



Association nationale d'élus

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE 2023

Jeudi 13 avril 2023

14h00-16h00

9^e bureau

126 rue de l'Université



(Monsieur Jean-Pierre Blazy, Président de Ville & Aéroport, Maire de Gonesse -
Madame Naïma Moutchou, Vice-Présidente de l'Assemblée nationale, Députée du Val d'Oise)

ASSEMBLEE NATIONALE – PARIS



Association nationale d'élus

ORDRE DU JOUR

I)	Rapport moral 2022 du Président (Vote)
II)	Rapport financier 2022 du Trésorier (Vote)
III)	Renouvellement par tiers du conseil d'administration (Vote) (art. 6 et 7 des statuts)
IV)	Présentation et discussion du programme d'activités 2023



Association nationale d'élus

I)

RAPPORT MORAL 2022

par

M. Jean-Pierre BLAZY
Président de Ville et Aéroport
Maire de Gonesse (95)



(Synthèse du rapport moral 2022 => Présentation Powerpoint)

I)	Colloque « Transport aérien, le jour d'après ? » (04/03/22 – Maison de la Chimie – Paris) Le temps fort de l'année 2022
-----------	--

Ville et Aéroport engage une réflexion et porte des propositions sur le transport aérien post-Covid.Elle interpelle les candidats à l'élection présidentielle en leur adressant un questionnaire

Les enjeux du colloque

Ville et Aéroport a organisé le 4 mars dernier à Paris (Maison de la Chimie) un colloque « Transport aérien, le jour d'après ? » afin de débattre des conséquences durables et inédites de la crise sanitaire du Covid-19 sur le transport aérien : en quoi le jour d'après peut-il être différent du jour d'avant pour ce secteur ?

Lors de la première table-ronde, nous avons vu que l'ensemble des opérateurs aériens affichaient désormais dans le discours une volonté d'accélérer leur transformation écologique. Le transport aérien ne peut plus s'exonérer d'une action plus résolue à la fois à l'échelle planétaire (climat) et à l'échelle territoriale (ex. : vols de nuit). Nous avons rappelé que ces deux échelles ne s'opposent pas et qu'il faut les traiter ensemble dans le cadre d'une véritable politique aéroportuaire d'un Etat redevenu stratège. D'autant plus que les effets sanitaires de ce mode de transport sur les populations riveraines sont aujourd'hui démontrés en France par l'étude épidémiologique DEBATS.

Il a été également question de l'impact de la pandémie sur les emplois et les réponses à trouver. Ce sont les emplois directement liés à l'activité aéroportuaire qui ont connu la plus forte décroissance. Les CDD, les intérimaires et les entreprises dans la sous-traitance en ont été les premières victimes. S'agissant des territoires aéroportuaires, nous avons compris qu'ils devaient réfléchir à la diversification économique afin d'éviter leur dépendance excessive au trafic aérien.

Les débats du colloque ont enfin porté sur les scénarii de reprise du trafic à moyen terme présentés notamment par Eurocontrol.

Les enseignements à tirer de la crise sanitaire pour le transport aérien

La crise provoquée par l'épidémie de Covid-19 a mis en évidence la fragilité du modèle économique différent des aéroports concédés par l'État et les collectivités territoriales. Elle a provoqué une accélération de la recherche de réponses aux enjeux sanitaires, environnementaux et climatiques. La décarbonation du secteur est un objectif dont les résultats seront progressifs. Les perspectives actuelles ne suffisent pas à regagner la confiance des populations au moment où le trafic reprend à un niveau qui peut atteindre rapidement celui (record) de 2019.

Les cinq prochaines années seront décisives. Une planification territoriale de la transition écologique fondée sur les engagements des opérateurs et une régulation environnementale adaptée à la situation de chacun des territoires impactés par les activités aéroportuaires est nécessaire pour concrétiser la mise en œuvre des différentes politiques publiques. Les résultats devront être au rendez-vous pour regagner la confiance des populations dans la capacité du secteur aéronautique à réduire les externalités négatives de ses activités.

Pour nous élus et pour les populations riveraines, il y a lieu d'aborder à court terme, à moyen terme à l'échelle du prochain quinquennat des orientations, des décisions. Il faut qu'il y ait à nouveau un État stratège que ce soit pour concevoir les évolutions de la transition énergétique de l'aviation civile mais également pour apporter des réponses à l'échelle locale. De ce point de vue là il y a un grand déficit aujourd'hui constaté et que nous déplorons.

Une opportunité pour repenser le modèle de développement du secteur avec plus de régulation

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. Il est urgent de 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.

Les actions post-colloque : lettre-questionnaire aux candidats à l'élection présidentielle et interpellation du nouveau gouvernement

Au lendemain du colloque, une lettre-questionnaire a été adressée aux candidats à l'élection présidentielle afin de connaître leur programme sur le transport aérien et la protection des 2 millions de français les plus exposés au bruit aérien jour et nuit. Les élections passées, Ville et Aéroport a interpellé le nouveau gouvernement en lui soumettant une série de questions sur trois volets principaux : la politique aéroportuaire à conduire en France, la transition écologique du transport aérien et le défi climatique, le traitement du volet économique et social post crise sanitaire :

- 1) Pensez-vous que l'État doit redevenir stratège en matière de politique aéroportuaire, notamment si l'on considère l'actuel déséquilibre de notre système aéroportuaire national entre l'hypertrophie parisienne et les grands aéroports régionaux ? N'est-il pas temps de penser une nouvelle articulation entre les plates-formes aéroportuaires et leurs territoires d'implantation et entre les plates-formes aéroportuaires elles-mêmes au sein d'une même région ?

Êtes-vous favorable à la mise en œuvre d'un schéma aéroportuaire national dans lequel s'inscrirait les grandes orientations de l'État ? Dans ce cadre, seriez-vous favorable à la définition d'un plafonnement de trafic sur un aéroport tel que Paris-CDG et plus généralement sur les plateformes localisées en zone urbaine? Si oui, à quel niveau exprimé sur la base du nombre de mouvements (décollages et atterrissages) annuels ?

2) L'ensemble des opérateurs aériens affichent désormais dans le discours une volonté d'accélérer leur transformation écologique. Nous ne pensons pas que les progrès technologiques à eux seuls pourraient tout résoudre (avions à hydrogène, modernisation des flottes, etc.). Quelles sont vos propositions permettant d'assurer la nécessaire transition écologique du transport aérien de demain à l'échelle planétaire (ex. : défi climatique) et à l'échelle territoriale (ex. : mesures en matière de régulation du trafic, de fiscalité écologique, etc.) ? Il est désormais impératif de prendre en compte les effets sanitaires du transport aérien sur les populations riveraines (troubles du sommeil, maladies cardio-vasculaires, etc.). Connaissez-vous les conclusions de l'étude épidémiologique DEBATS parue en France fin 2020 ? Si oui, quelles suites donneriez-vous à cette étude importante ? Il est démontré que le trafic de nuit entraîne des perturbations du sommeil. Seriez-vous favorable à l'instauration de couvre-feux partiels ou totaux sur les principaux aéroports français ? La loi « Climat et Résilience » a été adoptée en 2021 : que pensez-vous du chapitre sur l'aérien au regard des propositions formulées en amont par la Convention citoyenne pour le climat ? Selon vous, faudrait-il interdire plus de lignes intérieures ? Si oui, lesquelles ? L'abandon de l'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes est-il une bonne décision ? Pensez-vous que l'actuel projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique porté par la DGAC a sa pertinence ?

3) La pandémie de Covid-19 a détruit beaucoup d'emplois dans le secteur aérien. Comme vous le savez, ce sont les emplois directement liés à l'activité aéroportuaire qui ont connu la plus forte décroissance. Les CDD, les intérimaires et les entreprises dans la sous-traitance en ont été les premières victimes. La filière aéronautique représente en France 300 000 emplois directs et indirects répartis au sein de 1 300 entreprises. Feriez-vous preuve de volonté politique pour mettre en œuvre un plan de transition économique pour le secteur aérien ? Celui-ci pourrait reposer par exemple sur la diversification des activités de la filière, la sécurisation des emplois sans dégradation des droits des salariés, les aides à la reconversion, etc.

Du travail de transcription à la publication des actes

Après un long de travail de transcription sur la base de l'enregistrement audio du colloque (environ 6 heures), de mise en page au format livret, les actes de colloque ont été publiés au début de l'automne. Outre l'édition papier des actes, ils sont téléchargeables en ligne sur www.villeaeroport.fr

Ils ont d'ores et déjà été adressés par email à l'ensemble des adhérents Ville et Aéroport, des participants au colloque, et plus largement à notre base mail.

Le livre des actes a été adressé aux adhérents Ville et Aéroport, aux intervenants du colloque, aux acteurs du transport aérien, aux pouvoirs publics (première ministre et ministres concernés du gouvernement), aux organismes concernés, aux parlementaires, etc.

Il a également accompagné le courrier adressé à près de 250 collectivités (de la région à la commune) dans le cadre de la campagne d'adhésion 2023 fin 2022 début 2023.



II)

Réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique Ville et Aéroport en déplacement sur site à Saint-Aignan-de-Grandlieu et Rezé (08/03/22)

Bilan du déplacement sur site organisé le 8 mars 2022

En se déplaçant sur site, Ville et Aéroport a pu mieux appréhender les enjeux du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique sur site notamment à Saint-Aignan-de-Grandlieu. On a pu mesurer l'impact qu'aurait l'allongement de la piste de 400 m au Sud pour cette commune.

Dans ce dossier, il faut travailler avec l'ensemble des composantes d'un aéroport urbain. L'instance de gouvernance actuelle est à géométrie variable et il est nécessaire d'avoir une véritable gouvernance d'un aéroport.

L'un des principaux enseignements de ce déplacement et des échanges qui ont eu lieu en mairie de Rezé avec l'ensemble des élus locaux est qu'il est impératif d'aboutir à un socle commun, intangible. C'est essentiel pour faire avancer ce dossier et les enjeux qui lui sont propres.

Car le cas nantais est un cas d'école et les élus de la métropole sont fortement mobilisés. Ils ont adressé un courrier à Jean-Baptiste Djebbari rappelant ainsi à l'État ses obligations. L'accent est mis sur deux grands thèmes : l'aide à l'insonorisation et les interrogations légitimes sur le projet d'allongement de piste de 400 m. Il s'agit d'objectiver ce projet avec des données qu'on ignore largement jusqu'à présent.

Comme il a été justement rappelé, la boussole des élus est la protection des populations riveraines. Il faut également veiller, dans une approche équilibrée, à l'équilibre économique. Jusqu'où accepte-t-on le développement et la modernisation de cet aéroport ? C'est un sujet toujours esquivé par l'État (non intervention dans le cahier des charges).

Il y a donc un intérêt objectif à construire un socle, une plate-forme de manière à peser davantage face à l'État dans un rapport de force. L'adoption du PPBE est un mauvais signal puisque la CCE avait émis un avis défavorable, qu'on nous annonce une augmentation de 10% du bruit aérien, ce qui est contraire à l'esprit de la Directive européenne qui précise que le PPBE doit poser des objectifs de réduction du bruit aérien.

Il y a à Nantes-Atlantique comme ailleurs une régulation du trafic à trouver, un point d'équilibre sans être taxé de « décroissant ». Ce curseur d'équilibre est à trouver de manière unitaire.

Ensuite, comment protège-t-on les populations qui sont gênées par les décollages et les atterrissages d'avions de plus en plus gros ? Les survols se font plus bas avec des moteurs plus puissants. L'État essaie de vendre un projet avec la question de relèvement de trajectoires qui va soulager certaines populations mais pas celles implantées à proximité immédiate de la plate-forme.

On est ainsi en droit de penser que l'État joue la division entre les territoires proches et éloignés de la plate-forme.

Sur la sémantique, il conviendrait à court et moyen terme de parler de « modernisation » et non de « réaménagement ». Donc, un aéroport moderne et pas rallongé. Il y a là une distinction à faire car on peut très bien rendre cet équipement performant dans son emprise actuelle.

Sujet des 400m et PEB en révision : le bourg de Saint-Aignan-de-Grandlieu passera en zone B du PEB qu'il y ai ou pas allongement de piste. Or, en zone B, on ne peut ni construire ni même rénover. On a pu évaluer l'incidence de cet allongement de piste : consommation de terres agricoles (35 hectares), le cycle de l'eau avec un bassin versant très proche du lac de Grandlieu.

La question de la définition d'un seuil de trafic a également été posée : 56 000 mouvements. Les élus sont d'accord pour dire qu'il faut une limitation acceptable du nombre de vols à Nantes-Atlantique et qu'une limitation des nuisances est illusoire sans une véritable gouvernance.

Les intérêts publics sont-ils compatibles avec les intérêts privés d'un concessionnaire ? (absence de société aéroportuaire).

Le travail à venir est donc la construction dans le dialogue de ce socle défendu par les élus et qui comprend plusieurs volets tels que la modernisation de l'aéroport, la protection des populations, les emplois directs et indirects, la diversification économique avec le choix d'un nouveau modèle de développement qui ne dépende pas exclusivement du transport aérien.

Des éléments clés se sont dégagés pour constituer ce socle commun : la limitation des mouvements dans le cadre de la nouvelle concession ; une clause de revoyure pour le PPBE de Nantes-Atlantique ; l'opposition à l'allongement de la piste de 400m au sud ; l'amélioration du dispositif d'aide aux riverains ; remise en place d'un Syndicat Mixte Aéroportuaire car on n'attend pas grand-chose d'un comité de suivi étatique.

Les 24 maires de Nantes Métropole ont interpellé le ministre des Transports

L'État tiendra-t-il ses engagements concernant l'aéroport Nantes-Atlantique ? Les aides à l'insonorisation patinent, les motifs du projet d'allongement de la piste ne sont pas assez expliqués, soulignent les maires des vingt-quatre communes de la métropole nantaise, dans leur courrier adressé à Jean-Baptiste Djebbari, le ministre délégué aux transports.

Les Vingt-quatre maires de Nantes métropole interpellent par courrier Jean-Baptiste Djebbari. Ils rappellent au ministre « les trois objectifs fixés par l'État dans le cadre du réaménagement de Nantes-Atlantique : protection des riverains, réaménagement de l'aéroport et ce dans le cadre d'une gouvernance transparente ». Sur ces trois points, ça patine.

S'il y a eu une avancée, avec 3 730 logements éligibles à une aide d'insonorisation depuis la révision du plan de gêne sonore en juillet 2019, les fonds manquent, les délais sont très longs. Résultat, « trop de ménages décident d'abandonner la réalisation de travaux d'insonorisation ».

Les maires demandent à l'État « d'abonder le fonds de compensation, de revoir ses critères d'attribution et le calendrier de versement des aides ».

Quant au projet de réaménagement qui sera réalisé par le futur concessionnaire, les doutes sur la pertinence d'allonger la piste de 400 mètres ne sont pas levés. Car « malgré les demandes de la collectivité, la Direction générale de l'aviation civile se refuse à produire ou transmettre une analyse spécifique des gains et impacts ». Cette « absence de transparence » est à nouveau dénoncée.

Un comité de suivi des engagements de l'État s'est tenu le 27 janvier 2023 en préfecture, sans convaincre

Les élus de Nantes Métropole et de la Région Pays de la Loire reprochent à l'État de ne pas avancer et ont écrit au préfet de Loire-Atlantique. L'association « Des ailes pour l'ouest » fustige également un manque de transparence.

En 2019, l'État s'était engagé à moderniser la structure existante de Nantes-Atlantique. Rénovation de l'aérogare et allongement de la piste étaient au programme, une fois le nouveau concessionnaire désigné. Sauf qu'à ce jour on ne connaît toujours pas le futur concessionnaire et le comité de suivi du 27 janvier, avec tous les acteurs du projet, n'a pas permis d'en savoir davantage.

Face au silence du préfet et des services de la DGAC sur l'état d'avancement du projet, les acteurs sont perplexes. Les services de l'État ont prévu d'annoncer la désignation du nouveau concessionnaire en 2023, sans plus de précisions. La DGAC admet poser la question de la pertinence de l'allongement de la piste, sans toutefois y répondre. Concernant l'expérimentation des nouveaux couloirs aériens, réalisée en 2022, le bilan est toujours en cours.

Pour rappel, la préfecture doit superviser la réalisation des 31 mesures de compensation et d'accompagnement du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique. A date, environ la moitié (17) a été réalisée selon les services de l'État dont la mise en place d'un couvre-feu le 8 avril 2022, contesté par les riverains qui en dénoncent les nombreuses violations par les compagnies aériennes.

Une évolution qui peine à masquer les manques qui concernent notamment les volets du rapprochement du bassin nantais des aéroports parisiens ou la desserte facilitée de Nantes-Atlantique.

Dans le courrier co-signé par la présidente de Nantes Métropole, Johanna Rolland, et la présidente de la région Pays de la Loire, Christelle Morançais, au nouveau préfet de Loire-Atlantique, Fabrice Rigoulet-Roze, il est écrit que « *le silence de l'État sur la démonstration de la pertinence de l'allongement de la piste ou des conséquences des trajectoires actuelles n'est pas à la hauteur des engagements pris en termes de gouvernance, de dialogue et de transparence* ».

III)

Révision des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Ville et Aéroport donne un avis défavorable pour la plupart d'entre eux et salue la décision du Conseil d'État (05/04/22) qui juge la DGAC non indépendante

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, ...).

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

Focus sur la décision du Conseil d'État dans son arrêt rendu le 5 avril 2022

Le 12 juillet 2021, 18 associations et collectifs avaient saisi le Président de la République et le Premier Ministre d'une demande d'application du règlement UE 598/2014, qui fixe les règles et procédures concernant la réduction du bruit des grands aéroports. Ce règlement impose aux États membres :

- De désigner une ou plusieurs autorités compétentes chargées de la procédure à suivre lors de l'adoption des restrictions d'exploitation. Ces autorités compétentes doivent être indépendantes de toute organisation qui intervient dans l'exploitation de l'aéroport, le transport aérien ou la fourniture de services de navigation aérienne, ou qui représente les intérêts de ces branches d'activités ainsi que ceux des riverains de l'aéroport.

- De réaliser, ou de faire réaliser, une *étude d'approche équilibrée* pour chacun des aéroports où sont opérés plus de 50 000 mouvements d'aéronefs de plus de 34 tonnes par an, dès lors qu'un problème de bruit a été identifié, ou qu'une nouvelle restriction d'exploitation est envisagée. Cette étude permet de retenir plusieurs mesures ou combinaisons de mesures pour réduire le bruit autour des aéroports.

En désignant la DTA (Direction du Transport Aérien - service de la DGAC) et sa sous-direction du développement durable comme autorité compétente, l'État français ne respecte pas la règle d'indépendance.

C'est ce que confirme le Conseil d'État dans son arrêt rendu le 5 avril 2022.

Ce dernier enjoint au Premier Ministre de prendre les dispositions réglementaires nécessaires en vue de la désignation d'une autorité bénéficiant des garanties d'indépendance requises par les dispositions de l'article 3 du règlement (UE) n°598/2014, dans un délai de six mois à compter de la notification de la décision.

C'est une belle victoire pour les associations et pour les riverains qu'elles représentent.

En effet, les associations ne peuvent imaginer que le Premier Ministre désigne une nouvelle branche de la DGAC, cette administration ayant un destin et un financement très largement liés avec le volume du trafic aérien.

Avec une autorité compétente indépendante, elles peuvent espérer que les futures études d'approche équilibrée déboucheront sur des restrictions d'exploitation réduisant vraiment le bruit autour des grands aéroports : limitation stricte du nombre de mouvements, de jour comme de nuit, mise en place de couvre-feux, interdiction de certaines catégories d'avions bruyants.

Cette démarche reste à réaliser pour 6 aéroports sur les 9 concernés : Bordeaux-Mérignac, Marseille-Provence, Nice-Côte-d'Azur, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Toulouse-Blagnac. [En France, 9 aéroports sont concernés de façon obligatoire : Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Toulouse-Blagnac).

Avis défavorable de Ville et Aéroport sur les différents projets de PPBE révisés

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.**

→ Bilan pour Paris-Orly

Réussite de la mobilisation des populations riveraines durant la phase de consultation publique du 23/08/21 au 25/10/21

Une consultation publique a été ouverte fin août afin que les riverains s'expriment sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport Paris-Orly. L'État a revu sa copie, après une première version très contestée à juste titre par les élus et les associations (version dans laquelle était notamment proposée une extension de la zone C du PEB d'Orly et la création d'une zone D). Oui mais cette deuxième version n'a pas réussi à convaincre.

Le document, qui est un plan d'actions à 5 ans (2018-2023), vise à concilier les impératifs du trafic aérien et ceux de l'urbanisation de la métropole, tout en réduisant l'exposition des riverains au bruit. Il n'a pas fait l'objet d'un consensus.

Dans la deuxième version du PPBE est par exemple proposée une réduction de 6 décibels de bruit entre 22 heures et 6 heures. Mais ce nouvel objectif paraît impossible à tenir en l'état, et peu crédible aux yeux des responsables associatifs. Pour DRAPO, une réduction de 6 décibels revient à diviser par 4 la quantité de bruit. Or, il n'y a ni de conditions pour y parvenir ni de calendrier qui est donné. Quant aux élus locaux, ils auraient préféré voir le couvre-feu rallongé d'une heure. L'actuel couvre-feu (de 23h30 à 6h) doit être respecté et élargi pour se rapprocher des 8 heures de sommeil consécutives préconisées par l'OMS.

D'une manière générale, les collectivités territoriales concernées (département de l'Essonne, Établissement 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.

Ainsi, le travail de mobilisation des populations riveraines durant la phase de consultation a porté ses fruits puisqu'environ 5200 avis ont été enregistrés, et qu'un grand nombre de propositions ont été formulées pour protéger la santé des riverains. Tout a été fait par les élus locaux et les associations de riverains pour que la population s'approprie ce sujet très important. Des documents tels que des questionnaires assortis de propositions ont été distribués dans les boîtes en lettre et diffusés en ligne sur le site Internet des communes. Le réseau DRAPO s'est mobilisé et a adressé un courrier aux 252 mairies du sud francilien en demandant aux maires de relayer l'information sur leurs sites pour inciter les gens à participer.

La dernière mouture du projet de PPBE rédigée par l'État et la DGAC présentée le 25/01/22 devant la CCE et soumise au vote est jugée scandaleuse

Celle-ci ne tient en aucun cas compte des milliers d'avis recueillis des collectivités locales, des populations riveraines, des associations de riverains.

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.

➔ **Bilan pour Paris-Charles-de-Gaulle**

La CCE Paris-CDG a émis un avis défavorable (à 1 voix de majorité) sur le projet de PPBE Paris-CDG le 18/01/22.

Force est de constater que les élus du territoire de Roissy sont divisés sur ce dossier à la différence d'Orly où une position unitaire a su être trouvée.

Alors que la phase de consultation publique a été ouverte le 20/01/22 jusqu'au 22/03/22, et afin de sensibiliser les différents niveaux de collectivités concernées par le projet de PPBE Paris-CDG 2022-2026, **Ville et Aéroport leur a adressé un courrier accompagné d'un projet d'avis.**

Après avoir notamment rappelé dans les considérants que l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle **constitue un point noir du bruit aérien avec 504 839 mouvements d'avions et 170 avions chaque nuit (record en Europe), celui-ci reprend la série de demandes ci-dessous :**

« DEMANDE à l'État de revoir sa copie et d'intégrer dans le prochain PPBE des mesures susceptibles de diminuer les nuisances pour les Gonessiens et de garantir leur bien-être avec la mise en place des mesures suivantes :

- ✓ L'étude d'approche équilibrée doit être lancée sans délai pour Paris-Charles-de-Gaulle, 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.
- ✓ Le retrait des avions les plus bruyants.
- ✓ La définition d'un maximum de trafic de Paris-Charles-de-Gaulle sur la base du nombre de mouvements annuels.
- ✓ La réduction négociée des vols de nuit portant sur les vols commerciaux (hors fret) entre 22h00 et 06h00. Il faut rappeler que Londres-Heathrow enregistre deux fois moins de vols sur cette tranche horaire et que l'aéroport de Francfort dispose d'un couvre-feu entre 23 heures et 5 heures depuis dix ans.
- ✓ L'application d'un dispositif de sanction pour les atterrissages sans créneau entre 0h00 et 05h00 qui sont interdits mais pas sanctionnés comme le demande l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA)

DEMANDE La mise en œuvre des solutions techniques destinées à diminuer le bruit et les nuisances aériennes. Par exemple en interdisant la sortie prématurée des trains d’atterrissage ou en favorisant le décollage en seuil de piste.

DEMANDE l’abandon de l’indicateur de bruit actuel (Indicateur Global Mesuré Pondéré, IGMP) inadapté à la mesure réelle des nuisances et la mise en place d’un nouvel indicateur évènementiel NA65, à l’instar des autres pays européens, qui s’intéresse aux pics de bruit et qui permette de mieux prendre en compte la gêne et les effets sanitaires associés au caractère répétitif des événements sonores.

DEMANDE la réforme du dispositif d’aide aux riverains et de la fiscalité sur l’activité aérienne (TNSA) pour permettre une meilleure prise en charge des demandes d’insonorisation et un traitement plus efficace. Elle pourrait passer par la création de plates-formes locales de la rénovation énergétique et phonique chargées d’instruire les dossiers d’aide à l’insonorisation.

DEMANDE la réalisation d’un Plan d’Exposition au Bruit (PEB) et d’un Plan de Gêne Sonore (PGS) prenant en compte les nuisances cumulées de Roissy CDG et de l’aéroport du Bourget.

DEMANDE la création d’un observatoire de l’habitat, du logement et de l’évolution démographique du territoire aéroportuaire de Roissy.

EMET un avis défavorable au projet de PPBE 2022-2026 tel qu’il est présenté aujourd’hui par l’État. »

Durant la phase de consultation publique, et s’inspirant du travail effectué autour d’Orly, Ville et Aéroport a invité les maires à mobiliser leur population afin que le plus grand nombre d’avis soit enregistré sur le site dédié du ministère de l’écologie.

→ **Bilan pour Nantes-Atlantique**

Suite à la consultation publique qui s’est déroulée du 29 avril au 29 juin 2021 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 2021.

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'État et fait des contre-propositions.

Point positif sur l'instauration d'un couvre-feu : l'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique a été publié

Cet arrêté est entré 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.

Rappelons que ce couvre-feu avec interdiction des vols programmés entre 0h00 et 06h00 est issu d'un consensus politique entre les 24 maires de Nantes Métropole.

➔ Bilan pour Lyon-Saint-Exupéry

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 sous-tendus 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.

	Décembre 2022/2019	Cumul 2022 (Mn de Pax)	Cumul 2022 / 2019
Trafic intérieur	90,8%	28,70	84,1%
Métropole Intérieur	87,0%	21,62	80,7%
dont radiales	82,4%	12,58	77,2%
dont transversales	94,5%	9,04	86,3%
Métropole - Outre-Mer	104,6%	4,79	98,7%
Outre-Mer Intérieur	97,3%	2,29	92,2%
Trafic international	94,7%	116,10	79,8%
Métropole - International	94,7%	114,40	80,2%
dont Union Européenne (UE27)	95,5%	59,14	85,2%
dont Europe hors UE	85,1%	18,08	72,3%
dont Amérique	98,0%	12,79	81,5%
dont Asie-Pacifique	77,1%	7,03	54,0%
dont Afrique	113,5%	17,35	88,8%
Outre-Mer - International	91,5%	1,71	62,5%
Sous-total trafic Métropole	93,8%	140,81	80,8%
Total trafic France	93,9%	144,81	80,6%

(SOURCE : DGAC)

IV) Reprise du trafic aérien : face à l'urgence climatique et sanitaire, repenser un transport aérien français mieux régulé et décarboné

Le transport aérien français termine 2022 à seulement 6,1% en-dessous du niveau de 2019

Le transport aérien français aura confirmé son retour à la normale en décembre. Selon la DGAC, le trafic passagers n'était plus que 6,1% inférieur à celui de décembre 2019. Pour 2022, le nombre de passagers en France n'est plus que de 19,4% inférieur à celui de 2019...

Un peu plus de 144 millions de passagers en France métropolitaine et outremer en 2022. C'est le résultat qu'a annoncé la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Un résultat plutôt favorable puisqu'il montre que le nombre de passagers n'est plus que de 19,4% inférieur au chiffre record de fréquentation de 2019. Pour la seule France métropolitaine, l'écart est même un peu plus réduit, à 19,2%.

* Pax totaux (locaux + transit)		
	Cumul 2022 (Mn de Pax)	Cumul 2022 / 2019
Paris-CDG	57,48	75,5%
Paris-Orly	29,19	91,6%
Nice	12,12	83,7%
Lyon	8,55	72,9%
Marseille	9,12	89,9%
Toulouse	7,04	73,2%
Bâle-Mulhouse	7,04	77,6%
Bordeaux	5,70	74,1%
Nantes	5,80	80,3%
Beauvais	4,60	115,6%

(SOURCE: DGAC)

Au mois de décembre, le trafic aérien en France représentait même 93,9% de ses résultats de 2019, à la même date. Il est donc plus que probable, sauf incident majeur, que le transport aérien français dépassera en 2023 son niveau de 2019.

Si l'on regarde les résultats par segment, l'international s'est comporté un peu moins bien que le domestique. Une évolution normale, puisque certains pays continuaient d'imposer des restrictions d'entrée sur leur territoire durant l'année. Le nombre de passagers s'est ainsi élevé à 116,10 millions à l'international, soit un écart de 20,2% avec 2019.

Les deux segments qui ont connu la plus forte reprise en 2022 sont l’Afrique et l’Union Européenne. Le trafic France-Afrique n’était plus que de 11,2% inférieur à 2019 pour toute l’année 2022 avec 17,35 millions de passagers. En décembre, il s’affichait même en hausse de 13,5% par rapport à son homologue de 2019. Avec 59,14 millions de passagers sur France-UE, le trafic était sur l’année inférieur de 14,8% à son niveau de 2019. En décembre, il était même très proche de son niveau de 2019 à -4,5%.

Toujours à l’international, on note que le trafic France-Amériques a également connu une évolution favorable. Il n’était plus que de 18,5% inférieur à 2019 en cumul annuel avec 12,8 millions de passagers. En revanche, les flux France-Asie seront restés les plus affectés en 2022. L’année passée ne représentait que 54% du trafic passagers de 2019.

Sur le domestique, le trafic intérieur métropole sur l’ensemble de 2022 représentait 79,3% du trafic de 2019. Soit 21,6 millions de passagers. Avec cependant un meilleur résultat pour les lignes transversales (86,3%) que celles reliant les régions à Paris (77,2%). Il faut cependant noter la très forte progression des lignes métropole-DROM. Sur l’ensemble de 2022, ce segment a généré 4,79 millions de voyageurs -soit un recul de 1,3% par rapport à 2019.

Nombreux changements dans les classements des aéroports

Si l’on regarde les résultats par aéroport, Beauvais, Paris-Orly et Marseille ont enregistré les meilleurs résultats dans le top 10 aéroportuaire. Beauvais, avec 4,6 millions de passagers, termine même l’année en hausse de 15,6% par rapport à 2019. Tandis qu’Orly et Marseille termine respectivement l’année à -8,4% et -10,1% par rapport à 2019. En revanche, Lyon, Toulouse, Bordeaux et Roissy CDG ont connu les taux de reprise les plus lents.

Avec pour conséquence que le trafic passagers à Marseille dépasse désormais celui de Lyon, tout comme Nantes, au-dessus du trafic de l’aéroport de Bordeaux. Tandis que le trafic de Bâle-Mulhouse s’affiche désormais à égalité avec celui de Toulouse. *(Source: DGAC)*

Publication du rapport de l’ADEME sur les 3 scénarios de transition écologique du secteur aérien (Septembre 2022). Ville et Aéroport favorable au scénario B « Modération du trafic »

Le transport aérien français (vols intérieurs et vols internationaux au départ de France) a des impacts de plus en plus importants sur l’environnement, dans un contexte de croissance de l’activité à l’échelle mondiale. Même si les acteurs du secteur sont de plus en plus conscients et engagés en matière de transition écologique, les émissions de Co2 du secteur ont augmenté de 85% entre 1990 et 2019, et pourraient encore croître de 50% d’ici 2050 si de nouveaux leviers de décarbonation ne sont pas mobilisés. Ce rapport pose notamment la question de la maîtrise du trafic comme levier de décarbonation, en montrant son efficacité, notamment à court terme. Ville et Aéroport est favorable au scénario « modération du trafic » car elle sait que l’amélioration de l’efficacité énergétique des avions ou le recours aux carburants durables ne produiront leurs effets qu’à moyen et long terme. Elle demande donc aux pouvoirs publics de se positionner sur l’un des scénarios et d’étudier les modalités potentielles du recours au levier « modération du trafic » qui pourrait prendre la forme d’un plafonnement du nombre de vols, à l’instar de la

décision prise récemment par le gouvernement néerlandais pour l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol.

Trois scénarios pour accélérer la transition écologique du secteur aérien

Rappelons que l'objectif français de neutralité carbone en 2050 repose sur une division par 6 au moins des émissions de la France entre 1990 et 2050, tous secteurs confondus. Dans ce contexte, l'ADEME a réalisé une étude prospective afin d'analyser les différentes pistes de transition écologique du secteur aérien à l'échelle nationale pour l'accompagner dans sa décarbonation.

Une méthodologie de travail en 5 phases (état des lieux, identification des leviers de décarbonation, élaboration de 3 scénarios, analyse des impacts, identification des mesures à mettre en œuvre) ainsi qu'une approche collaborative (ADEME, Direction Générale de l'Aviation Civile, Direction Générale de l'Énergie et du Climat, et acteurs du secteur) ont été développées.

Périmètre de l'étude : temporel = 2020-2050, nature des vols = vols commerciaux de passagers et de fret, géographique = trafic lié au territoire Français.

L'ADEME a donc étudié cinq catégories de leviers de « décarbonation » que sont l'augmentation du remplissage des avions, l'amélioration de l'efficacité énergétique, la baisse de l'intensité carbone de l'énergie consommée, le report modal et la réduction du niveau de trafic, et les a mobilisés dans trois scénarios contrastés :

Scénario A : « Rupture technologique »

Des investissements importants sont réalisés dans la recherche et la construction aéronautique (avion à hydrogène notamment) ainsi que dans la production de Carburants d'Aviation Durables (CAD), afin de conserver une croissance du trafic aérien.

Scénario B : « Modération du trafic »

Il mobilise à la fois des mesures de sobriété pour stabiliser le niveau de trafic aérien et un développement important de l'usage des CAD, visant à minimiser les émissions cumulées entre 2020 et 2050 et à réduire nettement les émissions d'ici à 2030.

Scénario C : « Tous leviers »

Il mobilise l'ensemble des leviers à un degré moindre que dans les deux premiers scénarios, afin de réduire les risques et les coûts liés au recours à des technologies de rupture, ainsi que les impacts socioéconomiques des mesures de modération du trafic.

À travers ses scénarios, l'ADEME révèle que les émissions de CO₂ des vols au départ de la France peuvent être réduites d'environ 75 % entre 2019 et 2050 en mobilisant trois leviers majeurs : l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions ; le recours aux carburants durables et la réduction du trafic de 23 % par rapport à 2019. Alors que les deux premiers ne produiront des effets sensibles qu'à moyen et long terme, le dernier pourrait être efficace plus vite. Il

pourrait prendre la forme d'un plafonnement du nombre de vols, comme nous l'avons vu pour l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol. L'aéroport parisien d'Orly connaît déjà un plafonnement du nombre de vols à 250 000 par an pour limiter ses nuisances sonores. Alors pourquoi ne pas étendre une telle obligation à tous les aéroports français ?

La décarbonation du secteur aérien devra intégrer un plafonnement du trafic

Ce point fait évidemment débat et l'ADEME reconnaît des échanges tendus, vifs avec les différents acteurs du transport aérien. En effet, cette mesure soulève de nombreuses inquiétudes au sein de la filière. Il faut rappeler par ailleurs que le transport aérien joue un rôle important pour la cohésion du territoire national et qu'il génère des emplois : 1,1 million en 2019, dont 342 000 emplois directs. L'ADEME propose donc d'approfondir la question en évaluant, dans une seconde étude, les impacts sociaux-économiques qu'aurait une stabilisation, voire une réduction des vols, et non la croissance attendue dans les décennies à venir.

Certains acteurs semblent avoir déjà intégré cette perspective d'une maîtrise du trafic aérien, tel qu'Aéroports de Paris récemment par la voix de son PDG, Augustin de Romanet, chez BFM Business : *« Il faut être aussi raisonnable que possible dans ses comportements pour la période de transition qui va durer à peu près vingt ou trente ans (...) Si demain matin le trafic devait décroître, ça ne serait pas une tragédie existentielle pour nous. »*

Une réduction possible des émissions de CO2 de 75%

Si la France a déjà commencé à mobiliser certains des leviers de décarbonation du secteur aérien, et si les acteurs de la construction aéronautique poursuivent leurs travaux pour apporter les solutions technologiques, les efforts doivent se poursuivre pour atteindre les objectifs. A travers ses scénarios, l'ADEME révèle que les émissions de CO2 des vols au départ de la France peuvent être réduites d'environ 75% entre 2019 et 2050 en mobilisant trois leviers majeurs :

- • l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions ;
- • le recours aux carburants durables pour baisser l'intensité carbone de l'énergie ;
- • la maîtrise et réduction du trafic.

Alors que les deux premiers leviers ne produiront des effets sensibles qu'à moyen et long terme, le dernier pourrait être efficace à court terme. Par ailleurs, l'analyse des différents scénarios révèle que le recours aux carburants durables sera confronté à des difficultés de disponibilité des ressources et de capacité technique des avions (certification à l'utilisation des biocarburants à 100%, par exemple). Il induira un surcoût significatif des billets qui aura pour effet une baisse relative de la demande et donc du trafic (en 2050, l'ADEME évalue cet impact à une diminution de 15 à 19% du niveau de trafic).

La disponibilité des carburants décarbonés sera limitée

En effet, il ne faut pas s'attendre à des réductions rapides des émissions si l'on se fie uniquement aux développements des agrocarburants (e-fuel) ou à l'avion à hydrogène. Ce dernier serait prêt à

compter de 2035, date la plus optimiste d'Airbus. Il s'adresserait surtout aux vols court-courriers, soit au plus 7 % des parcours en 2050, quel que soit le scénario de l'ADEME.

Du côté des carburants d'aviation durable (CAD) à base de biocarburants ou d'électro-carburants, les effets pourraient être directs et massifs, car l'utilisation du kérosène est la principale source de CO2 du secteur. Les biocarburants produits à partir d'esters et d'acides gras hydrotraités (huiles de cuisson usagées ou résidus de graisses animales) seront les seuls disponibles d'ici à 2030. Ils émettent environ 65 % de CO2 en moins que le kérosène.

À partir de 2030, viendront les biocarburants de seconde génération fabriqués à partir de résidus de cultures et de déchets (- 88 % de CO2), s'il y en a suffisamment pour l'aviation. La production d'électro-carburants à partir d'électricité décarbonée et de CO2 capturé à la sortie d'installations industrielles commencera tout juste.

Mais leur pouvoir de décarbonation dépendra du mix électrique du pays dans lequel ils sont produits, c'est-à-dire celui d'où les avions décollent.

Finalement, la production de carburants durables se base sur des ressources déjà convoitées par ailleurs. « *Par conséquent, choisir d'approvisionner massivement le secteur aérien en biocarburants, en électro-carburants et en hydrogène est le résultat d'un choix de politique publique, qui implique d'arbitrer un ordre de priorité entre les différents secteurs (transport aérien, transport routier, bâtiment, industrie, bioéconomie...)* », prévient l'ADEME dans son étude.

Cette étude va enrichir les réflexions du gouvernement et du secteur de l'aviation en vue de l'élaboration de la prochaine Stratégie française énergie-climat et celle des budgets carbone à partager entre tous les secteurs d'activité.

Ville et Aéroport favorable au scénario B « Modération du trafic »

A la lecture des trois scénarios de décarbonation précités, le choix de Ville et Aéroport se porte sur le scénario B « Modération du trafic » le plus efficace à ses yeux car il peut produire des résultats plus immédiats.

Ville et Aéroport considère qu'il appartient désormais aux pouvoirs publics de définir ces mesures de plafonnement du trafic pour ses principaux aéroports « acnés ». Elle organisera le 13 avril prochain une table-ronde avec les représentants de l'ADEME (M. Marc Cottignies, coordinateur technique de l'étude) et les acteurs du transport aérien.

Publication d'une lettre ouverte de Jean-Pierre Blazy, Président de Ville et Aéroport, à Élisabeth Borne, Première Ministre (17/11/22) diffusée sur les réseaux sociaux (compte Twitter Ville et Aéroport)

Objet : « La politique gouvernementale en matière de décarbonation du secteur aérien et la nouvelle réglementation de ses trafics (commercial, fret et aviation d'affaires) »

A l'heure où s'est achevée la COP 27 en Egypte, Jean-Pierre Blazy, Président de Ville et Aéroport, a interpellé dans une lettre ouverte la Première Ministre sur la nécessité de mieux réglementer le développement du trafic aérien compte-tenu de l'urgence climatique et de la nécessité de décarboner le secteur. Les résultats seront progressifs et l'on sait déjà que les progrès technologiques, le recours aux agrocarburants ne peuvent suffire à atteindre les objectifs de réduction des émissions à l'horizon 2050. C'est avant tout par des mesures de réduction du trafic aérien, à l'instar du plafonnement du trafic de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol décidé par le gouvernement néerlandais (440 000 mouvements dès novembre 2023) ou encore l'instauration de couvre-feux, que l'on peut réduire selon lui de manière rapide, efficace et durable le bruit autour des grands aéroports français. La version in extenso de la lettre ouverte est téléchargeable sur www.villeaeroport.fr



V)	Dispositif d'aide aux riverains : le Parlement adopte, à l'initiative du Sénat, une dotation supplémentaire de 20 millions d'euros pour les travaux d'insonorisation des logements (Projet de loi de finances rectificative pour 2022). Pour Ville et Aéroport, le compte n'y est pas !
-----------	--

Dans le cadre du projet de loi de finances rectificative pour 2022, le Parlement a adopté le 25 novembre dernier en commission mixte paritaire la proposition du sénateur Vincent Capo-Canellas. Celle-ci prévoit une dotation de 20 millions d'euros supplémentaires pour la Taxe sur les nuisances sonores aériennes qui finance les travaux d'insonorisation des logements autour des grands aéroports français. Cette mesure vient compenser partiellement les pertes de recettes de la TNSA dues à la crise sanitaire du Covid-19 et estimées à plus de 80 millions d'euros sur la période 2020-2023. Dans le cadre du PLFR 2021 déjà le Parlement avait voté 8 millions d'euros de crédits budgétaires pour compenser à titre exceptionnel la baisse de rendement de la TNSA. On est très loin du compte !

La crise Covid-19 a fortement impacté le produit de la TNSA

Le produit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), acquittée par les compagnies aériennes, est reversé aux exploitants d'aéroports pour financer les aides accordées aux riverains pour l'atténuation des nuisances sonores ou le remboursement à des personnes publiques des avances consenties pour financer des travaux de réduction des nuisances sonores. La TNSA est assise sur le trafic avec un rendement qui est à la baisse du fait des années covid.

Alors que le rendement de la taxe a connu une très forte diminution depuis 2020, les prévisions de recettes jusqu'en 2023 sont également en forte baisse par rapport aux projections réalisées avant la crise. En 2020, le rendement de la taxe ne s'est établi qu'à 26 millions d'euros, en retrait de 28 millions d'euros par rapport à la prévision initiale de 54 millions d'euros. En 2021, le montant des recettes n'a atteint que 23,6 millions d'euros pour une prévision initiale de 54,4 millions d'euros, soit un écart de 31 millions d'euros. D'après les projections réalisées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), cette situation devrait se poursuivre en 2022 puis en 2023.

Aérodroemes	2021	2022*	2023*
Beauvais-Tillé	83 166 €	127 394 €	150 042 €
Bordeaux-Mérignac	245 513 €	398 986 €	466 987 €
Lille-Lesquin	6 616 €	5 360 €	6 500 €
Lyon-Saint Exupéry	-	-	-
Marseille-Provence	546 095 €	746 353 €	896 186 €
Nantes-Atlantique	1 213 843 €	1 969 701 €	2 320 401 €
Nice-Côte d'Azur	51 240 €	79 871 €	92 765 €
Paris-Charles de Gaulle	13 110 826 €	21 463 946 €	25 688 687 €
Paris-Le Bourget	1 077 069 €	892 545 €	1 069 040 €
Paris-Orly	5 782 814 €	8 761 520 €	10 521 188 €
Strasbourg-Entzheim	-	-	-
Toulouse-Blagnac	1 403 933 €	2 200 137 €	2 610 804 €
Total reversé	23 521 115 €	36 645 813 €	43 822 599 €
<i>Total ADP</i>	19 970 709 €	31 118 011 €	37 278 914 €
<i>Total province</i>	3 550 406 €	5 527 802 €	6 543 685 €
<i>Total TNSA, frais de gestion inclus (0,5%)</i>	23 639 311 €	36 829 963 €	44 042 813 €

*Prévisions de recettes (février 2022)

Ainsi, la perte de financement cumulée pour le dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains d'aéroports entre 2020 et 2023 pourrait s'élever à plus de 80 millions d'euros.

Dans le cadre de la loi n° 2021-1549 du 1er décembre 2021 de finances rectificative pour 2021, le Parlement a voté 8 millions d'euros de crédits budgétaires sur le programme 203 « Infrastructures et services de transports » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » au titre d'un dispositif de compensation exceptionnel d'une partie de la baisse de rendement de la TSNA.

Toutefois cette mesure est bien loin du compte.

En application l'article 226 de la loi de finances initiale pour 2021, en mars 2022, le Gouvernement a présenté un rapport au Parlement concernant les impacts de la crise sur le dispositif d'aide à l'insonorisation pour la période 2020-2021. Ce rapport comporte des pistes de mesures correctrices et notamment l'éventualité d'une compensation totale ou partielle du déficit de rendement de la TNSA lié à la crise sous la forme de subventions ou d'avances de l'État.

L'ACNUSA signale un ralentissement des travaux d'insonorisation faute d'argent dans les caisses et un allongement de la durée d'insonorisation des locaux éligibles

D'après l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), ce déficit de financement ralentit les travaux d'insonorisation. Des dossiers dont la programmation avait été prévue restent en attente faute de financements. En 2020, toutes plateformes aéroportuaires confondues, le montant des travaux validés en commission avait été réduit des deux tiers, passant de 35 millions d'euros à seulement 14 millions d'euros. Toujours d'après l'ACNUSA, « le nombre d'années nécessaires pour insonoriser potentiellement la totalité des locaux n'a pas diminué au cours des trois dernières années comme cela aurait dû être le cas. Il s'est au contraire allongé depuis la pandémie, passant, selon l'administration, de 11,4 années à 12,3 années entre décembre 2019 et décembre 2020 ».

Aussi, dans le prolongement de la subvention exceptionnelle de 8 millions d'euros qui avait été adoptée par le Parlement lors du PLFR de fin d'année pour 2021 l'amendement défendu par le sénateur Vincent Capo-Canellas et adopté au Parlement vise à majorer pour 20 millions d'euros l'ouverture d'autorisations d'engagements (AE) de l'action 52 « Transport aérien » du programme 203 « Infrastructures et services de transports

12 ans pour réaliser l'ensemble des travaux d'insonorisation. Nécessité de réformer le dispositif d'aide aux riverains pour Ville et Aéroport

On calcule aujourd'hui qu'il faudrait théoriquement presque 12 ans pour réaliser l'ensemble des travaux. Les guichets arrêtent d'instruire les demandes des riverains car il n'y a plus d'argent. Pendant ce temps-là, alors que le trafic aérien est à un niveau proche de celui (record) de 2019 (89,5 % en octobre 2022 par rapport à octobre 2019), les riverains qui subissent les nuisances sonores attendent.

Ville et Aéroport considère qu'il faut par principe assurer la réparation de la nuisance subie particulièrement en matière de bruit et d'insonorisation. Elle observe que le dispositif d'aide aux riverains fonctionne mal en Île-de-France à la différence des régions. En effet, il existe de fréquents blocages dans l'instruction des dossiers avec des temps d'attente trop longs pour le riverain et les entreprises spécialisées dans l'isolation phonique des bâtiments éligibles.

Au niveau de la Taxe sur les nuisances aériennes (TNSA), Ville et Aéroport propose une nouvelle fiscalité fondée sur le principe pollueur-payeur avec un élargissement de la contribution aux gestionnaires d'aéroports. Elle demande, outre la TNSA, l'instauration d'une taxe de compensation des nuisances aéroportuaires (TCNA) de 1% prélevée sur le chiffre extra aéronautique des aéroports pour financer les actions des communautés aéroportuaires. Cette taxe ne grèvera pas la compétitivité des aéroports et du transport aérien. Elle constituera une participation des opérateurs d'aéroports à la réparation des nuisances, issue de leurs activités économiques dérivées.

VI)	Ville et Aéroport rencontre M. Gilles Leblanc, président de l’Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) (13/12/22) et intervient lors de son colloque « Gagner la confiance des territoires » à l’Assemblée nationale (09/01/23)
------------	--

Une délégation d’élus Ville et Aéroport conduite par son président, M. Jean-Pierre Blazy, a rencontré M. Gilles Leblanc, président de l’ACNUSA le 13 décembre dernier au siège de l’Autorité à Paris. L’occasion de faire un tour d’horizon des sujets d’actualité touchant au transport aérien. Par ailleurs, Ville et Aéroport est intervenue lors du colloque « Gagner la confiance des territoires » organisé par l’Autorité le 9 janvier à l’Assemblée Nationale. Son vice-président, M. Jean-Claude Lemasson, a notamment rappelé la nécessité d’inventer un nouveau mode de gouvernance territoriale afin de restaurer la confiance entre acteurs : la communauté aéroportuaire. C’est une vieille idée qui avait été introduite dans une loi de 2004 et qu’il faut aujourd’hui faire évoluer.

Le jour d’après ressemble au jour d’avant : le trafic aérien a quasiment retrouvé en 2022 son niveau (record) d’avant-Covid

2022 a été un véritable « come-back » pour l’aviation civile. Selon les chiffres publiés début janvier par Eurocontrol, le trafic aérien a retrouvé l’année dernière 83% de son niveau de 2019, avant la crise sanitaire (86% pour la France). Ce sont les transporteurs low cost qui sont sortis renforcés de la crise, retrouvant 85% de leur trafic de 2019, contre 75% pour les transporteurs classiques. Ryanair a conforté sa première place européenne en réalisant en 2022 109% de ses vols de 2019, tout comme Volotea. Les vols Air France ont représenté 80% du niveau de 2019, ceux de Lufthansa 72% juste devant British Airways (71%). Eurocontrol prédit que le nombre de vols annuels en Europe atteindra 92% du nombre de 2019 en 2023, mais prévoit une année difficile, l’enjeu étant de limiter les retards. Le trafic de fret n’a pas été soumis à la crise sanitaire, tout comme l’aviation d’affaires et l’aviation légère.

Les différents témoignages des riverains d’aéroport attestent de cette reprise et les nuisances sonores sont d’autant plus mal ressenties après la période d’accalmie vécue pendant la crise sanitaire.

Le trafic a quasiment atteint son niveau d’avant-Covid alors que nous sommes face à l’urgence climatique et sanitaire. Ville et Aéroport a rappelé la tribune signée par plus de cent professionnels de santé et parue dans Le Monde. Les médecins alertent désormais sur le bruit aérien.

Selon Gilles Leblanc, cette croissance très forte du trafic aérien a été très mal anticipée (ex. : +7,3% de mouvements programmés et non opérés). Le trafic domestique en France a progressé avec une croissance plus forte en région. A ses yeux, la période de crise n’a pas été mise à profit

pour préparer l'après-crise. Il n'y a pas eu d'accélération dans le renouvellement des flottes. La promesse de progrès technologique sera en partie tenue d'ici 15 ans mais ce n'est pas perceptible par les populations. Ce saut technologique qu'on nous promet est insuffisant et il faut travailler davantage sur les pollutions directes qui ont des effets délétères sur la santé. On observe que la confiance n'y est pas et qu'il y a de fortes tensions entre acteurs. Si l'on prend le seul cas d'Orly, on observe un nombre important de manquements au couvre-feu (dérogations, détournements, ...). Cela constitue un mauvais bilan environnemental.

Dispositif d'aide aux riverains : des moyens pas au niveau des besoins

L'ACNUSA s'est mobilisée sur la compensation des pertes de recettes de la Taxe sur les nuisances aériennes (TNSA). De la même manière que l'on a été capable de compenser la Taxe de l'aviation civile, la TNSA aurait dû subir le même traitement. Dans son rapport au gouvernement et au Parlement, l'ACNUSA recommande d'emprunter sur le produit futur de la Taxe afin d'empêcher le blocage de nombreux dossiers. Elle indique que l'amendement qui ouvre cette possibilité est prêt et qu'au-delà de cette disposition il s'agit de réformer le mode de financement. C'est précisément ce que l'Autorité a indiqué aux rapporteurs spéciaux du budget Transports aériens à l'Assemblée Nationale et au Sénat. A Nantes, une voie un peu différente a été trouvée. A partir de périmètres identifiés, on a un abondement de la Taxe par les collectivités territoriales et on observe des mécanismes de solidarité territoriale en lien avec l'exploitant de l'aéroport. A Marseille, la région et la métropole aide une partie du territoire au niveau de l'étang de Berre où l'on a concentré les nuisances. Les actions de compensation ne doivent pas être que sur le bâti mais aussi sur l'humain (ex. : action médico-sociale).

Dans le cadre du projet de loi de finances rectificative pour 2022, le Parlement a adopté, à l'initiative du Sénat, une dotation de 20 millions d'euros supplémentaires pour la TNSA. C'est une compensation très partielle puisque les pertes de recettes dues à la crise Covid-19 sont évaluées à plus de 80 millions d'euros sur la période 2020-2023.

Didier Gonzales, Maire de Villeneuve-le-Roi (94), a rappelé qu'il y avait encore la moitié des habitations à insonoriser autour d'Orly, et que par ailleurs le volume de crédits n'était pas consommé. Le mode de distribution pose problème avec seulement deux CCAR par an.

Contraintes d'urbanisme en zone de bruit (PEB) : il faut aider les villes à vivre

Il a également été question des contraintes d'urbanisme en zone de bruit (PEB). Les élus observent sur le terrain que le desserrement des ménages diminue et que la spirale de la paupérisation sociale et de la dégradation urbaine s'amplifie. Pour Ville et Aéroport, il faut agir sur deux pieds en aidant individuellement ces populations exposées au bruit d'une part et en aidant les villes à vivre d'autre part (ex. : 2 friches industrielles squattées à Villeneuve-le-Roi – « système Favela »). L'État n'intervient pas alors que la ville essaie de faire de petites unités urbaines pour maintenir un tissu cohérent. L'ACNUSA peut-elle intervenir sur ce chapitre alors que les études sur l'habitat montrent que les villes incluses dans le PEB se paupérisent ? L'ACNUSA précise qu'elle a essayé de convaincre la fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) mais sans succès. Elle reconnaît que sa capacité à faire bouger les lignes sur le PEB est faible car le sujet ne coïncide pas directement avec son champ de compétences.

De la nécessité de repenser le modèle socio-économique des aéroports

Jean-Claude Lemasson, Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu (44), a souligné la nécessité de repenser le modèle socio-économique des aéroports. Il s'agit désormais d'évaluer le niveau d'acceptation des populations par rapport au développement des nuisances induites par ce développement (bruit/air).

La discussion avec l'ACNUSA a abouti sur l'idée qu'il faut considérer les territoires aéroportuaires comme des secteurs à protéger. L'approche du PEB est sans doute trop technocratique. Il faudrait plutôt regarder du côté des PPRI et des études de danger. Une fois l'étude transmise il y a un travail territorial à avoir et notamment l'évaluation du risque sanitaire. C'est une stratégie locale de gestion des risques qu'il faut élaborer. Et un nouveau modèle de gouvernance territoriale décentralisé au niveau des régions que serait la « communauté aéroportuaire » pourrait s'occuper notamment d'un tel travail. Il est important de faire connaître la réalité du risque. Il y a l'analyse du risque d'un côté et l'action territoriale encadrée de l'autre. Les élus sont d'accord pour dire qu'il faut une gestion territoriale et pas une gestion purement technocratique. Aujourd'hui, l'ACNUSA dénonce également une gestion trop étatique, trop verticale, extraterritoriale et pas assez intégrée. Elle ajoute que les CCE et CCAR sont des outils de concertation réglementaires très peu exploités par les services de l'État.

PPBE : quel développement aéroportuaire pour demain ?

Le cas d'Amsterdam-Schiphol

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) recensent les actions engagées ou envisagées par les opérateurs sur chacun des aéroports. Ils doivent indiquer les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées. L'Autorité constate que plusieurs PPBE n'ont pas fixé ces objectifs et elle n'a donc émis un avis favorable que dans de rares cas où l'objectif de réduction du bruit apparaissait clairement. Dans certains cas (ex : Paris-CDG) on a même une hypothèse de trafic à 680000 mouvements à l'horizon 2026 contre 500000 en 2019 (soit 35% d'avions en plus !), incompatible avec l'esprit de la Directive européenne, l'urgence climatique et sanitaire.

L'ACNUSA considère qu'il faudrait déconcentrer la procédure d'élaboration des PPBE pour que cela soit géré territorialement. Il s'agit d'évaluer avant tout la capacité des opérateurs sur leur performance environnementale. En outre, l'arrêt du Conseil d'État du 5 avril 2022 invite le Gouvernement à désigner une autorité indépendante pour l'élaboration des PPBE et la conduite des études d'approche équilibrée. L'ACNUSA a fait savoir qu'elle était disponible pour assurer la mission que la direction du transport aérien ne peut assumer.

Cette prise de conscience portant sur la régulation du trafic aérien s'est déjà traduite en Europe au niveau notamment des principaux hubs. Il existe déjà une limitation ou une interdiction des vols de nuit sur Londres-Heathrow, Francfort ou Madrid-Barajas.

Le gouvernement néerlandais a pris la décision historique de plafonner le trafic de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol à 440 000 mouvements par an dès 2023 (-13% du trafic). L'ACNUSA considère que les vols qui seront supprimés n'apportent rien économiquement à la région d'Amsterdam et qu'il s'agit donc d'une décision plus économique qu'environnementale (cf. la notice d'impact transmise à la Commission européenne suite à la décision de plafonnement).

De plus, les travaux de l'ADEME sur les scénarios de décarbonation du secteur aérien qui sont parus fin septembre 2022 confirment la nécessité d'intégrer le plafonnement du trafic comme l'un des leviers de cette décarbonation : « *Le plafonnement du trafic serait une mesure rapide et efficace, en attendant les avancées technologiques sur les avions et les carburants* ».

Une proposition de loi à venir sur les nuisances aéroportuaires

Gilles Leblanc a indiqué qu'une proposition de loi sur les nuisances aéroportuaires serait en préparation à l'Assemblée Nationale. Ce travail serait porté par Mme Naïma Moutchou, vice-présidente de l'Assemblée Nationale et députée du Val d'Oise. M. Blazy a sollicité le cabinet de Mme Moutchou afin de la rencontrer et voir de quelle manière Ville et Aéroport pourrait contribuer à cette PPL.

Restaurer la confiance et le dialogue entre acteurs en créant la communauté aéroportuaire

Ville et Aéroport partage le constat formulé par le président de l'ACNUSA dans son dernier édito. Il précise à juste titre que si les acteurs du transport aérien ont commencé à prendre des engagements aux différentes échelles (internationales, communautaires, nationales et locales) pour un développement « plus raisonnée et durable » (...) « il reste que les résultats locaux sont peu perceptibles par les collectivités, les associations et les populations les plus impactées ». Il ajoute qu'« il importe de traduire de nouvelles stratégies environnementales des opérateurs et des pouvoirs publics par des actions concrètes, en surmontant une à une les inerties qui freinent les changements nécessaires ».

Ce constat a été fait depuis ces deux dernières décennies par Ville et Aéroport. L'« inertie » dont parle le président de l'ACNUSA a souvent été le fait de l'administration, en l'occurrence la Direction générale de l'aviation civile, et des gouvernements successifs qui ont insuffisamment traité la question des nuisances aériennes (bruit/air) sur et autour des aéroports.

Cette situation a conduit à un climat de défiance entre l'État, ses services, les autorités aéroportuaires, les opérateurs d'une part, et les collectivités locales, associations et populations riveraines d'autre part.

Aujourd'hui, alors qu'un nouveau quinquennat vient de s'ouvrir, il s'agit de rétablir la confiance entre l'ensemble des parties prenantes et d'aboutir à des résultats concrets. Le recours à des organismes indépendants (comme l'ACNUSA) d'expertise et de contrôle, la transparence de l'information, et la permanence du dialogue seront les garants de cette confiance et la condition d'un développement durable des principaux aéroports français.

Pour Ville et Aéroport, il est impératif d'inventer une nouvelle gouvernance territoriale afin de favoriser le dialogue entre acteurs. La communauté aéroportuaire est un mode de gouvernance qui a été proposé il y a bientôt 19 ans dans la loi du 23 février 2004 restée inappliquée. Nous considérons qu'il faut faire évoluer la loi de 2004. La loi d'orientation sur les mobilités constituait une occasion et il faudra à l'avenir que nos parlementaires se penchent sérieusement sur la question.

C'est ce que Ville et Aéroport a proposé lors du colloque « Gagner la confiance des territoires » organisé par l'autorité le 9 janvier à l'Assemblée Nationale par la voie de son vice-président, M. Jean-Claude Lemasson, dans le cadre de la table-ronde 2 « Quelles actions pour quels résultats territoriaux sur la période 2024-2028 ? ».

Ville et Aéroport a également proposé qu'au niveau territorial un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) spécifique pour chaque aéroport acnused soit négocié et signé selon les cas entre l'État, le gestionnaire de l'aéroport, les entreprises du secteur, les collectivités territoriales et les associations. Ce CDDA aiderait les communautés aéroportuaires dans l'exercice de leurs compétences.

Au sein de la communauté aéroportuaire qui serait présidée par les régions, des réunions régulières et des groupes de travail thématiques devraient permettre de renouer les fils d'un dialogue continu, régulier, à même de développer la connaissance réciproque et d'instaurer un climat de confiance mutuelle.

Pour utiliser pleinement la dynamique aéroportuaire en assurant un développement équilibré du territoire, cette modification de la gouvernance s'impose. Elle implique plusieurs conditions indispensables : une vision stratégique clairement exprimée par l'Etat et qui fait défaut aujourd'hui, tant pour l'aéroport que pour son territoire, dans la mesure où le développement durable de ces espaces constitue un enjeu local, régional, national, voire européen ; un dialogue étroit et une coordination permanente entre l'ensemble des acteurs décisionnels ; une écoute réelle des attentes et des propositions des élus et des associations de riverains qui ne seraient plus seulement consultés mais qui feraient partie intégrante du processus de décision.

La communauté aéroportuaire pourrait prendre la forme d'un établissement public afin de coordonner les politiques et assurer les redistributions économiques et fiscales. Une mesure législative est nécessaire pour définir l'appellation, l'organisation, les compétences et les moyens propres de cette nouvelle structure.

De même, il est indispensable, à l'inverse de la situation actuelle, que les ressources financières et fiscales générées par l'activité aéroportuaire soient plus équitablement réparties entre les collectivités territoriales, notamment au bénéfice de celles qui subissent les nuisances importantes ou connaissent une situation économique et sociale moins favorable ou doivent faire face à des besoins importants en logement.

Au préalable, il convient de faire une proposition législative tant sur l'organisation de cette Communauté que sur la définition des ressources financières nécessaires à son action.

Ville et Aéroport salue la signature d'une Charte pour la transparence des données

Cette Charte s'adresse aux organismes productrices de données. Ville et Aéroport salue sa signature. Ceux-ci s'engagent, conformément à la directive européenne du 14 mars 2007, « à rendre public les données utiles aux opérateurs pour supprimer ou réduire les émissions de leurs activités à la source, aux pouvoirs publics pour prendre les dispositions permettant de réduire les impacts de nuisances aéroportuaires sur les territoires les plus concernés, et aux populations pour disposer et être informées des mesures de bruit et de polluants atmosphériques ainsi que de leurs interprétations ».

VII)	Entretien avec Mme Naïma Moutchou, vice-présidente de l'Assemblée nationale, députée du Val d'Oise, dans le cadre de la préparation d'une proposition de loi sur les nuisances aériennes (09/02/23)
-------------	--

Le président de Ville et Aéroport a rencontré le 9 février à l'Assemblée nationale Mme Naïma Moutchou, vice-présidente de l'Assemblée nationale, députée du Val d'Oise, afin de discuter avec elle d'une proposition de loi sur les nuisances aéroportuaires en préparation. A cette occasion, il lui a notamment été rappelé les différentes propositions de lois, rapports parlementaires déposés sur le sujet depuis près de 20 ans. L'enjeu était d'évaluer l'ambition de cette proposition de loi et de voir comment Ville et Aéroport pouvait apporter sa contribution à ce travail.

VIII)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Préparation d’une audience avec M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports. ✓ Entretien préparatoire avec les conseillers du ministre sur les sujets portés à l’ordre du jour (14/02/23)
--------------	--

A l’automne 2022, l’association Ville et Aéroport a sollicité une audience auprès de M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports (courrier du 04/10/22 ; relance le 07/12/22). Les

Actes du colloque « Transport aérien, le jour d’après ? » étaient joints au courrier.

L’enjeu de cette rencontre est de discuter avec le ministre des différents enjeux qui se posent pour le secteur aérien post Covid et lui présenter notre réflexion et nos propositions.

La chefferie de cabinet a contacté Ville et Aéroport début janvier afin de nous proposer de recevoir une délégation d’élus Ville et Aéroport par deux conseillers du ministre : M. Alexandre Molina, conseiller Territoires et Élus et Mme Claire Rais-Assa, conseillère Transport aérien (+ DGAC).

Ce à quoi nous avons répondu que, conformément à la demande initiale, nous souhaitions expressément rencontrer le ministre lui-même. Il a dès lors été convenu qu’un entretien préparatoire à cette audience se tiendrait entre les conseillers précités et notre chargé de mission, M. Julien Delannay. Celui-ci a été organisé le mardi 14 février.

Préalablement à cet entretien préparatoire, les membres du conseil d’administration ont été saisis et certains d’entre eux ont communiqué une série de sujets. Un ordre du jour détaillé a pu ensuite être finalisé et il a été transmis au cabinet du ministre.

Une date d’audience devrait être prochainement communiquée.

IX)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Préparation d'un déplacement sur site à Lille-Lesquin dans le cadre du projet d'extension et de modernisation de l'aéroport. ✓ Réunion avec la commune adhérente de Fretin (02/02/23)
------------	--

Une réunion en visioconférence a été organisée le 2 février dernier avec la ville de Fretin, commune adhérente, qui a sollicité l'association sur le projet de modernisation et d'extension de l'aéroport Lille-Lesquin porté par le groupe Eiffage. Au-delà, Mme Béatrice Mullier, Maire de Fretin, accompagnée de Mme Marie-Jeanne Marseguerra, Adjointe au maire déléguée à l'Environnement, et de Mme Valérie Morillon, membre de l'association ADNA2L, ont attiré notre attention sur la question des nouvelles trajectoires qui impactent fortement Fretin et d'autres communes environnantes (décollages par vent d'est en piste 08).

La question des vols de nuit a également été discutée, sujet sur lequel le ministre des Transports a demandé une étude d'impact.

Il a été convenu d'un déplacement en délégation sur site positionné durant la première quinzaine d'avril.

Rappel des faits

Depuis 2020, la gestion de l'aéroport de Lille-Lesquin a été confiée, via une délégation de service public, à la société de travaux publics Eiffage, en association avec Aéroport de Marseille. L'entreprise privée a la délégation de service public pour vingt ans.

Eiffage porte le projet de modernisation et d'extension de Lille-Lesquin, afin de suivre la hausse qu'il anticipe du trafic aérien. Celui-ci doit passer de 3,4/3,9 millions de passagers annuels en 2039, contre 2,2 millions enregistrés en 2019. Eiffage prévoit d'investir plus de 100 millions d'euros dans le projet.

Ceux qui sont « pour »

À l'époque de l'attribution de la concession de service public de l'aéroport, le SMALIM (Syndicat Mixte des Aéroports de Lille-Lesquin et de Merville, propriété de la Région à 66 % et de la MEL à 34 %) avait choisi Eiffage sur la base du projet de modernisation et d'extension.

Du côté de la Métropole Européenne de Lille, le projet de modernisation et d'extension a été entériné par son président Damien Castelain en bureau exécutif fin février 2022, soit un vote en catimini, que n'ont pas manqué d'accuser ses opposants.

Le 25 avril 2022, la commission d'enquête qui faisait suite à l'enquête publique a délivré un double avis favorable au projet, toutefois assorti d'une réserve et de recommandations sur les nuisances sonores et la pollution, mais sans demander un couvre-feu pour les vols de nuit.

Suite à cette décision, fin avril, Christophe Coulon, président du SMALIM, considérait que c'était une bonne nouvelle même s'il estimait que ce n'était qu' « une étape administrative ». Le vice-président de la Région y assurait également comprendre l'exaspération des populations et indiquait vouloir prendre des mesures contre les nuisances, en particulier le bruit.

Le 6 juillet 2022, le préfet du Nord, Georges-François Leclerc, a signé l'autorisation environnementale au plan de modernisation et d'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin. Une décision attendue depuis de long mois et dont le résultat n'est pas une surprise. Elle signifie que l'État donne son feu vert au projet.

Ceux qui sont « contre »

Lors de l'enquête publique close le 1er mars 2022, la majorité des 1 500 contributions des riverains exprimait de vives inquiétudes (nuisances sonores, thrombose routière, artificialisation des sols...). Nombreux sont ceux qui demandent, par exemple, un couvre-feu. Une demande relayée et même martelée par le maire de Seclin et co-président du SIVOM Grand Sud de Lille qui regroupe 33 communes du secteur de l'aéroport, qui en a fait un combat.

Extension de l'aéroport Lille-Lesquin : la bataille juridique est lancée

➤ Les conditions

Le projet a forcément pris du retard avec la pandémie mais il a aussi rencontré dès le départ de multiples oppositions, surtout de la part des riverain·es de l'aéroport. Ils se sont rapidement regroupé·es en collectifs car ils craignent les nuisances sonores liées aux futurs travaux et celles du trafic aérien plus important.

Ces mêmes collectifs ont demandé un couvre-feu du trafic pour justement contenir les nuisances la nuit.

De son côté, le président de la Métropole Européenne de Lille, a annoncé cette semaine que, même si *“la MEL avait rendu un avis favorable au projet de modernisation de l'aéroport qui représente une ouverture sur l'Europe et le Monde”*, ce n'était pas *“sans condition”* : *“elle demande notamment que l'exploitation de nuit soit encadrée.”* Il a d'ailleurs prononcé ces mots lors d'une rencontre avec le ministre des transports , Clément Beaune, qui s'est à nouveau engagé à la mise en place d'une étude d'impact.

Une étude dont n'aurait pas besoin le ministre pour prendre un arrêté de restriction d'exploitation selon le collectif des Survolés (qui regroupe des assos et groupes d'habitanc·es). Ce dernier demande donc plus de clarté sur le couvre-feu.

◆ La bataille juridique

Les associations opposées au projet d'agrandissement dénoncent une aberration écologique alors que la France s'est fixée comme objectif de réduire de 55% ses émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030.

Le lundi 7 novembre, les opposants au projet d'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin dans le Nord ont tenu une conférence de presse pour dénoncer les "aberration écologiques" d'un tel projet.

Lors de celle-ci, l'association N.A.D.A. – non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille – a annoncé avoir déposé un recours contre l'autorisation environnementale délivrée par le préfet du Nord en juillet dernier. Tout un symbole lorsque l'on sait qu'elle est la première décision administrative qui autorise le projet.

Pour rappel, la société Aéroport de Lille prévoit d'accroître le nombre de passagers jusqu'à 78% d'ici 2039, soit 3,9 millions de voyageurs par an contre 2 millions avant la crise du Covid-19. Pour cela, la surface de l'aérogare devrait doubler et un parking supplémentaire devrait être créé pour accueillir les voyageurs toujours plus nombreux.

Porté devant le tribunal par trois associations (N.A.D.A., Nord Nature Environnement, France Nature Environnement), ce recours espère démontrer que l'autorisation délivrée par le préfet ne protège pas les ressources environnementales, notamment la ressource en eau.

"L'aéroport est construit sur l'aire d'alimentation des champs captants de Lille sud. (Cette aire) recharge une nappe phréatique qui est fondamentale car elle fournit plus de 40% de l'eau de la métropole et qu'elle est jugée irremplaçable", indique maître Muriel Ruef, avocate de l'association N.A.D.A.

La pollution existe déjà, assure-t-elle, mais l'extension ne ferait qu'empirer la situation car des sols supplémentaires seraient imperméabilisés et la nappe phréatique ne serait ainsi plus correctement rechargée. "*Cette décision ne protège pas les ressources environnementales, notamment la ressource en eau*", résume l'avocate, avant de conclure que c'est un projet "*d'un autre âge, à l'heure où 40% du trafic de cet aéroport, ce sont des vols Lille-Lyon, accessibles en train*".

Le ministre des Transports s'est exprimé à la fin du mois d'octobre. Au regard de la contestation grandissante de la part de particuliers mais aussi d'élus – 35 communes de la métropole lilloise se sont prononcées contre ce projet d'extension – Clément Beaune a ordonné le lancement d'une étude qui pourrait ouvrir la voie à un couvre-feu nocturne. Une telle décision interdirait de fait les vols la nuit.

Le tribunal administratif de Lille déboute les opposants à l'extension de l'aéroport Lille-Lesquin

C'est un revers, plus ou moins attendu, pour les opposants à l'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin (Nord). Les décisions du tribunal administratif de Lille, suite à l'audience du 25 novembre 2022, sont désormais connues : et le collectif NADA, et les maires de Fretin et Lesquin, qui avaient refusé de délivrer les permis de construire, ont été déboutés. C'est donc un pas supplémentaire vers la construction d'une nouvelle aérogare sur le site, dans un [projet global de modernisation qui pourrait aboutir en 2025](#).

Deux maires sommés de réexaminer le dossier

L'autre déception concerne les maires de Fretin et Lesquin, qui avaient jusqu'ici refusé de signer les permis de construire nécessaires à la réalisation de l'extension. "Il a été estimé que cette décision préjudicie gravement et immédiatement à l'intérêt public qui s'attache à éviter la saturation de l'aérogare et à réduire rapidement son exposition au risque notamment d'attaque par voiture bélier" détaille le communiqué du tribunal administratif. D'après le juge des référés, les éléments invoqués pour ce refus de permis "ne paraissaient pas, en l'état, pouvoir légalement fonder la décision des communes de Lesquin et Fretin". Le juge des référés, lundi 5 décembre, les a ainsi sommés « d'instruire » ces permis dans un délai d'un mois, c'est-à-dire de statuer après réexamen du dossier.

Ils ont finalement signé les permis de construire pour le projet de modernisation et d'extension de l'aéroport.

La ville de Fretin dénonce avec force une nouvelle trajectoire de survol (décalage vers Fretin) qui a été négociée par le Président de la Métropole Européenne de Lille avec les services de l'État

La ville de Fretin sollicite l'expertise de l'association Ville et Aéroport sur un sujet très spécifique qui concerne la commune : les trajectoires par vent d'est et le survol de Fretin. Ces trajectoires ont été négociées (avec la DGAC et la préfecture du Nord) au niveau de la Métropole Européenne de Lille et son président, M. Damien Castelain (1er président de la Métropole à ne pas être membre du Parti Socialiste), maire d'une commune (Péronne-en-Mélantois) qui était impactée par l'ancienne trajectoire. Cela a conduit à une division entre les quelques communes impactées par cette nouvelle trajectoire et la métropole.

Fretin est concernée par les décollages par vent d'est en piste 08. Vous trouverez en pièce jointe la trajectoire avant et après le décalage vers Fretin.

- **Ville et Aéroport arrive sur les réseaux sociaux (Page Facebook et compte Twitter)**
- **Campagne d'adhésion 2022 auprès de 250 collectivités territoriales de la métropole à la commune (+ parlementaires)**
- **Séminaire de formation « bruit aérien » (08/02/23) organisé auprès des élus et assuré par M. Gérard Stemmer, administrateur Ville et Aéroport et ancien pilote de ligne**

Ce séminaire de formation « bruit aérien » a été organisé en visioconférence le mercredi 8 février et il a réuni à la fois certains élus membres du réseau Ville et Aéroport ainsi que des collaborateurs d'élus.

Cette formation est assurée par M. Gérard Stemmer, Adjoint au Maire de Dammartin-en-Goële (77), administrateur de Ville et Aéroport, et ancien pilote de ligne.

L'objectif est de sensibiliser les élus de Ville et Aéroport aux sujets souvent techniques et pointus qui peuvent être traités notamment par la Direction générale de l'aviation civile au sein des différentes instances de concertation où siègent les élus (CCE, CCAR, Comité de suivi étatique, etc.). Ce séminaire, qui se déclinera par thématiques, doit leur permettre d'appréhender un certain nombre de notions propres au transport aérien, de les assimiler et ainsi leur permettre de répondre aux interpellations récurrentes des citoyens.

Le programme complet de cette formation a été diffusé. Naturellement, de nouvelles thématiques pourront s'ajouter selon la demande des élus.

Le premier séminaire a porté sur la thématique du bruit aérien. On s'est ainsi intéressé au 4),5) et 6) du programme (bruit; bruit des avions; "chapitres" et groupes acoustiques). La question des indicateurs de bruit (Lden; IGMP; indicateur événementiel type NA) a également été abordée.

Une captation vidéo du séminaire a pu être faite. Elle doit notamment permettre aux élus n'ayant pu assister au séminaire de pouvoir le suivre. Ils pourront solliciter M. Stemmer par mail (gerard.stemmer@wanadoo.fr) pour toute question. Par ailleurs, une newsletter spéciale sera consacrée à chaque séminaire et diffusée.

- **Diffusion d'une newsletter mensuelle**
- **Administration du site Internet www.villeaeroport.fr**

Trafic site internet Ville & Aéroport	
Année 2021	135 724
Année 2022	65 117

**DISCUSSION SUIVIE DU VOTE DU RAPPORT MORAL 2022
PAR L'ASSEMBLEE GENERALE**



Association nationale d'élus

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE 2023

Jeudi 13 avril 2023

14h00-16h00

9^{ème} bureau – 126 rue de l'Université
ASSEMBLEE NATIONALE - PARIS

Présentation et discussion du programme d'activités 2023

Déplacements sur site

➤ **Lille-Lesquin – Mai 2023**

Dossier de modernisation et d'extension du site aéroportuaire

- Visite de terrain à Fretin suivi d'une réunion avec les maires des communes riveraines
- Réunion avec les élus de la métropole européenne de Lille
- Réunion avec les associations de riverains
- Diffusion d'un communiqué de presse Ville et Aéroport

Autres déplacements sur site déjà envisagés

➤ **Marseille-Provence – Automne 2023**

C'est un déplacement important pour Ville et Aéroport. Cela permettrait d'une part de sensibiliser les collectivités à notre action (Marignane, Vitrolles, Métropole Aix Marseille, conseil départemental des Bouches-du-Rhône, communes riveraines, etc.). D'autre part, nous aurions l'occasion de rencontrer là aussi l'ensemble des acteurs locaux (direction de l'aéroport, élus membres du conseil de surveillance de la société aéroportuaire, élus des communes riveraines, associations de riverains).

Le fil conducteur des discussions sera le projet « Cœur d'aéroport », extension prévue de l'aéroport dont la première phase, concernant la création d'un nouveau bâtiment de 22 000 m² entre les halls A et B, a fait l'objet d'une enquête publique. Évidemment les associations de défense de l'environnement sont vent debout contre ce projet qui dans un second temps prévoit une hausse de trafic.

L'enjeu est de taille : hisser Marseille-Provence, déjà troisième aéroport régional français, au rang des plus grands aéroports internationaux. C'est la seconde phase du projet qui inquiète les associations puisqu'elle concerne l'extension de l'aire de trafic et la construction d'une jetée d'embarquement pouvant accueillir des avions longs courriers. De quoi faire passer le trafic de 8 à 12 millions de passagers par an. Les collectifs citoyens s'organisent et dénoncent l'augmentation du trafic et des émissions de CO₂, hypothéquant les chances de remplir les objectifs bas carbone de la France et des collectivités locales. Les avions sont en effet de gros producteurs de CO₂ et de particules fines dans la région et les populations de Marignane, Saint-Victoret et Vitrolles en sont les premières victimes.

➤ Lyon-Saint-Exupéry – Fin 2023-Début 2024

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

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

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

➤ Commission européenne de Bruxelles – Septembre-Octobre 2023

Rencontre avec les directions générales de l'environnement et du transport (**Commissaire européen aux Transports Mme Adina Valean, de l'Airport Regions Conference (ARC) et de certains parlementaires européens concernés par la problématique aéroportuaire, notamment Mme Karima Deli, Présidente de la Commission des Transports**)

➤ Audience ministérielle avec M. Clément Beaune et rassemblement organisé devant le Ministère de l'Écologie – Printemps 2023

Une audience avec M. Clément Beaune doit être programmée au printemps 2023. En marge de cette audience, certains élus de Ville et Aéroport ont cosigné un courrier adressé au ministre afin de lui rappeler leur volonté commune de voir le trafic aérien de l'aéroport Paris-CDG régulé, c'est-à-dire plafonner à 440 000 mouvements d'avions par an (contre 500 000 aujourd'hui) à l'instar de ce qui a été décidé par le gouvernement néerlandais pour l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol. Il est également question de l'instauration d'un couvre-feu négocié. **Elle participera au rassemblement organisé devant le Ministère de l'Écologie le mardi 9 mai à 18 heures.**

➤ Contribution à la proposition de loi sur les nuisances aéroportuaires

Après sa rencontre avec Mme Naïma Moutchou, Vice-Présidente de l'Assemblée nationale, députée du Val d'Oise, Ville et Aéroport apportera sa contribution dans le cadre de la rédaction d'une proposition de loi sur les nuisances aéroportuaires qui devrait être déposée au Parlement au printemps-été 2023.



➤ **Tenue d'une table-ronde en collaboration avec l'ADEME et le cabinet de conseil I Care by BearingPoint à l'Assemblée nationale**

**«Quel scénario de décarbonation pour le secteur aérien à l'horizon 2050 ? »
Jeudi 13 avril 2023 - Assemblée Nationale – Paris**

L'objectif français de neutralité carbone en 2050 repose sur une division par 6 au moins des émissions de la France entre 1990 et 2050, tous secteurs confondus. Dans ce contexte, l'ADEME a réalisé une étude prospective (parue en septembre 2022) afin d'analyser les différentes pistes de transition écologique du secteur aérien à l'échelle nationale pour l'accompagner dans sa décarbonation.

Le rapport "Élaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien" est téléchargeable sur le site de Ville et Aéroport :

https://www.villeaeroport.fr/pdf/rapport_ademe_final.pdf

L'ADEME a étudié cinq catégories de leviers de "décarbonation" que sont l'augmentation de remplissage des avions, l'amélioration de l'efficacité énergétique, la baisse de l'intensité carbone de l'énergie consommée, le report modal et la réduction du niveau de trafic.

Elle les a ensuite mobilisés dans trois scénarios contrastés sur lesquels le débat de la table-ronde portera : un scénario A "rupture technologique", un scénario B "Modération du trafic" et un scénario C "Tous leviers".

Alors que les leviers portant sur l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions et le recours aux carburants durables ne produiront des effets sensibles qu'à moyen et long terme, le levier portant sur la maîtrise et la réduction du trafic pourrait être efficace à court terme.

Après une présentation générale de l'étude assurée par l'ADEME et le cabinet I CARE, un débat réunissant les acteurs du transport aérien, les collectivités territoriales, les parlementaires, et les associations de riverains, sera organisé. L'objectif est de pouvoir confronter les points de vue des différents acteurs sur les trois scénarios proposés par l'étude.

Après la pandémie, le trafic aérien a confirmé sa reprise et a atteint en 2022 un niveau proche de celui enregistré en 2019. Il appartient désormais à l'État de présenter les axes de sa stratégie pour le transport aérien, notamment en matière de décarbonation du secteur. Le rôle de l'association est d'être une force de propositions sur ce sujet auprès des pouvoirs publics.

➤ **Réunions du conseil d'administration Ville et Aéroport à l'Assemblée nationale en 2023**

Les réunions du conseil d'administration se tiennent désormais les jeudis, de 14 heures à 16 heures à l'Assemblée Nationale (126 rue de l'Université).

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

- **Jeudi 8 juin 2023, 14h-16h ;**
- **Jeudi 28 septembre 2023, 14h-16h ;**
- **Jeudi 7 décembre 2023, 14h-16h ;**

➤ **Participation aux réunions institutionnelles (CCE, CCAR, colloques, etc.)**

➤ **Organisation de deux sessions de formation des élus à Paris**

Ces formations sont destinées aux élus du réseau Ville et Aéroport. Elles se tiendront à Paris sur une demi-journée (juin et novembre) à l'Assemblée nationale. L'objectif est de sensibiliser les élus à certains sujets qui sont parfois techniques (indicateur de bruit ; descente continue ; PEB/PGS ; Cartes stratégiques de Bruit et PPBE ; le bruit, décibel et énergie sonore ; certification des avions ; les trajectoires de décollage et d'atterrissage ; etc.). Cette formation sera assurée par M. Gérard Stemmer, administrateur Ville et Aéroport et ancien pilote de ligne

➤ **Campagne d'adhésion 2023 et communication Ville et Aéroport**

Début 2023, Ville et Aéroport a diffusé auprès de 250 collectivités (Métropoles, Établissements Publics Territoriaux, Conseils régionaux, Conseils départementaux, Communautés d'agglomération, Syndicats mixte aéroportuaire, Communautés de communes, Communes) son dossier d'adhésion 2023 mis à jour accompagné de sa brochure de présentation. Les parlementaires concernés par la problématique du transport aérien ont également été sensibilisés à l'action de Ville et Aéroport. Plusieurs collectivités ont d'ores et déjà répondu et manifesté leur intérêt pour adhérer prochainement à Ville et Aéroport. Au dernier trimestre 2023, Ville et Aéroport mènera sa campagne d'adhésion 2024.

Par ailleurs, Ville et Aéroport poursuivra en 2023 le développement de sa communication : administration de son site Internet, de ses réseaux sociaux (page Facebook et compte Twitter), newsletter mensuelle, revue de presse hebdomadaire, veille des questions écrites sur le transport aérien au Parlement,

DISCUSSION ET ADOPTION DU PROGRAMME D'ACTIVITES 2023



AGENDA