

**Mardi 6 juillet 2021**

14h00-16h00

**Siège de Villes de France**  
94 rue de Sèvres – 75007 PARIS



## Liste des membres présents

**M. Jean-Pierre BLAZY**

Président, Maire de Gonesse (95)

**M. Jean-Claude LEMASSON**

Vice-Président, Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu (44)

**Mme Brigitte VERMILLET\***

Vice-Présidente, Vice-Présidente du conseil départemental de l'Essonne (91)

**M. Pascal BOUREAU**

Vice-Président, Conseiller délégué aux projets environnementaux métropolitains, Blagnac (31)

**M. Lucien BARGE**

Trésorier, Maire de Jonage (69)

**M. Christian LECLERC\***

Maire de Champlan (91)

**M. Casimir PIERROT**

Adjoint au Maire de Montigny-lès-Cormeilles chargé de l'écologie (95)

**M. Laurent TAUPIN**

Adjoint au maire chargé de la transition écologique et des mobilités, Chevilly-Larue (94)

**M. André MAYENS**

Adjoint au Maire délégué aux finances, Varennes-Jarcy (91)

**M. Jean-Bernard PAUL**

1<sup>er</sup> Adjoint au maire en charge de l'urbanisme et des travaux, Ablon-sur-Seine (94)

**M. Christian REY**

Maire de Diémoz (38)

**M. Philippe TRUBERT**

Directeur du Syndicat Mixte Aéroportuaire de l'aéroport Beauvais-Tillé (SMABT, 60)

**M. Frédéric CHAUCHET**

Adjoint au Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu en charge du suivi du dossier aéroport (44)

**M. François FAVARD**

Directeur de projet pôle d'Orly, EPT Grand Orly Seine Bièvre (94)

**Mme Sandrine EICHENBERGER**

Cheffe de projet Aéroport, Nantes Métropole (44)

**Mme Mary SOYER**

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

## Liste des membres excusés

**M. Jacques-Alain BENISTI**

Maire de Villiers-sur-Marne (94)

**M. Didier GONZALES**

Secrétaire général, Maire de Villeneuve-le-Roi (94)

**M. Roland PY**

Maire de Fontenay-en-Parisis (95)

**M. Romain COLAS**

Vice-Président de la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres Val de Seine (91)

**M. Bernard CORNEILLE**

Maire d'Othis (77)

**Mme Sandra IMPERIALE**

Maire de Bouguenais (44)

**M. Gérard STEMMER**

Adjoint au maire délégué aux travaux et aux relations avec l'aéroport, Dammartin-en-Goële (77)

**M. Freddy HERVOCHON**

Vice-Président délégué aux ressources, milieux naturels et foncier, Conseil départemental de la Loire-Atlantique (44)

**M. Bertrand AFFILE**

2<sup>ème</sup> Vice-Président de Nantes-Métropole chargé des stratégies de mobilité et des déplacements (44)

**Mme Marie RECALDE**

Adjointe délégué au développement économique, Mérignac (33)

**M. Jean-Marie SIMON**

Adjoint au Maire de Villeneuve-le-Roi (94)

**M. André MAYENS**

Adjoint au Maire délégué aux finances, Varennes-Jarcy (91)

**M. Ludovic GUITTON**

Adjoint au Maire chargé de l'aménagement durable de la ville et des mobilités, Le Haillan (33)

**M. Gaston LATSCHA**

8<sup>ème</sup> Vice-Président, Référent pour l'EuroAirport, Saint-Louis agglomération (68)

**M. Pierre CABARE**

Député de la Haute-Garonne (31)

**M. Eric DIARD**

Député des Bouches-du-Rhône (13)

## ORDRE DU JOUR

<b>I</b>	Retour sur l'étude DEBATS et ses suites – réunion ACNUSA du 27/04/21
<b>II</b>	Colloque 2021 Ville et Aéroport « Transport aérien, le jour d'après ? » 18/10/21 (Sénat) – Présentation du pré-programme
<b>III</b>	Point sur le GT « Nouveau schéma de dessertes et cohérences aéroportuaires régionales »
<b>IV</b>	Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) – suites du PLF 2021 Point sur le rapport gouvernemental
<b>V</b>	Etat de la reprise du trafic aérien sur les aéroports parisiens et régionaux
<b>VI</b>	<u>Questions diverses</u> : rapport d'activité 2020 de l'ACNUSA ; PPBE Paris-Orly et Nantes-Atlantique

**Remarques générales sur la réunion**

A sa demande, Ville et Aéroport a rencontré l'ACNUSA le 27 avril dernier au siège de l'Autorité afin de discuter des premiers résultats de l'étude épidémiologique DEBATS et des suites qui seront apportées à ce travail.

Rappelons que DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé) est un programme de recherche épidémiologique de grande ampleur destiné à mieux identifier et quantifier les effets du bruit des avions sur la santé physique et mentale des populations riveraines des aéroports français.

Ce programme a été mis en place par la direction générale de la santé (DGS) du ministère des Solidarités et de la Santé en collaboration avec l'ACNUSA, à laquelle ont contribué et collaboré la direction générale de la prévention des risques (DGPR) et la direction générale de l'aviation civile (DGAC) du ministère de la Transition écologique. Egalement contributeur financier, l'Université Gustave Eiffel a opéré ce programme. Les résultats de ces recherches ont déjà donné lieu à un grand nombre de publications dans des revues scientifiques à comité de lecture et d'autres publications scientifiques restent à venir.

L'ensemble des présentations faites en réunion le 27/04 par le Dr Agnès Brion-Ducoux, membre de l'Acnusa, médecin psychiatre, spécialiste des troubles du sommeil ainsi que par Mme Anne-Sophie Evrard, chargée de recherche à l'Université Gustave Eiffel, sont téléchargeables sur le site Ville et Aéroport en rubrique ACTU :

- Rapport « Bruit des avions et santé des riverains d'aéroport. L'étude nationale Debats. Résultats à l'inclusion », Université Gustave Eiffel, octobre 2020.  
Rapport en téléchargement sur : [http://www.villeaeroport.fr/pdf/rapport\\_debats\\_2020.pdf](http://www.villeaeroport.fr/pdf/rapport_debats_2020.pdf)
- Synthèse des connaissances scientifiques concernant les effets sur la santé liés à l'exposition au bruit issu du trafic aérien – Rapport d'appui scientifique et technique, ANSES, septembre 2020  
Rapport en téléchargement sur : [http://www.villeaeroport.fr/pdf/rapport\\_appui\\_scientifique\\_technique\\_synthese\\_connaissances\\_scientifiques\\_concernant\\_effets\\_sur\\_sante.pdf](http://www.villeaeroport.fr/pdf/rapport_appui_scientifique_technique_synthese_connaissances_scientifiques_concernant_effets_sur_sante.pdf)

Le rapport final « Bruit des avions et santé des riverains d'aéroport. L'étude nationale Debats – résultats à l'inclusion » (octobre 2020) apporte un nombre supplémentaire de données scientifiques permettant d'éclairer tous ceux qui travaillent sur la question des effets sanitaires du bruit lié au trafic aérien et de s'approprier les données scientifiques publiées.

Le comité de pilotage du programme a souhaité la réalisation de ce rapport afin d'apporter un outil supplémentaire non seulement aux professionnels de la santé, aux élus mais aussi aux riverains des aéroports, aux associations et à tous les acteurs de terrain qui travaillent activement à la réduction des nuisances aéroportuaires.

En outre, la question des nuisances liées au bruit du trafic aérien a fait l'objet d'un nouveau travail de l'ANSES qui vient tout récemment de publier un rapport d'appui technique et scientifique de

« Synthèse des connaissances scientifiques concernant les effets sur la santé liée à l'exposition au bruit issu du trafic aérien ».

Malgré la pandémie qui a occupé tous les esprits, un certain nombre d'autres questions sanitaires restent au cœur des préoccupations des riverains des aéroports et de la population de manière plus générale. L'effet sanitaire du bruit en est un. Il faut avoir pleinement conscience qu'il relève du « soin courant » qu'il nous appartient de ne pas laisser de côté, au risque de devoir affronter un effet rebond ou non anticipé d'ici quelques mois.

### **Méthode de DEBATS**

Au total, 1244 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.

### **Principaux résultats et conclusions**

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.

### **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.

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.

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.

## **La protection de la nuit reste la première des préoccupations**

Le rapport annuel 2021 que l'ACNUSA vient de rendre public place au premier plan de ses recommandations **la protection de la nuit** pour les riverains des aéroports français. Il s'agit là d'une préoccupation constante également pour Ville et Aéroport et qui nécessite un suivi permanent du fait de l'évolution du trafic sur les plateformes aéroportuaires et de la diversité des situations dans les régions.

La notion de « *protection de la nuit* » est portée par l'OMS dans ses directives pour l'Europe afin de protéger la santé des personnes qui subissent un excès de bruit nocturne. Pour l'OMS un intervalle fixe de 8 heures représente la durée minimale à protéger compte tenu des variations liées à l'âge (les enfants ont besoin d'un temps de sommeil plus long) et des besoins différents des personnes qui sont déterminés génétiquement (par exemple les courts ou longs dormeurs et les personnes du soir ou du matin représentent des typologies génétiquement déterminées). Une telle durée de 8 heures protège le sommeil d'environ 50% des personnes : il faudrait prendre une période de 10 heures pour protéger 80% de la population. Le sommeil représente un tiers de la vie d'un adulte et il s'agit d'une période essentielle pour la régulation et la récupération de toutes les fonctions de l'organisme, cognitives, cardiovasculaires, hormonales etc. Un lien causal entre une exposition nocturne au bruit et des effets néfastes sur la santé est désormais bien documenté et reconnu.

En France, la protection de la nuit est organisée avec de grandes disparités en fonction de la situation des plateformes aéroportuaires : position géographique de l'aéroport (en zone urbaine dense ou éloigné des populations) et besoins de l'économie locale. Pour certaines, les mouvements ont été plafonnés ou interdits sur certaines périodes dites de « couvre-feu », sur d'autres les mouvements des aéronefs les plus bruyants sont interdits mais les seuils de tolérance varient fortement selon la marge acoustique ou le bruit certifié des aéronefs. Sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle, un système composite a été mis en place en 2003 avec une interdiction toute la nuit des aéronefs les plus bruyants, les autres mouvements étant conditionnés en cœur de nuit à l'attribution de créneaux spécifiques dont le nombre est strictement plafonné entre 0h et 4h59 pour les départs et 0h30 et 5h29 pour les arrivées. En 2019, un contournement de l'arrêté ministériel plafonnant le nombre de mouvements de nuit sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle a été mis en évidence et analysé par l'Autorité avec le souci d'en comprendre les mécanismes afin de rétablir une situation conforme aux engagements de l'Etat. L'Autorité a ainsi mis en place un comité de suivi des vols de nuit et grâce à un dialogue soutenu et fructueux avec les compagnies aériennes qui ont revu leurs planifications et leur chaîne opérationnelle, une amélioration a pu être rapidement observée. A l'appui de cette expérience, l'Autorité recommande la mise en place rapide d'un observatoire national des mouvements de nuit sur les grands aéroports français permettant de suivre en temps réel la réalité de ces mouvements nocturnes, les analyser et dialoguer avec les compagnies aériennes pour éviter ceux qui ne sont pas réellement indispensables à l'économie locale.

Le sommeil est un bien précieux et la protection de la nuit est une priorité. Il est essentiel pour Ville et Aéroport que l'étude DEBATS ne reste pas lettre morte et que sur la base de ses résultats les propositions formulées profitent utilement et rapidement à toutes les parties concernées, collectivités territoriales et populations riveraines, compagnies aériennes et autres industriels, sociétés aéroportuaires et personnels directement concernés.

## **Au-delà de DEBATS, une nouvelle Directive européenne**

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 Etats membres doivent s’y conformer d’ici le 31 décembre 2021, en cohérence avec le calendrier de la 4<sup>ème</sup> 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.

\*\*\*\*\*

## Note de problématique

Ville et Aéroport organise son prochain colloque sur le thème « Transport aérien, le jour d'après ? » le 18 octobre 2021 au Sénat (Salle Clémenceau). Il réunira comme toujours l'ensemble des acteurs du transport aérien et se déroulera sous la forme de plusieurs tables-rondes.

La crise du Covid-19 a été brutale pour le secteur aérien. L'association internationale du transport aérien, qui prédisait en 2019 un doublement du trafic tous les 15 ans, a indiqué un trafic en 2020 en dessous de celui de 2005 et un retour à la situation antérieure pour 2024 au mieux. Les conséquences sont très lourdes et doivent être solutionnées : 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. Le jour d'après ne peut être semblable au jour d'avant et il est temps de changer de paradigme. Ce d'autant plus que les effets sanitaires de ce mode de transport sur les populations riveraines sont aujourd'hui démontrés (étude DEBATS).

Comment imaginer un débat public éclairé alors que le trafic aérien est totalement effondré pour plusieurs années, et qui soulève des incertitudes sur l'avenir du secteur, avec notamment une profonde transformation d'Air France? Comment susciter des échanges apaisés alors que l'avion est devenu un symbole de controverse écologique, entre interdiction des liaisons intérieures courtes et désir de voyager ? Alors que des milliers d'emplois ont été détruits notamment dans la sous-traitance, comment sauver le secteur aérien du marasme économique et de la crise sociale ?

Ville et Aéroport considère que cette crise sanitaire est l'occasion de repenser le monde aérien que nous voulons construire pour les prochaines décennies. Il ne s'agit pas de prôner la décroissance et d'abandonner toute ambition pour nos aéroports, ce qui ne conduirait qu'à déplacer les long-courriers dans les aéroports des pays voisins en sacrifiant nos emplois et notre attractivité. Mais nous devons en revanche 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.

Profitons de cette période qui fait tomber nos certitudes pour mettre autour de la table autorités publiques, aéroports, compagnies aériennes et acteurs de la filière aéronautique, afin d'établir la feuille de route d'un avion du futur propre et d'un transport aérien qui concilie compétitivité et respect de l'environnement.

Toutes les pistes doivent être étudiées sans tabous et au niveau européen : mieux utiliser les infrastructures existantes avant d'en développer de nouvelles, 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 trains et avions pour faciliter la fin des courts vols intérieurs, lancer une filière de production de carburants à base d'énergies renouvelables et accélérer enfin les investissements publics pour le développement des motorisations hybrides et électriques.

Ville et Aéroport est prête à prendre sa part dans cette réflexion et à formuler des propositions visant à assurer la nécessaire transition écologique du transport aérien.

## **Table-ronde 1 :**

### **Le jour d'après ou comment le transport aérien peut-il assurer sa transition écologique ?**

Le défi du changement climatique bouleverse aujourd'hui nos sociétés. Beaucoup s'expriment pour alerter l'opinion, d'autres pour proposer leurs solutions face à une opinion publique de plus en plus sensible au problème. Dans ce contexte, le transport aérien est fortement interpellé sur sa capacité à réduire drastiquement son empreinte carbone d'ici à 2050, alors que les perspectives de son développement apparaissent encore très importantes.

Comme dans toute révolution des usages, l'exigence qui pèse sur le transport aérien lui fournit une réelle opportunité de se réinventer. Il convient d'aborder ce sujet majeur avec indépendance, sans a priori ni tabou, afin d'éclairer les stratégies des différents acteurs.

Changement climatique : quelle part doit-on attribuer au transport aérien ?

Quelle évolution peut-on attendre ?

Quelle transition énergétique pour le transport aérien ?

Elargissement du débat à toutes les évolutions qui pourraient impacter le transport aérien dans le futur.

Energies nouvelles, apports et limites de la technologie :

- jusqu'où les nouveaux biocarburants contribueront-ils à la diminution des émissions ?
- Quelle(s) source(s) d'énergie propulseront les avions en 2030, 2040, 2050 ?
- Quelle(s) stratégie(s) pour décarboner le transport aérien et avec quelles compensations ?
- Quels progrès attendus sur la motorisation des avions ?
- N'est-il pas urgent de définir un nouvel équilibre entre régulation et libéralisation ?
- Quelles politiques publiques à mettre en œuvre pour un transport aérien durable ?

## **Table-ronde 2 :**

### **Le jour d'après : quelles réponses à la crise économique et sociale sans précédent du secteur aérien ?**

Le secteur aérien vit aujourd'hui la pire crise de son histoire. Crise sanitaire qui engendre aujourd'hui une crise économique et demain une crise sociale. Les chiffres sont sans appel : entre le confinement la fermeture des frontières, le nombre de passagers dans le monde a chuté de 75% en 2020. Les compagnies aériennes sont au cœur de cette crise et accusées de lourdes pertes : 97 milliards d'euros en 2020. En France, les plans de licenciements annoncés se succèdent. Au total, 30% à 40% des postes dans le secteur pourraient être détruits.

Les aéroports, eux aussi, sont à la peine comme Aéroports de Paris qui enregistre plus d'un milliard de perte nette en 2020. Faute de vol, Orly vient de fermer son terminal international et à Paris-CDG le projet de Terminal 4 a été abandonné.

Le transport aérien peut-il survivre à cette crise sans aide gouvernementale ? Malgré une reprise d'activité fragmentaire, une majorité de salariés est encore au chômage partiel dans une situation de précarité. Les accords de performance collective aboutissent par des pertes de salaires importantes, des suppressions de primes, des gels de grilles de salaires et de primes d'ancienneté. La politique de soutien financier de l'Etat est-elle suffisante entre prêts garantis par l'Etat d'un côté et prêts d'actionnaires de l'autre ? Quel devenir pour les salariés du secteur et de leurs emplois à moyen terme ? Quelle politique de sauvegarde du secteur ou des milliers d'emplois sont concernés ? A Paris-CDG, entre 20 000 et 30 000 emplois risquent de disparaître.

### **Table-ronde 3 :**

#### **Transport aérien : quels scénarios pour l'après-Covid ?**

Quelle que soit sa trajectoire, la reprise s'annonce lente. L'IATA table pour 2021 sur un trafic deux fois plus important qu'en 2020, mais moitié moindre qu'avant crise. Sauf si la propagation de variants du virus tasse ce rebond. Une chose est sûre, le trafic au sein des grandes zones géographiques (Amérique du Nord, Europe, Chine, Russie) repartira d'abord. Il pourrait retrouver son niveau de 2019 dès 2022, alors que sur le segment international, il faudra patienter jusqu'en 2025-2026 selon Eurocontrol. Car le réseau long-courrier sera reconstruit progressivement par des compagnies aériennes fragilisées et qui vont d'abord se concentrer sur les routes qui étaient avant la pandémie les plus rentables. Même sous perfusion d'argent ou ayant réussi à obtenir des prêts, les compagnies vont devoir tenir jusqu'à une reprise du trafic, qui dépendra de la levée des restrictions. En outre, certaines d'entre elles vont disparaître et ce seront surtout des compagnies de taille moyenne. Les acteurs traditionnellement présents sur les liaisons intercontinentales devraient souffrir plus longtemps. Les compagnies low cost telles que Ryanair sont plus résilientes et elles abordent l'après-COVID-19 en position de force. Quant aux avionneurs, Airbus a baissé sa production de près de 40%.

Pour chaque table-ronde 6 intervenants pressentis et des exposés introductifs qui seront assurés par des universitaires. Voici le pré-programme proposé. Les cartons d'invitation seront adressés début septembre. L'inscription au colloque pourra se faire à partir du site Ville et Aéroport, par mail, ou courrier. Les ministres concernés (écologie et transport) seront invités à intervenir en ouverture ou clôture du colloque.

\*\*\*\*\*



## PRE-PROGRAMME

### Transport aérien, le jour d'après ?

Sous le Haut-patronage du Ministère de la transition écologique et solidaire

*Colloque présidé par*

M. Jean-Pierre BLAZY  
*Président de Ville et Aéroport  
Maire de Gonesse*

Mme Patricia SCHILLINGER  
*Sénatrice du Haut-Rhin*

### **PALAIS DU LUXEMBOURG**

**(Salle Clemenceau) – PARIS**

Lundi 18 octobre 2021

08h30 : **ACCUEIL DES PARTICIPANTS**

09H00 : **OUVERTURE DU COLLOQUE**

**M. Jean-Pierre BLAZY**

Président de l'association Ville et Aéroport  
Maire de Gonesse

**Mme Patricia SCHILLINGER**

Sénatrice du Haut-Rhin

09h15 : **EXPOSE INTRODUCTIF**

**Transport aérien, en quoi le jour d'après peut-il être différent du jour d'avant ?**

**M. Jean-Marc JANCOVICI**

Ingénieur X-Télécom  
Spécialiste de l'énergie et du climat  
Enseignant et conférencier

Ou

**M. Raymond WOESSNER**

Professeur de géographie à l'Université Paris-IV Sorbonne  
Auteur du livre « La crise du transport aérien : vers une autre planète ? » (2020)

09h30 : **TABLE-RONDE 1**

**Le jour d'après ou comment le transport aérien peut-il assurer sa transition écologique ?**

**Président : M. Jean-Pierre BLAZY**, Président de Ville et Aéroport, Maire de Gonesse

Changement climatique : quelle part doit-on attribuer au transport aérien ? Quelle évolution peut-on attendre ? Quelle transition énergétique pour le transport aérien ? Elargissement du débat à toutes les évolutions qui pourraient impacter le transport aérien dans le futur.

Energies nouvelles, apports et limites de la technologie : jusqu'où les nouveaux biocarburants contribueront ils à la diminution des émissions ? Quelle(s) source(s) d'énergie propulseront les avions en 2030, 2040, 2050 ? Quelle(s) stratégie(s) pour décarboner le transport aérien et avec quelles compensations ? Quels progrès attendus sur la motorisation des avions ? N'est-il pas urgent de définir un nouvel équilibre entre régulation et libéralisation ? Quelles politiques publiques à mettre en œuvre pour un transport aérien durable ?

### **Intervenants**

#### **M. Jean-Brice DUMONT**

Président du CORAC

ou

#### **M. Bruno SAINJON**

PDG de l'ONERA

ou

#### **M. Philippe NOVELLI**

directeur des programmes Propulsion et Environnement de l'ONERA, ancien expert OACI des carburants alternatifs

#### **Mme Constance THIO**

VP Sustainability et Compliance Air France-KLM

#### **M. Nicolas JEULAND**

Responsable prospective environnementale et carburants bas carbone chez SAFRAN

#### **Mme Claire RAIS-ASSA**

Cheffe du bureau du climat, de la qualité de l'air et des sujets émergents – DGAC

#### **M. Olivier HUSSE**

Senior director Aviation Environmental Roadmap – AIRBUS

#### **M. Reginald OTTEN**

Directeur général adjoint d'easyJet pour la France

#### **M. Gilles LEBLANC**

Président de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA)

10h40 : **DEBAT AVEC LA SALLE**

### **11h00 : TABLE-RONDE 2**

## **Le jour d'après : quelles réponses à la crise économique et sociale sans précédent du secteur aérien ?**

**Présidente :** Mme Brigitte VERMILLET, Vice-Présidente Ville et Aéroport, Vice-Présidente du conseil départemental de l'Essonne, Maire de Morangis

Le transport aérien peut-il survivre à cette crise sans aide gouvernementale ? Malgré une reprise d'activité fragmentaire, une majorité de salariés est encore au chômage partiel dans une situation de précarité. Les accords de performance collective aboutissent par des pertes de salaires importantes, des suppressions de primes, des gels de grilles de salaires et de primes d'ancienneté. La politique de soutien financier de l'Etat est-elle suffisante entre prêts garantis par l'Etat d'un côté et prêts d'actionnaires de l'autre ? Quel devenir pour les salariés du secteur et de leurs emplois à moyen terme ? Quelle politique de sauvegarde du secteur ou des milliers d'emplois sont concernés ?

## Intervenants

### **M. Edward ARKWRIGHT**

Directeur général exécutif – groupe Aéroports de Paris

### **M. Laurent CALVET**

Secrétaire général UNSA aérien

### **M. Alain BATTISTI**

Président de la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM)

### **Mme Zivka PARK ou M. Benoit SIMIAN**

Députés

Rapporteur spécial du budget « Infrastructures et services de transports »

### **M. Emmanuel COMBE**

Economiste, spécialiste des questions de concurrence et du modèle économique « low-cost »

### **M. Yves DESHAYES**

Président du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL)

### **M. Nicolas NOTEBAERT**

Directeur général de VINCI Concessions, Président de VINCI Airports

12h00 : **DEBAT AVEC LA SALLE**

12H30 : **EXPOSE DE CLOTURE**

### **Mme Karima DELLI**

Députée européenne

Présidente de la Commission des Transports et du Tourisme

Ou

### **Mme Adina VALEAN**

Commissaire européen – Direction générale de la mobilité et des transports (MOVE)

13H00-14H30 : **COCKTAIL DEJEUNATOIRE (Espace René Coty)**

14H30 : **EXPOSE INTRODUCTIF**

14h45 : **TABLE-RONDE 3**

## **Transport aérien : quels scénarios pour l'après-Covid ?**

**Président : M. Jean-Claude LEMASSON**, Vice-Président de Ville et Aéroport, Vice-Président de Nantes Métropole, Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu

Quelle que soit sa trajectoire, la reprise s'annonce lente. L'IATA table pour 2021 sur un trafic deux fois plus important qu'en 2020, mais moitié moindre qu'avant crise. Sauf si la propagation de variants du virus tasse ce rebond. Une chose est sûre, le trafic au sein des grandes zones géographiques (Amérique du Nord, Europe, Chine, Russie) repartira d'abord. Il pourrait retrouver son niveau de 2019 dès 2022, alors que sur le segment international, il faudra patienter jusqu'en 2025-2026 selon Eurocontrol. Car le réseau long-courrier sera reconstruit progressivement par des compagnies aériennes fragilisées et qui vont d'abord se concentrer sur les routes qui étaient avant la pandémie les plus rentables. Même sous perfusion d'argent ou ayant réussi à obtenir des prêts, les compagnies vont devoir tenir jusqu'à une reprise du trafic, qui dépendra de la levée des restrictions. En outre, certaines d'entre elles vont disparaître et ce seront surtout des compagnies de taille moyenne. Les acteurs traditionnellement présents sur les liaisons intercontinentales devraient souffrir plus longtemps. Les compagnies low cost telles que Ryanair sont plus résilientes et elles abordent l'après-COVID-19 en position de force. Quant aux avionneurs, Airbus a baissé sa production de près de 40%.

## **Intervenants**

### **M. Thomas JUIN**

Président de l'Union des Aéroports Français (UAF)

### **M. Olivier JANKOVEC**

Directeur général de l'ACI Europe

### **M. Marc TENENBAUM**

Directeur adjoint de la stratégie et de la planification – DGAC

### **Responsable d'Eurocontrol**

### **Mme Dominique LAZARSKI**

Présidente de l'UECNA

### **M. Jean-Louis BARROUX**

Créateur du World Air Transport Forum et de l'APG World Connect

15h45 : **DEBAT AVEC LA SALLE**

16h30 : **CLOTURE DU COLLOQUE**

### **M. Jean-Pierre BLAZY**

Président de Ville et Aéroport

Maire de Gonesse

### **M. Jean-Baptiste DJEBBARI**

Ministre délégué chargé des Transports



Conseil d'administration Ville & Aéroport – Mardi 6 juillet 2021 \_ Siège de Villes de France

## Note préparatoire à la contribution

### Rappel du contexte : élaboration d'un nouveau schéma de dessertes et cohérences aéroportuaires régionales souhaitée par le gouvernement (suites des Assises du transport aérien)

Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué aux transports, a réuni le 28 janvier 2021 avec Joël Giraud, secrétaire d'État chargé de la ruralité, le conseil ministériel pour l'innovation et le développement dans les transports afin d'échanger, avec les associations de collectivités locales, les fédérations et grandes entreprises de transport, les usagers, et plusieurs parlementaires. Le ministre a notamment proposé aux régions, et collectivités concernées par les aéroports décentralisés, une « offre de service » (avec support de cabinet d'ingénierie) pour réfléchir territoire par territoire l'avenir de leurs aéroports.

Ville et Aéroport engage une réflexion dans le cadre d'un groupe travail au sein duquel sont associées ses collectivités membres en régions. Sa contribution pourra aussi être incitative pour les régions. Les acteurs concernés ont jusqu'à septembre pour mentionner leur intérêt aux préfets de région, avec objectif d'avoir de premiers rendus en janvier 2022.

Ce nouveau schéma aéroportuaire régional voulu par le ministre des transports s'inscrit dans la lignée de récents rapports sur le sujet :

- 1) Le rapport de Philippe Caradec sur le maillage aéroportuaire français (Conseil supérieur de l'aviation civile, janvier 2017). L'objectif était de tenter de définir la place du transport aérien et surtout des aéroports français dans le territoire.
- 2) Dans la suite des Assises du transport aérien, le Sénat a produit un rapport dans le cadre d'une mission d'information sur « les transports aériens et l'aménagement des territoires (septembre 2019). L'objectif était de définir la contribution du transport aérien au désenclavement et à la cohésion des territoires : focus sur les territoires enclavés et mal desservis par le rail et la route ; conforter les lignes d'aménagement du territoire ; améliorer la qualité de service des LAT ; optimiser la gestion des aéroports par les collectivités territoriales ; encourager la connectivité aérienne régionale ; inscrire la desserte aérienne des territoires dans une trajectoire durable.

### L'enjeu est de donner aux régions les moyens de définir et de mettre en œuvre le maillage aéroportuaire

Plusieurs régions se sont engagées en 2016 dans l'élaboration d'un schéma aéroportuaire avec une approche multimodale. Ainsi la région Occitanie a lancé une réflexion aéroportuaire. La région Normandie souhaite mettre en place une autorité aéroportuaire dans le but de rendre l'offre plus visible, d'organiser la complémentarité, de se doter d'une instance de décision sur les investissements et les mutualiser. La Nouvelle Aquitaine a également lancé une étude de stratégie aéroportuaire car selon elle les aéroports doivent fonctionner en synergie et contribuer au développement durable des territoires qu'ils desservent, en complémentarité avec les nouvelles offres ferroviaires et routières sur la longue distance. Le Grand Est a engagé une analyse approfondie du maillage nécessaire de plateformes d'aviation d'affaires. C'est un sujet que les régions veulent prendre à bras le corps car jusqu'à présent elles se sont cantonnées à des approches trop globales, sans analyses fonctionnelles.

Les régions ont donc un rôle certain à jouer dans le développement et dans l'organisation du maillage territorial. Penser le développement du maillage aéroportuaire régional est indissociable des projets de développement économiques et touristiques. Les aéroports ne peuvent ouvrir de nouvelles liaisons sans s'appuyer sur des stratégies ciblées de développement économique et de tourisme des territoires.

Les récentes réformes institutionnelles (loi MAPTAM, loi NOTRe) ont changé les échelles de fonctionnement des territoires et renforcé les compétences des régions et des métropoles, les plaçant en première ligne pour contribuer à la croissance économique. Un cadre d'ensemble existe avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) tandis que des outils de concertation pour travailler « l'interterritorialité » ont été mis en place avec la création des conférences territoriales de l'action publique (CTAP).

Il s'agit d'inciter à l'intégration des aéroports dans la réflexion stratégique régionale sur l'aménagement du territoire à l'occasion des SRADDET : si la question aéroportuaire n'est pas expressément ciblée par le législateur, l'exercice stratégique pourrait permettre de mieux intégrer les réflexions aéroportuaires.

Les ministres ont mis en exergue l'ensemble des actions de soutien aux opérateurs de transport destinées à préserver la bonne desserte des territoires, en dépit de l'épidémie de Covid-19 (activité partielle, prêts garantis par l'État, aides ciblées en faveur du ferroviaire, des transports urbains, et des compagnies aériennes).

Après être revenus sur l'impact de la crise sanitaire sur les transports, plusieurs actions structurantes en faveur de la desserte des territoires ont déjà pu être présentées :

- Air France a détaillé la démarche de concertation avec les élus locaux initiée à la demande du Gouvernement concernant l'offre aérienne cible de la compagnie à l'issue de la réorganisation de ses lignes intérieures. Le rôle essentiel du hub de Lyon, renforcé dans son rôle de connexion inter-métropoles a été souligné.
- Les actions initiées en faveur de l'intermodalité entre services aériens et ferroviaires ont été mises en lumière au regard de la volonté de privilégier le mode ferroviaire pour les liaisons courtes de point à point. La nécessité d'améliorer encore l'intermodalité air/fer en province, et particulièrement au niveau des aéroports parisiens, de Bordeaux, Nantes et du hub de Lyon-Saint-Exupéry, a été soulignée.
- Les différents outils mis en place par l'État (CPER, DSIL, appels à projet TCSP) pour soutenir les investissements en matière de transports et pouvant notamment permettre de contribuer à l'amélioration des interconnexions physique vers les aéroports ont été rappelés.
- Le CMDIT a permis aux Régions de préciser leur vision du rôle des aéroports régionaux et de leur évolution. Les ministres ont annoncé le lancement d'un appel à manifestation d'intérêt au bénéfice des régions pour proposer une offre d'accompagnement de l'État dans l'élaboration de stratégies régionales aéroportuaires.

## **Problématique et axes de travail du GT**

Les aéroports constituent des entrées importantes de nos territoires. A ce titre, ils composent une partie de l'offre d'attractivité, avec des retours d'expérience disparates qui, aujourd'hui, interpellent les acteurs du secteur aérien et des territoires sur la pertinence du maillage territorial. La gouvernance des aéroports, les coûts d'exploitation, la qualité des dessertes, les synergies entre aéroports, l'organisation des chaînes de déplacements sont autant de sujets au cœur des préoccupations d'égalité des territoires.

Il s'agit de penser l'élaboration de plans de développement aéroportuaires régionaux combinant réflexion aéroportuaire, organisation multimodale et projets de développement économique. Par ailleurs, il faut assurer une participation effective des régions au pilotage stratégique et à la gestion

des grands aéroports régionaux, faciliter l'accroissement de leur participation aux sociétés aéroportuaires pouvant aller jusqu'au transfert de certains aéroports d'Etat aux régions candidates. Aujourd'hui, et en analysant l'impact de la pandémie mondiale sur le transport aérien, les aéroports régionaux doivent adopter de nouvelles méthodes de gestion et se coordonner entre eux à l'échelle régionale, voire inter-régionale, en intégrant les autres modes de transport.

Les aéroports et le trafic associé doivent être placés dans le contexte du réseau de transport régional incluant tous les moyens de transport (TGV, TER, routes, autoroutes). Le dispositif global doit assurer la connectivité du territoire aux centres économiques avec qui il est en relation, qu'il s'agisse de tourisme ou d'activités industrielles et commerciales. Ceci peut se mesurer par le volume des échanges existants entre les différents centres d'activité régionaux et les partenaires externes.

C'est l'apport de chaque aéroport à la connectivité territoriale qui sert de base à la stratégie de développement de trafic et aux équilibres économiques qui en résultent. On place ainsi les aéroports dans un cadre de développement concerté, associé à leur utilité économique et sociale, loin du cadre compétitif, et compatible avec les réductions d'impact environnemental du transport aérien selon l'approche équilibrée. Les modalités de gestion s'inscrivent alors dans des objectifs contractualisés.

Certaines régions se sont déjà engagées dans un schéma proche, soit par la définition de l'intervention ou non de la Région dans les syndicats mixtes, (Nouvelle Aquitaine) soit par gestion directe des aéroports (Occitanie ; Grand Est) ou management unique (Normandie). Nous sommes dans ce paradigme, loin de la compatibilité avec le dispositif des lignes directrices actuelles dont la Commission a entrepris la révision.

### Les principaux axes de travail

Les « Assises du transport aérien », organisée de mars à octobre 2018, ont abouti en mars 2019 à la présentation d'une « **Stratégie nationale du transport aérien 2025** » par Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement y fixe quatre axes stratégiques : la transition écologique, la performance du transport aérien français, **la connexion des territoires au trafic aérien** et le transport aérien de demain. Parmi ces quatre axes, le troisième, « la connexion des territoires au trafic aérien », doit être travaillé.

Certes, l'État a pris acte que le développement du TGV a réduit la part de l'avion sur les liaisons entre les métropoles et Paris mais il souligne que « *l'aérien n'en demeure pas moins pertinent pour les liaisons internationales desservant Paris et les grandes métropoles nationales, les lignes transversales ou le développement touristique. Il permet, le cas échéant, le désenclavement de certains territoires.* »

### Le GT s'intéressera à certaines questions :

- - quel est l'état des lieux de la construction de stratégies interrégionales et infrarégionales de transport aérien entre l'État et les régions, et le cas échéant les départements et les EPCI ?
- - comment s'assurer de la qualité des services aériens et d'accueil (fiabilité, régularité, ponctualité, etc.) auprès des entreprises de transport aérien qui exploitent des liaisons aériennes soumises à des obligations de service public et auprès des plateformes aéroportuaires (notamment Paris- Orly) ?
- - quel est le modèle économique des lignes d'aménagement des territoires en tenant compte des participations financières de toutes les parties prenantes (État, régions, départements et EPCI) ?
- - quelles sont les implications environnementales des lignes d'aménagement du territoire et leur avenir ?

Il appartiendra au GT de définir le rôle du transport aérien pour désenclaver certains territoires et pour mieux relier les populations des territoires périphériques en métropole. Une analyse critique

sera faite sur les lignes d'aménagement du territoire (LAT), tout en intégrant une réflexion plus large sur la gestion des aéroports et la nécessité pour le secteur d'assurer sa transition écologique.

La crise sanitaire que nous connaissons doit permettre de repenser notre schéma aéroportuaire régional et national.

A ce stade, la proposition des différents axes de travail identifiés est la suivante :

### **Axe 1 :**

#### **Promouvoir une stratégie régionale du transport aérien qui vise à désenclaver certains territoires**

Il s'agit de penser un nouveau maillage aéroportuaire métropolitain, favoriser les synergies entre aéroports d'une même région ou inter-régionale.

### **Axe 2 :**

#### **Optimiser la gestion des aéroports par les collectivités territoriales**

Il faut permettre une meilleure gestion des aéroports par des mesures réglementaires (ex : décentralisation d'aérodromes d'intérêt local avec publication d'un décret d'application) ou législatives (ex : mieux reconnaître et préciser les compétences des métropoles, des régions et des départements en matière aéroportuaire pour sécuriser leurs interventions en faveur des aéroports de désenclavement situés sur leur territoire).

Par ailleurs, il convient d'inciter les régions qui ne se sont pas encore saisies du sujet à élaborer une stratégie aéroportuaire régionale définissant une typologie des aéroports de leur territoire. Ville et Aéroport peut être force de propositions sur le mode de gouvernance à inventer. Les échanges réguliers entre les collectivités compétentes doivent être encouragés pour favoriser le partage de bonnes pratiques sur les stratégies aéroportuaires.

### **Axe 3 :**

#### **Encourager la connectivité aérienne régionale**

C'est un axe important car il faut trouver des réponses au déséquilibre constaté de notre système aéroportuaire national entre Paris et la Province. Là aussi des dispositions législatives sont à prendre (ex : inscrire dans la loi les compétences des collectivités en matière de transport aérien).

### **Axe 4 :**

#### **Inscrire la desserte aérienne des territoires dans une trajectoire durable (assurer la transition écologique du transport aérien)**

Plusieurs pistes de réflexion sur ce sujet : intégrer des critères environnementaux dans les DSP pour inciter les compagnies aériennes à utiliser des avions plus efficaces en matière d'économie de carburant et de réduction des émissions carbone ; développer la filière de production et d'approvisionnement en biocarburants aéronautiques localisée dans les territoires ; faire de l'aviation régionale française le laboratoire de développement du transport aérien hybride et décarboné de demain.

### **Axe 5 :**

#### **Pérenniser et améliorer la qualité de service des LAT (Lignes d'Aménagement du Territoire)**

Sur ce point, il faut conforter les compétences des collectivités concernées en matière de transport aérien pour leur permettre de participer de manière sécurisée au financement des LAT (disposition législative) ; accompagner celles-ci pour la mise en œuvre et le suivi des DSP en matière de liaisons aériennes, ainsi que pour le développement des liaisons aériennes commerciales régionales.

## **Axe 6 :**

### **la problématique des petits aéroports**

Les aéroports moyens et petits se trouvent en France confrontés non seulement à des problèmes de trésorerie mais également à l'intensification de la nécessité, apparue avant la crise sanitaire, de changer de paradigme. Ils sont dans beaucoup de cas propriété de syndicats mixtes dont les participants sont les communes et les agglomérations avec ou non la participation des Régions qui sont parfois directement opérateur. Leur exploitation est déficitaire en dessous d'un million de passagers par an.

Le cadre économique dans lequel ils évoluent est celui des lignes directrices européennes dont la base est la problématique de la concurrence : aides d'État, aides aux lignes sont considérées à l'aune de ce critère.

## **Axe 7 :**

### **coordination régionale avec tous les modes de transport**

Replacer les aéroports régionaux dans un paradigme d'utilité économique et sociale, implique de nouvelles méthodes de gestion et une coordination régionale, et dans certains cas inter-régionale.

Les aéroports et le trafic associé doivent être placés dans le contexte du réseau de transport régional incluant tous les moyens de transport (TGV, TER, routes, autoroutes). le dispositif global doit assurer la connectivité du territoire aux centres économiques avec qui il est en relation, qu'il s'agisse de tourisme ou d'activités industrielles et commerciales. Ceci peut se mesurer par le volume des échanges existants entre les différents centres d'activité régionaux et les partenaires externes.

C'est l'apport de chaque aéroport à la connectivité territoriale qui sert de base à la stratégie de développement de trafic et aux équilibres économiques qui en résultent. On place ainsi les aéroports dans un cadre de développement concerté, associé à leur utilité économique et sociale, loin du cadre compétitif, et compatible avec les réductions d'impact environnemental du transport aérien. Les modalités de gestion s'inscrivent alors dans des objectifs contractualisés.

Certaines régions se sont déjà engagées dans un schéma proche, soit par la définition de l'intervention ou non de la Région dans les syndicats mixtes, (Nouvelle Aquitaine) soit par gestion directe des aéroports (Occitanie ; Grand Est) ou management unique (Normandie). Nous sommes dans ce paradigme, loin de la compatibilité avec le dispositif des lignes directrices actuelles dont la Commission a entrepris la révision.

## **Axe 8 :**

### **réviser les lignes directrices européennes**

L'utilité économique intégrant les autres réseaux de transport n'est malheureusement peu ou pas reconnue dans les dispositifs arrêtés par les lignes directrices européennes dont la philosophie est basée sur les problématiques de concurrence, qui relèvent d'une toute autre logique. Les subventions d'exploitation ne peuvent être accordée que de façon limitée et les aides aux liaisons aériennes sont proscrites... alors qu'elles sont l'objet d'une demande permanente des compagnies.

La révision en cours des lignes directrices devrait prendre en compte l'utilité économique dans le cadre de la desserte coordonnée du territoire et dans ce contexte amplifié par la crise laisser la possibilité de subventionner les petits aéroports et ceux de taille moyenne jusqu'à un niveau égal au moins au point équilibre, ainsi que de façon permanente les gros investissements qui ne peuvent être supportés par les exploitants.

De la même manière, l'aide aux lignes, qui fait aujourd'hui l'objet de recours en concurrence, devrait être autorisée pour les lignes de trafic « entrant ». Une Région touristique privée de l'apport des passagers internationaux en a un besoin impératif

A contrario, les lignes sortantes ne pourraient être subventionnées

Si ces principes doivent être appliqués face à la crise qui a révélé fortement les défauts du système actuel, ils doivent être pérennisés pour la survie des aéroports, les Régions doivent, par nature, en être le coordonnateur et le régulateur économique.

### Calendrier du GT

Des points d'étapes réguliers seront programmés avec les membres du GT (échanges de mail) et un point d'étape sera présenté lors du conseil d'administration de rentrée (fin septembre-début octobre).

L'objectif est de finaliser la rédaction d'une contribution Ville et Aéroport « Pour un nouveau schéma de dessertes et cohérences aéroportuaires régionales » d'ici la **fin octobre 2021**. Celle-ci sera transmise au ministre des transports. **A cette même échéance les régions auront fait part de leurs souhaits d'appui en matière d'ingénierie** auprès du ministre de la transition écologique et solidaire. Une communication gouvernementale interviendra sur ce sujet en **janvier 2022**.

\*\*\*\*\*



Conseil d'administration Ville & Aéroport – Mardi 6 juillet 2021 \_ Siège de Villes de France

**Rappel de l'enjeu : compenser les pertes de recettes de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) suite à l'effondrement du trafic aérien en 2020 (Covid-19).**

Selon un **mécanisme « pollueur-payeur »**, la **taxe sur les nuisances sonores aériennes (TSNA)** est collectée en vue de financer les **aides versées aux riverains des aéroports** et, dans la limite des deux tiers, au remboursement à des personnes publiques des annuités des emprunts qu'elles ont contractés ou des avances qu'elles ont consenties pour financer des **travaux de réduction des nuisances sonores**.

En raison de la chute du trafic aérien liée à la pandémie mondiale du Covid-19, c'est **tout le système de financement de la lutte contre les nuisances sonores aériennes qui est aujourd'hui remis en cause** : les recettes de la taxe connaissent en effet une chute sévère pour 2020, qui se prolonge en 2021. Le comparatif 2020/2019 effectué par la direction générale de l'aviation civile indique une perte nette de recettes TNSA enregistrée entre 2020 et 2019 de 21 533 511 euros.

**Courrier Ville et Aéroport aux ministres concernés et réponse du ministre des comptes publics, M. Olivier Dussopt**

Dans un courrier adressé aux différents ministres concernés, nous avons rappelé que les parlementaires avaient finalement obtenu que le Gouvernement s'engage à travailler ce sujet conformément à l'article 226 de la loi de finances pour 2021. **Un rapport devait être remis au Parlement en avril. Il n'est toujours pas sorti ! Lors de notre dernier échange avec le cabinet du ministre des transports le 30 juin dernier, il nous a été indiqué qu'« à ce stade il n'y a pas eu d'arbitrage interministériel au fond sur ce rapport ».**

On peut s'étonner de ce retard car en attendant la situation est bloquée : trésorerie du gestionnaire très réduite, augmentation importante du stock de dossiers à instruire et difficulté de programmation des commissions consultatives d'aide aux riverains, etc. Au bout de la chaîne, ce sont les riverains qui pâtissent de cette situation notamment en Ile-de-France où la situation est particulièrement sensible.

Comme on peut le lire dans la réponse du ministre des comptes publics, M. Olivier Dussopt, et pour reprendre ses termes il s'agit d'« objectiver les délais d'attente, aéroport par aéroport ». Ce n'est pas une réponse appropriée car les délais sont déjà manifestes. L'enjeu est plutôt de proposer une compensation rapide des pertes de recettes de la TNSA. Il en va de la continuité du droit à réparation des milliers de riverains éligibles à l'aide à l'insonorisation. Celle-ci doit être assurée.



**MINISTÈRE  
CHARGÉ DES  
COMPTES PUBLICS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**OLIVIER DUSSOPT**

Ministre délégué

Paris, le **27 MAI 2021**

Nos références : CP/MEFI-D21-05805  
Vos références : RG/JD/JPB/ANT/345  
RG/JD/JPB/ANT/346  
Vos lettres du 27 janvier 2021

Monsieur le Président,

J'ai pris connaissance de vos correspondances par lesquelles vous attirez mon attention, d'une part, sur la baisse de rendement de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) en 2020 et 2021 du fait de la situation sanitaire et, d'autre part, sur la pertinence du critère d'antériorité.

S'agissant de votre premier courrier concernant les perspectives d'insonorisation dans un contexte de baisse des recettes de TNSA induite par la crise liée à l'épidémie de Covid-19, vous faites à juste titre référence au rapport que le Gouvernement s'est engagé à remettre au Parlement en application de l'article 226 de la loi de finances initiale pour 2021. Soyez assuré que mes services ainsi que ceux du ministre délégué chargé des transports sont mobilisés pour finaliser dans les meilleurs délais ce rapport. Celui-ci contribuera notamment à objectiver le niveau des délais d'attente, aéroport par aéroport, afin d'identifier les éventuelles situations les plus critiques.

S'agissant de votre second courrier concernant le critère d'« antériorité » défini à l'article R. 571-86 du code de l'environnement pour l'éligibilité à l'aide à l'insonorisation aux abords des aérodromes, vous sollicitez son abandon en le jugeant « difficilement compréhensible voire injuste ». Ce critère d'antériorité, en ce qu'il exclut de l'éligibilité aux aides une construction qui était dès son origine située dans une zone définie par le plan d'exposition au bruit, me semble toutefois conserver sa pertinence. Il appartient en effet à la personne construisant initialement le bien de s'assurer, à sa charge compte tenu du choix de sa localisation, qu'il respecte dès l'origine un niveau d'insonorisation adéquat. Je précise par ailleurs que le chiffrage que vous reprenez pour cette extension ne saurait être pertinent puisqu'il repose sur le nombre de dossiers effectivement refusés par le passé pour motif de non-respect du critère d'antériorité. Or, la quasi-totalité des propriétaires concernés par ces biens, conscients de leur inéligibilité, n'ont pas déposé de dossier et, de ce fait, ne se sont pas vu opposer de refus.

1/2

Monsieur Jean-Pierre BLAZY  
Président de Ville & Aéroport  
Maire de Gonesse  
Hôtel de Ville  
66 rue de Paris  
95500 Gonesse



139 rue de Bercy – 75572 Paris  
Cedex 12

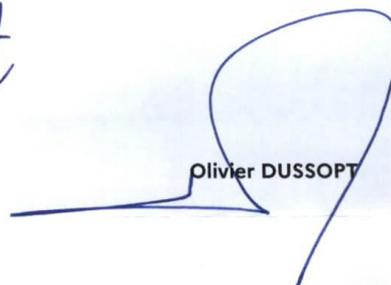
Le Bureau des cabinets des ministères économiques et financiers met en œuvre un traitement automatisé d'informations nominatives dans le cadre de la prise en charge de la correspondance à laquelle fait suite le présent courrier. Conformément aux articles 34 à 36 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, toute personne concernée bénéficie d'un droit d'accès et de rectification à ses informations nominatives. Ce droit s'exerce par courrier au ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance - Bureau des cabinets - Pôle PCS - Télédéc 181 - 139 rue de Bercy 75572 PARIS Cedex 12.

Dans ces conditions, je suis au regret de vous informer que ce projet de décret ne peut recueillir mon soutien.

Je précise enfin que, au-delà des aides à l'insonorisation, l'État poursuit son action résolue en faveur de la réduction des nuisances sonores aériennes, notamment au travers des quatre piliers prévus à l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, incluant des mesures de réduction du bruit à la source via notamment le développement d'aéronefs plus silencieux ou l'utilisation de procédures opérationnelles d'atténuation du bruit.

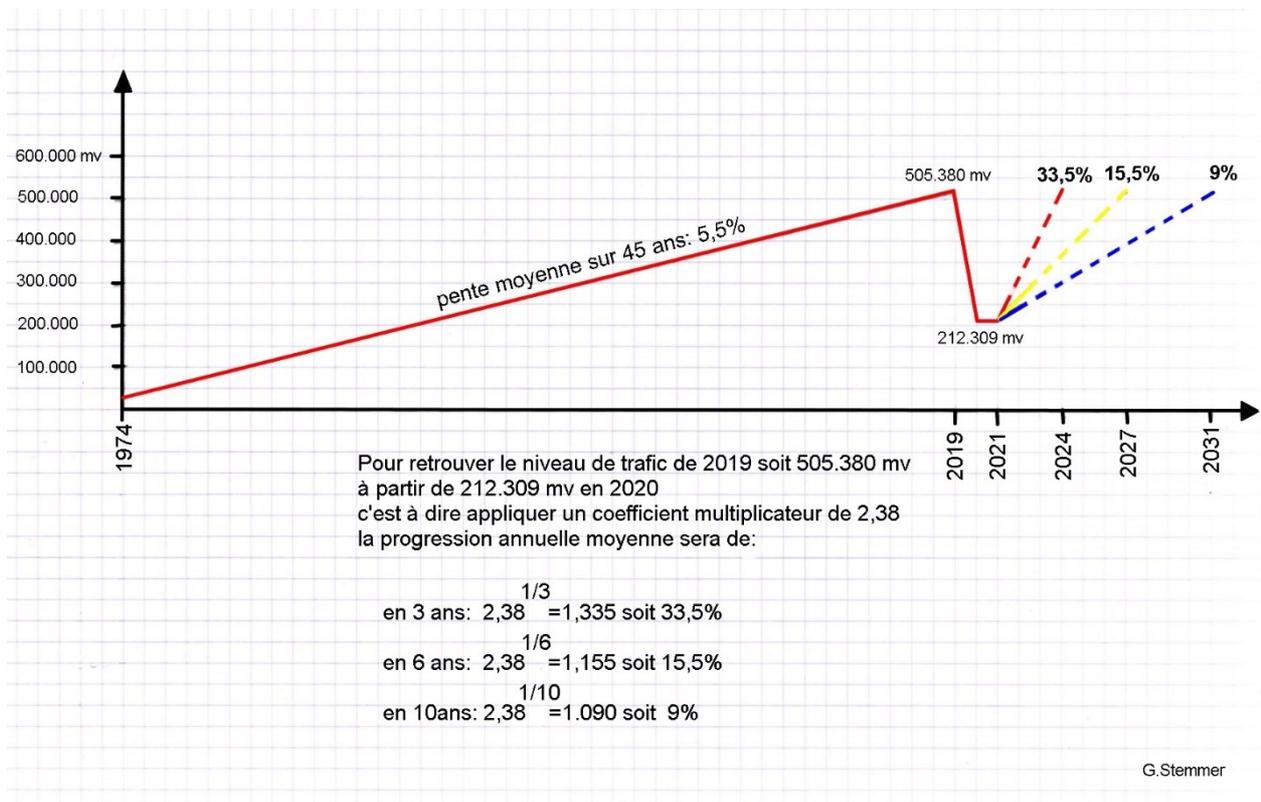
Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

*Bien Cordialement,*

  
Olivier DUSSOPT

Sur le second sujet qui porte sur la règle d'antériorité, Ville et Aéroport n'a jamais souhaité son abandon tel que cela est indiqué dans le courrier du ministre. L'idée est plutôt de réparer une injustice sur des cas identifiés au préalable comme atypiques. Il ne s'agit donc pas de dire que toutes les personnes inéligibles du fait du critère d'antériorité deviendraient éligibles mais que pour certains cas examinés en CCAR on offre la possibilité au riverain de redéposer une demande pendant une période de 5 ans après la publication du décret. Une information serait transmise aux populations concernées afin qu'elles puissent faire leur demande d'aide à l'insonorisation.

Analyse sur la reprise du trafic aérien transmise par M. Gérard Stemmer, administrateur, ancien pilote



On parle beaucoup en ce moment de reprise de l'activité économique. En ce qui concerne l'aérien, si nous devons retrouver une activité comparable à celle de l'année 2019 en quelques années, la progression annuelle du trafic serait très importante.

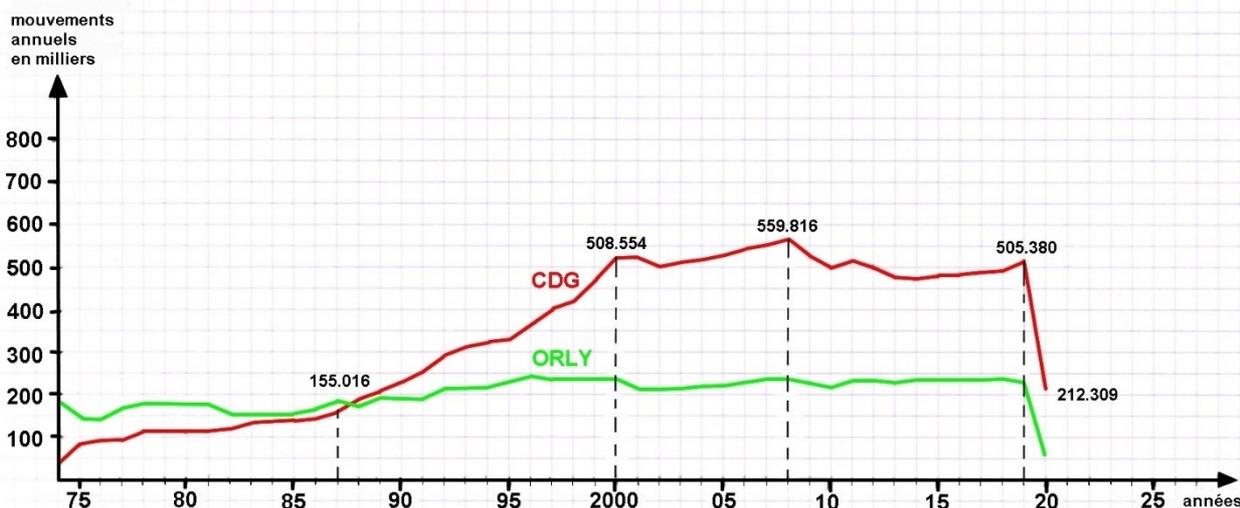
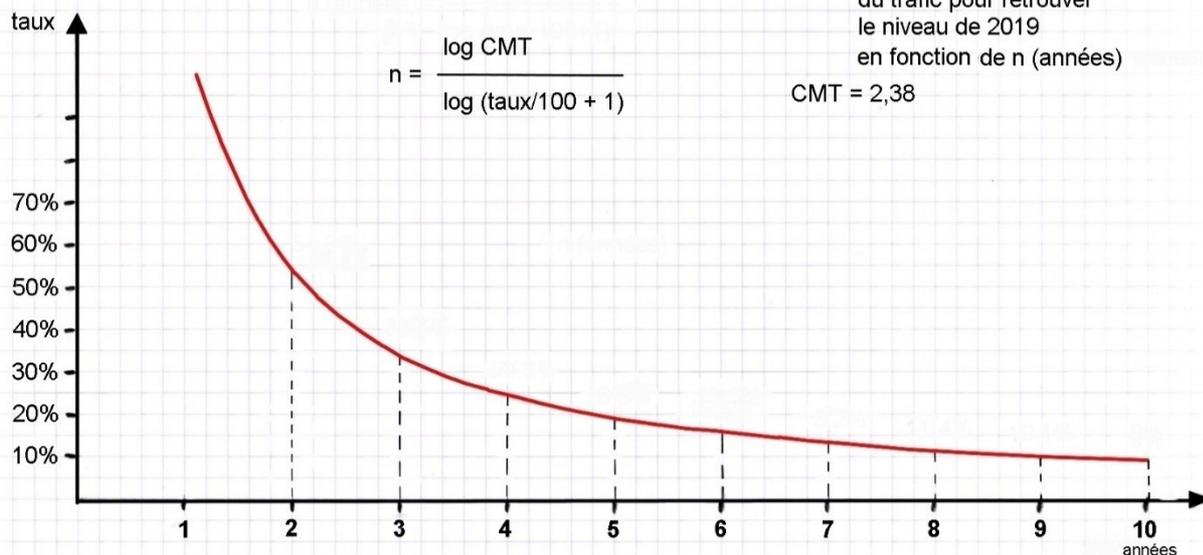
Ci-dessous voici une courbe exprimant le taux moyen annuel de progression du trafic en fonction du temps de rétablissement (nombre d'années) ; la seconde porte sur l'évolution du trafic de Paris-Orly et Paris-CDG depuis 1974.

$$\text{taux annuel de progression (en\%)} = \frac{1/n}{(\text{CMT} - 1)} \times 100$$

CMT : Coefficient multiplicateur du trafic pour retrouver le niveau de 2019 en fonction de n (années)

CMT = 2,38

$$n = \frac{\log \text{CMT}}{\log (\text{taux}/100 + 1)}$$



### Observations générales sur la reprise du trafic aérien

Après l'Asie et l'Amérique, la reprise du trafic aérien a fini par rattraper l'Europe. Pour la première fois, l'offre aérienne mondiale est revenue à plus de 60% du niveau d'avant-crise. Et cette tendance devrait aller en s'amplifiant, au moins jusqu'à fin septembre. A Roissy, le trafic repart à la hausse de jour comme de nuit. L'environnement sonore apaisé du temps de crise laisse place progressivement au retour des nuisances. Pour Ville et Aéroport l'enjeu est que cette reprise du trafic aérien se fasse avec moins de nuisances, le jour d'après ne pouvant ressembler au jour d'avant.

### Aéroports parisiens

D'après les derniers chiffres communiqués par le groupe ADP pour le trafic du mois de mai, la reprise est bien actée. Roissy-CDG a accueilli 1,1 million de passagers en mai (+0,9 million de passagers, soit 17,4% du trafic de mai 2019). Les terminaux 2B,2D,2E et 2F sont actuellement ouverts afin d'accueillir l'ensemble du trafic commercial de passagers. Tous les faisceaux sont en progression par rapport à 2020, que ce soit sur le trafic international, le trafic intra-européen, le trafic en France métropolitaine.

## **Le niveau de trafic d'avant-crise ne sera pas atteint avant 2024 au plus tôt d'après Eurocontrol**

Eurocontrol, l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, a publié le 21 mai dernier une nouvelle prévision examinant l'évolution possible du trafic aérien intérieur et international en Europe au cours des quatre prochaines années, en tenant compte de l'évolution attendue de la pandémie de la Covid-19.

La principale conclusion du rapport est que le trafic aérien ne devrait pas atteindre les niveaux de 2019 avant 2024 au plus tôt, avançant **trois scénarios possibles** :

**-Le premier scénario prévoit un retour du trafic aux niveaux de 2019 d'ici 2024**, en supposant une diffusion généralisée de la vaccination sur le réseau européen d'ici l'été 2021, associée à un assouplissement coordonné des restrictions de déplacement et à la reprise de quelques flux long-courriers. Ce scénario est aligné sur les plans des compagnies aériennes européennes pour les saisons estivales. Cependant, selon Eurocontrol, ce premier scénario est jugé optimiste compte tenu de l'état actuel des progrès du déploiement des vaccins, une approche coordonnée entre les États étant moins susceptible d'être atteinte dans les mois à venir.

**-Le deuxième scénario reste le plus probable, selon lequel le trafic 2024 reviendra à 95% du chiffre de 2019** sur la base d'une large utilisation de la vaccination à travers l'Europe et d'un assouplissement coordonné des restrictions de voyage atteint d'ici le premier trimestre 2022 entre les régions du monde, avec des flux long-courriers commençant à revenir.

**-Le troisième scénario, le plus pessimiste, suppose que le trafic en 2024 n'atteindra que 74% du chiffre de 2019, avec une reprise complète pas avant 2029.** Ce scénario envisage des restrictions persistantes au cours des prochaines années en raison de la distribution inégale des vaccins et/ou de la recrudescence de nouveaux variants du virus, avec pour conséquence un impact négatif sur la confiance des passagers.

### **Une reprise du trafic avec moins de nuisances, particulièrement la nuit**

C'est l'enjeu pour les années à venir et derrière celui-ci c'est la protection des populations riveraines qui est posée. Ville et Aéroport est particulièrement attentive à la question des nuisances sonores et de la pollution chimique générée par le trafic aérien des principaux aéroports français dits acrusés. Il est essentiel que ces nuisances soit mieux maîtrisées en particulier durant la période de nuit entre 22h00 et 06h00. Il s'agit là d'une préoccupation constante et elle demande depuis plusieurs années l'instauration d'un couvre-feu comme à Orly ou Francfort. Comme l'a démontré l'étude épidémiologique DEBATS (en téléchargement sur [www.ville-gonesse.fr](http://www.ville-gonesse.fr)) le transport aérien a un impact délétère sur la santé des personnes qui subissent un excès de bruit nocturne. Cette situation est plus sensible encore durant l'été.

### **Focus sur les projets de couvre-feux à Bâle-Mulhouse et Nantes-Atlantique : les arrêtés protégeront-ils les riverains la nuit ?**

Des arrêtés de restriction d'exploitation sont en cours d'adoption pour les aéroports de Bâle-Mulhouse et Nantes-Atlantique.

Objectif affiché par les autorités : **réduire le bruit la nuit entre 22h et 6h** par l'interdiction d'avions bruyants et la mise en place de couvre-feux partiels :

#### **✓ A Bâle-Mulhouse**

Le couvre-feu pour les vols commerciaux s'étend actuellement de 0 heure à 6 heures pour les décollages et à 5 heures pour les atterrissages. Avec le nouvel arrêté, aucun vol commercial ne pourra décoller entre 23 heures et 0 heures, sauf « **les vols programmés qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur** ». Les atterrissages seront maintenus et les vols actuels simplement reportés avant 23 heures.

✓ **A Nantes-Atlantique**

l'arrêté prévoit qu'aucun vol commercial ne peut atterrir ou décoller entre 0 heure et 6 heures. Les atterrissages et décollages sont maintenus pour des vols programmés entre 21 heures et 23h30, « **qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur** » et pour des vols programmés entre 6h30 et 9 heures, « **qui ont été anticipés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur.** »

Ville et Aéroport salue l'intention, mais pointe la faiblesse des textes et regrette que les mesures prises par les arrêtés ne fassent pas baisser significativement le bruit. Les arrêtés ne précisent pas qui jugera du bien-fondé « des raisons indépendantes de la volonté du transporteur » : concernant le respect des restrictions à visée environnementale, c'est le rôle de l'ACNUSA et cela aurait dû être précisé. Cherche-t-on à écarter l'Autorité ?

Ces « dispositions spécifiques » vont clairement transformer ces couvre-feux en une simple période de trafic réduit. Le non-respect des créneaux horaires est en effet chronique, les exceptions seront légion. Or il suffit d'un seul avion la nuit pour réveiller des dizaines de milliers de personnes !

A Orly, le couvre-feu, certes partiel (23h30-6 heures), ne tolère pas de telles facilités d'exonération pour les vols commerciaux.

Nous rappelons fermement la demande des populations survolées : elles attendent des couvre-feux stricts afin d'arriver à terme sur tous les aéroports à 8 heures consécutives de sommeil comme le recommande l'Organisation Mondiale de la Santé

**Les chiffres de la reprise sur les aéroports régionaux**

\*\*\*\*\*

**Questions diverses :****-Rapport d'activité 2020 de l'ACNUSA****-PPBE Paris-Orly et Nantes-Atlantique****Synthèse du rapport d'activité 2020 de l'ACNUSA**

Rapport en téléchargement sur la page d'accueil du site Ville et Aéroport :  
[http://www.villeaeroport.fr/pdf/rapport\\_annuel\\_acnusa\\_2021.pdf](http://www.villeaeroport.fr/pdf/rapport_annuel_acnusa_2021.pdf)

Le 27 mai 2021, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a rendu public le rapport annuel 2021 du collège après l'avoir remis aux plus hautes autorités de l'Etat (président de la République, présidents du Sénat et de l'Assemblée nationale, Premier ministre).

Ce rapport dégage les enseignements d'une année marquée par l'effondrement du trafic passagers (-56,8% de mouvements commerciaux en 2020 sur les aéroports français par rapport à 2019) dû à la crise sanitaire et à la fermeture des frontières mais souligne la bonne tenue du transport aérien de fret (+16,3% en 2020 en Ile-de-France par rapport à 2019), de l'aviation d'affaires et de l'aviation générale.

Le collège a rappelé les engagements des acteurs industriels du secteur aérien et des pouvoirs publics pour faire en sorte que la reprise progressive des activités aéroportuaires soit plus respectueuse de la santé, de l'environnement et du climat qu'elle ne l'était avant la crise. Il a rendu compte des actions réalisées pour contribuer à rétablir la confiance nécessaire à la reprise des activités. L'attente des collectivités et populations les plus directement impactées est forte et ne doit pas être déçue. Le collège a également rappelé que la protection des populations contre les nuisances sonores nocturnes restait une priorité sur de nombreux territoires. **Il recommande la mise en place d'un observatoire national des mouvements de nuit afin d'aider à améliorer la planification et la programmation des vols. Il recommande aussi de prendre une initiative législative pour moderniser le cadre réglementaire au niveau national et local, afin de mieux prendre en considération les nuisances aéroportuaires, de renforcer la police de l'environnement sur et autour des aéroports et de simplifier la procédure de sanction dans le respect des droits de la défense.**

Après avoir mis l'accent sur les spécificités des nuisances de l'aviation d'affaires et de l'aviation générale, le collège de l'Autorité de contrôle demande une évaluation de la mise en œuvre des dispositions législatives et réglementaires relatives aux nuisances des hélicoptères. Il a enfin rappelé l'extrême sensibilité des territoires ultramarins en soulignant que leur dépendance vis-à-vis du transport aérien ne saurait justifier de ne pas rechercher toutes les voies et moyens pour réduire son impact local.

L'ACNUSA invite les pouvoirs publics et les autres parties prenantes à se saisir de ces recommandations pour mettre en œuvre de nouvelles avancées en matière de protection de la santé, de l'environnement et du climat sur et autour de l'ensemble des aéroports français.

**PPBE Paris-Orly et PPBE Nantes-Atlantique****Rappel du contexte réglementaire lié à la mise en œuvre des outils des politiques nationales et communautaires relatives aux nuisances sonores**

Les grands aéroports français ont l'obligation depuis 2002 d'être dotés de plans d'actions permettant de limiter les nuisances sonores engendrées par l'activité de la plateforme. C'est ce qu'on appelle des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Tous les pays de l'Union sont tenus de réviser les plans d'action des aéroports tous les cinq ans sur la base des cartes stratégiques du bruit. Les échéances sont les mêmes pour les plans d'action des aéroports que pour les plans d'action des territoires (réalisés par les collectivités territoriales compétentes).

L'Etat s'est inscrit dans une dynamique pour rattraper son retard dans la mise en œuvre des politiques européennes. D'ici la fin de l'année 2021, six des dix grands aéroports concernés devaient être dotés d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) à jour pour la période 2018/2023. Parallèlement, les études dites d'approche équilibrée rendues obligatoires par le règlement UE 2014/598 pour pouvoir moderniser la réglementation environnementale locale ont été engagées, ou sont en passe de l'être, pour plusieurs aéroports.

### **PPBE Paris-Orly**

Les différents échelons de collectivités territoriales concernées par ce projet ont adopté des motions. Elles demandent toutes un PPBE équilibré, respectueux des territoires et de ses habitants, et réellement ambitieux sur la réduction des nuisances sonores à leur source. Elles formulent des propositions de prescriptions dans le cadre de l'élaboration du PPBE afin de pérenniser l'activité aéroportuaire tout en améliorant le cadre de vie des populations riveraines.

Alors que ce projet de PPBE est toujours au point mort, des élus du Val-de-Marne, de l'Essonne et des Yvelines ont manifesté devant la Maison de l'environnement d'Orly le 3 juin dernier à l'appel du réseau Drapo. Le trafic reprend progressivement à Orly (le terminal 4 a rouvert ses portes le 21 mai et une nouvelle zone d'embarquement internationale a été inaugurée). Le projet de PPBE, seul document capable d'imposer une réduction des nuisances aéroportuaires, est toujours au point mort, la dernière réunion de travail remontant au mois de janvier.

En janvier 2021, les élus s'étaient mobilisés pour dénoncer ce projet avec notamment une extension programmée du PEB, soit la préparation d'une augmentation du trafic aérien. Après ces phases d'alerte, les élus avaient « rêvé de concertation ». Il n'en fut rien.

Quelques heures avant le rassemblement du 3 juin, l'organisateur Drapo a reçu un mail de la DGAC et la préfecture les conviant à une réunion sur le PPBE le 8 juillet. Mais les élus restent sur la défensive et s'attendent à découvrir un nouveau projet non concerté. Ils dénoncent par ailleurs le choix de cette date quelques jours avant la trêve estivale.

Les objectifs des élus et associations restent inchangés : obtenir l'allongement du couvre-feu à huit heures, temps de sommeil recommandé par l'OMS, limiter le nombre de mouvements à 200 000, interdire le survol des aéronefs les plus bruyants, améliorer les procédures d'atterrissage et décollage, prendre en compte la spécificité d'Orly, un aéroport enclavé dans le tissu urbain...

Depuis plus de 20 ans, le bruit a augmenté sur et autour de la plate-forme de Paris-Orly. Or, la réponse de l'Etat est de vouloir étendre le PEB. L'ancien préfet du Val-de-Marne avait accepté de revoir sa copie, fin janvier, après la mobilisation des élus. Sa successeur, Sophie Thibault, ira-t-elle jusqu'à supprimer le projet d'extension du PEB, allonger le couvre-feu, réduire le nombre de mouvements aériens et créer des mesures de réduction du bruit à la source ? Une première réponse est attendue le 8 juillet.

### **PPBE Nantes-Atlantique**

Le projet de PPBE de Nantes-Atlantique (2020-2024) a été récemment finalisé et soumis à la consultation du public du 29/04/21 au 29/06/21.

Rappelons que comme pour le projet PPBE de Paris-Orly, l'Etat a dû revoir sa copie et s'est engagé à amender ses propositions pour faire aboutir le projet de PPBE. Réunie le 26 février 2021, la CCE avait retoqué le projet de PPBE Nantes-Atlantique. Elle avait différé son avis et constitué un groupe de travail afin d'élaborer des propositions complémentaires.

Les élus ont fait le constat d'un manque de transparence et de dialogue de la part de la DGAC, désignée récemment par B.Affilé comme « l'Etat dans l'Etat », « technostructure qui bloque le dossier ». Le conseil métropolitain (Nantes Métropole) dans son vœu voté le 29 juin 2021 indique qu'« à ce stade, nous considérons ne pas être réellement associés et entendus par les services de

l'Etat aux travaux conduits en central alors que les habitants et les élus locaux de notre Métropole sont en première ligne sur les conséquences induites par cette décision ».

Les collectivités concernées avaient à se prononcer sur le projet de PPBE lui-même ainsi que sur les décrets relatifs à l'établissement du droit de délaissement et la création d'un dispositif d'aide à la revente pour les propriétaires riverains, et sur le projet d'arrêté portant restrictions d'exploitation de Nantes-Atlantique (en consultation publique jusqu'au 29 juillet 2021).

Sur le PPBE, le plan d'actions de réduction des nuisances n'est pas aussi volontariste qu'on aurait pu l'attendre et pour la Métropole de Nantes « les objectifs auraient pu et dû être plus protecteurs ». C'est pourquoi elle a émis des avis assortis de réserves et de propositions.

Elle considère que les conditions de réalisation du plan d'actions du PPBE ne sont pas réunies, notamment sur le volet de son financement. Elle juge ce projet de PPBE comme un projet de transition et demande que la DGAC intègre dans la version finale une clause de revoyure à mi-parcours. Celle-ci « permettra d'apprécier la pertinence du plan d'action au regard de la réalité du trafic et l'adapter à son évolution (cartes stratégiques de bruit).

**Nantes Métropole a donc réaffirmé le 29 juin son avis défavorable sur le projet de PPBE tel que proposé par l'Etat. Cette position correspond à celle adoptée par les communes du Sud-Loire.**

**Sur le projet d'arrêté de restrictions d'exploitation de Nantes-Atlantique, qui concerne la mise en place d'un « couvre-feu » entre minuit et six heures, Nantes Métropole réaffirme son avis favorable.** Elle précise que ce couvre-feu sera véritablement efficace et protecteur pour les populations riveraines si et seulement si un contrôle strict des mouvements et de limitation des dérogations éventuelles est appliqué. Elle indique par ailleurs la nécessité d'engager une réflexion sur de nouvelles restrictions opérationnelles entre 22h et minuit et entre 6h et 7h.

**Sur le projet des décrets relatifs à l'établissement du droit de délaissement et la création d'un dispositif d'aide à la revente,** Nantes Métropole juge positivement ces deux dispositifs tout en indiquant le souhait de « construire ce droit en concertation, dans un souci d'équité de traitement des riverains exposés aux nuisances sonores ». Elle constate que les demandes d'amendement formulées par les élus et associations et portant « sur les conditions d'application de ces décrets, en premier lieu la durée de leur mise en œuvre, leur périmètre, et les critères d'éligibilité jugés trop restrictifs » n'ont pas été intégrées avant la parution des décrets.

**En conséquence, Nantes Métropole a formulé une demande de procédure de médiation, à travers une requête collective en recours gracieux.**

Au-delà de ce projet de PPBE, il faut pointer les retards importants pris dans le traitement du réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique et des mesures de compensation promises aux riverains. Ou sont les « compensations exemplaires » annoncées par l'ancien Premier ministre, Edouard Philippe ?

L'Etat avait promis 19 millions d'euros pour les compensations. Un tiers seulement a été versé à ce jour alors que 716 riverains ont déposé un dossier d'insonorisation ou d'aide à la revente.

Sur le droit de délaissement des maisons les plus exposées au bruit, les 2,5 millions octroyés à ce jour ne représentent que dix maisons.

\*\*\*\*\*