



Association nationale d'élus

CONSEIL D'ADMINISTRATION

DOSSIER DE SÉANCE

Jeudi 05 décembre 2024

14h00-16h00

[Salle 7044 – 101 rue de l'Université]

IMMEUBLE JACQUES CHABAN-DELMAS



ASSEMBLEE NATIONALE – PARIS

ORDRE DU JOUR

I)	Présentation du projet d'étude sur l'impact du bruit des transports sur les valeurs immobilières en Île-de-France par Mme Noëlvia Sedoarisoa, Ingénieure de recherche et expertise au Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB)
II)	Retour sur le déplacement sur site à Marseille-Provence (15.11.24)
III)	Présentation du déplacement à la Commission européenne de Bruxelles et ses enjeux (janvier 2025)
IV)	Point d'actualité sur les Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) en cours de réalisation ou finalisées
V)	Point sur la demande d'audience auprès de M. François Durovray, ministre délégué chargé des Transports
VI)	Point sur l'étude « Portrait économique du secteur aérien » (cahier des charges, organisme missionné)
VII)	<u>Questions diverses :</u> - compte-rendu de la réunion avec le GT « Transport aérien » de Régions de France ; - 3 ^{ème} séminaire de formation sur les indicateurs de bruit ; - point sur le travail parlementaire (augmentation de la TSBA, proposition de loi « vols de nuit » à venir, etc.) ; - déplacements à Lyon-Saint-Exupéry en mars 2025 et à Bâle-Mulhouse (date à confirmer) ; - préparation de l'AG 2025 (appel à candidature pour l'élection du futur président de Ville et Aéroport)

I)

Présentation du projet d'étude sur l'impact du bruit des transports sur les valeurs immobilières en Île-de-France par Mme Noëlvia Sedoarisoa, Ingénieure de recherche et expertise au Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB)

Introduction

Selon de multiples enquêtes, le bruit est largement reconnu comme l'une des principales atteintes à la qualité de vie. Les dernières études en France montrent que 65 % des Français se déclarent personnellement gênés par le bruit et les nuisances sonores (IFOP pour la JNA, 2022), tandis que 78 % des habitants de la région Île-de-France se disent préoccupés par ces problèmes (Crédoc/BruitParif, 2021). Une sensibilité accrue au bruit est notable suite aux périodes récentes de confinement (CIDB, 2020 ; Crédoc/BruitParif, 2021, cité dans Blond O., Mietlicki F. et Evrard A.S., 2023). Les bruits des transports, notamment routiers, ferroviaires et aériens, sont particulièrement responsables de cette gêne.

Le bruit de la circulation et des transports peut avoir un impact significatif sur la santé physique et psychologique des résidents, entraînant des niveaux élevés de gêne, des perturbations du sommeil, des effets néfastes sur les systèmes cardiovasculaire et endocrinien, ainsi qu'une dégradation des performances cognitives, entre autres. Ces effets nuisent au bien-être des individus et influencent leurs choix de résidence ainsi que la valeur des biens immobiliers exposés à ces nuisances. En général, les individus ne seront disposés à acheter un logement soumis à une telle nuisance que si son prix est réduit, au moins à hauteur de la valeur qu'ils attribuent au calme.

Afin de réduire cette nuisance, il est crucial d'évaluer ces différents impacts. Cette proposition technique et financière se concentrera principalement sur l'étude des impacts du bruit des transports sur les valeurs immobilières en Île-de-France. Pour ce faire, nous adopterons une approche innovante combinant l'analyse géospatiale, la méthode des prix hédoniques et l'apprentissage automatique (machine learning ou ML). Cette approche permettra une évaluation précise des effets du bruit, en tenant compte des sources individuelles telles que le trafic routier, ferroviaire et aérien, ainsi que de leur cumul. De plus, elle permettra de cartographier les zones les plus affectées par les dépréciations immobilières liées au bruit et de concevoir des stratégies efficaces pour atténuer ces impacts tout en soutenant le développement des infrastructures de transport.

Une approche originale et optimale pour répondre aux besoins de Ville et Aéroport

Cette proposition d'étude vise à fournir à Ville & Aéroport une évaluation exhaustive et précise de l'impact du bruit des transports sur les valeurs immobilières en Île-de-France, en prenant en compte chaque source de bruit : routier, ferroviaire, aérien, ainsi que le cumul des trois sources.

La proposition englobe les aspects suivants :

- ➔ **Collecte de données** : Nous collecterons les données essentielles, notamment les informations sur les transactions immobilières et les niveaux de bruit environnemental à travers toute la région Île-de-France. Ces données seront obtenues à partir de sources fiables telles que les bases de données des Demandes de Valeur Foncière (DVF) mises à disposition par les pouvoirs publics, ainsi que les cartes stratégiques du bruit disponibles chez BruitParif.
- ➔ **Analyse des données** : Nous procéderons à des analyses approfondies pour évaluer l'impact spécifique de chaque source de bruit sur les valeurs immobilières dans la région.
- ➔ **Cartographies** : Nous élaborerons des cartographies détaillées illustrant les niveaux de bruit ainsi que leurs impacts estimés sur les prix immobiliers à travers l'ensemble de l'Île-de-France.

Intérêts de l'étude pour Ville et Aéroport

L'évaluation de l'impact du bruit des transports sur les valeurs immobilières s'inscrit dans le cadre de l'évaluation monétaire des impacts environnementaux, conformément aux principes de l'économie du bien-être. Cette approche permet d'exprimer une valeur dans une unité commune, l'euro, facilitant ainsi l'intégration de ces enjeux environnementaux dans le processus décisionnel. Cette évaluation monétaire offre une perspective concrète dans la lutte contre le bruit, notamment en permettant de :

- ✓ **Concrétiser la création d'un observatoire des valeurs immobilières autour des plateformes aéroportuaires**, conformément aux souhaits exprimés depuis longtemps par l'association Ville et Aéroport.
- ✓ **Enrichir les outils d'objectivation** :
L'étude permet une évaluation objective de l'impact du bruit sur la valeur des biens immobiliers, une préoccupation souvent exprimée par les riverains.
- ✓ **Disposer d'un outil de diagnostic efficace** :
 - ✓ Les cartographies de dépréciation immobilière constituent un outil de diagnostic efficace pour les collectivités, permettant d'identifier les zones prioritaires nécessitant des mesures de prévention et d'atténuation.
 - ✓ Elles permettent également d'évaluer et de suivre l'efficacité des politiques publiques dans le temps et l'espace.

Accompagner :
<p>➔ Les entreprises dans la mise en œuvre de leur obligation réglementaire concernant l'application d'analyses coût-bénéfice pour les grands projets d'investissement tels que les infrastructures routières, ferroviaires, aéroportuaires, etc. Cela inclut également les choix appropriés de technologies pour l'atténuation des nuisances, comme les murs anti-bruit (transparents, en béton ou végétalisés ?).</p>
<p>➔ Les décideurs dans les prises de décisions politiques et réglementaires : politiques d'internalisation, de compensation, réglementation, etc.</p>
<p>➔ Améliorer l'évaluation des coûts sociaux du bruit pour une meilleure gestion et allocation des ressources.</p>
<p>➔ Sensibiliser et communiquer de manière objective, rationnelle et pédagogique sur les impacts du bruit afin de sensibiliser tant les individus que les décideurs.</p>
<p>➔ Promouvoir la recherche et l'innovation : Encourager le développement de nouvelles recherches et études pour approfondir la compréhension des impacts du bruit.</p>

Ainsi, cette étude géospatiale sur les dépréciations immobilières liées au bruit renforcera la capacité de Ville & Aéroport à analyser, évaluer et communiquer efficacement sur les impacts du bruit, répondant ainsi aux attentes formulées depuis longtemps par l'association. En adoptant une approche territorialisée des solutions contre les nuisances sonores, nous favoriserons des décisions plus éclairées, contribuant ainsi à une amélioration significative de la qualité de vie urbaine.

Plan de travail et calendrier

La durée totale du projet est estimée à 6 mois, répartie en quatre phases principales :

◆ Phase 1 : Collecte des données

Durée : 1 mois

Description : Cette phase initiale est essentielle pour garantir que toutes les données nécessaires sont collectées de manière exhaustive et précise. Elle constitue le fondement sur lequel reposera toute l'analyse ultérieure.

◆ Phase 2 : Analyse statistique et modélisation

Durée : 3 mois

Description : Cette phase prolongée permettra une analyse approfondie des données collectées. L'accent sera mis sur l'application de modèles statistiques avancés et de techniques de prédiction telles que XGBoost pour affiner les estimations des prix immobiliers en fonction du bruit.

◆ Phase 3 : Développement des cartographies

Durée : 1 mois

Description : Durant cette période, l'équipe se concentrera sur la création de cartes détaillées visualisant les niveaux de bruit et leurs impacts estimés sur les prix immobiliers dans toute la région.

◆ Phase 4 : Validation, révisions et présentation des résultats

Durée : 1 mois

Description : La phase finale est dédiée à la validation rigoureuse des résultats obtenus, à la révision des analyses et à la préparation de la présentation des conclusions.

La date de début n'est pas encore fixée et dépendra du retour de acteurs. Une date de démarrage possible pourrait être le 1er janvier 2025, avec la présentation des livrables prévue pour le 3 mars 2025.

Les livrables prévus pour cette étude incluent des rapports détaillés et des cartographies.

Budget de l'étude et état du tour de table financier

Total du Budget (Île-de-France) : 75 000 € (80 000 € TTC)

Contribution de Ville et Aéroport au projet : fourchette entre **5000 et 10000 euros**

Pour une étude à l'échelle de toute la France, le budget estimé est de 114 500 € (120 500 € TTC).

Concernant le tour de table financier, les perspectives actuelles ne sont malheureusement pas très encourageantes.

Concernant BruitParif, il y a eu un changement important. Ils ne pourront plus inscrire cette action à leur programme 2025. Les premiers retours de leurs financeurs dans le cadre de l'élaboration de leur budget prévisionnel 2025 sont peu optimistes, les obligeant à revoir à la baisse leurs engagements et actions prévues.

Par ailleurs, une réponse négative de l'ACNUSA a été reçue. L'Autorité a précisé que les travaux de simulation environnementale ne relèvent pas de son champ de compétence. De plus, ils n'ont ni accès ni gestion de bases de données relatives au bruit ou à la qualité de l'air. Par conséquent, ils ne peuvent répondre favorablement.

Quant à la réunion avec le CSTB qui devait avoir lieu début novembre, elle a été reportée. Les porteurs du projet restent donc prudents quant à l'issue de cette collaboration, notamment en raison du retrait de BruitParif, qui semblait être un point d'intérêt majeur pour eux. Actuellement, ils travaillent sur une solution alternative visant à réduire au maximum les coûts tout en maintenant un niveau de qualité satisfaisant. Lors du CA de ce jour, une proposition concrète alignée avec les moyens de l'association sera formulée et le prototype de l'outil sera présenté.

Conclusion

En conclusion, cette proposition d'étude vise à fournir à Ville & Aéroport une évaluation exhaustive et précise de l'impact du bruit des transports sur les valeurs immobilières en Île-de-France, tout en adoptant une approche territorialisée. L'objectif est d'enrichir la capacité de Ville & Aéroport à comprendre, évaluer et informer efficacement sur les impacts du bruit, contribuant ainsi à des décisions plus éclairées et à une meilleure qualité de vie urbaine

Présentation projetée de Mme Noëlvia Sedoarisoa et discussion





II)

Retour sur le déplacement sur site à Marseille Provence (15.11.24)

Délégation Ville et Aéroport pour ce déplacement :

J-P Blazy, L.Barge, P.Trubert, B.Penez, J.Delannay

Réunion avec les élus locaux (matin) et les associations de riverains (après-midi)

Lieu : Auditorium Samuel Paty – Bâtiment Cadaroscum

La direction de l'aéroport a décliné notre proposition de rencontre au motif « *de ne pas perturber les échanges en cours dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, menée par les services de l'État* » (M. Arnaud Besson, secrétaire général de l'Aéroport Marseille-Provence).

Sur le fond du dossier et le développement de l'aéroport

La capacité du terminal T1, tel qu'il vient d'être livré, est de 14 millions de passagers ; cela résulte d'un calcul élémentaire basé sur les documents de l'enquête publique, à savoir un ratio de dimensionnement de 11 000 m² par million de passagers appliqué à une superficie de 155 000 m². Mais AMP a occulté ce chiffre, mettant toujours en avant l'absence de croissance du trafic du seul fait de l'extension du terminal T1.

L'opération "Cœur d'aéroport", lancée en 2017 comprend effectivement une deuxième phase avec la réalisation d'une aire de trafic et d'une jetée pour long-courriers.

Mais le différé, puis l'abandon de cette phase, a été annoncée dès 2022 lors des échanges devant le tribunal administratif (recours contre le permis de construire). Lors de sa récente prise de fonctions le nouveau Président du directoire, M. Coffinier, n'y a pas fait référence dans la présentation de la stratégie de l'aéroport à l'horizon 2030.

A contrario, il a mentionné "des projets de rénovation" du terminal T2 et évoqué la "mutualisation" des aéroports, dont les études ont été lancées en 2023.

Ces perspectives sont cohérentes avec la stratégie annoncée de développement de lignes internationales mais surtout du low cost.

Le Collectif Stop Extension Aéroport a introduit en 2021 un recours au Tribunal administratif contre le permis de construire de l'extension du T1. Après échanges de mémoires, l'instruction a été close en juin 2023. Le jugement est en attente.

Parmi les arguments avancés figure la sous-évaluation des émissions de CO₂, donc l'impact sur le changement climatique, comme l'a parfaitement souligné l'Autorité environnementale.

Il s'agit bien d'un **projet surdimensionné, prématuré et incohérent en termes de vision de l'avenir, fruits d'une fuite en avant de ses promoteurs**. AMP ne démontre pas la compatibilité de son projet avec les objectifs de lutte contre le réchauffement climatique. Dans son avis de 2019 l'Autorité environnementale « recommande au maître d'ouvrage et à l'État de démontrer la compatibilité du projet avec l'engagement de la France à atteindre la neutralité carbone à

l'horizon 2050, à traduire dans la SNBC ». La croissance du trafic aérien augmentera de façon importante les émissions de polluants, alors que la priorité devrait être de les réduire pour préserver la santé et l'avenir des citoyens.

➔ **Le Schéma de composition générale**

Le "Schéma de composition générale", document de planification à moyen/long terme de l'infrastructure aéroportuaire, a été demandé par l'État à son concessionnaire, la société AMP, dès 2017. Ce document est destiné à établir une approche réaliste des perspectives d'utilisation du potentiel foncier entre les différentes activités (passager, fret, industrie, ...), ces perspectives résultant de la vision que pourraient en avoir les principaux acteurs concernés, et plus particulièrement les collectivités territoriales desservies par l'aéroport, en définissant une stratégie à long terme de desserte aérienne.

Le rapport d'activité du Conseil de surveillance mentionne qu'il a approuvé, en mai 2023, "un SCG pour la période 2023-2028" en vue de sa transmission à la DGAC pour approbation.

Aucune publicité n'a été donné à ce document, auquel tant AMP que la DGAC font référence pour mettre en avant des prévisions de trafic, qu'il s'agisse de l'évaluation environnementale pour l'extension du T1 ou à présent pour la révision des CSB.

Les associations de riverains, a fortiori les citoyens, n'ont jamais été consultés sur l'élaboration de ce document qui conditionne pourtant l'évolution de leur cadre de vie.

➔ **Nuisances sonores**

Relations riverains / État DGAC AMP : elles sont très insatisfaisantes

- ➔ par construction (statut et rôle de AMP) les acteurs institutionnels sont juges et parties
- ➔ AMP fait l'interface et la coordination avec les riverains alors qu'il n'a aucune responsabilité en matière de circulation aérienne (tracé, utilisation et respect des procédures)
- ➔ l'information et la concertation sont insuffisantes ; AMP fait de la rétention d'information (Aérovision) ; absence de documents préparatoires pour les CCE ; imprécision quant aux projets de modifications des trajectoires
- ➔ méthodes de travail visant à opposer les associations ; le projet de nouvelle approche à vue main gauche en 31 en est l'archétype qui consisterait à déplacer des arrivées survolant Marseille (L'Estaque) vers Gignac/La Côte bleue
- ➔ obtention de réunions sous pression de manifestations (juin 2024)

Il n'y a pas de vision globale de la problématique des nuisances sonores, a fortiori de sa dimension sanitaire. L'ex-Président de l'ACNUSA a ciblé Marseille comme étant l'aéroport le moins exigeant en matière de protection des riverains.

La problématique des particules fines commence enfin à être abordée.

Résultat : amplification des ressentis, réclamations, revendications et manifestations des riverains
Outre celle de juin 2023, il faut mentionner les deux opérations "escargot" des 15 et 22 juin 2024.

➔ **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et Cartes Stratégiques du Bruit (CSB)**

Renouvellement de l'ancien PPBE (2013) : après 2 ans de tergiversations de l'État et de renvois entre DGAC et AMP, un projet a été soumis pour avis à la CCE en décembre 2021, avec 3 jours de préavis. La consultation publique, –en période post-COVID, ce qui a limité les échanges–, qui a recueilli, début 2022, environ 400 contributions, majoritairement négatives, n'a pas été prise en compte. Après 15 mois d'analyse par la DGAC (!), sans le moindre retour, le préfet a signé le PPBE en juillet 2023.

PPBE actuel (2020-2024) : pas d'objectifs concrets de réduction de l'impact sonore ; des mesures "d'opportunité" : études de la révision du PEB et du PGS. Il documente les nuisances existantes, mais ne pose aucune contrainte de réduction de ces nuisances. Ce document ressemble à un catalogue de bonnes intentions, mais qui ne répond en aucun cas à ce que prévoit la réglementation européenne. Le PPBE précédent faisait état d'un million de personnes riveraines de l'aéroport pouvant être l'objet d'une gêne sonore dépassant le seuil réglementaire de 65 décibels, au moins une fois par jour. Une partie d'entre eux est exposée à plus de 25 événements de ce type au quotidien et on ne sait toujours pas comment l'aéroport parviendra à réduire ces nuisances.

L'EIAE n'a pas dressé de bilan effectif et prévisionnel à court terme des mesures listées par le PPBE.

PPBE futur : il est pour l'instant différé car basé sur un projet de nouvelles CSB qui a été rejeté à la CCE de juin 2024.

L'avis du collège de l'ACNUSEA réunit le 7 février 2022 (Avis N°2022/7) précise page 2 que les hypothèses qui sous-tendent le plan d'exposition au bruit ne sont plus pertinentes et qu'il convient de les revoir pour définir précisément le plan d'action 2024/2028.

➔ **Plan d'Exposition au Bruit (PEB)**

Il date de 2006 et est devenu obsolète car basé notamment sur des hypothèses de trajectoires qui ont été sérieusement modifiées.

Pour lancer sa révision, la DSAC a d'abord présenté à la CCE de novembre 2023 des hypothèses de nouvelles Cartes stratégiques de Bruit (CSB). A la séance de juin 2024, le projet d'arrêté pour ces nouvelles CSB a été rejeté car différentes hypothèses étaient imprécises ou contestées, notamment les perspectives d'évolution des flottes.

La "mécanique" des PEB est paradoxale, puisque l'évolution positive des émissions combiné à la réduction de prévisions de trafic initiales surévaluées, conduit à réduire les dimensions des zones, donc à accroître le nombre de riverains potentiellement impactés. Les contraintes de développement de l'habitat (loi SRU) qui pèsent sur les communes ne font qu'accroître cette situation.

La problématique des trajectoires a bien sûr ressurgi, mais aucune orientation sérieuse n'a été retenue pour la prendre en compte en vue de la minimisation des impacts sonores, à savoir partir de l'existant/du futur proche en termes d'urbanisation, pour tracer des trajectoires sur les zones les moins densément peuplées.

La décision de révision du PEB a été reportée à la CCE suivante, qui se tiendra le 29 novembre 2024.

Vision des riverains : le PEB n'est pas "respecté" ; des études juridiques sont en cours pour des recours par les riverains hors zones PEB qui sont à présent fortement impactés par les trajectoires récemment modifiées.

Les hypothèses qui sous-tendent le PEB élaboré il y a plus de vingt ans ne sont plus pertinentes pour projeter la situation future. Un grand soin doit donc être porté à la définition, concertée avec les opérateurs (société d'exploitation aéroportuaire ; compagnies aérienne ; service de navigation aérienne), de la situation projetée dans le futur en tenant compte du cadre de l'évolution du cadre de régulation environnementale, de l'évolution du nombre des mouvements sur la plateforme, de l'évolution des caractéristiques acoustiques des aéronefs autorisés à opérer localement et de l'optimisation des procédures opérationnelles de navigation aérienne.

➔ **Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE)**

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'EIAE, le Collectif Mistral a adressé au Préfet deux courriers en date du 12 janvier et du 19 août 2024 (PJ) ; le second, rédigé après la première phase de concertation, rassemble tous les aspects qui lui paraissent insatisfaisants, et formule des propositions d'améliorations. Ils sont repris dans les développements ci-dessous élargis aux autres problématiques.

Aucune suite n'a été donnée à ces courriers, tandis que le calendrier de la poursuite de l'EIAE n'a pas été annoncé, notamment la date pour les ateliers et échanges relatifs aux scénarios. A contrario, la prochaine CCE aura lieu le 29 novembre 2024, l'ordre du jour n'étant pas encore connu. Il est à craindre que la concertation relative à l'importante phase des scénarios soit réduite à sa plus simple expression, le Préfet cherchant à recueillir rapidement l'avis de la CCE pour maintenir le calendrier initial de consultation publique début 2025.

➤ **CONTEXTE**

Le processus des EIAE a été dévoyé par la DGAC qui a interprété le cadre de l'OACI décliné par l'UE comme destiné uniquement à traiter la problématique des vols de nuit. Les cas de Nantes et de Bordeaux montrent bien qu'il n'est pas possible d'aborder le 4ème pilier des restrictions de façon dissociée du 3ème pilier des procédures opérationnelles.

Nous partageons votre point de vue en ce qui concerne le manque d'indépendance du Préfet à mener ces études. Il doit s'appuyer sur la DGAC, qui assure aussi la tutelle stratégique et économique des aéroports d'État (cf. EIAE de Lille, Bordeaux, Toulouse).

➤ **FORME**

Malgré la demande initiale des riverains, l'information circule mal : hormis le document de synthèse des premiers ateliers de "ressenti" et des entretiens, il n'y a pas eu de compte-rendu des

2 séances plénières alors que des acteurs –riverains, ARS, mairies, compagnies– ont fait d'importantes déclarations qui n'ont pas été retranscrites et diffusées.

Le site mis en place par le consultant To70 (Il s'agit du même consultant qu'à Bordeaux, avec la même équipe, réduite à une seule personne depuis l'été suite au départ de Mme Gascard. C'est CGX Aéro qui est en charge de ORY, CDG, LIL et TLS) n'a pas été alimenté et ne joue pas du tout son rôle de communication entre des acteurs parfois très éloignés. Pourtant une attention particulière aurait dû être portée aux riverains et élus qui ne sont pas des professionnels de l'aviation civile.

Il s'agit du même consultant qu'à Bordeaux, avec la même équipe, réduite à une seule personne depuis l'été suite au départ de Mme Gascard. C'est CGX Aéro qui est en charge de ORY, CDG, LIL et TLS.

➤ FOND

Malgré les demandes insistantes après l'annonce du lancement de l'EIAE en novembre 2023, le Préfet a pris la décision arbitraire de la limiter à la période de nuit.

Il n'y a pas eu de vrai diagnostic de la réalité des nuisances ; la phase initiale s'est limitée à la collecte des "ressentis" sans établir de cartes des impacts actuels. Les impacts, en termes de population, mis en avant dans certains documents, sont fortement sujets à caution car utilisant des seuils de bruit non conformes aux recommandations de l'OMS. L'ARS n'a pas manqué de le souligner.

La thématique des trajectoires a été évincée par le Préfet ... alors qu'elle a occupé directement (plaintes des riverains) ou indirectement (révision du PEB) la majeure partie de la réunion plénière de juillet 2024.

Les restrictions à envisager pour les vols de nuit concernent deux catégories de vols : **le fret express** en cœur de nuit et **les débordements d'horaires** en début de nuit. Aucun échange sur ces deux volets n'est prévu qu'il s'agisse d'examiner les contraintes d'évolution des horaires et des flottes pour le fret express et des mesures "coercitives" pour le second volet relevant principalement des compagnies low cost.

Au cours de l'été 2024, le trafic a atteint un pic journalier de 370 vols et de **70 pour les vols de nuit**. La dimension sanitaire est sous-évaluée dans la mesure où les gains en termes de santé publique résultant de la diminution des impacts du bruit (parfaitement documentés et chiffrés par de nombreuses études) ne sont pas pris en compte pour contrebalancer les impacts économiques et sociaux sur les compagnies et autres acteurs. Le cas d'Orly est particulièrement illustratif.

➤ DEMANDE DES ASSOCIATIONS DE RIVERAINS

Elles demandent que la phase des scénarios soit suspendue et que soit mise en place une large concertation sur les vraies problématiques des vols de nuit (fret express et débordements horaires) et une approche globale sur les trajectoires.

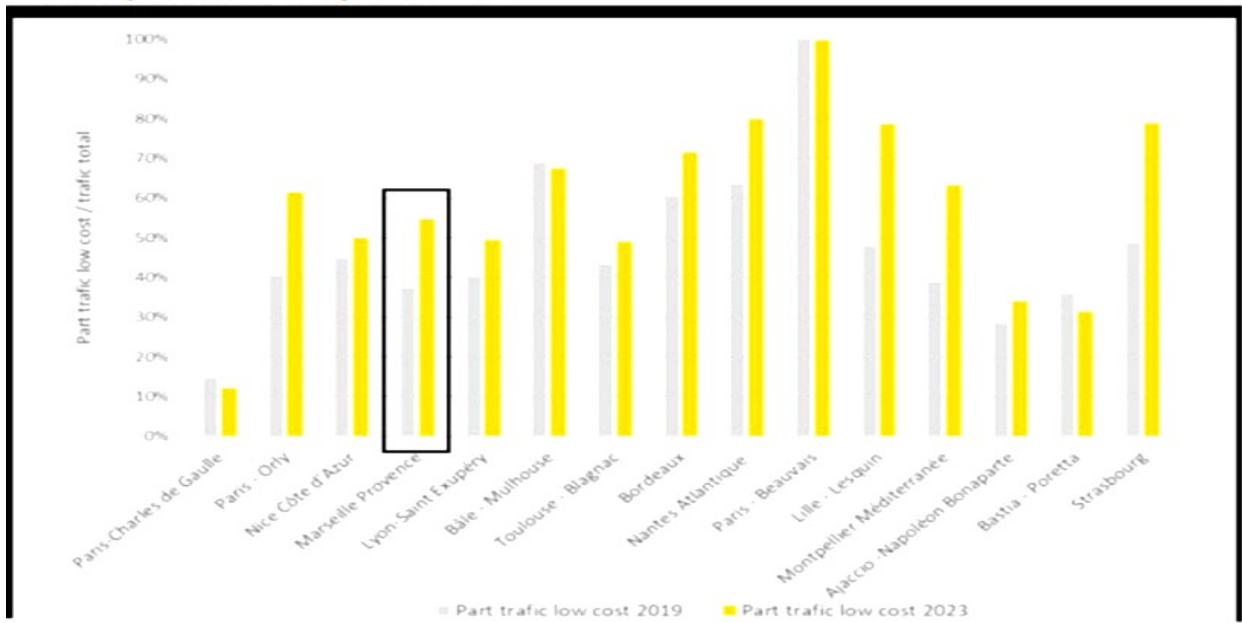
La constitution de groupes de travail aéroport/DGAC/riverains annoncée par le Préfet à la CCE de juin 2024 n'est toujours pas effective.

Il est temps de repenser le partage des responsabilités et l'approche de la problématique des nuisances sonores. Le schéma mis en place il y a 20 ans (CCE, SA Aéroportuaires) est doublement dépassé avec la croissance du trafic, la question du changement climatique et l'évolution des sensibilités aux nuisances. S'agissant d'abord d'une question de santé publique, qui doit primer sur la dimension économique, il revient au Ministère de la Santé de piloter cette problématique.

Le Préfet (pour les CCE et a fortiori les EIAE) ne pouvant pas être une autorité indépendante faute de compétence technique, nous rejoignons votre position relative au rôle de l'ACNUSA en proposant la création "d'Offices des nuisances aéroportuaires" en charge de tous les aspects : trajectoires et procédures opérationnelles, restrictions horaires et d'émissions, surveillance (réseaux de stations de mesures de bruit, relevés d'infractions), documents de planification, indemnités.

TRAFIC LOW COST (FRANCE METROPOLITAINE)

Évolution de la part du trafic low cost dans les 15 premiers aéroports métropolitains



Zoom sur le trafic estival

- ➔ moyenne de 330 vols/jour (pic à 366 le 12 juillet)
- ➔ En février 2024, la moyenne était à 205 vols/jour (soit une augmentation de 12%)

- Vols de nuit

Le trafic nocturne a augmenté de 27%. On est passé de 47 à plus de 60 vols/nuit entre 22h00 et 06h00 (pic de 70 vols le 12 juillet). Il y a plus de 1900 vols/mois la nuit entre 22h00 et 06h00. Ce trafic représente plus de 23% du trafic global.

- Tranche 22h00-00h00 : on observe un nombre important de vols low-cost (retards de rotation). Ryanair représente environ 30% des vols de nuit.
Augmentation de 19% des vols depuis 2019
- Tranche 24h00-04h00 : difficulté à s'endormir, période trop chargée
Augmentation de 60% des vols depuis 2019
- Tranche 04h00-06h00 : reprise des nuisances dès 05h00 du matin
Augmentation de 18% des vols depuis 2019
- **L'aéroport Marseille-Provence classé parmi les « moins exigeants contre les nuisances » par l'ex-Président de l'ACNUSA**

Ce laxisme pointé du doigt par l'ACNUSA donne lieu à des manifestations régulières des riverains (15 et 22 juin 2024).

Concernant les vols de nuit par exemple, il n'existe ni de couvre-feu comme celui imposé à Nantes ou à Orly, ni plafonnement de leur nombre. La seule contrainte visant les vols de nuit concerne une demande de restriction de bruit émis par les appareils. Plus le seuil est bas et plus l'avion est perçu comme bruyant. A Marignane, seuls les avions qui ont une marge acoustique inférieure à 8 EpndB (unité de mesure du bruit perçu) ne peuvent pas voler, et cette mesure ne s'applique qu'entre 22 heures et 6 heures. Alors que la plupart des aéroports ont un seuil d'interdiction fixé à 13 EpndB la nuit.

En journée, en revanche, les restrictions acoustiques qui s'appliquent sont celles du seuil réglementaire minimum fixé par la réglementation européenne. Les compagnies aériennes peuvent donc affecter leurs avions les plus anciens et les plus bruyants à Marignane.

De nombreuses alertes émanant de certaines collectivités particulièrement impactées (Les Pennes-Mirabeau, Gignac, Saint-Victoret, Le Rove, Vitrolles, et les 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Marseille) et de collectifs d'association ont eu lieu depuis l'été 2022 pour dénoncer l'augmentation des vols de nuit observée à Marseille-Provence lors de la reprise de l'activité post-covid. Ce phénomène a perduré en 2023 : les compagnies low-cost ont tenté, à Marseille comme ailleurs, de planifier le maximum de vols par journée. Des compagnies qui peuvent ensuite être tentées de dévier des vols reportés ou très en retard en horaires de nuit vers Marseille lorsque l'aéroport de la destination initiale applique des restrictions. Marignane n'appliquant pas de plafonnement des vols de nuit, il est impossible de savoir à quelle fréquence cela se produit.

AMP explique ne pas avoir la main sur le programme des compagnies aériennes, mais que l'aéroport applique une politique volontariste afin de convaincre les compagnies d'être plus respectueuses à ce sujet. Au-delà, les restrictions liées aux horaires et aux normes environnementales doivent être prises par arrêté ministériel.

Les nouvelles trajectoires, ne respectant ni le PEB ni le PGS, les dérogations accordées à certaines compagnies aériennes et l'augmentation du trafic génèrent des nuisances qui impactent directement la santé des habitants, leur qualité de vie et la valeur de leurs biens immobiliers. Ces nuisances nouvelles entraînent déjà des départs et donc une baisse de la valeur vénale des biens.

Vu l'article R571-13 du code de l'environnement, modifié par décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015, art.9, alinéa III : « ... *est considérée comme commune concernée toute commune touchée par le plan de gêne sonore tel qu'il est défini par les articles R.571-66 à R.571-69 du présent code ou par le plan d'exposition au bruit mentionné à l'article L.112-6 du code de l'urbanisme.* ».

Il a été maintes fois signalé aux autorités aéroportuaires que le PEB et le PGS ne correspondent plus au trafic et aux trajectoires actuelles. Il convient d'inclure ces nouvelles communes concernées dans le processus de concertation et la CCE.

- La santé doit être une priorité

Dans le cadre de l'EIAE de l'aéroport actuellement en cours de réalisation, élus et associations ont demandé au Préfet des Bouches-du-Rhône, M. Christophe MIRMAND, l'utilisation de critères quantitatifs d'impact sanitaire, et ce conformément aux réglementations européennes. Il a ainsi été souhaité une saisine de l'ARS en vue de l'établissement de tels critères spécifiques à Marseille et que ceux-ci soient documentés comme cela a été fait pour d'autres EIAE. Il a notamment été demandé de solliciter l'ARS pour qu'elle réalise un dossier parfaitement documenté de l'impact des nuisances aériennes sur la santé publique, de jour comme de nuit, tenant compte du nombre de vol et de leurs fréquences constatés sur AMP. Ce dossier permettrait ainsi d'éclairer la décision des autorités publiques lors de la proposition de scénarios.

- EIAE : au-delà de la seule réglementation sur les vols de nuit, la problématique des trajectoires de nouveau posée

Même si le Préfet a indiqué que l'EIAE se limiterait aux vols de nuit, on relève dans les discussions (notamment réunion du 8/07/24) et les interventions d'élus ou d'associations, la thématique récurrente des trajectoires, soit directement s'agissant de l'impact sanitaire, soit indirectement s'agissant de l'impact sur l'urbanisme à travers un PEB qui ne joue plus son rôle protecteur du fait des importants changements de trajectoires et de trafics intervenus depuis sa promulgation en 2006. Certains changements n'ont fait que « déplacer les problèmes » pour protéger certaines zones habitées au détriment d'autres plus proches de l'aéroport. On peut déplorer le jeu de la DGAC/DSAC et de l'AMP qui profitent des différences d'appréciation et de sensibilité des élus ou des responsables associatifs pour mieux diviser et ne pas traiter le problème des nuisances dans sa globalité.

Il faudrait par exemple créer un seul « comité des trajectoires » qui traitera de façon transparente la problématique des trajectoires. Actuellement, plusieurs comités de trajectoires existent mais on raisonne encore secteur par secteur, sans une approche globale. La problématique des trajectoires concerne tout aussi bien les vols de nuit qui ne disposent pas de procédures de navigation spécifiques. Elle ne peut donc pas être dissociée de la seule dimension des restrictions d'émission.

- **Exigences vis-à-vis de l'EIAE de l'aéroport : instauration d'un couvre-feu entre 22h et 6h**

Considérant l'impact sanitaire du trafic aérien, il faut que l'Etat retienne un scénario instaurant un couvre-feu entre 22h et 6h, soit 8 heures consécutives et correspondant à la définition de la nuit selon l'OMS.

- **Les éléments à retenir de ce déplacement**

Sur cet aéroport, dans la procédure en cours sur l'EIAE, on a le sentiment après avoir écouté les élus locaux et les associations de riverains qu'il n'y a pas une volonté de concertation. Il y a beaucoup de faux-semblants. Le 29 novembre s'est tenue une CCE dont l'ordre du jour n'était pas connu le 15. De la même façon, les propositions que pourraient faire le Préfet des Bouches-du-Rhône dans le cadre de l'EIAE ne sont pas encore connues. Les préfets ont l'obligation de transmettre au ministre leurs propositions dans un délai maintenant qui se rapproche.

Est-ce que l'on fait évoluer la réglementation ? sur les vols de nuit ou sur d'autres mesures de restrictions pour améliorer le quotidien de jour et de nuit des riverains ? Il y a des solutions qui parfois amènent à devoir réorganiser des activités économiques des opérateurs. Mais tout ceci n'est pas infaisable.

L'aviation reste l'activité économique la moins taxée (ex : exemption de taxe sur le kérosène). L'aviation doit prendre sa part pour respecter les engagements de la France sur l'empreinte carbone et par rapport aux territoires aéroportuaires pour que les riverains puissent vivre dans les communes impactées de façon plus tranquille. Car on le sait aujourd'hui avec les études épidémiologiques, il y a un impact sanitaire du transport aérien.



III)

Présentation du déplacement à la Commission européenne de Bruxelles et ses enjeux (janvier 2025)

Ce déplacement devait se faire mardi 10 décembre mais en raison de conflits d'agenda, notamment au niveau de la Commission européenne, nous devons de reporter courant janvier 2025.

A ce stade, trois dates sont pressenties : jeudi 16 janvier 2025, jeudi 30 janvier 2025 ou vendredi 31 janvier 2025.

Suite aux élections européennes qui ont eu lieu le 9 juin dernier, Ville et Aéroport programme un déplacement à la Commission européenne de Bruxelles courant janvier 2025 (date à confirmer) afin de rencontrer **les directions générales MOVE et ENV** de la Commission européenne, l'organisme **EUROCONTROL (Equipe Statfor)** dirigée par Mme Claire Leleu, qui s'occupe de l'analyse prospective et des prévisions de trafic en Europe), **les représentants de l'Airport Regions Council (ARC)**, son directeur général M. Sergi Alegre, Maire d'El Prat (Espagne) et certains membres du bureau exécutif, avec pour objectif une reprise du partenariat avec eux. Celui-ci avait été initié en 2004 et nous avons coorganisé un colloque avec l'ARC à Bruxelles en 2005 sur la question des vols de nuit.

Lors de ce déplacement, nous souhaitons obtenir une évaluation de la directive européenne 2002/49/CE et son règlement 598/14 qui prévoit la réalisation des EIAE. Quelle application à l'échelle des Etats membres ? Nous discuterons également de nouveaux textes européens en rapport avec la problématique qui est la nôtre, principalement le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » et le programme RefueLEU Aviation. Nous verrons également la question des aides d'Etat accordées à l'aviation que la Commission européenne veut modifier. Enfin, dernier point important : la demande des opérateurs (ACI Europe) portant sur une révision des règles relatives aux créneaux horaires des aéroports européens.

Paquet « Ajustement à l'objectif 55 »

La loi européenne sur le climat fait de la réalisation de l'objectif climatique de l'UE consistant à réduire les émissions de l'UE d'au moins 55% d'ici à 2030 une obligation légale. Les pays de l'UE travaillent à l'élaboration d'une nouvelle législation pour atteindre cet objectif et rendre l'UE neutre pour le climat d'ici à 2050. Le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » est un ensemble de propositions visant à réviser et à actualiser la législation de l'UE.

Programme RefueLEU Aviation

Les carburants durables d'aviation (biocarburants avancés et carburants de synthèse) offrent la possibilité de réduire considérablement les émissions des aéronefs. Toutefois, ce potentiel est largement inexploité, étant donné que ces carburants ne représentent que 0,05 % de la consommation totale de carburant dans le secteur de l'aviation.

La proposition RefueLEU Aviation vise à réduire l'empreinte environnementale du secteur de l'aviation et à lui permettre d'aider l'UE à atteindre ses objectifs en matière de climat.

Le Conseil a arrêté une orientation générale sur la proposition en juin 2022. Un accord provisoire est intervenu avec le Parlement européen en avril 2023. Le Conseil a adopté le nouveau règlement en octobre 2023.

L'objectif principal de l'**initiative ReFuelEU Aviation**, qui constitue un élément essentiel du paquet "Ajustement à l'objectif 55" de l'UE, est d'accroître à la fois la demande et l'offre de **carburants durables d'aviation (CDA)**, dont les émissions de CO₂ sont inférieures à celles du kérosène fossile, tout en garantissant des conditions de concurrence équitables sur l'ensemble du marché du transport aérien de l'UE.

La nouvelle loi vise à inscrire le transport aérien sur la trajectoire des **objectifs climatiques de l'UE** à l'horizon 2030 et 2050, en remédiant à ce qui freine actuellement le développement des CDA, lesquels constituent un des principaux leviers à court et moyen termes de la décarbonation de l'aviation: d'une part, **l'offre peu élevée** et d'autre part le **niveau de leurs prix**, nettement supérieur à ceux des combustibles fossiles.

Le nouveau règlement comporte les principales dispositions ci-après :

1. L'obligation pour les fournisseurs de carburant d'aviation de veiller à ce que tout le carburant mis à la disposition des exploitants d'aéronefs dans les aéroports de l'Union contienne une part minimale de CDA à partir de 2025 et, à partir de 2030, une part minimale de carburants de synthèse, ces parts augmentant progressivement jusqu'en 2050. Les fournisseurs de carburants devront intégrer 2 % de CDA en 2025, 6 % en 2030 et 70 % en 2050. D'autre part, à partir de 2030, 1,2 % des carburants devront être des carburants de synthèse, et cette part devra être portée à 35 % en 2050.
2. L'obligation pour les exploitants d'aéronefs de veiller à ce que la quantité annuelle de carburant d'aviation embarquée dans un aéroport de l'Union donné représente au moins 90 % de la quantité annuelle de carburant d'aviation nécessaire, afin d'éviter la pratique du suremport, qui entraîne des émissions plus importantes liées au poids supplémentaire.
3. L'inclusion parmi les carburants durables d'aviation et les carburants de synthèse pour l'aviation admissibles des carburants suivants: les biocarburants certifiés, les carburants renouvelables d'origine non biologique (y compris l'hydrogène renouvelable) et les carburants d'aviation à base de carbone recyclé conformes aux critères de durabilité et de réduction des émissions de la directive sur les énergies renouvelables (RED), jusqu'à un maximum de 70 %, à l'exception des biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, ainsi que les carburants d'aviation à faible intensité de carbone (y compris l'hydrogène bas carbone), qui peuvent être utilisés pour atteindre les parts minimales dans la partie concernée du règlement.
4. Les règles relatives aux autorités compétentes, à désigner par les États membres pour faire respecter le présent règlement, et les règles relatives aux amendes.
5. La création d'un système d'étiquetage de l'Union concernant la performance environnementale des exploitants d'aéronefs utilisant des CDA, qui aidera les consommateurs à faire des choix éclairés et favorisera des vols plus écologiques.

6. La collecte de données et les obligations de déclaration incombant aux fournisseurs de carburants d'aviation et aux exploitants d'aéronefs, permettant de surveiller les effets du règlement sur la compétitivité des exploitants et des plateformes de l'UE.

Ce nouveau règlement est applicable à partir du 1^{er} janvier 2024. Toutefois, les articles 4, 5, 6, 8 et 10 sont applicables à partir du 1^{er} janvier 2025.

La Commission européenne a ouvert une consultation publique pour réviser les lignes directrices sur les aides d'État dans le secteur de l'aviation. Ces règles définissent les critères selon lesquels certaines aides, en faveur d'aéroports et de compagnies aériennes, sont compatibles avec le marché unique. Fixées depuis 2014, ces règles ont évolué plusieurs fois afin que les soutiens destinés aux aéroports non rentables par exemple soient progressivement supprimés. Un sursis jusqu'en 2027 a été acté du fait de la pandémie de Covid-19. La Commission européenne prépare donc l'après.

Après une analyse d'impact réalisée en 2019 et en 2020, Bruxelles estime qu'il est nécessaire de les modifier en particulier pour qu'elles soient « *pleinement conformes aux objectifs énoncés dans le pacte vert* » car elles « *ne répondent pas spécifiquement au besoin d'atténuer l'impact climatique et environnemental du secteur de l'aviation* ».

Plusieurs options sont envisageables : le *statu quo* ; une adaptation des règles actuelles pour encourager la décarbonation ; l'appui sur d'autres types d'aides pour réduire les émissions de carbone ; la mise en place d'une éco-conditionnalité... Toutes ces options sont au menu de la consultation ouverte par la Commission du 27 août au 8 octobre 2024.

L'exécutif européen procédera aussi à une étude, qui devrait être bouclée à l'été 2025, pour évaluer de manière plus approfondie les caractéristiques et les besoins du secteur de l'aviation.

La révision des lignes directrices devra être achevée au plus tard au deuxième trimestre 2027.

L'ACI Europe veut une révision des règles relatives aux créneaux horaires des aéroports européens

Lors de la conférence Airports Innovate 2024 qui se déroulait à Rome fin novembre, ACI Europe a défini une vision stratégique et globale de la gestion de la capacité et des performances des aéroports européens et demande notamment de réorganiser « *les règles obsolètes d'attribution des créneaux horaires dans les aéroports* ». En rejoignant deux publications récemment lancées – le document de position actualisé sur la capacité aéroportuaire et le guide des centres d'opérations aéroportuaires, ACI EUROPE a souligné le rôle central et unique que jouent les aéroports dans la gestion de leur capacité et de leurs opérations et la nécessité d'une harmonisation et d'une coopération accrues entre toutes les parties prenantes impliquées – des compagnies aériennes, des prestataires de services de navigation aérienne et des manutentionnaires au sol aux régulateurs.

Cela devient « *encore plus saillant dans le contexte des perturbations opérationnelles croissantes et des contraintes de capacité auxquelles est confronté l'écosystème de l'aviation et de l'expansion attendue de la demande de trafic* », estime l'organisation.

Selon les perspectives de l'aviation 2050 d'EUROCONTROL, la demande de trafic aérien en Europe devrait augmenter de **44 %** d'ici **2050** par rapport aux niveaux de 2019. En raison de la mauvaise utilisation des capacités aéroportuaires et du manque criant d'investissement,

jusqu'à **12 %** de la **demande de passagers** ne sera pas satisfaite par les aéroports européens en raison d'un certain nombre de facteurs limitant leur capacité.

Reconnaissant que les limitations de capacité physique ne sont pas près de disparaître pour la plupart des aéroports européens, le document de position de l'ACI EUROPE sur la capacité aéroportuaire décrit comment les aéroports vont gérer cette crise de capacité en devenir, en mettant clairement l'accent sur la maximisation de l'utilisation des installations existantes et le déblocage de la capacité latente dans la mesure du possible.

Les principales mesures décrites comprennent l'optimisation des **installations aéroportuaires** existantes, le déploiement de **nouvelles technologies** et procédures, une meilleure intégration entre les **opérations au sol** et la gestion du **trafic aérien** ainsi que de solides programmes de relations avec la communauté. Le document souligne également l'urgence de réorganiser les règles obsolètes d'attribution des **créneaux horaires** dans les aéroports ainsi que le rôle important de la modulation des redevances aéroportuaires pour inciter les utilisateurs des aéroports à adopter un comportement plus efficace.

La vision sous-jacente du livre blanc est celle qui place l'exploitant de l'aéroport aux commandes pour améliorer l'efficacité et les performances en mettant l'accent sur l'amélioration de l'expérience des passagers, la maximisation de la connectivité aérienne et la durabilité. *« Gérer un aéroport revient trop souvent à gérer une usine dans laquelle vous avez investi sans pouvoir réellement contrôler son débit et ses performances. Cela doit changer »*, insiste Olivier Jankovec, directeur général de l'ACI Europe. *« Les contraintes auxquelles nous sommes confrontés en matière de développement de la capacité physique, ainsi que l'impératif de durabilité et les perturbations accrues, notamment dues aux conditions météorologiques, ne signifient qu'une seule chose. Les aéroports doivent être reconnus et habilités à devenir les maîtres de leur propre capacité et de leurs propres performances.*

« Cela doit commencer par une révision des règles européennes relatives aux créneaux horaires des aéroports, afin de garantir davantage de transparence et d'efficacité, et également de préserver l'intégrité et la compétitivité de notre marché de l'aviation », ajoute-t-il.

Afin d'aider les aéroports européens à gérer efficacement leur capacité et leurs opérations, ACI Europea publié un tout nouveau document d'orientation sur les centres d'opérations aéroportuaires (APOC).

« L'APOC est un outil essentiel entre les mains des exploitants d'aéroports pour améliorer les performances globales du système, ainsi que pour établir une plate-forme importante pour les communications continues entre les nombreux acteurs impliqués dans la garantie de voyages ponctuels et agréables pour nos passagers », poursuit Jankovec. *« Les APOC sont également une aubaine pour le réseau, car ils servent d'interface importante avec le gestionnaire de réseau siégeant au sein d'EUROCONTROL, améliorant le partage de données et la connaissance commune de la situation dans l'ensemble de l'Europe. »*

IV)

Point d'actualité sur les Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) en cours de réalisation ou finalisées

Point sur l'actualité des EIAE en cours de réalisation ou finalisées : Bordeaux-Mérignac, Marseille-Provence, Toulouse-Blagnac, Paris-Orly et Paris-CDG

- Point sur l'EIAE de l'aéroport Bordeaux-Mérignac

A Bordeaux, les scénarios se concentrent surtout sur les restrictions de vols de nuit de minuit à 6 heures, alors que les associations espéraient une analyse sur la journée ou sur des restrictions fortes dès 22 heures.

Trois scénarios ont été présentés et un quatrième plus restrictif a été ajouté à la demande des associations et des élus. Il s'agit d'évaluer les effets sociaux et économiques d'une diminution voire d'un arrêt des vols de nuit à l'aéroport selon 4 scénarios, du plus permissif (interdiction uniquement des avions les plus bruyants) au plus limitatif (aucun vol entre 22h et 6h du matin). Les communes adhérentes de Ville et Aéroport (Le Haillan, Eysines et Bruges) défendent ce 4^{ème} scénario le plus limitatif.

Avant de connaître le scénario retenu, il fallait que la mission relative au devenir de la piste 11/29 (piste sécante) de l'aéroport Bordeaux-Mérignac rende son rapport.

C'est chose faite. Ce rapport de l'IGEDD (Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable) publié en juin 2024 montre de façon factuelle la situation mais ne préconise pas de choix.

Or, les collectivités adhérentes considèrent que rien ne justifie la suppression de la piste sécante qui reçoit 15% du trafic. Cela induirait notamment pour elles de supporter 100% du trafic de l'aéroport. Ce sujet divise localement et un nouveau rassemblement a été organisé le 24 novembre devant l'hôtel de ville de Pessac. 800 riverains ont demandé la fermeture de la piste sécante. Voici plusieurs années que les habitants de l'ouest de la métropole de Bordeaux se divisent sur le maintien ou pas de la piste sécante, utilisée lors de travaux de maintenance sur la principale ou en cas de forts vents de travers.

Les conclusions de l'étude d'impact seront prochainement publiées. Elles intégreront les conclusions de la mission relative à la piste sécante.

- Point sur l'EIAE de l'aéroport Toulouse-Blagnac

Couvre-feu et moins d'arrivées après minuit, les solutions pour réduire les nuisances de cet aéroport.

Pressé par les riverains, le préfet d'Occitanie a présenté le 27 septembre 2024 les conclusions d'une étude d'impact visant à réduire les nuisances sonores nocturnes autour de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Entre minuit et 6h, seules 400 arrivées retardées seront tolérées chaque année

Ses conclusions étaient attendues de pied ferme par les 15 000 riverains des pistes de Toulouse-Blagnac. L'étude d'impact visant à "**améliorer l'environnement sonore**" de l'aéroport, lancée en septembre 2023, a été présentée ce vendredi 27 septembre 2024 par le préfet de la région Occitanie.

Depuis la reprise du trafic aérien qui a suivi la période Covid, et la mise en place de nouveaux couloirs aériens, les plaintes pour nuisances sonores explosent **sur les six communes proches de l'aéroport**. Le collectif constitué par les riverains sur place affirme chiffres en main qu'elles sont en constante augmentation notamment la nuit, empêchant de dormir la fenêtre ouverte.

Sous la pression des associations, le gestionnaire de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac a fait un premier pas : depuis l'été 2024, il n'y a plus de vol commercial programmé la nuit entre minuit et 6h, contre 75 vols l'été d'avant et 231 en 2019. Mais l'interdiction ne concerne pas les vols retardés, de plus en plus nombreux avec l'avènement des compagnies low-cost. Ni le service de fret postal.

Baptisée "étude d'impact selon l'approche équilibrée" (EIAE), la démarche lancée par l'Etat vise à pérenniser le couvre-feu nocturne pour "atteindre les objectifs de réduction du bruit", et - *en même temps* - "assurer le maintien de l'activité économique et industrielle de ce secteur essentiel pour le territoire", en visant "le meilleur rapport coût efficacité"

Les 4 scénarios

Les autorités ont étudié quatre scénarios en comparant leur efficacité. Tous interdisent les rotations des avions les plus bruyants entre 22h et 6h, et limitent les autres selon des créneaux horaires différents.

<ul style="list-style-type: none">• <i>Scénario 1</i> : les départs et arrivées programmés seraient interdits la nuit. Mais pas d'interdiction des vols retardés. Peu d'évolution donc, l'hypothèse est écartée.
<ul style="list-style-type: none">• <i>Scénario 2</i> : même dispositif, auquel s'ajoute l'interdiction totale des départs entre minuit et 6h, vols retardés compris. Selon la préfecture, "il ne garantit pas la maîtrise du trafic en cœur de nuit"
<ul style="list-style-type: none">• <i>Scénario 3</i> : les arrivées sont également strictement interdites entre minuit et 6h. Les conséquences économiques sont jugées "insoutenables".
<ul style="list-style-type: none">• <i>Scénario 4</i> : il prévoit l'interdiction des rotations nocturnes graduée selon le niveau de bruit de l'avion. Les conséquences économiques sont également jugées "insoutenables"

*

*

La voie choisie

Le préfet proposera au Gouvernement, comme "piste de travail", une variante du scénario 2, appelée « **scénario 2 sécurisé** » Elle prévoit :

<ul style="list-style-type: none"> • Fin des départs programmés après 23h, et interdiction totale des départs entre minuit et 6h, y compris en cas de retard.
<ul style="list-style-type: none"> • Plus d'arrivées programmées entre 23h30 et 6h.
<ul style="list-style-type: none"> • Les atterrissages retardés restent possibles, mais dans une tolérance de 400 par an, soit moitié moins qu'aujourd'hui. Chaque compagnie se verra attribuer un quota.

La crainte est que même si ce scénario apporte une petite amélioration la nuit, il risque de densifier les rotations entre 22h et minuit. Les riverains sont donc déçus : « On s'attendait à avoir, comme autour d'autres aéroports français, un vrai couvre-feu, complet, un temps où on peut se reposer. On n'aura pas ça ». (Chantal Beer-Demander, présidente Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine).

Un arrêté interministériel définissant les restrictions d'activité sera proposé d'ici la fin 2025.

Les trois grandes collectivités (Région Occitanie, Département de la Haute-Garonne et Toulouse Métropole) ont adressé un courrier aux ministres concernés, à savoir Agnès PANNIER-RUNACHIER et François DUROVRAY le 24 octobre 2024, dans lequel elles prennent acte du choix du « scénario 2 sécurisé ». Elles précisent que « *pour que les restrictions ainsi définies réduisent véritablement le nombre d'avions circulant en cœur de nuit, il nous semble justifié de sanctionner par des amendes dissuasives ceux qui ne les respecteraient pas* ».

- **Point sur l'EIAE de l'aéroport Marseille-Provence**

Cette EIAE va porter uniquement sur une réglementation portant sur les vols de nuit.

La plus contraignante serait un couvre-feu nocturne, comme c'est le cas à Nantes, Beauvais et Orly, seul aéroport international d'Europe à interdire les vols entre 23h30 et 6h00. Il pourrait aussi s'agir de restrictions à partir d'une certaine heure. Actuellement, une dizaine de vols est effectuée, selon l'aéroport, entre minuit et 6h00. Au terme d'un long processus, le préfet des Bouches-du-Rhône retiendra un scénario, **soumis à consultation publique au début 2025**. C'est seulement après, au printemps 2025, qu'un arrêté sera pris puis mis en œuvre avec des mesures effectives, six mois plus tard donc pas avant novembre-décembre 2025.

- **Point sur l'EIAE de l'aéroport Paris-Orly**

En rejetant le projet d'arrêté ministériel sur la réduction du bruit à l'aéroport d'Orly, le ministre des Transports relance le débat sur l'allongement du couvre-feu. Un soulagement pour les élus locaux et les associations de riverains. Lors de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire du 22 octobre, le ministre délégué chargé des Transports, François Durovray, a annoncé **travailler sur un nouveau scénario pour réduire les nuisances sonores** près de l'aéroport d'Orly.

Plusieurs scénarios de réduction du bruit étaient à l'étude, notamment celui d'une extension du couvre-feu de 23h à 6h (actuellement, il est en vigueur à 23h30), plébiscité par les riverains et de nombreux élus. Mais en avril dernier, l'État a choisi une autre option, moins contraignante et moins coûteuse, avec le renouvellement des flottes d'avions, pour des modèles moins bruyants. En revanche, en juin, la dissolution a gelé la procédure et l'arrêté ministériel n'a pas été signé.

Fin octobre, le ministre des Transports, François Durovray, a rejeté ce scénario. Il a demandé à étudier un autre projet alternatif.

On sait très bien que les renouvellements des flottes ne produisent pas d'amélioration. Donc il faut être beaucoup plus ambitieux, compte tenu du fait que 500.000 personnes souffrent du bruit et de la pollution. Effectivement, il faut aller sur des restrictions d'exploitation. Comme le ministre des Transports est l'ancien maire de Montgeron, une ville particulièrement survolée, cette décision est porteuse d'espoir.

- **Point sur l'EIAE de l'aéroport Paris-CDG**

Une présentation (objectifs, calendrier de l'étude) a été faite en CCE du 19/12/23.

Une définition de l'horizon de l'étude : 2029 (horizon auquel sera projeté le trafic et les effets des mesures étudiées). Donc un scénario de référence 2029 à construire « en l'absence de nouvelles mesures » intégrant les évolutions naturelles ou déjà planifiées (renouvellement de flotte). Une comparaison est faite avec la situation initiale (2019) sur la base d'indicateurs de trafic (volume global, répartition horaire, ...) et d'indicateurs acoustiques.

L'objectif de réduction de bruit sera défini en prenant en compte :

➤ La situation actuelle et la problématique de bruit identifiée
➤ La situation projetée (scénario de référence 2029)
➤ Les indicateurs acoustiques qui semblent les plus pertinents au vu de la problématique

L'objectif de réduction du bruit sera quantifiable. Il pourra être une combinaison d'objectifs suivants des indicateurs/périodes horaires différentes pour couvrir l'ensemble de la problématique.

Pour les scénarios, des mesures seront étudiées du point de vue acoustique, et leurs impacts seront évalués (rapport coût/efficacité).

Les mesures pourront être combinées sous forme de scénarios, dont les impacts seront évalués pour comparaison avec l'objectif de bruit fixé et aide à la décision.

Le calendrier prévisionnel de l'EIAE CDG présenté par le Préfet du Val d'Oise indiquait le mois de mai pour le rendu du rapport mais à ce jour aucune information n'a été donnée.

En outre, des étapes d'information auprès des parties prenantes devaient avoir lieu pendant l'évaluation des impacts des scénarios, mais il n'en a rien été à ce jour. On attend toujours la convocation d'une CCE spécifique sur ce sujet. **Un comité permanent devait se tenir en décembre mais il a été annulé...**

- A l'heure où nous rédigeons ce dossier, tout est suspendu sur cette question puisque la censure de Michel Barnier est d'ores et déjà réclamée par 325 députés, largement plus que les 288 nécessaires pour faire tomber le gouvernement.
- **La première motion**, déposée par les quatre groupes du Nouveau Front populaire, a recueilli 185 signatures, **faisant quasiment le plein à gauche** – y compris l'ex-président (PS) François Hollande et l'ancien bras droit d'Élisabeth Borne à Matignon, Aurélien Rousseau. Seuls manquent à l'appel deux communistes et cinq socialistes, ce qui ne signifie pas qu'ils refusent de voter la censure. Seule la députée (Lozère, PS) Sophie Pantel a pour l'instant fait savoir qu'elle n'entendait « *pas soutenir* » une démarche jugée « *inefficace* ».
- De l'autre côté de l'hémicycle, **la motion du Rassemblement national** et de ses alliés ciottistes de l'UDR a été **paraphée par la totalité des 140 députés** des deux groupes d'extrême droite.
- **Pour rappel** : le débat sur ces motions doit démarrer mercredi 4 décembre à 16 heures. Le vote aura lieu dans la foulée, probablement pas avant 19 heures ou 20 heures. Dans le détail, les députés peuvent soit voter la censure, soit ne pas prendre part au vote, mais il n'y a pas de vote « non » dans cette procédure.
- Au-delà de cette question, le ministre des Transports a convié les représentants d'associations de riverains et d'élus (dont Ville et Aéroport) à une réunion d'échanges portant sur les enjeux environnementaux de l'aéroport Paris-Orly **ce vendredi 6 décembre à 10h45 au Ministère**.
- Deux représentants maximum pour Ville et Aéroport ont été désignés : Mme Brigitte Vermillet, vice-présidente et M. Laurent Taupin, Administrateur.
- La demande d'audience adressée au ministre le 10 octobre dernier, et qui dépasse le cadre de l'aéroport Paris-Orly, est en cours d'examen par son cabinet (M. Gouadain, directeur adjoint de cabinet et conseiller transport aérien, et M. Tapié, conseiller politique). Lors des différents contacts passés avec eux, il a été convenu d'une programmation de cette audience début 2025.

VI)

Point sur l'étude « Portrait économique du secteur aérien. Approche qualitative et quantitative sur les emplois » (Cahier des charges et organisme missionné)

Cette étude devait être confiée au cabinet Xerfi mais après réflexion et en concertation avec notamment M. Didier Gonzales, secrétaire général, Maire de Villeneuve-le-Roi, et à l'initiative de cette demande, l'étude précitée sera conduite par l'Université Gustave Eiffel implantée à Champs sur Marne.

Lors d'un rendez-vous qui s'est tenu le 29 novembre dernier en mairie de Villeneuve-le-Roi, un cahier des charges plus précis et plus resserré a été finalisé.

Une réunion avec l'équipe de chercheurs référente pour cette étude sera programmée début 2025.

Présentation du cahier des charges

- Le constat

Depuis plusieurs années, les villes membres de Ville et Aéroport constatent, pour chaque aéroport dont elles sont riveraines, le manque d'information et de précisions sur les données relatives à l'économie du secteur aéroportuaire.

Ces données sont généralement fournies lors des Commissions Consultatives de l'Environnement des aéroports français, par des cabinets privés chargés de délivrer des études économiques. Un certain nombre de villes dénoncent le choix de cabinets pro-aérien.

Si le secteur aéroportuaire serait ainsi « générateur de richesse », il serait également créateur d'emplois « directs, indirects, induits, catalytiques », termes équivoques, prenant en compte toute société ou entreprise situées sur l'emprise aéroportuaire. A ce jour, les données précises de ces emplois, par société/entreprise, ne sont pas communiquées. Les communes n'ont alors connaissance que de chiffres globaux, sans avoir accès aux données sources.

Les résultats de ces études mettent ainsi sérieusement en doute la méthodologie employée et leur impartialité.

- Les objectifs de l'étude

L'étude demandée par Ville et Aéroport doit permettre d'objectiver la réalité économique du secteur aéroportuaire et de vérifier un certain nombre de chiffres avancés par les gestionnaires d'aéroports.

Elle vise à quantifier le poids des principaux aéroports français dans leur ensemble, mais aussi individuellement. Elle a également pour objectif une approche qualitative et quantitative des emplois du secteur aéroportuaire.

- Composition du rapport d'étude

Sur la base des données obtenues, le rapport d'étude devra intégrer :

<p>1) L'état des lieux complet des emplois du secteur aéroportuaire</p> <ul style="list-style-type: none"> Établir précisément la liste des entreprises et sociétés concernées par chaque plateforme aéroportuaire de France. Cette liste doit être complétée par la raison sociale, le secteur d'activité, le nombre d'employés, la production, le chiffre d'affaires, la valeur ajoutée, et la rémunération des salariés, pour chaque entreprise/société.
<p>2) La qualité des emplois du secteur aéroportuaire</p> <ul style="list-style-type: none"> Mettre en évidence l'évolution du nombre et de la qualité de ces emplois depuis 2010. Par conséquent, également évaluer et chiffrer la diminution potentielle de richesse et d'emploi, Analyser le modèle low-cost, son impact sur le secteur, et son évolution depuis 2010, Analyser le modèle des compagnies traditionnelles et son évolution depuis 2010,
<p>3) L'impact des emplois du secteur aéroportuaire sur les territoires riverains</p> <ul style="list-style-type: none"> Établir, pour chaque ville riveraine de chaque aéroport de France, le nombre de foyers travaillant dans les entreprises/sociétés concernées, et son évolution depuis 2010, Établir les secteurs géographiques où les employés vivent,
<p>4) La comparaison des emplois du secteur aéroportuaire avec l'économie globale française</p> <ul style="list-style-type: none"> Établir la part des emplois découlant du secteur aéroportuaire, sur l'emploi global en France, Établir la contribution au PIB de la France des emplois découlant du secteur aéroportuaire. Élaboration et méthodologie de l'étude Dans un souci de qualité, l'Université Gustave Eiffel en charge de l'étude s'attachera à respecter les règles suivantes : Établir un devis détaillé correspondant au coût de l'élaboration de la présente étude. Il s'agira ainsi d'indiquer le nombre de journées de travail, les coûts journaliers ainsi que les frais annexes, Suivre une démarche rigoureuse, explicitée et justifiée, basée sur des sources sûres et vérifiables, Accompagner l'association de manière conforme au présent cahier des charges, l'informer régulièrement de l'avancée des travaux, Faire preuve d'exhaustivité

Le suivi de l'étude sera réalisé par le Président de Ville et Aéroport et son chargé de mission.

- Résultats de l'étude

Un rapport de l'étude sera fourni à la fin de son élaboration, en version numérique et papier. Une synthèse de l'étude devra être rédigée et transmise également en version numérique et papier.

- ***Calendrier***

Le contenu de l'offre comprendra :

- La proposition technique et financière du cabinet/université/économiste,
- Le devis détaillé et les délais proposés,
- L'organisation et les moyens humains mobilisés,
La référence en ce domaine.

L'étude complète devra être livrée à Ville et Aéroport à la fin du premier semestre 2025.



VII)

Questions diverses :

- Compte-rendu de la réunion avec le GT « Transport aérien » de Régions de France ;
- 3^{ème} séminaire de formation sur les indicateurs de bruit (17.12.24) ;
- Point sur le travail parlementaire (augmentation de la TSBA, proposition de loi « vols de nuit » à venir, etc.) ;
- Déplacements sur site à Lyon-Saint-Exupéry en mars 2025 et à Bâle-Mulhouse (date à confirmer) ;
- Préparation de l'AG 2025 : appel à candidature pour l'élection du futur président de Ville et Aéroport

- **Compte-rendu de la réunion avec le GT « Transport aérien » de Régions de France**

L'association Ville et Aéroport souhaite rencontrer les élus de la Commission « Mobilités » de Régions de France.

Au préalable, et suivant le protocole de Régions de France, une réunion technique avec le GT « Transports aériens » composé des chargés de mission « Aéroports » au niveau des régions a été organisée le 2 décembre au siège de Régions de France (1 quai de Grenelle, Paris 15^{ème}).

M. David Charbit, chargé de mission « Aéroports » pour la région Nouvelle-Aquitaine et animateur du GT, a invité pour l'occasion le chargé de mission Ville et Aéroport, M. Julien Delannay ainsi que M. Philippe Trubert, Directeur du Syndicat Mixte de l'Aéroport Beauvais-Tillé (SMABT).

Suite à une brève présentation générale de Ville et Aéroport et de son programme d'actions, la discussion a porté sur le rôle des régions en matière de gouvernance territoriale des aéroports, de gestion des infrastructures, de stratégie régionale au travers des schémas aéroportuaires régionaux, de financement des Lignes d'Aménagement du Territoire (LAT).

Il est apparu la nécessité de travailler plus étroitement avec les régions. Un besoin existe chez cet organisme, notamment pour faire passer des notes aux parlementaires concernés par ce dossier, de rencontrer l'ARC via V&A, etc.

Suite à cette réunion technique, une réunion politique avec les élus de Régions de France membres de la Commission « Mobilités » sera prochainement organisée. Ville et Aéroport est actuellement en contact avec le conseiller Transports, M. David Herrgott, qui vient de saisir les 3 co-présidents de cette Commission.

- **3^{ème} séminaire de formation sur les indicateurs de bruit en visioconférence**

Dans le cadre de son programme d'activités, l'association Ville et Aéroport vous propose son 3^{ème} séminaire de formation **en visioconférence** le **Mardi 17 décembre 2024 de 10h30 à 12h30**.

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 vous sensibiliser 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 vous permettre d'appréhender un certain nombre de notions propres au transport aérien, de les assimiler et ainsi vous permettre de répondre aux interpellations récurrentes des citoyens.

Naturellement, de nouvelles thématiques pourront s'ajouter selon la demande des élus.

Ce troisième séminaire portera sur la thématique des indicateurs de bruit : Lden, IGMP, indicateurs événementiels type NA, etc.

Tenant compte de la demande des élus, ce séminaire est organisé en visioconférence.

Vous trouverez ci-dessous les informations de connexion au séminaire de formation :

Lien : https://call.lifetimesizecloud.com/18098247
Code secret : 28032024#

Une présentation du diaporama sera adressée aux participants quelques jours avant la date du séminaire. Vous pourrez poser toutes vos questions au formateur durant la réunion.

Naturellement, M. Stemmer est à votre écoute en marge des différents séminaires et vous pouvez lui écrire sur : gerard.stemmer@wanadoo.fr

Une newsletter spéciale "Séminaire de formation aux élus" sera publiée à la suite de chaque séminaire et rendra compte des différents sujets exposés et ce qu'il faut en retenir.

Les élus sont invités à confirmer leur présence à ce séminaire par :

mail sur contact@villeaeroport.fr
au 01.39.85.95.96 ou au 06.29.14.27.09

- **Point sur le travail parlementaire (augmentation de la TSBA, proposition de loi « vols de nuit » à venir, etc.)**

Ville et Aéroport poursuit son travail de sensibilisation auprès des parlementaires qui travaillent sur l'aérien. Elle mène également une veille sur l'ensemble des travaux parlementaire (récemment le rapport pour avis sur le budget spécial « Transports aériens » avec des échanges réguliers avec le rapporteur, M. Romain Eskenazi, député du Val d'Oise).

L'association apportera sa contribution prochaine à la rédaction d'une proposition de loi transpartisane portant sur l'instauration d'un couvre-feu harmonisé sur les principaux aéroports français ».

Concernant la fiscalité, Ville et Aéroport salue l'augmentation de la Taxe sur les Billets d'Avion ou Taxe Solidarité (TSBA) même si le barème de cette taxe a été nettement réduit par rapport à ce que prévoyait l'exécutif. Aussi, certains vols en seront exemptés, comme les vols depuis et vers les DOM ou encore la Corse.

La taxation des billets d'avion sera donc bien relevée à partir de l'an prochain, et pas seulement pour une seule année comme en avaient décidé les députés. En revanche, les retombées dans les caisses de l'État, qui en espérait un milliard d'euros supplémentaires, pourraient être moindres qu'attendu.

Les sénateurs ont en effet nettement réduit le barème de cette taxe, dont le montant minimum passerait ainsi de 2,63 à 5,30 euros pour un billet en classe économique vers la France ou l'Europe, au lieu des 9,50 euros initialement envisagés par le gouvernement. Les tarifs en première classe et pour l'aviation d'affaires ont été pareillement revus en forte baisse.

Le Sénat a aussi voté des exemptions pour les vols depuis et vers les départements d'outre-mer ou la Corse, de même que pour les lignes dites "*d'aménagement du territoire*" qui desservent entre autres Limoges, Castres ou Brive-la-Gaillarde.

Des mesures pourtant "*contraires au droit européen*", a prévenu le ministre du Budget Laurent Saint-Martin, soulignant qu'il "*ne sera pas possible*" d'instaurer "*des taxes différenciées en fonction des destinations*".

- Déplacements sur site à Lyon-Saint-Exupéry en mars 2025 et à Bâle-Mulhouse (date à confirmer)

Ville et Aéroport poursuivra ses déplacements sur site en 2025 et ira à la rencontre des acteurs. Ainsi, un déplacement est déjà programmé le **jeudi 13 mars 2025** en accord avec la direction de l'aéroport et notamment M. Lionel Lassagne, Directeur Développement Durable.

Une rencontre avec la direction de l'aéroport est prévue en matinée. Suite au déjeuner avec elle, une réunion avec les élus locaux suivie d'une réunion avec les associations de riverains seront organisées durant l'après-midi.

Par ailleurs, un déplacement sur site à l'aéroport **Bâle-Mulhouse** sera programmé en 2025. Il sera organisé en lien avec M. Gaston Latscha, Administrateur Ville et Aéroport, Maire de Hésingue et Conseiller communautaire Saint-Louis Agglomération.

- Préparation de l'AG 2025 : appel à candidature pour l'élection du futur président de Ville et Aéroport

L'assemblée générale ordinaire 2025 de Ville et Aéroport sera programmée au printemps 2025 (avril-mai). D'ici là, un appel à candidature sera lancé en début d'année dans le cadre de l'élection du futur président ou présidente de l'association. Dans le cadre de cette procédure, certains membres du conseil d'administration seront consultés.



AGENDA