

**Jeudi 25 novembre 2021**

14h00-16h00

(Salle 7042 – 2<sup>ème</sup> sous-sol)



**ASSEMBLEE NATIONALE**  
101 rue de l'Université – 75007 PARIS

## Liste des membres présents

<b>M. Jean-Pierre BLAZY</b>	Président, Maire de Gonesse (95)
<b>Mme Brigitte VERMILLET</b>	Vice-Présidente, Vice-Présidente du conseil départemental de l'Essonne, Maire de Morangis (91)
<b>M. Pascal BOUREAU</b>	Vice-Président, Conseiller délégué aux projets environnementaux métropolitains, Blagnac (31)
<b>M. Lucien BARGE</b>	Trésorier, Maire de Jonage (69)
<b>M. Christian LECLERC</b>	Maire de Champlan (91)
<b>M. Casimir PIERROT</b>	Adjoint au Maire de Montigny-lès-Cormeilles chargé de l'écologie (95)
<b>M. Roland PY</b>	Maire de Fontenay-en-Parisis (95)
<b>M. Gérard STEMMER</b>	Adjoint au maire délégué aux travaux et aux relations avec l'aéroport, Dammartin-en-Goële (77)
<b>M. Laurent TAUPIN</b>	Adjoint au maire chargé de la transition écologique et des mobilités, Chevilly-Larue (94)
<b>M. Jean-Marie SIMON</b>	Adjoint au Maire de Villeneuve-le-Roi (94)
<b>M. André MAYENS</b>	Adjoint au Maire délégué aux finances, Varennes-Jarcy (91)
<b>M. Jean-Bernard PAUL</b>	1 <sup>er</sup> Adjoint au maire en charge de l'urbanisme et des travaux, Ablon-sur-Seine (94)
<b>M. Romain COLAS</b>	Vice-Président de la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres Val de Seine (91)
<b>M. Christian REY</b>	Maire de Diémoz (38)
<b>M. Frédéric CHAUCHET</b>	Adjoint au Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu en charge du suivi du dossier aéroport (44)
<b>Mme Mary SOYER</b>	Chargée de mission aménagement durable du territoire, mairie de Saint-Aignan-de-Grandlieu (44)
<b>M. Pierre CABARE</b>	Député de la Haute-Garonne (31)

## Liste des membres excusés

<b>M. Philippe TRUBERT</b>	Directeur du Syndicat Mixte Aéroportuaire de l'aéroport Beauvais-Tillé (SMABT, 60)
<b>M. Bernard CORNEILLE</b>	Maire d'Othis (77)
<b>M. Jean-Claude LEMASSON</b>	Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu (44)
<b>Mme Sandra IMPERIALE</b>	Maire de Bouguenais (44)
<b>M. Freddy HERVOCHON</b>	Vice-Président délégué aux ressources, milieux naturels et foncier, Conseil départemental de la Loire-Atlantique (44)
<b>M. Bertrand AFFILE</b>	2 <sup>ème</sup> Vice-Président de Nantes-Métropole chargé des stratégies de mobilité et des déplacements (44)
<b>M. Ludovic GUITTON</b>	Adjoint au Maire chargé de l'aménagement durable de la ville et des mobilités, Le Haillan (33)
<b>M. Gaston LATSCHA</b>	8 <sup>ème</sup> Vice-Président, Référent pour l'EuroAirport, Saint-Louis agglomération (68)
<b>M. Eric DIARD</b>	Député des Bouches-du-Rhône (13)

## ORDRE DU JOUR

<b>I</b>	Point sur les PPBE approuvés ou en cours d'élaboration Paris-Orly, Nantes-Atlantique, Lyon Saint-Exupéry, Paris-Charles-de-Gaulle
<b>II</b>	Point sur le colloque « Transport aérien, le jour d'après ? » (21/01/22 – Maison de la Chimie) – Rappel des enjeux – Elaboration d'un questionnaire post-colloque aux candidats à l'élection présidentielle
<b>III</b>	Point sur le GT « Nouveau schéma de dessertes et cohérences aéroportuaires régionales » Présentation et discussion du projet de contribution Ville et Aéroport
<b>IV</b>	Dispositif d'aide aux riverains et Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) Point sur le rapport gouvernemental – Amendement adopté dans le PLF 2022
<b>V</b>	<u>Questions diverses</u> : Implantation du hub de DHL Express à Paris-CDG ; Lutte contre la concurrence déloyale et le dumping social dans le transport aérien ; Programme de travail 2022



## I) **Point sur les PPBE approuvés ou en cours d'élaboration**

Paris-Orly, Nantes-Atlantique, Lyon Saint-Exupéry, Paris-Charles-de-Gaulle

### - Qu'est-ce qu'un PPBE ?

La maîtrise des nuisances sonores est l'objet des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des aéroports (directive européenne 2002/49/CE), et des démarches d'approche équilibrée rendues obligatoires pour tous les grands aéroports pour lesquels un problème de bruit est identifié (règlement UE 598/2014). Le PPBE définit les actions locales à mettre en œuvre afin de prévenir et réduire, si nécessaire, le bruit dans l'environnement et de protéger les zones calmes. Ce dispositif vise donc une approche globale de lutte contre le bruit, en assurant une cohérence entre les différentes politiques (urbanisme, déplacement, prévention des nuisances, ...)

Rappelons brièvement que les PPBE doivent comprendre au minimum les éléments suivants :

- Un rapport de présentation ;
- Les <b>objectifs de réduction du bruit</b> dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites ;
- Les <b>objectifs de réduction du bruit</b> dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites ;
- Les <b>objectifs de réduction du bruit</b> dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites ;
- Les <b>mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement</b> arrêtées au cours des 10 années précédentes et prévues pour les 5 années à venir
- S'ils sont disponibles, les <b>financements et les échéances</b> prévus pour la mise en œuvre des mesures recensées ainsi que les textes sur le fondement desquels ces mesures interviennent ;
- Les <b>motifs ayant présidé au choix des mesures</b> retenues et, si elle a été réalisée, l'analyse des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables ;
- Une <b>estimation de la diminution du nombre de personnes</b> exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues ;
- Un <b>résumé non technique</b> du plan ;
- En annexe, l' <b>accord des autorités compétentes</b> pour mettre en œuvre ces actions
- En annexe également, une <b>synthèse des remarques formulées par le public</b> lors de la consultation.

Sur la base du diagnostic préalable, le PPBE fixe les objectifs à atteindre, précise les moyens d'action retenus et le nombre de personnes préservées grâce aux mesures préventives et correctives envisagées.

En plus des actions visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées pour les 5 années à venir, le détail des actions réalisées au cours des 10 années précédentes, qu'elles soient terminées ou en cours, et par l'ensemble des autorités compétentes sur le territoire, doit également être rappelé.

Ce travail doit être réalisé en lien étroit avec l'ensemble des acteurs concernés, que ce soit au sein de la collectivité ou à l'extérieur (gestionnaires d'aéroports, services de l'Etat, autres autorités compétentes concernées par les sources en cause...).

Le bruit étant une notion à la fois subjective et liée aux comportements individuels, le PPBE peut également comprendre des actions d'information et de sensibilisation du public. Son contenu doit être pédagogique afin d'en faciliter sa lecture et sa compréhension par le plus grand nombre.

Le projet de PPBE doit être mis à disposition de tous pendant 2 mois (consultation publique) avant d'être arrêté et adressé au Préfet. Il doit ensuite être publié sur Internet et rendu disponible au siège de l'autorité compétente, accompagné d'une synthèse des remarques du public.

### - Rappel du contexte réglementaire

L'année 2020 a été marquée par un certain dynamisme de l'administration et des acteurs locaux visant à faire aboutir rapidement les PPBE pour la période 2018-2023. **Une accélération était nécessaire puisque la France a pris un retard important dans l'application de la directive européenne 2002/49/CE imposant la réalisation de cartes stratégiques de bruit et de plans d'actions (PPBE) tous les 5 ans.** Les PPBE pour la période 2018-2023 auraient tous dû être approuvés le 18 juillet 2018. La plupart des acteurs locaux se sont mobilisés, malgré la crise sanitaire, pour satisfaire au plus vite à cette obligation.

**Il importe de poursuivre les travaux engagés et de mener à bien, là où cela reste à faire, les concertations nécessaires à l'élaboration des PPBE (ex : Paris-CDG) et la mise au point des mesures permettant de réduire les nuisances sonores.** Cela permettra au ministre d'être en capacité, en fonction des objectifs locaux et sur propositions des préfets, de moderniser et de compléter les arrêtés ministériels en vigueur portant restriction d'exploitation des aéroports (Paris-CDG faisant toutefois exception).

Les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des principaux aéroports français sous contrôle de l'ACNUSA constituent une opportunité d'obtenir un plan de prévention et de réduction des nuisances sonores liées au trafic aérien. L'Etat français doit poursuivre cette ambition et répondre aux enjeux identifiés au bon niveau. Il s'agit de mieux protéger les populations riveraines qui subissent ces nuisances de jour comme de nuit.

### ➤ Un problème de concertation et de méthode observé lors de l'élaboration des PPBE

**L'exigence de transparence et de dialogue est essentielle** si l'on veut réussir ce travail. Les services de l'Etat auraient dû mieux prendre en compte cette attente formulée par les acteurs concernés qui souhaitent être réellement associés et entendus. **Si bien que des blocages sont survenus pour les aéroports de Paris-Orly et Nantes-Atlantique notamment, et que la situation de dialogue est tendue pour l'aéroport de Paris-CDG au sein du comité permanent.** Les différents projets de PPBE tels que rédigés n'ont pas été suffisamment dialogués et coconstruits dans leur élaboration, pour assurer en toute transparence, l'écoute et l'association des collectivités comme de l'ensemble des parties prenantes.

C'est pourquoi, **Ville et Aéroport a souhaité que la DGAC intègre systématiquement dans la version finale arrêtée par le Préfet, une clause de revoyure à mi-parcours qui 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).** Il appartiendra également à l'Etat d'engager une étude d'impact environnemental de l'activité aéroportuaire sur la base de 2019 et des actions de réduction des nuisances figurant au PPBE (notamment les conséquences liées au bruit et à la pollution pour les riverains) courant 2022, en association avec l'ensemble des parties prenantes, dans un esprit de co-construction.

- Les propositions formulées dans le cadre des PPBE reposent sur les 4 premiers piliers de l'approche équilibrée. Pourquoi le 4ème pilier portant sur les restrictions d'exploitation a-t-il été écarté pour Paris-CDG ?

L'approche équilibrée est un concept OACI visant à traiter un (ou des) problème(s) de bruit identifié(s) pour un aéroport donné en prenant conscience de l'environnement et des aspects économiques.

Elle est basée sur **4 piliers** :

1. Réduction du bruit à la source : principalement le renouvellement des flottes ;
2. <b>Planification et gestion de l'utilisation des terrains</b> : plan d'exposition au bruit (PEB), plan de gêne sonore (PGS), cartes stratégiques de bruit (CSB), plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)... ;
3. <b>Procédures d'exploitation à moindre bruit</b> : trajectoires préférentielles, descentes « douces », volume de protection environnementale (VPE) et limites géographiques objectives (LGO) ... ;
4. <b>Restrictions d'exploitation des aéronefs</b> : interdiction totale ou partielle des aéronefs les plus bruyants, sur des périodes de la journée ou de la nuit, couvre-feu

Ce concept d'approche équilibrée a été repris dans la réglementation européenne, à travers plusieurs outils spécifiques : les CSB-PPBE et les études d'impact pour la mise en œuvre de nouvelle restriction selon l'approche équilibrée.

Ainsi, le règlement européen UE n°598/2014 en fait mention notamment dans son considérant :

« La résolution A33/7 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) introduit le **concept d'une « approche équilibrée » de la gestion du bruit et définit une méthode cohérente pour traiter la question des nuisances sonores liées au trafic aérien. L'approche équilibrée devrait demeurer le fondement de la réglementation du bruit généré par l'aviation en tant qu'industrie d'envergure mondiale. (...)** ».

Dans le cadre de l'élaboration du PPBE de Paris-CDG, le 4ème pilier de l'approche équilibrée portant sur les restrictions d'exploitation a été écarté d'emblée. **Ville et Aéroport a dénoncé cette position dans la contribution qu'elle a remise aux services de l'Etat (DGAC et Préfecture) le 1<sup>er</sup> octobre 2021.** En effet, elle considère que les mesures du futur PPBE Paris-CDG reposant sur les trois premiers piliers ne suffiront pas à réduire les nuisances sonores aériennes et à protéger efficacement les populations riveraines exposées au bruit aérien de jour comme de nuit. Ainsi, **elle a demandé une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) pour l'introduction de restrictions d'exploitation comme cela a pu être acté pour d'autres aéroports (ex. : Nantes-Atlantique). Cela doit déboucher sur un arrêté ministériel portant restrictions d'exploitation.**

Si l'on veut protéger les populations du bruit aérien il importe d'intégrer ce pilier et de travailler à la rédaction d'un arrêté portant sur les restrictions d'exploitation de l'aéroport. **Comme c'est le cas pour d'autres aéroports français, ce projet d'arrêté devrait non seulement renforcer des restrictions d'exploitation déjà en vigueur mais aussi et surtout instaurer un « couvre-feu » en programmation sur une plage horaire à définir (ex : Francfort) et s'appliquant aux mouvements commerciaux.** A ce stade, le trafic de fret et notamment de fret express ne serait pas concerné.

Ce texte traduirait ainsi des mesures attendues du territoire, répondant aux enjeux environnementaux et de santé, mesures consécutives d'un consensus politique et économique. Il constituerait une étape importante dont bénéficieront les riverains, et ferait ainsi de Paris-CDG l'un des aéroports les plus protecteurs à l'aune de ces nouvelles restrictions d'exploitation sous réserve d'un contrôle strict des mouvements et de limitation des dérogations éventuelles.

Cette réflexion sur de nouvelles restrictions horaires entre 22h00 et 06h00 pourrait être engagée par l'Etat en y associant les collectivités et les acteurs économiques, au premier rang desquelles les compagnies aériennes, notamment celles basées à Paris-CDG compte tenu des enjeux d'emploi, de desserte et de dynamique du territoire, en les incitant à accélérer le renouvellement de leur flotte pour des avions moins bruyants.

- Analyse critique de Ville et Aéroport sur les PPBE approuvés ou en cours d'élaboration

**Remarque générale :** A la lecture des différents PPBE (Paris-Orly, Nantes-Atlantique, Lyon-Saint-Exupéry, Paris-CDG), force est de constater que le projet n'est pas aussi volontariste que le territoire pouvait légitimement le souhaiter quant à l'exigence visée de protection des populations riveraines exposées aux nuisances sonores, en termes de santé et d'environnement. Compte-tenu des résultats attendus grâce aux actions mises en œuvre, **Ville et Aéroport considère à ce stade que ces objectifs auraient pu et dû être plus protecteurs.**

### **PPBE de Paris-Orly 2018-2023**

- Ville et Aéroport mobilisée pour le retrait du projet de l'Etat d'étendre les contraintes d'urbanisme liées au P.E.B

L'Etat projetait en décembre 2020 d'élargir de façon très importante les contraintes d'urbanisme liées au Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B), dans le cadre du PPBE de l'aéroport d'Orly. Une décision prise sans concertation avec les populations concernées, avec des répercussions particulièrement inquiétantes sur nos territoires. Suite à la CCE de l'aéroport Paris-Orly du 8 juillet l'Etat est revenu sur sa décision et le projet d'extension du PEB ne figure plus dans les propositions présentées par la DGAC et ADP dans le PPBE de Paris-Orly.

- Consultation publique du 23/08/21 au 25/10/21

Les collectivités territoriales concernées (département de l'Essonne, Etablissement Public Territorial Grand Orly Seine Bièvre, CAVYVS, communes riveraines du 94 et du 91, etc.) ont considéré qu'une élaboration « en chambre » du projet de PPBE n'était plus acceptable. Les collectivités et les riverains doivent être pleinement associés aux choix opérés pour la réduction des impacts de l'aéroport Paris-Orly.

« La cohabitation entre les grands services métropolitains, voire nationaux ou internationaux, comme l'aéroport d'Orly, avec leur territoire d'implantation et les populations qui y résident reste une préoccupation majeure » comme le rappelle dès son préambule le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) du Grand Orly signé en janvier 2020 avec l'Etat et le groupe ADP.

Les collectivités territoriales regrettent l'absence totale de concertation avec elles dans le cadre de l'élaboration du projet de PPBE. Les deux temps de présentation en CCE du 26 janvier et du 8 juillet 2021 ne constituent pas des étapes de concertation permettant de mener le dialogue nécessaire entre l'aéroport d'Orly et son territoire d'implantation.

**Ville et Aéroport demande avec les collectivités concernées qu'une nouvelle méthode de travail, beaucoup plus collaborative, soit mise en place pour l'élaboration et le suivi du PPBE, ainsi que pour toute évolution des réglementations et dispositions concernant l'aéroport d'Orly, afin de les adapter aux spécificités d'un aéroport très enclavé dans son territoire d'implantation. C'était d'ailleurs l'esprit des Rencontres d'Orly** organisées en mars-avril 2019 par les deux départements du Val-de-Marne et de l'Essonne, et le groupe ADP avec la définition de 12 actions à conduire de manière partenariale en matière d'environnement, de mobilité et d'emploi.

Un comité permanent de Paris-Orly devrait être mis en place afin d'assurer la régularité des réunions.

## Synthèse des demandes formulées visant au renforcement des ambitions du PPBE Paris-Orly (transmises par EPT Grand Orly Seine Bièvre)

- Les avions les plus bruyants doivent être interdits ;
- Cette interdiction des avions les plus bruyants doit être renforcée en marge du couvre-feu, en soirée et en début de matinée, dans le cadre de l'étude en approche équilibrée qui doit être diligentée et pour laquelle les acteurs locaux devront être pleinement associés ;
- La révision de la classification des avions en groupes acoustiques dans les plus brefs délais, afin d'inciter les compagnies à poursuivre le renouvellement de leur flotte au profit d'avions de nouvelle génération, moins bruyants et moins impactants sur le plan de la qualité de l'air et du climat ;
- Les procédures de vols doivent impérativement garantir des décollages vers les zones moins peuplées, le respect des trajectoires et le contrôle plus strict et plus sévère des infractions ;
- La généralisation des descentes continues dès la fin de l'année 2023, comme pour l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle ;
- Le comblement des pertes de recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) qui alimentent le dispositif d'aide à l'insonorisation, et la simplification de ce dispositif pour les riverains via la prise en compte des logements atypiques (notamment ceux soumis à l'avis de l'architecte des bâtiments de France) et son articulation avec les aides en faveur de la rénovation thermique des logements.
- **Le PPBE Paris-Orly 2018-2023 est plus précis et plus ambitieux que le PPBE 2013-2018 qui ne proposait aucune action nouvelle durant ses 5 ans d'application et ne faisait que mentionner les réglementations existantes (couvre-feu en 1968, plafonnement des créneaux en 1994, dispositif d'aide à l'insonorisation en 1995, volumes de protection environnementale en 2003, révision du PEB en 2012, etc.). Le PPBE 2018-2023 identifie de nouvelles actions telles que la révision de la classification des avions en groupes acoustiques ; information des nouveaux arrivants (propriétaire et locataires) situés dans le périmètre du PEB ; coordination des dispositifs d'insonorisation et de rénovation thermique des logements en 2021-2022**
- **Sur le volet urbanisme (PEB), la mise en place d'un observatoire du parc de logement, des autorisations de construction et de l'évolution de la population autour de l'aéroport est demandée**
- **Sur les mesures opérationnelles sur les procédures de vol : procédure satellitaire au départ des pistes 06/07 d'Orly par la DGAC/DSNA pour améliorer le respect des trajectoires et le survol des zones les moins peuplées ; études complémentaires sur la réduction des nuisances sonores au départ des pistes 06/07 dans le cadre du GT OPTIBRUIT ; augmentation du taux de descentes continues à Orly avec un objectif cible de 40% en 2021 ; généralisation des descentes continues avec objectif de 60% en 2023 en configuration face à l'ouest et 70% en 2025 dans les deux configurations.**  
**Les collectivités souhaitent sur ce point que la généralisation des descentes continues soit opérationnelle à 100% dès la fin de l'année 2023.**
- **Sur les restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources de bruit : Ville et Aéroport se félicite de l'inscription du couvre-feu et du plafonnement du nombre de créneaux dans la loi, en l'occurrence celle du 22 mai 2019 dite loi PACTE. Cela permet de sécuriser ces deux mesures réglementaires.**

Elle note avec intérêt le lancement d'une étude en approche équilibrée par le groupe ADP et les services de l'Etat pour examiner la possibilité d'introduire de nouvelles restrictions d'exploitation, le bruit devant persister durant la période de nuit (22h-6h) malgré les mesures mises en place dans les trois premiers piliers.

## **PPBE de Nantes-Atlantique 2020-2024**

Suite à la consultation publique qui s'est déroulée du **29 avril au 29 juin dernier** sur le projet de **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)**, un arrêté préfectoral portant approbation du PPBE et des **Cartes Stratégiques de Bruit** associées a été publié le 24 septembre.

Grâce au travail collaboratif des élus et des associations de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) et à l'importante mobilisation durant la consultation publique (499 contributions), **plusieurs améliorations du PPBE ont été obtenues** :

- La réalisation d'un bilan à mi-parcours pour faire un point sur l'état d'avancement des actions
- L'engagement d'une étude sur la révision de la classification nationale des avions selon leur performance acoustique
- Une étude de faisabilité d'une évolution ultérieure de l'arrêté de restriction d'exploitation sur la tranche horaire 6-7h pour les avions les plus bruyants
- L'ajout d'une mesure pour limiter le temps d'utilisation des moteurs APU de façon réglementaire

**Si ces modifications sont bienvenues, elles apparaissent cependant insuffisantes face à une telle mobilisation.**

Le PPBE de Nantes-Atlantique 2020-2024 aura des effets limités, comme :

- Relever légèrement l'altitude de vol au-dessus de quelques communes.
- Supprimer la planification des vols de minuit à 6h, mais atterrissages autorisés la nuit pour les Cies basées à Nantes (Easyjet, Transavia, ...).

Mais surtout des orientations totalement à contre-sens de l'objectif recherché :

- L'État indique une éventuelle augmentation de 10% des nuisances par rapport à 2019 où le trafic était le plus intense.
- Le nouveau survol de Nantes en 2022 va impacter des milliers de nouveaux habitants.

Les élus de la Métropole, les associations de riverains (COCETA, ACSAN,...) ont rejeté unanimement le plan de l'Etat et fait des contre-propositions.

**Les menaces qui sont actuellement observées par les acteurs locaux :**

- Nantes 2022 : une nouvelle autoroute du ciel en pleine ville et à basse altitude
- Un trafic prévu à 15 millions de passagers (7 millions en 2019)
- Des passages d'avion toutes les 2mn en heure de pointe (info DGAC)
- Plus de 80 000 personnes impactées sur la Métropole
- 7133 logements à insonoriser, mais sans moyens financiers
- Des collèges et des écoles à déplacer (où et avec quels fonds ?)
- Un périphérique Sud Loire encore plus congestionné (NA, MIN, D2A, ...)
- Le lac de Grand Lieu, 2eme réserve ornithologique de France, survolée à moins de 400 m !
- Un aéroport tellement contraint de toutes parts qu'il ne pourra pas répondre au développement économique du Grand Ouest.
- **Couvre-feu** : l'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique a été publié

Cet arrêté entrera en vigueur le 8 avril 2022 et prévoit la mise en place d'un couvre-feu qui interdit la programmation des vols entre minuit et 6h du matin. Autre avancée permise par cet arrêté : le renforcement des interdictions pour les avions les plus bruyants, ces derniers sont interdits dès 22h et jusqu'à 6h du matin.

Si la CCE s'est prononcée favorablement au projet d'arrêté, elle a néanmoins demandé à ce qu'une évolution de l'arrêté puisse être étudiée pour étendre sa durée. Il en a été de même pour l'Acnusa qui a émis un avis défavorable au projet d'arrêté. L'Autorité préconisait à juste titre le couvre-feu complet dès 22h ainsi qu'une réécriture de la notion de « raisons indépendantes de la volonté du transporteur » jugée trop floue et pour laquelle il n'existe pas de définition juridique.

### ➤ **Décrets portant sur le droit de délaissement et l'aide à la revente : des compensations inéquitables et trop restrictives**

Depuis le 21 avril 2021, certains habitants de Bouguenais et Saint-Aignan-de-Grandlieu peuvent solliciter deux dispositifs, dont le droit de délaissement. Ce dernier permet aux propriétaires d'obliger l'Etat à acheter un logement exposé à un bruit fort (62 décibels minimum) à un prix qui ne tient pas compte de la dépréciation du marché causée par les nuisances sonores.

La seconde mesure porte sur l'aide à la revente qui concerne les propriétaires situés dans une zone où le bruit aérien est modéré. Ils pourront revendre leurs biens à des particuliers à un prix moins élevé du fait de leur proximité avec l'aéroport. L'Etat vient alors compenser cette perte de valeur.

Là aussi des réserves sont exprimées car pour bénéficier de ces aides, le bien immobilier doit répondre à des critères d'éligibilité très précis. Il doit se trouver dans la zone géographique définie par arrêté et avoir été acheté entre le 31 décembre 2010, date de la signature du contrat de concession de Notre Dame des Landes, et le 17 janvier 2018. Pour les élus du Sud Loire concernés et Ville et Aéroport, « ce critère d'antériorité est profondément inéquitable pour les habitants historiques, installés avant le 31 décembre 2010, qui ont vécu l'augmentation exponentielle des nuisances mais ne pourront avoir réparation », indique à juste titre Jean-Claude Lemasson, Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu. Sur le terrain, il observe que certaines parcelles éligibles se trouvent dans « des zones d'habitat isolé où aucun permis de construire ne peut être délivré puisque cela n'est pas autorisé. Ces compensations ne vont donc concerner qu'une poignée de riverains, excluant de nombreux projets de vie ! ».

Selon les estimations des services de l'Etat, les biens concernés seraient au nombre de 48 pour le droit de délaissement et de 1048 pour l'aide à la revente. Ces chiffres sont contestés par les collectivités concernées : « si l'on s'en tient aux critères d'éligibilité définis dans les décrets, les propriétés qui pourront prétendre à ces mesures sont en réalité bien moins nombreuses », explique Jean-Claude Lemasson. Il regrette que les élus n'aient une fois de plus pas été associés à la discussion et que « les règles de calcul développées nous ont été imposées ».

Une action juridique (recours gracieux puis contentieux) contre les décrets ministériels portant sur le droit de délaissement et l'aide à la revente a été menée conjointement cette année par les grandes collectivités (Région, département, métropole), les communes riveraines du Sud Loire et le COCETA. Il s'agit bien de retravailler les critères de ces dispositifs jugés trop restrictifs et discriminants.

**Sur la question du droit de délaissement mis en œuvre par le gouvernement, Ville et Aéroport considère qu'il ne peut constituer une réponse satisfaisante en raison des risques qu'il présente d'aggravation de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale. Il faut par principe assurer la réparation de la nuisance subie particulièrement en matière de bruit et d'insonorisation.**

## **PPBE de Lyon-Saint-Exupéry 2019-2024**

Le PPBE de Lyon-Saint-Exupéry pour la période 2019-2024 a été présenté en CCE le 18 février 2021. Il a été en consultation publique du 6 avril au 6 juin 2021. Le PPBE est établi pour la période 2019-2024 sur la base des cartes stratégiques de bruit de l'année 2016 pour l'année de référence, et 2050 pour la situation projetée. La situation projetée retenue est la situation long terme du plan d'exposition au bruit (arrêté le 22 septembre 2005) de la plateforme.

Ville et Aéroport s'interroge sur le choix méthodologique de l'année de référence et celui de la situation projetée dès lors que le plan couvre la période 2019-2024. Ce choix conduit à ne pas prendre en compte l'évolution initiale et à ne pas quantifier les gains escomptés par la mise en œuvre des actions du plan.

Les actions sont au nombre de 17 et font l'objet d'une présentation où sont mentionnés le porteur de l'action et l'échéance de réalisation, sans que les résultats attendus ne soient évalués. Il aurait été souhaitable d'approfondir la présentation des actions 1,2,3 et 8.

**Ce plan d'actions est peu engageant mais compte tenu des retards pris pour son élaboration il faut réviser dès maintenant les cartes stratégiques de bruit. Cette révision doit intervenir en 2022, le prochain PPBE devant être établi d'ici 2024. Ville et Aéroport rappelle que les bénéfices attendus de chaque action inscrite aux PPBE doivent être quantifiés afin de permettre une évaluation simple et partagée par les parties prenantes.**

L'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry dispose d'un environnement local scientifique devant permettre d'établir les cartes stratégiques de bruit et d'évaluer les résultats du plan d'actions 2019-2024 sur des bases rigoureuses. **Il est impératif**, conformément à la réglementation européenne en vigueur, **de concerter les objectifs locaux de réduction du bruit dans le calendrier commun aux collectivités territoriales et à tous les opérateurs afin d'inscrire la lutte contre les nuisances sonores dans une approche territorialement cohérente.**

Enfin, les dispositifs de protection (PEB) et de réparation (PGS) sont particulièrement anciens puisqu'ils ont été respectivement arrêtés en 2005 et 2008. Il y a lieu de procéder à une évaluation des PEB et des PGS tous les cinq ans afin de s'assurer de la validité des hypothèses les ayant soutenus et de leur efficacité. **Cette démarche doit aboutir un fine à une cartographie unique et la fusion de ces plans, telle est la proposition de Ville et Aéroport dans le cadre de l'élaboration des PPBE.**

**L'étude d'approche équilibrée engagée depuis 5 ans pour la plateforme de Saint-Exupéry doit être rendue publique de manière à actualiser la réglementation environnementale en vigueur.**

## **PPBE de Paris-Charles-de-Gaulle 2022-2026**

Paris-CDG est l'un des deux points noirs du bruit aérien en Europe.

- Trafic en 2019 : 504 836 mouvements d'avions
- Trafic de nuit (22h-6h) : plus de 62 000 mouvements, soit 170 avions chaque nuit

Record en Europe : Paris-CDG a le double de vols de nuit par rapport aux aéroports européens comparables. A noter que le trafic de nuit s'est maintenu pendant la crise sanitaire (fret) et qu'il pourrait augmenter en 2022 avec notamment l'implantation du hub d'un nouvel expressiste aux côtés de FedEx : DHL Express.

Paris-CDG constitue un point noir du bruit aérien **de par le nombre de mouvements d'avions enregistré, et la population impactée par ce bruit.** La conjugaison de ces deux paramètres (mouvements et population) confirme l'impact sanitaire de l'aéroport Paris-CDG pour lesquels l'Europe attend donc des mesures adaptées. La récente étude épidémiologique DEBATS pilotée par l'ACNUSA vient confirmer les effets délétères liés à l'exposition au bruit des avions. L'étude individuelle longitudinale et l'étude clinique « sommeil » confirment que l'exposition au bruit des

avons, en France comme ailleurs, a une incidence négative sur l'état de santé perçu, la santé psychologique, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocrinien et cardiovasculaire. Il est donc urgent d'agir et ce PPBE 2022-2026 doit comporter des propositions audacieuses permettant d'atteindre cet objectif.

- Ville et Aéroport a déposé une contribution assortie d'une série de propositions sur les 4 piliers de l'approche équilibrée. Celle-ci a été déposée le 1er octobre dernier après qu'une demande de délai supplémentaire ait été transmise auprès du Préfet du Val d'Oise (le délai initial avait été fixé au 15/09/21 par la DGAC et les associations demandaient un délai supplémentaire d'un mois au 15/10/21 pour la remise des contributions).

A la lecture du projet de PPBE Paris-CDG transmis le 29 juin dans le cadre du Comité Permanent de la CCE, Ville et Aéroport a considéré que **de nombreuses informations manquent à ce jour pour y travailler sérieusement** :

- L'objectif de réduction du bruit aérien à atteindre n'a pas été fixé
- Le bilan du PPBE 2016-2021 présenté en Comité permanent n'est qu'un descriptif des mesures qu'il contient, sans aucun indicateur de réussite en termes de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement sur la période 2016-2021
- Les nouvelles cartes stratégiques de bruit ont été transmises seulement le 29 juillet, au cœur des congés d'été. Ces cartes, comparées à celles établies pour le précédent PPBE, appellent un constat alarmant : la population impactée par la valeur-limite Lden 55 a augmenté de 23% en 6 ans (2013-2019), et la population impactée de nuit a augmenté de 78% malgré les mesures figurant dans le PPBE 2016-2021.
- Elle a dénoncé l'absence du 4ème pilier qui porte sur les restrictions d'exploitation. Si l'on veut protéger les populations du bruit aérien il importe d'intégrer ce pilier et de travailler à la rédaction d'un arrêté portant sur les restrictions d'exploitation de l'aéroport. **Comme c'est le cas pour d'autres aéroports français, ce projet d'arrêté devrait non seulement renforcer des restrictions d'exploitation déjà en vigueur mais aussi et surtout instaurer un « couvre-feu » en programmation sur une plage horaire à définir (ex : Francfort) et s'appliquant aux mouvements commerciaux.**

A ce stade, le trafic de fret et notamment de fret express ne serait pas concerné. Ce texte traduirait ainsi des mesures attendues du territoire, répondant aux enjeux environnementaux et de santé, mesures consécutives d'un consensus politique et économique. Il constituerait une étape importante dont bénéficieront les riverains, et ferait ainsi de Paris-CDG l'un des aéroports les plus protecteurs à l'aune de ces nouvelles restrictions d'exploitation sous réserve d'un contrôle strict des mouvements et de limitation des dérogations éventuelles. Cette réflexion sur de nouvelles restrictions horaires entre 22h00 et 06h00 pourrait être engagée par l'Etat en y associant les collectivités et les acteurs économiques, au premier rang desquelles les compagnies aériennes, notamment celles basées à Paris-CDG compte tenu des enjeux d'emploi, de desserte et de dynamique du territoire, en les incitant à accélérer le renouvellement de leur flotte pour des avions moins bruyants.

- Elle a rappelé le constat d'échec du PPBE précédent :

La comparaison entre les Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) « situation de référence 2013 » et « situation de référence 2019 » montre qu'en 6 ans :

- La population exposée à un dépassement de la valeur limite Lden55 a augmenté de 23 %
- La population exposée à un dépassement de la valeur Lnight50 a augmenté de 78 %
- La surface située dans le projet de PPBE 2022-2026 augmente de 17 %
- La surface impactée la nuit augmente de 29 %

- Le nombre d'établissements d'enseignement, de soins et de santé exposés à un dépassement des valeurs-limites Lden55 et Lnight50 diminue, alors que les surfaces impactées augmentent : comment expliquer cette disparition d'établissements ?

**C'est un échec patenté pour le PPBE 2016-2021 qui prévoyait pour le long terme une baisse du nombre d'habitants impactés de jour comme de nuit.**

Le bilan du PPBE 2016 présenté par la DGAC lors du Comité Permanent du 29 juin 2019 n'est qu'une description des mesures listées dans ce PPBE, non un bilan quantitatif de leurs effets positifs ou négatifs. Ce bilan ne dégage pas les angles d'action pour le nouveau PPBE.

**Aucun objectif de réduction du bruit et du nombre d'habitants impactés n'est fixé pour le PPBE 2022.** La liste des « mesures identifiées à ce jour pour le projet de PPBE 2022 » est vague, sans précision aucune des résultats attendus et des moyens concrets mis en œuvre.

Il est fait état d'une charte « Observatoire du logement et évolution de la population de la zone C du PEB ». **Ville et Aéroport souhaite avoir communication des éléments disponibles à ce jour.**

- **Propositions de Ville et Aéroport formulées sur les 4 piliers de l'approche équilibrée**

Celles-ci ont fait l'objet d'une expertise en interne, notamment avec le concours de M. Gérard Stemmer. Il s'agit d'un ensemble de mesures susceptibles d'être conformes à l'esprit de la Directive européenne. Une analyse coût-avantage de chacune de ces mesures permettrait de gérer la priorité des actions à mettre en place pour les 5 ans à venir dans le cadre de ce PPBE.

- Sur le 4ème pilier « Restrictions d'exploitation », **Ville et Aéroport demande que l'étude d'approche équilibrée soit lancée sans délai pour Roissy CDG**, puisque nous sommes bien dans un cas de persistance d'un problème de nuisances sonores, avec une augmentation significative du bruit en journée, mais encore plus la nuit.

**Les mesures à étudier et à adopter sont les suivantes :**

- Retrait des avions les plus bruyants en se basant sur les EPNdB officiels de certification acoustique déterminé suivant 3 mesures :

Mesure N°1	au sol travers piste à 450 mètres de l'axe
Mesure N°2	au décollage à 6500 du lâcher des freins poussée réduit avec une pente de 4%
Mesure N°3	en approche finale à 2000 mètres du seuil de piste

- **Définir un plafonnement du trafic de Paris-CDG sur la base du nombre de mouvements annuels**

Il s'agit de définir la capacité environnementale de l'aéroport par un plafonnement négocié du trafic sur la base du nombre de mouvements annuels et non en nombre de passagers. 20 ans après la décision de réaliser un 3ème aéroport à Chaulnes (Somme), le débat portant sur un transfert de certaines activités de Paris-CDG vers un autre site déjà existant doit se reposer. (ex : site de Vatry dans la Marne).

- **Une réduction des vols de nuit portant sur les vols commerciaux entre 22h et 06h00 doit être négociée et un couvre-feu décidé sur une plage horaire 23h00-05h00.** L'exemple de Francfort démontre que des réorganisations d'activité par les opérateurs sont possibles.

Programmer une étude d'impact de cette limitation du trafic de nuit sur les opérateurs et étudier la réorganisation de leurs activités.

- **Compléter sans délai le dispositif de sanction afin que les atterrissages sans créneau entre 0h et 5h soient bien sanctionnés par l'ACNUSA.** Ces atterrissages sans créneau sont déjà interdits par le dispositif réglementaire de 2003, mais pas sanctionnés.

L'abandon du projet d'aéroport à Nantes-Notre-Dame-des-Landes a renforcé la concentration du trafic aérien sur l'Ile-de-France qui accueille déjà 50% du trafic national au détriment des régions. **Pour Ville et Aéroport, l'activité aérienne de Paris-CDG doit être régulée et aucune régulation économique ne se fera sans régulation environnementale et sociale.**

**L'importance pour le territoire aéroportuaire de Paris-CDG de disposer d'un aéroport moderne et durable (régulation du trafic), répondant à la fois aux enjeux climatiques, de protection des riverains, et aux enjeux économiques, conduit Ville et Aéroport à émettre des avis assortis de réserves et de propositions.** Il appartient à l'Etat de prendre en compte toute la mesure de celles-ci afin qu'elles puissent trouver place dans le cadre d'une gouvernance plus transparente et partagée, et respectueuse du territoire.

La contribution est téléchargeable en ligne sur notre site Internet : [www.villeaeroport.fr](http://www.villeaeroport.fr)



## **Les raisons du report du colloque Ville et Aéroport**

Le colloque avait été initialement programmé le 18 octobre au Sénat. Il devait être coprésidé par Mme Schillinger, sénatrice du Haut-Rhin. Comme vous le savez, Mme Schillinger avait décidé de laisser sa place (faute de temps) de vice-présidente du conseil d'administration en début d'année à l'occasion du renouvellement du conseil d'administration Ville et Aéroport. Elle a été remplacée à ce poste par Mme Vermillet. Elle nous a indiqué très tardivement (fin septembre) ne plus souhaiter coprésider ce colloque et qu'elle serait absente du Sénat le 18 octobre. Dans ce contexte, elle n'a pu finaliser la réservation de la salle Clémenceau et nous n'avons pu en dernier ressort trouver une salle équivalente au Sénat pour tenir notre colloque. Afin de garantir le succès de cette journée, il était plus sage de reporter le colloque. L'ensemble des intervenants pressentis et des personnes déjà inscrites ont été immédiatement prévenues avec nos excuses. Les uns comme les autres ont confirmé qu'ils seraient bien présents au colloque après que nous leur ayons communiqué la nouvelle date et le nouveau lieu.

**Ville et Aéroport organisera donc son prochain colloque sur le thème « Transport aérien, le jour d'après ? » le 21 janvier 2022 à la Maison de la Chimie (Petit Amphithéâtre, capacité 250 places) à Paris (28 rue Saint-Dominique, 75007). La Maison de la Chimie est située juste derrière l'Assemblée Nationale. Le déjeuner sera organisé au restaurant Chez Françoise (Aérogare des Invalides) dans un espace privatisé.**

## **Rappel des enjeux du colloque**

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 impacté à la baisse 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 ; identifier les synergies possibles entre aéroports d'une même région afin de rééquilibrer le système aéroportuaire national et parisien (ex : reposer la faisabilité d'un complément à Paris-CDG déjà existant dans le grand Bassin Parisien tel que le développement de Paris-Vatry (Marne) [Celle solution avait été proposée par les parlementaires dans un rapport d'information paru en 2003 après l'abandon du 3ème aéroport parisien à Chaulnes]) ; finaliser les études d'approche équilibrée pour la totalité des aéroports sous contrôle de l'Acnusa et généraliser la mise en place de restrictions d'exploitation sur la période nocturne (vols de nuit) ; 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, etc.

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.

### **Présentation des 3 tables-rondes :**

#### **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 et 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 a enregistré 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 risqueraient 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.

Pour chaque table-ronde 6-7 intervenants pressentis et des exposés introductifs qui seront assurés par des universitaires. Les cartons d'invitation ont déjà été adressés et des relances régulières sont programmées jusqu'à mi-janvier. L'inscription au colloque peut se faire à partir du site Ville et Aéroport, par mail, ou courrier.

#### **– Présentation du pré-programme actualisé**



**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*

**M. Didier GONZALES**  
*Secrétaire général de Ville et Aéroport*  
*Maire de Villeneuve-le-Roi*

**MAISON DE LA CHIMIE**  
**(Petit Amphithéâtre)**

**PARIS**  
Vendredi 21 janvier 2022

<b>08h30</b>	<b>ACCUEIL DES PARTICIPANTS</b>
<b>09H00</b>	<b>OUVERTURE DU COLLOQUE</b> <b>M. Jean-Pierre BLAZY</b> <i>Président de l'association Ville et Aéroport, Maire de Gonesse</i>
	<b>M. Didier GONZALES</b> <i>Secrétaire général de Ville et Aéroport, Maire de Villeneuve-le-Roi</i>
<b>09h15</b>	<b>EXPOSE INTRODUCTIF :</b> Transport aérien, en quoi le jour d'après peut-il être différent du jour d'avant ?
	<b>M. Raymond WOESSNER</b> <i>Professeur de géographie à l'Université Paris-IV Sorbonne</i> <i>Auteur du livre « La crise du transport aérien : vers une autre planète ? » (2020)</i>
	<b>M. Alain GUINOISEAU</b> <i>Professeur d'économie, Executive DBA Ecole des Ponts Paris Tech</i>
<b>09h30</b>	<b>TABLE-RONDE 1</b>
	<b>Le jour d'après ou comment le transport aérien peut-il assurer sa transition écologique ?</b> <b>Président : M. Jean-Pierre BLAZY, Président de Ville et Aéroport, Maire de Gonesse</b>  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 ?
	<b>INTERVENANTS</b>
	<b>M. Jean-Brice DUMONT</b> <i>Président du CORAC</i>
<b>ou</b>	<b>M. Philippe NOVELLI</b> <i>Directeur des programmes Propulsion et Environnement de l'ONERA, ancien expert OACI des carburants alternatifs</i>
	<b>Mme Constance THIO</b> <i>VP Sustainability et Compliance Air France-KLM</i>
	<b>M. Nicolas JEULAND</b> <i>Responsable prospective environnementale et carburants bas carbone chez SAFRAN</i>
	<b>Mme Claire RAIS-ASSA</b> <i>Cheffe du bureau du climat, de la qualité de l'air et des sujets émergents – DGAC</i>
	<b>M. Olivier HUSSE</b> <i>Senior director Aviation Environmental Roadmap – AIRBUS</i>
	<b>M. Reginald OTTEN</b> <i>Directeur général adjoint d'easyJet pour la France</i>
	<b>M. Gilles LEBLANC</b> <i>Président de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA)</i>
<b>10h40</b>	<b>DEBAT AVEC LA SALLE</b>

<b>11h00</b>	<b>TABLE-RONDE 2</b>
	<b>Le jour d'après : quelles réponses à la crise économique et sociale sans précédent du secteur aérien ?</b>
	<p><b>Présidente : Mme Brigitte VERMILLET</b>, <i>Vice-Présidente Ville et Aéroport, Vice-Présidente du conseil départemental de l'Essonne, Maire de Morangis</i></p> <p>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 ?</p>
	<b>INTERVENANTS</b>
	<p><b>M. Edward ARKWRIGHT</b> <i>Directeur général exécutif – groupe Aéroports de Paris</i></p>
	<p><b>M. Laurent CALVET</b> <i>Secrétaire général UNSA aérien</i></p>
	<p><b>M. Alain BATTISTI</b> <i>Président de la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM)</i></p>
	<p><b>Mme Zivka PARK</b> <i>Députée du Val d'Oise Rapporteuse spécial du budget « Infrastructures et services de transports »</i></p>
	<p><b>M. Emmanuel COMBE</b> Economiste, spécialiste des questions de concurrence et du modèle économique « low-cost »</p>
	<p><b>M. Yves DESHAYES</b> <i>Président du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL)</i></p>
	<p><b>M. Nicolas NOTEBAERT</b> <i>Directeur général de VINCI Concessions, Président de VINCI Airports</i></p>
<b>12h00</b>	<b>DEBAT AVEC LA SALLE</b>
<b>12H30</b>	<b>EXPOSE DE CLOTURE</b>
	<p><b>Mme Adina VALEAN</b> <i>Commissaire européen – Direction générale de la mobilité et des transports (MOVE)</i></p>
<b>13H/14H30</b>	<b>DEJEUNER (Restaurant Chez Françoise – Aérogare des Invalides)</b>
<b>14h45</b>	<b>TABLE-RONDE 3</b>
	<b>Transport aérien : quels scénarios pour l'après-Covid ?</b>
	<p><b>Président : M. Jean-Claude LEMASSON</b> <i>Vice-Président de Ville et Aéroport, Vice-Président de Nantes Métropole, Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu</i></p> <p>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</p>

	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%.
	<b>INTERVENANTS</b>
	<b>M. Thomas JUIN</b> <i>Président de l'Union des Aéroports Français (UAF)</i>
	<b>M. Olivier JANKOVEC</b> <i>Directeur général de l'ACI Europe</i>
	<b>M. Marc TENENBAUM</b> <i>Directeur adjoint de la stratégie et de la planification – DGAC</i> <i>Responsable d'Eurocontrol</i>
	<b>Mme Dominique LAZARSKI</b> <i>Présidente de l'UECNA</i>
<b>et</b>	<b>Mme Chantal BEER-DEMANDER</b> <i>Présidente de l'UFCNA</i>
	<b>Mme Gézia DAMERGY</b> <i>Maître de conférences</i> <i>Université de Paris 1 – Panthéon Sorbonne</i>
<b>15h45</b>	<b>DEBAT AVEC LA SALLE</b>
<b>16h30</b>	<b>CLOTURE DU COLLOQUE</b>
	<b>M. Jean-Pierre BLAZY</b> <i>Président de Ville et Aéroport</i> <i>Maire de Gonesse</i>
	<b>M. Didier GONZALES</b> <i>Secrétaire général de Ville et Aéroport</i> <i>Maire de Villeneuve-le-Roi</i>

### **Eurocontrol optimiste sur la reprise du trafic aérien**

L'offre aérienne est en progression constante en Europe. Déjà amorcée en Chine et aux Etats-Unis, la reprise du trafic mondial est en bonne voie selon Eurocontrol.

Le trafic des aéroports parisiens a enregistré 4,7 millions de passagers en septembre 2021. Soit 49,9% de trafic en moins qu'en septembre 2019 mais 2,3 millions de passagers en plus qu'en septembre 2020.

### **Une reprise à la normale dès 2022 ?**

Très fortement impacté par la crise sanitaire, le secteur aérien va-t-il sortir la tête de l'eau ? Pas avant 2025 estimait une étude d'Eurocontrol, publiée en mai 2021. Mais l'organisme européen du contrôle aérien vient de mettre à jour ses prévisions de trafic pour les 6 prochaines années. Il table

dorénavant sur 2023 pour retrouver le niveau d'avant la pandémie, en 2019. Eurocontrol anticipe ainsi quelque 9,8 millions de vols en 2022 sur le Vieux Continent, soit tout juste 11% de moins qu'en 2019. Déjà largement amorcée en Chine et aux Etats-Unis, la reprise du trafic aérien est donc désormais un phénomène mondial.

Il s'agit pour autant des prévisions les plus optimistes. Pour anticiper un retour à la normale, l'organisation intergouvernementale européenne s'appuie en effet sur trois scénarios. Or, l'été 2021 a été très encourageant avec un trafic conforme aux attentes des compagnies aériennes et proche des estimations du scénario « élevé ». De quoi regarder l'avenir avec confiance même si, estime les experts européens, il existe d'importants risques baissiers qui pourraient affecter la reprise.

### **Les trois scénarios étudiés**

Dans le scénario « haut », la campagne de vaccination se poursuit à la fois en Europe et dans le monde et les restrictions de voyage sont assouplies. Un contexte qui verrait la plupart des flux interrégionaux ainsi que les voyages d'affaires redémarrer d'ici le milieu d'année prochaine. Si le scénario se matérialise, le nombre de vols décollant et atterrissant dans les aéroports français en 2023 devrait même dépasser celui de 2019 (3 576 000 vols contre 3 372 000).

Le scénario « de base » ou « de référence » table sur le même contexte mais prévoit un rétablissement plus lent des flux hors Europe et un retour des voyages d'affaires à leur niveau d'avant la crise sanitaire qu'en 2023.

Une vaccination ralentie, l'apparition de nouveaux variants résistant aux vaccins, de nouvelles mesures gouvernementales restrictives, des tensions économiques (y compris une hausse des prix de l'énergie) sont les éléments retenus pour le scénario « bas ». Dans ce scénario, le retour au volume de vols de 2019 ne serait pas envisageable avant 2027 dans la quasi-totalité des pays de l'Union européenne.

### **Airbus va embaucher**

Précision importante : ces prévisions concernent le nombre de vols et non pas le nombre de passagers qui met toujours plus de temps à se rattraper après une crise. Toujours est-il que les voyants semblent plutôt au vert. Après un et demi de graves difficultés, Airbus vient ainsi d'annoncer qu'il allait reprendre les embauches à partir de 2022. Les livraisons de l'avionneur toulousain devraient dépasser la barre des 600 appareils cette année et les cadences mensuelles de production de l'A320 revenir au niveau d'avant crise en juin de l'année prochaine, soit 60 appareils. A cause de la crise sanitaire, le groupe aéronautique avait dû supprimer 10 000 postes en 2020.

#### **- Une stratégie post-colloque : l'envoi d'un questionnaire aux candidats à l'élection présidentielle et la tenue d'une conférence de presse à Paris**

Au lendemain du colloque, nous adresserons un questionnaire aux candidats à l'élection présidentielle afin de connaître leur position sur ce dossier et de leur communiquer nos propositions.

**Nous présenterons ces propositions pour le transport aérien de demain lors d'une conférence de presse qui sera programmée à Paris courant février.**

\*\*\*\*\*

### III)

## Point sur le GT « Nouveau schéma de dessertes et cohérences aéroportuaires régionales »

Présentation et discussion du projet de contribution Ville et Aéroport

- **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, avait 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 avait 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 a mené une réflexion débouchant sur une contribution qui pourra aussi être incitative pour les régions. Les acteurs concernés ont jusqu'à mi-décembre pour transmettre leur contribution, avec pour objectif d'avoir de premier 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.

Nous présentons aujourd'hui le projet de contribution Ville et Aéroport qui pourra être enrichi par les membres concernés d'ici la mi-décembre. Le document finalisé sera ensuite transmis au ministre des Transports.

## PRÉSENTATION ET DISCUSSION DU PROJET DE CONTRIBUTION VILLE ET AÉROPORT

### « Le transport aérien doit contribuer au désenclavement et à la cohésion des territoires »

#### Introduction

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 « 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. »*

### **Éléments de problématique guidant la réflexion des élus de Ville et Aéroport**

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 ?

L'enjeu principal était 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 portant sur les lignes d'aménagement du territoire (LAT) a été conduite, tout en intégrant une réflexion plus large sur la gestion des aéroports et la nécessité pour le secteur d'assurer sa transition écologique.

**Les élus de Ville et Aéroport considèrent que la crise sanitaire que nous avons traversé doit permettre de repenser notre schéma aéroportuaire régional et national. Celui-ci doit être rééquilibré.**

### **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. Autrement dit, quel rôle peut jouer le transport aérien pour le désenclavement des territoires non desservis efficacement par le rail et par la route.**

Le rapport d'information sénatorial sur « les transports aériens et l'aménagement des territoires » publié en septembre 2019 et qui a découlé des Assises de l'aérien faisait le constat suivant : 1 million de Français vivent à plus de 45 minutes d'un accès à l'autoroute, d'une gare TGV ou d'un aéroport. Par ailleurs, 10 millions de Français n'ont accès qu'à un seul de ces modes de déplacement. Il y a aujourd'hui une montée des inégalités économiques et sociales entre les territoires, notamment le sentiment d'abandon géographique d'une partie de la population française.

L'un des phénomènes les plus marquants de la recomposition des territoires au cours des trente dernières années est la métropolisation. Elle se manifeste par une concentration des activités économiques et de la population dans les principales métropoles du pays.

## **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).

Il s'agit d'encourager d'une part les autorités organisatrices de la mobilité à assurer la bonne desserte des aéroports et à coordonner leurs actions de promotion du territoire, notamment en matière économique et touristique. D'autre part, 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.

**L'Etat s'est engagé à appuyer les régions déployant des stratégies aéroportuaires, en veillant à ce que les compétences entre l'Etat et les collectivités soient clarifiées et en accompagnant les évolutions de la gouvernance de certains aéroports, notamment lorsque la région souhaite augmenter sa part de capital dans l'exploitation aéroportuaire.**

Comme l'a souligné Yves Crozet, économiste, spécialiste de l'économie des transports, **une stratégie aéroportuaire demande de faire un tri à l'échelon régional entre les aéroports**. Sans ce tri, il indique que la volonté de péréquation entre les différents aéroports régionaux aboutira nécessairement à une logique de saupoudrage, ce qui n'est évidemment pas le plus efficient pour améliorer les services publics.

**La Nouvelle-Aquitaine est la première région à avoir mis en place une stratégie aéroportuaire.** A la suite de sa création, elle a réalisé un diagnostic aéroportuaire et une typologie des aéroports à l'échelle régionale. Les aéroports sont ainsi classés, avec flexibilité, selon qu'ils se rattachent au désenclavement, au développement économique ou au tourisme. Il a ensuite été décidé que la région accompagnerait le développement des aéroports ayant le plus d'impact dans chacun des secteurs. En outre, la région a décidé d'entrer au capital de chacun des aéroports à hauteur de 25% à l'exception de quatre d'entre eux : Poitiers et Agen, pour lesquels la région participe au financement de la LAT, et Périgueux et Angoulême. La région a également décidé de la création d'un établissement public aéroportuaire régional, qui permet notamment une mutualisation des services entre les différentes plateformes. Cette stratégie, pour la région Nouvelle-Aquitaine, va de pair avec une gouvernance publique de l'aéroport de Bordeaux, qui lui permet d'avoir les moyens nécessaires pour effectuer une péréquation entre infrastructures.

**L'Occitanie** s'est également saisie du sujet depuis 2018. Elle a tout d'abord réalisé une étude estimant les retombées économiques pour le territoire de l'argent public investi dans le transport aérien. Il a ainsi été estimé qu'un euro d'argent public investi aboutissait à quatre euros de PIB supplémentaires pour le territoire. La stratégie régionale adoptée poursuit trois objectifs : l'aménagement du territoire, le développement économique, et l'ouverture de la région sur le monde. La région souhaite favoriser le développement et le renforcement de la compétitivité de l'ensemble des plateformes aéroportuaires régionales. Elle maintiendra de ce fait l'accompagnement de deux aéroports nationaux (Toulouse et Montpellier) et souhaite engager la création d'un troisième par l'élaboration d'une gouvernance intégrée des structures de Perpignan, de Carcassonne et de Tarbes-Lourdes. Enfin, la région souhaite entrer au capital de l'ensemble des aéroports de la région.

**En Bretagne**, la région poursuit une stratégie qu'elle veut basée sur l'efficacité et le pragmatisme. Elle souhaite être présente au capital de l'ensemble des aéroports représentant plus de 100 000 passagers par an, en maintenant sa participation dans les aéroports plus petits. Elle encourage également une mutualisation entre certains aéroports, comme ceux de Rennes et Dinard, ce qui permet une péréquation des charges entre infrastructures plus ou moins rentables.

La région **Auvergne-Rhône-Alpes** est en cours d'élaboration de sa stratégie, qui devrait prendre place dans son schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). A ce jour, la région est présente dans les deux seuls syndicats mixtes existants, celui de l'aéroport de Clermont-Ferrand et celui de l'aéroport du Puy-Loudes. La région participe également aux travaux d'infrastructures d'autres aéroports, comme celui d'Aurillac, du Puy-Loudes et de Grenoble.

Le SRADDET prévoit d'inciter à la complémentarité des grands équipements aéroportuaires. La région souhaite, à horizon 2030, valoriser les fonctionnalités de chaque plateforme aéroportuaire, en tenant compte de leurs spécificités et animer le maillage aéroportuaire pour permettre à chaque plateforme de répondre. Pour cela, la région prévoit d'animer la coopération entre gestionnaires d'infrastructures.

Depuis la fusion des deux **Normandie**, une démarche de coopération entre les quatre aéroports ayant un trafic commercial significatif (Caen, Deauville, Le Havre et Rouen) s'est engagée, via une structure commune « Aéroports de Normandie », pour mutualiser certaines fonctions de gestion des plateformes, de promotion de l'offre et de développement du trafic en vue de confier la gestion de ces quatre plateformes à un délégataire unique à compter du 1er janvier 2022.

Enfin, la région des **Pays de la Loire**, nouvellement adhérente du réseau Ville et Aéroport (seule région adhérente pour l'instant), sort d'une période de vingt années d'engagement dans le projet d'aéroport du Grand Ouest que le Gouvernement a abandonné le 17 janvier 2018. Si la région n'a ni la taille critique, ni une offre d'équipement lui permettant de développer une stratégie à l'image de la Nouvelle-Aquitaine ou de l'Occitanie, les efforts sont actuellement tournés vers la situation de l'aéroport Nantes-Atlantique dont la croissance aboutira à terme à une sous-capacité. En effet, c'est près de 9 millions de passagers qui sont prévus à moyen terme alors que le réaménagement de la plateforme est programmé à partir de 2025.

Le niveau régional semble être le bon niveau pour réguler la concurrence aéroportuaire et avoir une réflexion globale permettant d'aboutir à une vision de l'aménagement du territoire, passant notamment par une cartographie et une typologie des infrastructures existantes. Faisant cela, les élus ont découvert des activités insoupçonnées de certains aérodromes et ont pu permettre un appariement entre besoins du territoire et fonctionnalités des infrastructures existantes. Il importe toutefois de souligner que **la région ne peut assumer seule cette responsabilité. Elle a à la fois besoin de l'Etat pour éviter une concurrence entre aéroports aux frontières régionales, et des autres collectivités pour disposer d'une vision de proximité.**

**Enfin, les régions font état de la nécessité de développer des partages d'expérience au niveau interrégional, ce qui leur permettrait d'échanger entre elles pour comprendre le marché. Ces échanges pourraient être réalisés sous l'égide de l'association des Régions de France (ARF) ou de l'administration centrale.**

### **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).

Il faut encourager la connectivité aérienne régionale, soit par le biais de liaisons transversales infra ou interrégionales, voire vers des pays de l'Union européenne, soit par la mutualisation des passagers sur une route (ex : ligne La Rochelle-Poitiers-Lyon). Il y a notamment le dispositif d'aide au démarrage pour les collectivités territoriales qui souhaiteraient développer leur aéroport et leur desserte. C'est une aide d'Etat aux compagnies aériennes reconnue compatible avec le marché intérieur, qui peut prendre la forme d'une réduction sur les tarifs des redevances aéroportuaires dans la limite de 50% pendant trois ans.

Par ailleurs, il y a la question des droits de trafic qu'il faut développer. Deux idées importantes se dégagent si l'on s'intéresse à la négociation des droits de trafic : la consultation des différentes

régions françaises pour éviter de concentrer les droits de trafic nouvellement obtenus exclusivement sur le hub parisien. Des droits peuvent également être réservés à la desserte régionale. Il s'agit de consulter les gestionnaires d'aéroports et les régions préalablement à l'engagement de négociations bilatérales sur les droits de trafic.

### **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.

Il faut orienter le produit de la taxation en priorité vers le financement de la recherche en faveur de l'aviation de demain. Par ailleurs, intégrer des critères environnementaux dans les obligations de service public permettrait d'orienter les compagnies aériennes vers l'utilisation d'aéronefs les plus efficaces en matière d'économie de carburant et de réduction des émissions carbone.

Une filière locale de production et d'approvisionnement en biocarburants aéronautiques pourrait dans un premier temps être expérimentée sur les lignes d'aménagement du territoire.

### **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.

Il faut notamment sécuriser sur le plan juridique la participation financière des départements aux LAT. En effet, ils sont censés intervenir lorsque l'intérêt touristique est prédominant mais parfois un département est appelé à participer au tour de table financier sans être lui-même délégataire pour l'organisation de la LAT.

Par ailleurs, les collectivités territoriales gestionnaires de lignes sous obligation de service public (OSP) ont manifesté un besoin en ingénierie : plus de soutien technique de la part de la DGAC et davantage de partage d'expériences entre collectivités porteuses de projets afin de diffuser les bonnes pratiques.

Parallèlement, il faut améliorer la qualité de service des LAT. Si l'on prend l'exemple de Paris-Orly il y a 360 000 passagers transitant sur des lignes sous OSP sur un total de 33 millions de passagers. Elles représentent à peine 1,1% du trafic de cet aéroport. Par ailleurs, hormis Air France, nous observons que la concurrence sur le secteur demeurerait limitée et que le dispositif réglementaire était appelé à être réformé.

Les propositions concrètes pour améliorer la situation : renforcer le contrôle des opérateurs de DSP et de leurs sous-traitants en matière de transparence des comptes d'exploitation et de respect des obligations de service public ; inscrire la qualité du service aérien et de l'accueil des passagers au titre des indicateurs de performance des LAT et du futur contrat de régulation économique (CRE) d'Aéroports de Paris ; créer les conditions d'ouverture à davantage de concurrence dans la définition des besoins des DSP en modernisant leur encadrement réglementaire pour concilier au meilleur coût la garantie des besoins exprimés par les collectivités et la souplesse d'exploitation nécessaire ; veiller dans les DSP à la mise en place d'une politique tarifaire plus favorable à la clientèle dite « VFR » (voyage, famille, relations) et de tourisme, en complément de la clientèle d'affaires.

En 2018, on ne comptait que onze lignes d'aménagement du territoire métropolitaines, dont seulement six bénéficiant d'une subvention. En 2019 et durant les années à venir de nouveaux besoins sont identifiés : Limoges-Lyon, Quimper-Paris. En 2018, 11,7 millions d'euros ont été affectés au financement de ces six lignes. Le Gouvernement prévoit de porter à 25 millions d'euros par an la dotation annuelle pour financer les renouvellements de DSP (ex : Rodez) et la création de nouvelles DSP ( ex : Quimper et éventuellement Cherbourg ou Carcassonne) selon les informations transmises par les régions.

Le dispositif repose également sur le financement des collectivités territoriales pour lesquelles l'amélioration du modèle économique de ces lignes est cruciale : optimiser le taux de remplissage, diversifier la clientèle et promouvoir l'attractivité économique et touristique de ces lignes.

### **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.

### **Assurer une 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.

### **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 accordées 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 d'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.

\*\*\*\*\*

## IV)

### **Dispositif d'aide aux riverains et Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)**

Point sur le rapport gouvernemental – Amendement adopté dans le PLF 2022

- **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 (TNSA) 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.

- **Rappel de l'action Ville et Aéroport sur ce dossier : courriers aux ministres concernés dont Olivier Dussopt avant l'été ; courrier à Jean Castex durant l'été pour lui demander d'accélérer la parution du rapport gouvernemental**

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 au 25 novembre ! Lors de notre dernier échange avec le cabinet du ministre des transports, on continue de nous dire qu'« à ce stade il n'y a pas eu d'arbitrage interministériel au fond sur ce rapport ».**

On peut dénoncer un tel retard car en attendant la situation est bloquée : trésorerie du gestionnaire très réduite (ex : 8 millions affectés pour Paris-CDG en 2021), 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.

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.

- **Nouvelle évaluation des pertes de recettes estimées de la TNSA lors de l'examen du PLF 2022 : 82 millions d'euros sur 3 ans !**

Les hausses de tarifs décidées en 2019 pour répondre aux besoins de financement croissants n'ont pas pu se concrétiser par des recettes supplémentaires. En temps normal, la TNSA est perçue dans la limite d'un plafond de 55 millions d'euros. Rappelons que ce plafond, fixé au I de l'article 46 de la loi de finances pour 2012, a été relevé de 47 à 55 millions d'euros dans la loi de finances rectificative pour 2016.

La taxe étant assise sur le décollage des aéronefs dont la masse au décollage excède 2 tonnes dans les aéroports concernés, **l'effondrement du trafic aérien en 2020 et 2021 conduit à des pertes de recettes massives, estimées par la DGAC à environ 60 millions d'euros, soit plus d'une année de recettes.** En y ajoutant la prévision de perte de recettes pour 2022, **le déficit sur trois ans atteindrait 82 millions d'euros !**

Or, **la crise sanitaire du Covid-19 n'a pas freiné les besoins d'insonorisation**, qui demeurent nécessaires pour améliorer les conditions de vie et le quotidien de plusieurs milliers de personnes. Il est vrai que le nombre de passagers transportés demeure encore très loin de son niveau de 2019 ; toutefois, le nombre d'aéronefs en vol est plus conséquent, notamment s'agissant des avions de fret, qui opèrent souvent la nuit, mais aussi des vols liés à la formation et au maintien des qualifications des pilotes. **En outre, la baisse des dépenses constatées en 2020 et 2021 résulte uniquement du ralentissement du traitement des dossiers et des travaux d'insonorisation durant les périodes de confinement.**

**En réalité, le stock des demandes d'aide à l'insonorisation, déjà important dans certains aéroports avant la crise, s'est dangereusement accru dans tous les aéroports.** La situation est désormais critique pour les aéroports de Roissy Charles-de-Gaulle et de Toulouse-Blagnac. Elle se tend également dans les aéroports qui n'étaient pas confrontés à des retards avant la crise, comme à Orly. Dans certains cas, le délai d'attente entre le dépôt d'un dossier et la réalisation effective des travaux d'insonorisation peut désormais atteindre dix ans... On comprend pourquoi certains riverains d'un aérodrome renoncent même à déposer un dossier !

À ce stade, aucune des solutions potentiellement exploitables n'a été envisagée, ni l'élargissement au niveau réglementaire des critères d'antériorité, ni l'utilisation d'une partie de l'enveloppe consacrée au dispositif Ma Prime Rénov' pour financer les travaux d'insonorisation, ni une compensation budgétaire à la hauteur des pertes subies. **Dans ce contexte, les rapporteuses spéciales ont appelé une nouvelle fois le Gouvernement à agir rapidement pour protéger nos concitoyens riverains des aéroports et rattraper les retards pris depuis 2020.**

Selon les informations qui leur ont été transmises, il est envisagé d'apporter une réponse financière aux pertes de recettes de la TNSA dans le cadre du projet de loi de finances rectificative de fin de gestion pour 2021, afin de compenser une partie de la baisse du rendement de la taxe sur la période 2020-2022. Pour être à la hauteur de l'enjeu, cette éventuelle compensation budgétaire devra être suffisante au regard des pertes de recettes subies sur la période.

**– Le taux de la TNSA va évoluer (amendement adopté dans le cadre du PLF 2022)**

*« L'objectif est de faire payer davantage les avions les moins vertueux et d'inciter les compagnies à moderniser leur flotte en se dotant d'aéronefs plus performants d'un point de vue à la fois acoustique et environnemental, tout en veillant à ce que chaque aéroport conserve son niveau de recettes actuel. »* C'est ainsi que la députée LREM Zivka Park a présenté son amendement au projet de loi de finances pour 2022 (PLF 2022) portant sur la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). L'Assemblée nationale l'a adopté, le 12 novembre, sur avis favorable du gouvernement.

Les dispositions adoptées modifient en premier lieu « les valeurs minimale et maximale des coefficients de modulation appliqués au logarithme décimal de la masse maximale au décollage des aéronefs ». Il modifie ensuite le montant maximal de la taxe pour les opérations effectuées sur les aérodromes du premier groupe tarifaire : Nantes-Atlantique, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly.

*« Les modifications portées par cet amendement n'emporteront pas de variation sur le rendement annuel de taxe sur les nuisances sonores aériennes, que ce soit au global ou bien par aérodrome »,* assure l'exposé de l'amendement. Ce que conteste le député Charles de Courson (Libertés et territoires), mais aussi le rapporteur général Laurent Saint-Martin (LREM). *« On nous dit que le produit global de la taxe – environ 55 millions d'euros, tous aérodromes confondus – serait à peu près stable : non, cela dépendra de la reprise du trafic et du type d'avions utilisés (...). J'ajoute que les taux – qui sont en fait des plafonds – sont modulés selon les aérodromes »,* a réagi M. de Courson, déplorant l'absence d'étude d'impact de la mesure. *« La navette sera l'occasion de vous communiquer les éléments de l'étude d'impact »,* a promis Olivier Dussopt, ministre délégué aux Comptes publics.

\*\*\*\*\*

V)

**Questions diverses :**

Implantation du hub de DHL Express à Paris-CDG ;  
Lutte contre la concurrence déloyale et le dumping social dans le transport aérien ;  
Programme de travail 2022

**- Implantation du hub de DHL Express à Paris-CDG, nouveau symbole du gigantisme**

DHL Express France a inauguré le 5 octobre dernier sa nouvelle plateforme de tri située au cœur de la zone cargo de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. Pour Ville et Aéroport, **la démesure est une fois de plus au rendez-vous puisqu'après l'extension du Hub européen de FedEx c'est le leader du transport express international qui consacre 170 millions d'euros sur un site 10 fois plus grand que le précédent.** C'est l'investissement le plus important jamais réalisé en France par cet opérateur depuis son arrivée en 1976 !

**Ce gigantisme se traduit par un espace de 91000 m<sup>2</sup>** sur lequel est implantée la plateforme de tri et la capacité de traitement est multipliée par 15 pour atteindre les 38000 pièces (colis et flyers) par heure...

**Ville et Aéroport relève que lors de son intervention, le ministre des transports a soutenu un tel développement du e-commerce qui trouve notamment son origine dans la crise sanitaire du Covid-19.** Ce centre de tri hors norme opère 24h/24 et 7j/7. Si l'on connaît le fonctionnement de FedEx qui opère ses vols de nuit du lundi au jeudi, on ne sait rien sur DHL Express. **Ville et Aéroport questionne : combien de vols seront programmés entre 22h et 6h à Paris-CDG et quelle sera la flotte de l'opérateur (type d'avion) ?**

Alors que la Préfecture du Val d'Oise et les services de la DGAC viennent de lancer l'élaboration du nouveau Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aéroport Paris-CDG, que ce même gouvernement tient par ailleurs un discours visant à limiter les nuisances liées au trafic aérien (loi Climat et résilience), **Ville et Aéroport considère que cette nouvelle implantation de DHL Express à Roissy et les chiffres avancés sont un très mauvais signal pour les élus et les populations riveraines.** D'autant qu'elle rappelle les effets délétères des nuisances aériennes sur la santé des populations aujourd'hui démontrés par l'étude épidémiologique DEBATS parue en 2020.

**Avec ce nouveau hub de DHL Express France à Paris-CDG, symbole du gigantisme, le jour d'après serait donc semblable au jour d'avant pour le transport aérien.** Or, pour les élus de Ville et Aéroport, 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.**

✓ **Lutte contre la concurrence déloyale et le dumping social dans le transport aérien**

**Un nouveau décret clarifie les obligations juridiques des compagnies aériennes étrangères qui exercent une activité en France de manière habituelle, stable et continue.**

Ces compagnies étrangères devront désormais appliquer la législation du travail et de la protection sociale française. Elles devront procéder à l'immatriculation de leur base d'exploitation au registre du commerce et des sociétés au même titre que les entreprises nationales.

La parution de ce décret s'inscrit quelques mois après l'obtention, en avril 2021, par Jean-Baptiste Djebbari, en lien avec Bruno le Maire, ministre de l'économie, des finances et de la relance, de la Commission européenne qu'elle impose des conditions strictes en termes de maintien des emplois basés à l'aéroport d'Orly dans le cadre des remèdes concurrentiels attachés à la recapitalisation du groupe Air France-KLM.

Pour Ville et Aéroport il est important que soit poursuivie une action résolue, engagée tant au niveau national qu'au niveau européen, contre toute pratique qui porterait atteinte à une juste concurrence des entreprises et aux droits des salariés.

## **Programme de travail 2022**

- ✓ Colloque « Transport aérien, le jour d'après ? » et communication post-colloque (questionnaire aux candidats à l'élection présidentielle + conférence de presse à Paris – présentation des propositions Ville et Aéroport pour le transport aérien de demain)
- ✓ Déplacement sur sites : Nantes (réaménagement de Nantes-Atlantique) + autre aéroport régional suivant l'actualité
- ✓ Réunions internes (AG 2022, conseil d'administration trimestriel) et externes (institutions, acteurs du transport aérien)
- ✓ Communication Ville et Aéroport (administration du site Internet, newsletter mensuelle, communiqués de presse, actes du colloque, campagne d'adhésion 2022, etc.)
- ✓ Action coordonnée avec les collectivités adhérentes sur la question de la mise en œuvre des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)
- ✓ **Engagement d'une action juridique (recours contentieux) conjointe avec les grandes collectivités adhérentes, les communes riveraines et les associations de riverains si nécessité**

\*\*\*\*\*