d'intérêt sur cette trajectoire CO2, l'entreprise aurait tout intérêt à la respecter puisque son prêt serait bonifié. Plus sa trajectoire collerait à l'Accord de Paris, moins elle rembourserait, car les taux d'intérêt seraient plus bas. Une autre piste aurait pu être étudiée : l'état aurait pu aussi échelonner ses prêts en fonction d'objectifs prédéfinis comme la publication du bilan carbone complet de l'entreprise. Un autre objectif aurait pu être l'adoption d'un objectif de réduction d'émissions de CO2 sur le long terme, ou encore la présentation d'une stratégie climat qui suit les recommandations de la TCFD (Task Force on Climate related Financial Disclosure) qui visent à intégrer le risque climatique dans sa stratégie d'entreprise. Les aides auraient été débloquées à chaque étape respectée. L'état a manqué cette occasion, par manque de discussions, par excès de prudence et dans l'urgence. Mais il n'est pas encore trop tard. Il est parfaitement possible de créer un mécanisme de Prêt à Impact Climat (ou « Performance Climate Loan »). En ajoutant aux aides financières des contreparties extra-financières, ce nouveau mécanisme viserait ainsi à récompenser les entreprises les plus vertueuses, en profitant à l'environnement et à la société. L'occasion est unique.

Le transport aérien ne peut s'exonérer des urgences environnementales et sanitaires. Ville et Aéroport demande un schéma aéroportuaire national dans lequel serait inscrit le respect de l'Accord de Paris, la réduction des pollutions sonores et atmosphériques, une fiscalité écologique renforcée. Ville et Aéroport considère que le transport aérien français et mondial ne peut plus s'exonérer de ces urgences sanitaires et environnementales. Il doit prendre sa part. Cela passe par le respect de l'Accord de Paris et la réduction des pollutions sonores et atmosphériques. Après cette crise sanitaire sans précédent, le modèle économique du Hub comme à Paris-Charles-de-Gaulle trouve ses limites. On ne peut plus favoriser la concentration des flux aériens et des personnes en un même point. Cela s'avère désastreux sur le plan environnemental et sanitaire. C'est donc tout le système aéroportuaire français qu'il faudrait repenser dans le cadre d'un schéma aéroportuaire national dans lequel les grandes orientations de l'état seraient inscrites. C'est déjà l'idée qu'elle défendait avant la crise du Covid-19 et il est désormais temps d'avoir un état stratège et régulateur sur ce sujet.

Elle n'est pas la seule à le dire. Les garants de la CNDP dans les conclusions de leur bilan post concertation sur le projet de Terminal 4 de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (juin 2019) ont repris cette idée d'un état stratège et régulateur et leurs recommandations reprenaient largement celles formulées par Ville et Aéroport. Cette idée fait son chemin.

Sur la question de l'impact du trafic aérien sur l'environnement sonore et la pollution de l'air des progrès importants sont attendus. A la faveur de la crise sanitaire du Covid-19 nos concitoyens ont pu mesurer la différence entre un environnement pollué et un environnement apaisé. Au niveau européen, le bruit est encadré par une directive et un règlement, mais sans aucun objectif pour les états membres. Il faut que cela change. Tout comme certaines associations, Ville et Aéroport demande qu'un indice évènementiel type NA65 fondé sur la répétitivité de l'émergence du bruit aérien (cause principale de la gêne ressentie par les populations riveraines) soit pris en compte en ajout des indices de mesure du bruit utilisés aujourd'hui tels que le Lden. Il s'agit pour Paris-CDG d'abandonner l'IGMP, indice insincère qui ne rend pas compte de la gêne ressentie. L'état devrait fixer en concertation avec les acteurs du transport aérien des objectifs de réduction de bruit chiffrés pour toutes les catégories d'aéronefs. Bien sûr il faut interdire les avions les plus bruyants, mais il faut aussi réglementer le trafic en définissant pour chaque plateforme un plafonnement sur la base du nombre de mouvements annuels.

Sur le volet pollution atmosphérique, il y a également à faire pour améliorer la situation et c'est urgent. L'ADEME elle-même dans son rapport de 2018 formule des propositions pertinentes. Il faut notamment que soient prises en compte des opérations au sol incluant également les approches et départs d'aéronefs, soit le cycle « LTO » (atterrissages et décollages sous l'altitude de 915 mètres). Il serait opportun qu'Airparif fasse une expertise sur la contribution de l'aérien aux particules PM10 et PM2,5.

Sur le volet social, il faut s'attaquer à la racine du problème : le dumping social européen, véritable virus du transport aérien français. Sur le plan social, les menaces sur les emplois sont déjà nombreuses et concrètes. La reprise de l'activité sera longue et difficile. Nous demandons un changement de modèle économique : les enjeux sociaux et environnementaux doivent primer. Qu'observe-t-on aujourd'hui en France ? Il existe deux modèles qui s'opposent : celui des compagnies aériennes mises en difficulté parce qu'elles respectent le droit et leurs salariés et celui de celles qui réalisent des mégas profits en pratiquant l'optimisation fiscale et le dumping social.

On peut citer l'exemple de RYANAIR comme summum du second modèle. Ces compagnies tirent bénéfice depuis des décennies d'une distorsion de concurrence et l'état encourage malheureusement cette compétition en ne légiférant pas et en fermant les yeux sur de nombreuses infractions au Code du travail.

Ville et Aéroport en appelle aux pouvoirs publics afin que soient fixées des règles du jeu identiques pour toutes les compagnies ayant des bases en France. Il faut les mêmes règles de concurrence et des conditions de travail dignes et pérennes. Rappelons dans le cadre de ce débat que la compagnie Ryanair a annoncé son

intention de licencier jusqu'à 3000 salariés, essentiellement des pilotes et du personnel de cabine, alors que par ailleurs la compagnie a indiqué qu'elle était entrée dans cette crise du Covid-19 avec 4 milliards d'euros de liquidités...

Quels enseignements de la crise du Covid-19 ? Continuité du modèle de développement du transport aérien ou rupture ? Dans les années qui viennent, reviendra-t-on à la « normale », c'est-à-dire à une croissance du marché aérien selon les critères du seul libéralisme économique ? Si c'est le cas, ce retour au rythme de croisière d'avant-crise porterait le risque de nouvelles crises pandémiques mondiales. En prendre conscience pourrait donc amener à une rupture, exactement comme les attentats du 11 septembre 2001 l'ont été dans la réorganisation de la sécurité aérienne. Ville et Aéroport a toujours eu pour mission de mieux protéger les populations riveraines d'aéroports. Cela passe avant tout par une réglementation du secteur. Nous ne savons pas si l'avion propre et silencieux existera un jour, mais dans l'immédiat il est de notre responsabilité de plafonner l'activité tout en poursuivant les progrès techniques permettant de limiter la consommation par passager transporté/kilomètre parcouru.

Alors que la 2^{ème} vague de l'épidémie de Covid-19 est intervenue à l'automne 2020, le secteur aérien demande à l'État de nouvelles aides. Les hommes d'affaires ne voyagent plus, les touristes restent chez eux et les acteurs du transport aérien sont exsangues (ex. Air France indique qu'elle perd 10 millions d'euros par jour. Aéroports de Paris a revu ses prévisions de trafic 2020 à la baisse avec -70 % pour le trafic 2020 Paris-CDG et Paris-Orly par rapport à 2019). Tous les aéroports s'adaptent à cette perte de voyageurs en réduisant le nombre de vols et de rotations. Aéroports de Paris a perdu 2,5 milliards d'euros depuis la crise et envisage de supprimer 700 postes, ce qui représente 10 % des salariés. Sur les 90 000 emplois directs à Paris-CDG, plus de 10000 ont été détruits (Interim, CDD, sous-traitance). Avec cette 2^{ème} vague, le bilan va s'alourdir et il va falloir des années pour retrouver le niveau d'avant crise. Les professionnels du secteur ne prévoient pas de retour du trafic à la normale avant, au mieux, 2025-2026.

De plus, l'État ne prévoit pas de plan d'aide spécifique pour les aéroports. Alors que le gouvernement a déjà annoncé des plans pour Air France, les constructeurs d'avions ou pour l'aéronautique, il n'envisage pas pour le moment d'aides spécifiques pour les aéroports. Pourtant, c'est toute une économie qui souffre, car il y a un effet domino sur les restaurants, boutiques, commerces présents dans les aéroports. Par exemple, à Toulouse-Blagnac, la zone aéroportuaire autour de l'aéroport représente 9000 emplois indirects. À l'aéroport de Beauvais-Tillé, les boutiques enregistrent jusqu'à 70 % de pertes. La situation est la même pour les loueurs de parkings. Les hôtels implantés sur la zone aéroportuaire ne sont pas remplis. Comme toutes les sociétés, ces commerces ont droit aux mesures d'aide (chômage partiel, prêts garantis par l'État). Malgré cela il va y avoir de la casse.

Cette crise sanitaire doit permettre de repenser le modèle de développement du transport aérien. (Ex. : re-questionner le modèle économique du Hub de Paris-CDG). Il y a besoin d'une réflexion d'ensemble et il appartient à l'État d'impulser une réflexion, un schéma aéroportuaire national en concertation avec les collectivités locales sur les territoires aéroportuaires. Peut-être s'agit-il d'envisager la création de nouvelles plates-formes dédiées et en supprimer un certain nombre. Il faut travailler à ce que sera l'activité post-crise et en même temps réduire les nuisances aériennes. Il s'agit de prévoir une répartition différente du trafic aérien au niveau du territoire national, moins centralisée sur Paris, si l'on veut un degré d'acceptabilité satisfaisant...

→ Les propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat sur l'aérien réduite à peau de chagrin. Ville et Aéroport réagit avant la présentation du projet de loi en janvier 2021

En 2020, la Convention Citoyenne pour le Climat (CCC) a formulé 149 propositions dont certaines sur l'aérien. Ville et Aéroport a examiné ces propositions qui visent à limiter les effets néfastes du transport aérien. Celles-ci ont été défendues par les conventionnels et validées par le Président de la République. Oui, mais... depuis le mois de septembre les arbitrages s'annoncent difficiles. La DGAC a produit une première note d'impact des mesures de la Convention qui alerte sur les conséquences considérables de telles mesures sur l'économie du secteur, contrairement aux gains environnementaux. Par ailleurs, la présentation du projet de loi se fait attendre, celle-ci aura finalement lieu fin janvier 2021 après une phase de consultations.

S'il reste un texte prioritaire pour le gouvernement au premier trimestre 2021, on peut penser que certaines mesures sur l'aérien seront rabotées, voire écartées. Ainsi, pour Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué aux transports, l'écotaxe serait une mesure « baroque » qui aurait des « conséquences absolument délétères » sur le plan social alors que le secteur traverse la plus grande crise de son histoire à cause de l'épidémie mondiale du Covid-19.

La rédaction du volet aviation dudit projet de loi s'annonce donc d'une grande complexité.

La taxe de solidarité est la mesure la plus décriée par le secteur aérien : 4,2 milliards d'euros par an et jusqu'à 150 000 emplois détruits selon l'étude d'impact de la DGAC. La convention citoyenne pour le climat milite pour une augmentation de la taxe « de solidarité sur les billets d'avion » (TSBA). Sur la base du trafic de 2019, la recette de la TSBA atteindrait 4,2 milliards d'euros par an, contre 440 M€ aujourd'hui. La CCC propose de faire passer ladite taxe pour les vols intra-UE de 2,63 € à 31,13 € par billet pour la classe économique et de 11,27 € à 191,27 € pour la classe affaire. Pour les vols hors UE et de moins de 2.000 kilomètres la taxe passerait de 7,51 € à 31,13 € pour la classe économique et de 63,07 € à 191,27 € pour la classe affaire. Sur les vols de plus de 2.000 kilomètres et hors UE, la taxe de 7,51 € grimperait à 64,51 € par billet pour la classe économique et de 63,07 € à 445,07 € pour la classe affaire.

« Une telle hausse de la fiscalité engendrerait une augmentation sensible des prix des billets d'avion, susceptible d'entraîner une perte de trafic estimée entre 12 et 16 millions de passagers par an, hors effet Covid-19 », note la DGAC. Pire, selon l'étude, entre 120.000 et 150.000 emplois non délocalisables, pourraient être détruits en France. L'impact de cette seule mesure pourrait osciller entre 5 et 6,5 milliards d'euros.

L'accent est mis sur les conséquences économiques et sociales de la mesure sans que soit réellement pris en compte les éventuelles créations d'emplois dans d'autres secteurs, comme le ferroviaire par exemple.

La réduction des émissions annuelles du transport aérien en France serait de 3,5 Mt CO₂, toujours sur la base du trafic de l'année 2019. Soit une baisse annuelle de 0,79 % des émissions françaises, sachant que le transport aérien représente 1,4 % des émissions de CO₂ de l'hexagone. Une estimation à prendre avec des pincettes. Elle ne tient pas compte des émissions d'un éventuel report modal sur le trafic intérieur, ou celles induites par les déplacements routiers ou ferroviaires des touristes français vers un hub extranational pour ensuite prendre l'avion en contournant la taxe.

Compensation intégrale des émissions de CO₂ sur les vols intérieurs dès 2021 : cette mesure pourrait s'appliquer sur 2 à 5 millions de tonnes de CO₂ par an. Le tout pour un coût annuel variant de 15 à 150 millions d'euros, « selon le coût de la tonne de CO₂ compensée ».

La mesure permettra une réduction à long terme des émissions de 15 à 90 kilotonnes de CO₂ (ktCO₂) annuellement. « *Mais les compagnies – notamment françaises – qui dépendent du trafic domestique seraient fortement impactées* », prévient la DGAC. La perte d'emplois non délocalisables pourrait s'élever de 800 à 8.500. Bien qu'ils pourraient être compensés par la création d'emplois dans d'autres secteurs (moyens de transport concurrents, secteurs financés par la compensation, etc.). La DGAC s'inquiète aussi d'une « *perte de connectivité et d'attractivité pour les collectivités concernées* ». En oubliant que bon nombre d'aéroports régionaux sont massivement subventionnés par l'État.

Fermer 30 lignes intérieures pour lesquelles une alternative bas carbone satisfaisante existe : c'est une autre proposition épinglée par l'étude d'impact de la DGAC : l'interdiction de l'avion sur les lignes intérieures desservies en moins de 4 heures par le train. Elle se traduirait, selon l'étude d'impact, par « *la disparition de 30 liaisons intérieures [...] pour un total de 7,5 millions de passagers, dont près de 50 % en correspondance* ». Avec là encore un coût économique et social énorme : « *près de 70.000 emplois soutenus par le transport aérien et de l'ordre de 3 milliards d'euros de PIB* ». « *Du fait du trafic perdu, certaines liaisons au départ des hubs nationaux ne seraient plus économiquement viables et pourraient être interrompues* », précise l'étude. Les gains d'émissions de CO₂ sont estimés à 530 kt annuellement.

Là encore, la DGAC note quelques effets indésirables potentiels. Ces interdictions ne conçoivent pas d'exception pour les vols « *dont l'utilité est d'assurer la correspondance entre un aéroport de province et les hubs de Paris et de Lyon* ». Elle s'inquiète d'une potentielle compromission de la connectivité internationale des régions ainsi que la continuité territoriale avec les collectivités d'outre-mer. Pire « *les passagers en correspondance pourraient se détourner des compagnies et des aéroports français et transiter par d'autres aéroports internationaux situés à l'étranger* ». Et ce, en voyageant avec des compagnies étrangères, « *sans bénéfice environnemental, voire avec un coût environnemental supplémentaire en raison d'un trajet plus long* ».

Concernant l'interdiction des projets de nouvel aéroport et d'extension des aéroports existants, l'étude note un risque de saturation des infrastructures existantes à moyen terme, « *avec des conséquences économiques notables pour les exploitants d'aéroports qui ne pourraient pas développer leurs activités, mais aussi pour les compagnies aériennes qui seraient limitées dans leur offre de services [...] et pour les entreprises réalisant les travaux* ».

« *La mesure empêchera [...] des projets tels que les projets d'hélistations des centres hospitaliers universitaires (CHU), ainsi que des projets au bénéfice environnemental démontré (notamment en termes de réduction des nuisances sonores) ou d'autres projets à l'intérêt socioéconomique positif, [...] Elle entre également en contradiction avec les engagements internationaux relatifs à l'aérodrome de Bâle-Mulhouse et pourrait empêcher le réaménagement de Nantes-Atlantique, sous sa forme prévue à l'issue de la concertation publique* ».

L'OACI évaluait à 2,8 % la croissance annuelle du trafic européen de passagers de 2015 à 2035, contre environ 4,3 % pour le trafic mondial. Quant à l'IATA, qui prédisait en 2019 un doublement du trafic tous les 15 ans, elle annonce un trafic pour 2020 en dessous de celui de 2005 et un retour à la situation antérieure pour 2024 au mieux. Des prévisions remises en cause par la crise sanitaire. Conséquences : tous les acteurs du secteur sont contraints d'abandonner leurs plans de développement et d'assurer leur survie entre perfusion par les autorités publiques et réductions de coûts. Ils affichent aussi désormais une volonté d'accélérer leur transformation écologique. S'il ne doit pas être le seul à agir pour le climat et la santé environnementale, le transport aérien ne peut s'exonérer d'une action plus résolue face à ces grands défis de notre siècle.

Selon la DGAC, il ne fait aucun doute que ces aéroports finiront par être saturés, tôt ou tard, et que la question des infrastructures se posera.

L'obligation pour les compagnies aériennes de compenser intégralement les émissions de CO₂ de tous les vols intérieurs ainsi que vers les DOM-TOM par le financement de « puits de carbone », aurait également un coût élevé, bien que certaines compagnies comme Air France et easyJet s'y sont déjà engagées (pour les vols court-courriers seulement). Ce coût pourrait aller jusqu'à 150 millions d'euros par an selon le prix de la tonne de CO₂ et entre 800 à 8.500 emplois perdus.

Quant aux bénéfices environnementaux, l'étude d'impact estime que ces différentes mesures pourraient se traduire par une réduction des émissions annuelles de CO₂ du transport aérien en France de 3,5 millions de tonnes pour la surtaxe, 530.000 tonnes pour les lignes desservies en moins de 4 heures (et 180.000 tonnes si limite est placée à 2 h 30), auxquelles s'ajouteraient 2 à 5 millions de tonnes « compensées » par les « puits de carbone » (mais émises). Soit une réduction de moins de 1 % des émissions de CO₂ de la France (441 millions de tonnes en 2019). Sachant toutefois qu'une grosse partie du trafic aérien éliminé en France ira très certainement se reporter dans d'autres pays européens et qu'une partie de la clientèle française va prendre son vol long-courrier à Londres, Francfort, Amsterdam ou Madrid, plutôt qu'à Paris.

La crise sanitaire doit être un moteur pour réaliser la transition écologique du transport aérien. Pour Ville et Aéroport, il s'agit de repenser le transport aérien et son modèle de développement. La traduction de cette réflexion doit être inscrite dans un schéma aéroportuaire national comprenant plusieurs volets : économique, social, environnemental et sanitaire. Elle a déjà eu l'occasion de formuler des propositions sur ce sujet et continuera de le faire lorsqu'elle rencontrera le ministre.

Il n'est pas question de prôner la décroissance et d'abandonner toute ambition pour le secteur aérien, mais il faut repenser son développement selon une approche plus équilibrée entre compétitivité, respect de l'environnement et protection des populations riveraines. Il faut accepter de revoir notre modèle de croissance permanente d'un trafic aérien trop bruyant et polluant, qui est en outre remis en cause par les nouveaux modes de travail et de vie adoptés par nos concitoyens pendant la crise.

Ville et Aéroport défend un développement mieux régulé avec l'instauration de contraintes environnementales fortes (plafonnement du trafic sur la base du nombre de mouvements/an, instauration de couvre-feux). Par ailleurs, elle considère que le projet de nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes était une opportunité pour concevoir l'aéroport du 21^{ème} siècle, désenclaver le Grand Ouest. Cela permettait d'éviter d'aggraver la concentration du trafic sur les aéroports parisiens. Quant au modèle économique du Hub, il trouve ses limites notamment à la lumière de la crise sanitaire que nous connaissons.

Enfin, Ville et Aéroport considère qu'il faut utiliser cette période qui fait tomber nos certitudes pour inventer un nouveau mode de gouvernance des territoires aéroportuaires. Nous devons être capable de mettre autour de la table autorités publiques, aéroports, compagnies aériennes, acteurs de la filière aéronautique, élus et associations afin d'établir la feuille de route, la définition d'un schéma aéroportuaire national, d'un transport aérien qui concilie l'économie et l'environnement.

Toutes les options doivent être étudiées et concertées entre l'ensemble des acteurs : revoir le maillage aéroportuaire français (mieux connecter les aéroports entre eux et spécialiser certains pour le fret, mieux équilibrer la répartition du trafic sur les principaux aéroports français ; réguler plus fortement l'activité ; mieux utiliser les infrastructures existantes avant d'en développer de nouvelles (nouveaux terminaux, nouvelles pistes, projet d'aéroport) ; revoir les redevances aéroportuaires pour inciter à un meilleur taux de remplissage des avions et à des avions plus propres et moins bruyants, améliorer l'intermodalité entre le rail et l'air pour faciliter la fin de certaines lignes intérieures ; lancer une filière de production de carburants

à base d'énergies renouvelables et accélérer les investissements publics pour le développement des motorisations hybrides et électriques, etc.

→ **Ville et Aéroport, force de propositions auprès du ministre délégué aux transports, Jean-Baptiste Djebbari**

Dans le cadre de sa demande d'audience auprès du ministre délégué aux transports, Ville et Aéroport a pu engager un travail étroit avec ses conseillers. Un premier entretien téléphonique préparatoire à cette audience d'une délégation d'élus en présentiel au cours du premier trimestre 2021 est programmé en janvier 2021. Les sujets sont nombreux : état des lieux du transport aérien français (trafic 2020, conséquences économiques et sociales de la crise sanitaire sur le secteur aérien), volet aviation du projet de loi Climat (Convention citoyenne pour le climat), projet de terminal 4 de l'aéroport Paris-CDG, réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique, dispositif d'aide aux riverains (TNSA, décret règle d'antériorité, vols de nuit, etc.).

Au-delà, le ministère travaille à un nouveau schéma de dessertes et cohérences aéroportuaires régionales. Ville et Aéroport entend apporter sa contribution et plus largement défend l'idée d'un schéma aéroportuaire national dans lequel serait intégré un volet sur l'aménagement régional.

→ **Impact sanitaire du bruit aérien : publication de l'étude épidémiologique DEBATS. Ville et Aéroport salue les résultats scientifiques et engage les pouvoirs publics à prendre en compte la santé environnementale dans la prise de décision**

Lors de l'extension décidée de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle en 1997 (création d'un deuxième doublet de pistes), une série de mesures d'accompagnement était annoncée par Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports. Parmi elles, déjà, était inscrite la nécessité d'évaluer l'impact sanitaire du transport aérien. 23 ans après, DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé) sort enfin avec des résultats qui corroborent ceux produits par nos voisins européens depuis le début des années 2000. Le volet écologique de l'étude démontre qu'une augmentation de l'exposition au bruit des avions est associée à une mortalité plus élevée par maladie cardiovasculaire. Par ailleurs, l'étude individuelle longitudinale et l'étude clinique « sommeil » confirment que l'exposition au bruit des avions, en France comme ailleurs, 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. Ville et Aéroport salue ce travail scientifique conduit par Mme Anne-Sophie Evrard de l'Université Gustave Eiffel (ex-Ifsstar) et sous la présidence du Dr Agnès Brion-Ducoux, membre de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires et spécialiste du sommeil. Il constitue une avancée importante et devra déterminer à la fois la vision que l'on doit avoir du développement du secteur aérien et les décisions qui devront être prises.

En 2004, le Conseil supérieur d'hygiène publique de France a recommandé d'affiner la connaissance de la situation sanitaire résultant de l'exposition au bruit des avions. Faisant suite à cet avis, la Direction générale de la santé et l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires ont suscité la mise en œuvre d'une étude intitulée DEBATS (Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé). L'objectif de l'étude est d'évaluer les effets de l'exposition au bruit des avions sur la santé des riverains des aéroports en France.

Au total, 1 244 riverains des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac ont été inclus dans l'étude en 2013. Des informations concernant leurs caractéristiques démographiques, leur mode de vie et leur état de santé (effets sur le sommeil, sur les systèmes cardiovasculaire et endocrinien, troubles psychologiques, état de santé perçu, gêne ressentie) ont été obtenues lors d'un entretien à leur domicile en face-à-face avec un enquêteur en 2013 et lors des suivis en 2015 et 2017. L'exposition au bruit des avions au domicile des participants a été estimée à partir des cartes de bruit produites par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) pour Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac et par Aéroports de Paris pour Paris-Charles de Gaulle. Ces zones sont définies en termes de Lden (indicateur correspondant au niveau de bruit moyen pondéré sur une journée entière). Le Lden est un indicateur d'exposition au bruit couvrant la période de 24 heures, défini dans la directive européenne 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant comme la moyenne pondérée des niveaux sonores pendant la journée (6h à 18h), le soir (18h à 22h) et la nuit (22h à 6h), où les niveaux de pression acoustique du soir et de la nuit ont reçu une majoration de 5 et 10 dB(A) respectivement pour traduire une plus grande sensibilité au bruit pendant les périodes de soirée et de nuit en comparaison avec la période de jour.

DEBATS comprend trois études correspondant à trois types d'approches méthodologiques :

- ➔ Une **étude écologique** qui vise à mettre en relation des indicateurs de santé agrégés à l'échelle de la commune (consommation de médicaments remboursés, nombre de consultations, ventes de médicaments, hospitalisations, nombre de jours d'arrêt de travail, mortalité...) avec le niveau moyen pondéré d'exposition au bruit des avions des communes concernées.
- ➔ Une **étude individuelle longitudinale** qui porte sur 1244 sujets et qui consiste à suivre des individus pendant au moins 4 ans avec des mesures répétées de leur état de santé (information recueillie par des enquêteurs par questionnaire et mesures de tension artérielle, de fréquence cardiaque et de cortisol salivaire) et de leur exposition au bruit des avions.
- ➔ Une **étude individuelle sommeil** complémentaire auprès d'un sous-échantillon de 110 sujets sélectionnés parmi les 620 riverains de l'aéroport Paris-CDG et les 411 riverains de l'aéroport de Toulouse-Blagnac ayant accepté de participer à l'étude longitudinale afin de caractériser de manière détaillée et spécifique les effets aigus du bruit des avions sur la qualité du sommeil tout en affinant la mesure de l'exposition au bruit.

Les résultats des analyses portant sur les données recueillies à l'inclusion suggèrent que l'exposition au bruit des avions a des effets délétères sur la qualité et la quantité subjectives du sommeil, les systèmes cardiovasculaire et endocrinien, la gêne, les troubles psychologiques et l'état de santé perçu. Ces résultats confirment ceux d'études antérieures réalisées à l'étranger. L'analyse longitudinale de l'ensemble des données recueillies en 2013, 2015 et 2017 devrait les conforter.

Parmi les 549 hommes et 695 femmes participants à l'étude, 9% ont déclaré une durée totale de sommeil inférieure à 6 heures, 30% ont rapporté un sentiment de fatigue après une nuit de sommeil habituelle, 34% ont été classés hypertendus, 22% ont été considérés comme ayant des troubles psychologiques, 15% ont déclaré un mauvais état de santé perçu et 18% étaient fortement gênés par le bruit des avions. La moyenne de la variation horaire de cortisol s'élevait à 2,2 nmol/l (écart-type=1,5) avec une concentration moyenne de cortisol au lever de 25,6 nmol/l (écart-type=13,2) et au coucher de 6,6 nmol/l (écart-type=6,5). La répartition des participants en termes de genre, d'âge, d'exercice d'une activité professionnelle, de niveau d'éducation, de statut marital, de consommation de tabac et d'alcool, de pratique d'une activité physique et d'indice de masse corporelle (IMC) ne différait pas entre les quatre zones de bruit.

- *Qualité subjective du sommeil*

Une association statistiquement significative a été trouvée entre l'exposition au bruit des avions et une durée totale de sommeil de moins de 6 heures d'une part, une sensation de fatigue après une nuit de sommeil habituelle d'autre part respectivement, pour une augmentation de 10 dB(A) du Lnight).

- *Hypertension artérielle*

Une augmentation statistiquement significative du risque d'hypertension artérielle avec l'exposition au bruit des avions a été mise en évidence uniquement chez les hommes, pour une augmentation de 10 dB(A) du Lden et pour une augmentation de 10 dB(A) du Lnight.

- *Troubles psychologiques*

Aucune relation significative n'a été observée entre l'exposition au bruit des avions et les troubles psychologiques. En revanche, un gradient a été observé entre la gêne due au bruit des avions et ces troubles, avec des écarts de variation de 1,79 pour les individus légèrement gênés, à 4,00 pour les gens extrêmement gênés, par rapport aux personnes pas du tout gênées.

- *État de santé perçu*

Aucune association significative n'a été trouvée entre l'exposition au bruit des avions et le mauvais état de santé perçu chez les femmes. En revanche, une association statistiquement significative a été observée chez les hommes pour une augmentation de 10 dB(A) du Lden et pour une augmentation de 10 dB(A) du Lnight.

- *Gêne due au bruit des avions*

La proportion de personnes fortement gênées par le bruit des avions augmente de manière statistiquement significative lorsque l'exposition au bruit des avions augmente pour une augmentation de 10 dB(A) du Lden.

- *Cortisol*

L'exposition au bruit des avions est associée à une diminution statistiquement significative de 15% de la variation horaire du cortisol salivaire pour une augmentation de 10 dB(A) du Lden), avec des niveaux de cortisol inchangés au lever, mais plus élevés au coucher.

DEBATS démontre objectivement des diminutions de la durée et de la qualité du sommeil chez les riverains d'aéroports DEBATS est la première étude à investiguer les effets de l'exposition au bruit des avions sur la santé des riverains des aéroports en France. Le taux de participation (30%) est similaire à celui des études sur le même sujet réalisées en Allemagne, en Italie et au Royaume-Uni 15. Les résultats à l'inclusion confirment ceux obtenus dans la littérature et suggèrent que l'exposition au bruit des avions :

- ✓ diminue la quantité et la qualité du sommeil mesurées de manière subjective;
- ✓ augmente le risque d'hypertension chez les hommes mais pas chez les femmes ;
- ✓ n'est pas en lien avec les troubles psychologiques en tant que tels, mais l'est par l'intermédiaire de la gêne due au bruit des avions ;
- ✓ augmente le risque d'un mauvais état de santé perçu chez les hommes, mais pas chez les femmes ;
- ✓ accroît la proportion de personnes fortement gênées par ce type de bruit ;

✓ est associée à une baisse significative de la variation de cortisol salivaire. Les individus les plus exposés auraient donc tendance à moins réguler leur sécrétion de cortisol. Cette exposition serait ainsi génératrice d'un stress chronique induisant une perturbation du rythme circadien du cortisol.

La prise en compte d'un grand nombre de facteurs susceptibles d'influer sur les événements de santé étudiés n'a pas modifié les associations mises en évidence ici. Ces facteurs ne figurent donc pas dans les modèles finaux. C'est notamment le cas de la présence ou non de troubles de sommeil. Par ailleurs, ces résultats restaient inchangés lorsque les analyses ont été limitées aux participants habitant dans leur logement depuis au moins cinq ans au moment de leur inclusion dans l'étude.

Ces conclusions soutiennent l'hypothèse selon laquelle le bruit est un facteur de stress qui active le système sympathique et endocrinien. L'excitation neuroendocrinienne est elle-même associée à des symptômes psychologiques comme la dépression ou l'anxiété, ou encore à des effets néfastes sur le métabolisme qui sont des facteurs de risque établis de maladies cardiovasculaires.

La nouvelle directive 2020/367/CE vient compléter la directive 2002/49/CE fixant les règles générales relatives à la cartographie stratégique du bruit et aux plans d'action. Elle définit des modalités concrètes d'évaluation de l'impact sanitaire du bruit des transports (routier, ferroviaire et aérien) en tenant compte de deux types de pathologie pour le transport aérien : la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil. La cardiopathie ischémique n'est pas intégrée à ce stade compte tenu du faible niveau de preuve. Les formules proposées par la Commission européenne, issues du rapport de l'OMS de 2018, permettent d'estimer le nombre de personnes affectées, c'est-à-dire potentiellement soumises à un risque de dégradation de leur santé. Ces formules sont basées sur des relations dites « dose-effet » à partir de l'indicateur Lden pour l'évaluation de la forte gêne et de l'indicateur Lnight pour l'évaluation des fortes perturbations du sommeil. La nouvelle directive stipule que les États membres doivent s'y conformer d'ici le 31 décembre 2021, en cohérence avec le calendrier de la 4ème échéance associée aux cartes stratégiques de bruit (CSB) et au plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). La transposition de la directive dans le droit français est en cours (pilotage DGPR – saisine de l'ACNUSA en cours).

Il s'agit de réaliser des estimations du nombre de personnes affectées par les effets nuisibles du bruit aérien lors de l'établissement des CSB (à partir des estimations du nombre de personnes habitant dans les zones exposées au bruit) et les reprendre dans les PPBE dans la description de la situation. D'autre part, il faut évaluer, lorsque cela est possible, des mesures du plan d'action lors de l'établissement du PPBE. Dans sa rédaction actuelle, la Directive 2020/367/CE ne prend pas en compte les programmes d'insonorisation des logements dans sa méthode de calcul. Il faut souhaiter que des modifications ultérieures de la directive pourront préciser cela.

Afin de disposer d'une vision globale de la littérature sur le sujet, l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) a produit, à la demande des administrations, une revue des connaissances scientifiques concernant les effets sur la santé de l'exposition au bruit du trafic aérien. Ce travail constitue une analyse descriptive de la littérature et pas une évaluation du niveau de confiance que l'on peut avoir dans les résultats. A l'issue de cette revue des nouvelles connaissances produites depuis 2012 sur l'impact du bruit aérien sur la santé, il apparaît que des travaux complémentaires pourraient être menés pour affiner le niveau de preuve de certains effets sanitaires (effets sur le système cardiovasculaire et autres effets tels que le cancer du sein, les effets métaboliques de type obésité ou diabète, ou encore les effets sur le système respiratoire). L'ANSES souligne néanmoins que ces incertitudes ne sont pas bloquantes pour prévenir à présent les conséquences indéniables du bruit aérien sur la santé : les altérations du sommeil et la gêne.

→ Communication Ville et Aéroport et campagne d'adhésion 2020

Plan de communication : newsletter mensuelle Ville et Aéroport, Administration du site Ville et Aéroport, revue de presse « Transport aérien », veille des questions écrites et orales au Parlement, agenda, édition d'une nouvelle brochure de présentation Ville et Aéroport

Bilan de la campagne d'adhésion 2019 : plus de 250 collectivités démarchées concernées par la problématique aéroportuaire. Enregistrement de nouveaux adhérents.

PROGRAMME PREVISIONNEL 2021

Rappel : Lors de son conseil d'administration du 08/10/19 à l'Assemblée Nationale, Ville et Aéroport avait pu discuter du programme prévisionnel d'activités 2020. Une feuille de route avait été définie et devait être précisée et enrichie à l'occasion de l'assemblée générale ordinaire 2020. La crise sanitaire de la Covid-19 a chamboulé ce programme d'activités 2020 et nous avons dû reporter l'assemblée générale initialement fixée le 28 avril 2020.

Le programme d'activités 2021 Ville et Aéroport, fixé lors de l'assemblée générale du 06/10/20 à Paris, peut s'articuler autour des points suivants. Il devra s'adapter à l'actualité de la crise sanitaire que nous traversons.

→ Déplacements sur les sites aéroportuaires

-Bordeaux-Mérignac

Comme à l'habitude, l'objectif pour Ville et Aéroport est de rencontrer l'ensemble des acteurs locaux (direction de l'aéroport, élus membres du conseil de surveillance de la société aéroportuaire, Métropole, département de la Gironde, élus des communes riveraines, associations de riverains). Un point complet sera fait notamment sur le volet environnemental : procédure d'approche/ procédure de départ, vols de nuit, niveaux de bruit, aide à l'insonorisation, etc.

Si l'on se réfère aux déclarations de M. Pascal Personne, directeur de l'aéroport, à France Bleu Gironde en juin 2020, il est clair que la stratégie de développement n'est plus du tout celle qui était annoncée fin 2019-début 2020 au moment du bilan annuel. Celui-ci a indiqué que l'aéroport avait « subi une baisse de fréquentation d'au moins 60% », et confirmé « un repli majeur par rapport à l'année dernière ».

L'objectif d'accueillir dix millions de passagers d'ici 2023 n'est plus d'actualité pour l'instant. Les deux gros projets de développement vont eux aussi devoir patienter avant de se concrétiser : « Je veux parler du

bâtiment de jonction entre le Hall A et le Hall B et la nouvelle extension de Billi » détaille Pascal Personne. [...] L'agrandissement du Hall A sera le seul projet que nous mènerons à terme à ce stade ».

Ce déplacement sera organisé en coordination avec les adhérents Ville et Aéroport (communes de Mérignac, Eysines et Le Haillan ainsi qu'Eric Poulliat, député de la Gironde).

-Marseille-Provence

C'est un déplacement important pour Ville et Aéroport puisque nous ne comptons actuellement que deux adhérents dans les Bouches-du-Rhône (Berre-l'Etang et le député Eric Diard). 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, fait actuellement 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.

Sauf qu'avec la crise de la Covid-19, si le trafic ne redémarre pas, le projet d'extension de l'aéroport Marseille-Provence ne verrait pas le jour. « La seconde phase, visant à augmenter la capacité du terminal 1, est liée à la dynamique de la reprise du trafic aérien et fera l'objet d'une autre enquête publique dans 10, voire 15 ans », avancent les documents officiels de l'aéroport.

Ce déplacement sera organisé en coordination avec M. Eric Diard, député des Bouches-du-Rhône, et M. Mario Martinet, Maire de Berre-l'Etang.

-Lyon-Saint-Exupéry

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

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

Ce déplacement sera organisé en coordination avec M. Lucien Barge, Maire de Jonage (69), M. Christian Rey, Maire de Diémoz (38), M. Christophe Quiniou, Maire de Meyzieu (69), M. Damien Michallet, Maire de Satolas-et-Bonce (38), M. Bruno Gindre, Maire de Villette-d'Anthon (38), M. Michel Bacconnier, Maire de Saint Quentin-Fallavier (38).

-Déplacement à la Commission européenne de Bruxelles :

Une délégation d'élus Ville et Aéroport se déplacera à Bruxelles afin de rencontrer les directions générales de l'environnement et du transport, de l'Airport Regions Conference (ARC) et de certains parlementaires européens concernés par la problématique aéroportuaire.

Parmi les sujets abordés : la nouvelle Directive 2020/367/CE qui vient compléter la directive 2002/49/CE fixant les règles générales relatives à la cartographie stratégique du bruit et aux plans d'action. Elle définit des modalités concrètes d'évaluation de l'impact sanitaire du bruit des transports (routier, ferroviaire et aérien) en tenant compte de deux types de pathologie pour le transport aérien : la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil ; la question des vols de nuit et de l'approche équilibrée : la directive européenne de 2014 se fonde sur la notion d'approche équilibrée. Des études fondées sur cette approche sont désormais obligatoires. Elles doivent être réalisées de manière transparente et rendues publiques.

→ Audience ministérielle

Une demande d'audience a été adressée à **M. Jean-Baptiste Djebbari**, ministre délégué aux Transports. Des contraintes d'agenda n'ont pas permis de voir le ministre en septembre. Toutefois, un entretien téléphonique avec ses conseillers sera programmé en janvier 2021 et une audience d'une délégation d'élus Ville et Aéroport en présentiel avec le ministre sera fixée au cours du 1^{er} trimestre 2021. Différents sujets doivent être examinés avec lui tels que le volet aviation du projet de loi Climat, la gestion à court, moyen et long terme de la Covid-19 pour le transport aérien, le dossier parisien (projet de T4 Paris-CDG ; quel développement d'Orly ? privatisation d'ADP) ; le dossier du réaménagement de Nantes-Atlantique ; la question du nouveau schéma de dessertes et cohérences aéroportuaires régionales

→ Publication d'une tribune

« Quel transport aérien après la Covid-19 ? Pour un Etat stratège et régulateur »

Ce texte s'appuierait sur des exemples d'aéroports tels que Paris-CDG, Paris-Orly, Nantes-Atlantique et Toulouse-Blagnac.

→ Participation à l'enquête publique sur le projet de Terminal 4 Paris-CDG

Cette enquête publique devait se tenir à l'automne 2020 mais a été reportée en 2021 en raison de la 2^{ème} vague épidémique. Aucun calendrier n'a pour l'instant été précisé par le préfet de région Ile-de-France.

→ Mobilisation sur la question du réaménagement de Nantes-Atlantique

Il s'agit de mener une concertation avec les collectivités adhérentes (Nantes Métropole, conseil départemental de Loire-Atlantique, Bouguenais, Saint-Aignan-de-Grandlieu, Les Sorinières, Bouaye, Pont Saint-Martin, Rezé) et de rencontrer les représentants de l'État chargés du dossier dès que l'actualité l'exige.

Ville et Aéroport a noté le maintien du calendrier relatif au réaménagement de Nantes Atlantique par la préfecture (suivi désormais par M. Pascal Otheguy, secrétaire général). Quelle analyse à faire sur l'appel d'offres (lancé dixit la préfecture), le cahier des charges qui serait finalisé, le contrat de concession dont le renouvellement est annoncé fin 2021-début 2022 ?

Le futur concessionnaire désigné aurait à sa charge un programme de travaux estimé à 500 millions d'euros d'ici 2025 afin d'étendre la capacité de l'aéroport à 9 millions de passagers/an, avec un potentiel agrandissement à 15 millions. Dans le même temps, l'IATA annonce pour sa part qu'un retour du niveau de trafic à la normale (chiffre annuel 2019) ne pourra se faire avant au moins 2024.

→ Organisation d'un colloque annuel

Organisation d'un colloque sur le thème : « Quel transport aérien après la crise sanitaire de la Covid-19 ? » (Assemblée Nationale ou Sénat)

S'il ne doit pas être le seul à agir, le transport aérien ne peut s'exonérer d'une action plus résolue face à ces grands défis que sont la crise du coronavirus et la transition écologique. Il s'agit, selon une approche équilibrée, d'avoir un transport aérien conciliant compétitivité et respect de l'environnement. L'occasion pour Ville et Aéroport de présenter ses propositions pour un nouveau modèle de développement du transport aérien post crise du Covid-19, mieux réglementé et soucieux des enjeux sociaux, écologiques et sanitaires.

Ville et Aéroport considère que le transport aérien français et mondial ne peut plus s'exonérer de ces urgences sanitaires et environnementales. Il doit prendre sa part. Cela passe par le respect de l'Accord de Paris et la réduction des pollutions sonores et atmosphériques. Après cette crise sanitaire sans précédent, le modèle économique du Hub comme à Paris-Charles-de-Gaulle trouve ses limites. On ne peut plus favoriser la concentration des flux aériens et des personnes en un même point. Cela s'avère désastreux sur le plan environnemental et sanitaire. C'est donc tout le système aéroportuaire français qu'il faudrait repenser dans le cadre d'un schéma aéroportuaire national dans lequel les grandes orientations de l'État seraient inscrites. C'est déjà l'idée qu'elle défendait avant la crise du Covid-19 et il est désormais temps d'avoir un État stratège et régulateur sur ce sujet.

→ Réunions du conseil d'administration Ville et Aéroport à l'Assemblée Nationale ou au siège de Villes de France

Les réunions du conseil d'administration se tiennent traditionnellement les mardis, de 14 heures à 16 heures à l'Assemblée Nationale (126 rue de l'Université) ou au siège de Villes de France (94 rue de Sèvres).

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

Mardi 2 février 2021, 14h-16h ;
Mardi 9 mars 2021 (AG), 10h-13h ;
Mardi 8 juin 2021, 14h-16h ;
Mardi 05 octobre 2021, 14h-16h ;
Mardi 07 décembre 2021, 14h-16h.

→ Participation aux réunions institutionnelles (CCE, CCAR, rencontres d'Orly, ACNUSA, etc.)

→ Campagne d'adhésion 2021 et communication Ville et Aéroport

En novembre 2020, Ville et Aéroport diffusera auprès de 250 collectivités (Métropoles, Établissements Publics Territoriaux, Conseils régionaux, Conseils départementaux, Communautés d'agglomération, Syndicats mixte aéroportuaire, Communautés de communes, Communes) et parlementaires son dossier d'adhésion 2021 mis à jour accompagné de sa nouvelle brochure de présentation.

Ville et Aéroport poursuivra le développement de sa communication : administration de son site Internet, newsletter mensuelle, revue de presse hebdomadaire, veille des questions écrites sur le transport aérien au Parlement, réalisation de la communication et publication des actes de son colloque annuel, etc.
