



Association nationale d'élus

CONSEIL D'ADMINISTRATION

DOSSIER DE SÉANCE

Jeudi 10 octobre 2024

14h00-16h00

[Salle 23 – 3 rue Aristide Briand]

ASSEMBLEE NATIONALE – PARIS



ORDRE DU JOUR

I)	Retour sur la conférence-débat autour du livre "Habiter sous le bruit des avions" du 24/09/24 (Université de Cergy-Pontoise)
II)	Point d'actualité sur les aéroports parisiens et régionaux (trafic période estivale, état des lieux des Etudes d'Impact selon l'Approche Equilibrée (EIAE) et leurs suites)
III)	Point sur la commande d'une étude "Le modèle économique du transport aérien et ses emplois" Présentation du cahier des charges
IV)	Point sur les déplacements sur site à la Commission européenne de Bruxelles (07/11/24) et à Marseille-Provence (15/11/24)
V)	<p><u>Questions diverses :</u></p> <p>Audience auprès de François DUROVRAY, Ministre délégué chargé des Transports (courant novembre) ;</p> <p>Démarche de sensibilisation auprès des parlementaires. Contribution à la préparation d'une nouvelle PPL nuisances aériennes + contribution dans le cadre de l'examen du budget spécial « Transports aériens » ;</p> <p>Réunion avec les membres du groupe de travail « Aéroports » de l'ARF ;</p> <p>3ème session de formation des élus (visioconférence) (programmation et thématique);</p> <p>Création d'un groupe WhatsApp de discussion Ville et Aéroport</p>

I)

**Retour sur la conférence-débat autour du livre
"Habiter sous le bruit des avions"
du 24 septembre 2024
(Université de Cergy-Pontoise)**

Ville et Aéroport a organisé le 24 septembre dernier, en partenariat avec l'Université de Cergy-Pontoise et les éditions Hermann, une conférence-débat autour de l'ouvrage de M. Didier Desponds intitulé « *Habiter sous le bruit des avions. Eviter, subir, s'adapter. Mobilités résidentielles au défi des injustices spatiales* ».

Cet événement s'est tenu à l'Université de Cergy-Pontoise (salle de conférence Simone Veil) et a réuni l'ensemble des acteurs de ce dossier (professionnels de l'aéronautique, partenaires institutionnels, élus, associations de riverains, chercheurs, etc.).

Le livre de **Didier Desponds**, professeur de géographie urbaine et sociale à l'Université de Cergy-Pontoise, s'appuie sur une étude approfondie conduite auprès de ménages ayant effectué une mobilité résidentielle récente autour de cinq plateformes aéroportuaires françaises (Paris-CDG, Paris-Orly, Lyon-Bron, Toulouse-Blagnac et Marseille-Provence). En ayant mis en œuvre une méthode mixte (à la fois quantitative et qualitative), elle vise à évaluer les facteurs ayant conduit au changement de lieu de résidence. Quels sont les principaux motifs ayant contribué aux arbitrages des ménages ? De quelle manière, en particulier lors de la phase de prospection résidentielle, les nuisances associées aux plateformes aéroportuaires ont-elles été prises en compte ? Pour les habitants, ces plateformes présentent-elles plus d'avantages que d'inconvénients ? Ces perceptions diffèrent-elles selon la position sociale, voire la situation générationnelle ? Telles sont certaines des questions auxquelles cet ouvrage cherche à répondre.

Par-delà les résultats obtenus, se dessinent de nombreuses pistes émergentes permettant davantage rendre compatibles les contraintes liées au trafic aérien avec les aspirations à l'amélioration de leur contexte résidentiel de la part des habitants des territoires aéroportuaires et par-là même à réduire les injustices environnementales auxquelles ils sont confrontés.

A cette occasion, j'ai notamment rappelé la position de Ville et Aéroport et notamment l'idée que nous déplorons toujours le refus obstiné des autorités de l'État de prendre en compte les effets des injustices spatiales aggravées par les nuisances aéroportuaires sur des territoires de banlieue déjà fortement paupérisés. En Île-de-France après le territoire d'Orly, celui de Roissy est à son tour touché par les mêmes effets. Ainsi, l'Insee enregistre par exemple un déficit migratoire apparent aujourd'hui plus fréquent pour les communes de l'ouest de l'agglomération Roissy-Pays-de-France, les plus densément peuplées et les plus exposées au bruit aérien. Les causes multifactorielles n'excluent pas les départs d'habitants fuyant les nuisances. Cette question doit être objectivée et c'est tout l'intérêt de la recherche de l'auteur de ce livre.

Deux réponses et deux exigences sont désormais nécessaires pour réconcilier développement aéroportuaire, qualité environnementale, urgence climatique et protection des populations riveraines.

En premier lieu une vision stratégique de l'État qui doit intégrer l'ensemble des problématiques et non pas une politique de gestion *au fil de l'air* au service des seuls intérêts économiques, avec une volonté politique qui ne se limite pas au faux-semblant du discours officiel.

En second lieu la nécessité d'associer réellement les élus des territoires et leurs associations de riverains. De nombreux rapports parlementaires comme de nombreuses propositions de lois formulent des propositions défendues par les élus de Ville et Aéroport, en particulier la création des EPTA (Établissement Public de Territoire Aéroportuaire) ou communautés aéroportuaires comprenant les communes comprises en tout ou partie dans les PGS ayant un réel pouvoir de gestion et de décision.

Lors de cette conférence, **Mme Catherine Lavandier**, professeur émérite au laboratoire ETIS de l'Université de Cergy, et **Mme Ingrid Legriffon**, ingénieur chercheur en acoustique à l'Onera, le centre de recherche français en aérospatial, ont traité la notion de gêne : gêne de long terme due aux bruits des avions et son impact sur la santé (Lavandier) d'une part, qualifier et quantifier les différentes manières d'être gênés par le bruit aéroportuaire d'autre part (Legriffon).

La gêne de long terme s'intéresse aux effets cumulés sur une année des passages d'avions. Elle est étudiée sur le terrain, lors d'enquêtes via des questionnaires ou des interviews. De nombreuses études montrent que la gêne ne dépend pas simplement de l'exposition des populations au bruit, mais qu'elle dépend également de facteurs dits "non acoustiques". Dans son rapport sur le bruit dans l'environnement pour l'Europe, l'OMS considère que le risque sur la santé commence lorsque 10 % de la population se déclare fortement gênée. Ainsi une exposition moyenne au bruit des avions supérieure à 45 dB risque d'avoir des effets néfastes sur la santé des populations. Cette valeur est encore débattue par les chercheurs avec de nouvelles méthodes d'analyse ou de nouvelles données autour des aéroports français.

Par ailleurs, des études de terrain mettent en évidence une grande variabilité de la gêne ressentie dans une même zone d'exposition sonore, démontrant ainsi que le niveau de bruit ne permet pas à lui seul d'expliquer le vécu des riverains. Une étude récente a réuni un large ensemble de disciplines (aéronautique, acoustique, linguistique, psychoacoustique, psychologie sociale et environnementale) afin de définir un cadre commun permettant de concilier les études de terrain et les études en laboratoire sur la gêne due au bruit des avions. Ainsi une enquête menée sur 1250 riverains d'aéroports a permis la qualification précise de la gêne vécue, et l'identification de 6 profils de gêne très différenciés construits sur des facteurs non-acoustiques. Des entretiens qualitatifs et des tests en laboratoire ont permis enfin de valider les profils de riverains et la diversité de leur ressenti dans une même situation d'écoute.

Enfin, Mme Noëlvia Sedoarisoa, Ingénieure de recherche et expertise au Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB), a présenté une analyse géospatiale de l'impact du bruit des transports sur les valeurs immobilières en Ile-de-France.

Cette étude vise à évaluer l'impact du bruit des transports, en particulier aériens, sur les valeurs immobilières en Île-de-France. En mobilisant des techniques d'intelligence artificielle et d'analyse géospatiale avancée, nous améliorons la précision des estimations et générons des visualisations détaillées et percutantes.

Ces méthodes permettent de dépasser les approches traditionnelles des modèles hédoniques en révélant des tendances et relations spatiales souvent invisibles dans les analyses classiques.

L'approche adoptée vise à fournir aux décideurs une évaluation robuste de l'impact du bruit des transports sur le marché immobilier francilien et à proposer des stratégies pour atténuer ces effets tout en soutenant le développement des infrastructures de transport aérien. Un des résultats concrets de cette étude est la création d'un outil interactif de datavisualisation, facilitant l'exploration et l'interprétation des données.

La finalité de l'étude est de produire des cartographies inédites pour identifier les zones fortement impactées par les dépréciations immobilières dues au bruit, nécessitant des mesures d'intervention prioritaire. Les analyses seront segmentées par source de bruit (aérien, routier, ferroviaire), incluant l'étude de la multi-exposition au bruit.

Ces techniques combinées garantiront une analyse approfondie et détaillée des impacts du bruit sur les valeurs immobilières, facilitant ainsi l'identification et la priorisation des mesures d'intervention nécessaires. Les divers formats de présentation et les méthodes employées rendront les résultats de l'analyse accessibles et compréhensibles pour un large public, y compris les décideurs, les urbanistes et les résidents. De plus, la possibilité d'intégration continue de nouvelles données assurera des informations actualisées et pertinentes au fil du temps.

Ville et Aéroport a signalé à Mme Sedoarisoa sa volonté de contribuer financièrement au projet de l'étude d'impact du bruit des transports sur les valeurs immobilières en Ile-de-France. Elle nous a transmis récemment un document détaillant la méthodologie retenue pour cette étude, leurs outils avancés, ainsi qu'une approche personnalisée pour mener à bien ce projet.

Actuellement, un tour de table financier est en cours. Le budget global de l'étude est estimé à 80000 euros TTC. Outre une contribution prévisionnelle de Ville et Aéroport (à déterminer), Bruitparif a prévu de contribuer pour un montant estimé en 25000 et 30000 euros. Une réunion est programmée au CSTB le 5 novembre prochain pour discuter d'une proposition de collaboration, y compris la possibilité d'une subvention. D'autres acteurs vont être démarchés tels que l'ADEME et l'ACNUSA.

Le démarrage du projet est souhaité en 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.

Cette étude géospatiale sur les dépréciations immobilières liées au bruit renforcera la capacité de Ville et 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.

Suite à la conférence, Ville et Aéroport a transmis les exposés par mail aux participants, aux adhérents V&A et notamment aux membres du conseil d'administration.

De plus, le fichier audio-vidéo de la conférence nous a été transmis par les services de l'Université de Cergy-Pontoise. Il va être mis en ligne sur le site de l'association www.villeaeroport.fr

Une newsletter spéciale sur cette conférence-débat illustrée de photos sera prochainement diffusée.



II)

Point d'actualité sur les aéroports parisiens et régionaux

- Bilan du trafic sur la période estivale
- État des lieux des Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) et leurs suites

→ Bilan du trafic aérien sur la période estivale

Le bilan ci-dessous se fonde sur l'application relative aux mouvements d'avions mensuels, l'indicateur mensuel du trafic aérien (tendanCiel) et le Bulletin Statistique du trafic aérien commercial qui rassemblent des données essentielles du trafic aérien. Celles-ci sont fournies par le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.

Mois par mois, nous avons une observation du trafic aérien en volume (mouvements d'avions) dans les principaux aéroports français et frontaliers.

Les derniers éléments clés fournis en Août 2024 montrent que :

- Soutenu par le dynamisme à l'international (103,6%), **le niveau du trafic aérien en France dépasse en août légèrement celui de 2019** (100,5%) malgré un marché intérieur encore en net retrait (85,2%). En cumul annuel au terme du second quadrimestre, le trafic s'établit à 98,3% de celui de 2019.
- **Le trafic intérieur reste grevé par le marché domestique en Métropole (79,9%)** qui se redresse lentement alors que les autres segments (lignes reliant la Métropole aux Outre-mer et liaisons intérieures aux Outre-mer) ont retrouvé leur niveau de 2019 (101,4%).
- **Le trafic international dans chacune de ses composantes reste stable** au regard des mois précédents avec une dynamique soutenue avec l'Afrique (122,0%).

Cet été, comme depuis plusieurs mois, le trafic aérien a particulièrement été impacté par les tensions géopolitiques croissantes, l'augmentation des tarifs des billets d'avion ainsi que les difficultés des chaînes d'approvisionnement et du contrôle aérien.

Malgré ces freins, les aéroports européens avaient déjà dépassé au premier semestre de cette année les niveaux de fréquentation d'avant-pandémie, selon ACI Europe dont les statistiques vont au-delà des limites strictes de l'Europe politique, puisqu'elles incluent la Turquie, Israël, la Russie et même l'Asie centrale, fédérant 500 aéroports dans 55 pays au total.

Mais derrière cette hausse globale, se cachent des situations très disparates. Dans l'UE « augmentée » de la Norvège, de l'Islande, de la Suisse et du Royaume-Uni, la reprise est loin d'être homogène. Parmi les grands gagnants figurent la Pologne, la Grèce, le Portugal et l'Italie, qui ont tous connu des croissances à deux chiffres par rapport au même mois de 2019.

Tendance inverse en revanche pour des pays comme la Finlande (-27,4%), la Suède (-21,2%) et l'Allemagne (-13,4%), des situations liées à la guerre en Ukraine et à des « *changements structurels de marché* », selon ACI Europe.


Le Royaume-Uni (-0,4%) et **la France (-0,9%)** ont de leur côté quasiment retrouvé en août leurs volumes de passagers aériens du même mois de 2019.

Un problème de ponctualité qui s'aggrave en France et en Europe.

Portée par un trafic aérien en hausse, la saison estivale 2024 n'échappe pas aux perturbations, avec ses annulations et retards de vols.

L'espace aérien français se positionne 14e sur les 20 pays européens avec le plus grand nombre de vols retardés cet été. Air France occupe quant à elle le 10e rang des 20 compagnies aériennes les moins ponctuelles, selon un rapport du [site d'aide aux passagers Flightright](#).

Pour ce classement, *Flightright* a pris en compte les vols dans toute l'Europe des 20 compagnies aériennes et pays avec le plus grand nombre de départs, du 01 juin au 27 août 2024, subissant des retards de 15 minutes et plus à destination.



Retards

	Retards en %	Retards	Vols
1 ITA Airways	45,64%	16,822	36,861
2 Aegean Airlines	42,46%	13,621	32,081
3 Swiss International Airlines AG	41,84%	15,838	37,653
4 Easyjet	41,81%	66,275	158,497
5 Jet2	40,01%	15,806	39,509
6 British Airways	39,42%	30,232	76,689
7 TAP Portugal	37,30%	11,253	30,166
8 Lufthansa	33,86%	42,327	125,001
9 Austrian	33,24%	11,059	33,273
10 Air France	31,99%	23,292	72,816
11 Eurowings	30,73%	15,732	51,196
12 Ryanair	27,18%	80,115	294,753
13 Turkish Airlines	26,13%	8,872	33,953
14 Finnair	25,62%	7,066	27,578
15 KLM	25,16%	15,702	62,420
16 Norwegian Air Shuttle	24,40%	6,709	27,496
17 Vueling	23,97%	14,355	59,875
18 SAS	21,83%	11,715	53,668
19 Wizz Air	21,32%	14,658	69,304
20 BUZZ (Ryanair Sun)	21,11%	6,726	31,859

Départs dans toute l'Europe des 20 compagnies avec le plus grand nombre de départs
 Période : du 01.06.2024 au 27.08.2024.
 (Retards de 15 minutes et plus à destination)

Durant les Jeux Olympiques, du 26 juillet au 11 août 2024, les **aéroports parisiens** ont affiché une ponctualité supérieure à l'année précédente, l'évènement sportif ayant eu un impact positif sur la ponctualité et la fiabilité des vols à Paris-CDG comme à Paris-Orly.

Sur les deux semaines de compétitions sportives, plus de 13 000 vols ont décollé de Roissy Charles-de-Gaulle (CDG) dont 32% avec un retard de 15 minutes et plus. En 2023, les retards au départ de CDG étaient de 40% sur la même période. Du côté d'Orly (ORY), la régularité était aussi au rendez-vous des 5 000 vols programmés durant les JO. Seulement 12% avec un retard à l'arrivée contre 33% en 2023 aux mêmes dates.

Avec 4,96 milliards de voyageurs attendus sur l'année 2024, le secteur aérien s'apprête à battre un nouveau record. Un chiffre qui pourrait doubler à l'horizon 2050.

Le jour d'après est semblable au jour d'avant (crise sanitaire) en pire...

Durant les décennies qui ont précédé le Covid, la croissance du trafic aérien, à quelques légers écarts près, était d'un peu moins de 5 % par an, ce qui correspondait à un doublement tous les quinze ans. À l'époque, les grands acteurs du secteur pensaient que ce rythme allait être maintenu pendant encore au moins trente ans. Avec le Covid, le trafic a chuté de deux tiers. Ce qui était alors présenté comme la plus grande catastrophe de l'histoire de l'aérien n'était pourtant qu'un retour temporaire au niveau de trafic de 1995.

En 2021, le trafic a commencé à repartir et l'ATAG (le Groupe d'action du transport aérien) a annoncé qu'il ne reportait que de dix ans son échéance de 2040, année à laquelle il prévoyait initialement d'atteindre 2,5 fois le trafic de 2019. Le secteur n'a donc pas du tout remis en question ses perspectives de doublement du trafic aérien, il les a juste légèrement tempérées.

Le retour au niveau de trafic de 2019 correspond à une ré-explosion du trafic touristique occidental, par-dessus lequel s'ajoute un appétit asiatique grandissant, notamment en Inde. Le potentiel de croissance du secteur en Asie est très fort.

Si les voyages professionnels n'ont pas retrouvé leur niveau pré-Covid – grâce à la visio –, les trajets touristiques sont revenus, portés par une publicité énorme. Celle-ci est à la fois conventionnelle (par exemple, à la télévision) et institutionnelle. Les JO en sont un exemple frappant. Le parcours de la flamme olympique a pour objectif de relancer la destination France auprès des touristes internationaux, dans les mois et les années qui viennent.

La réponse qui a été donnée consistait à dire : ce n'est pas grave, avec l'huile de friture, l'avion vert et l'avion à hydrogène, l'avion sera non-polluant dans quelques années. Mais nous savons que c'est une mascarade. On est dans du techno-solutionnisme béat et naïf. En effet, l'IATA s'était fixé pour un objectif de 6 % de SAF en 2020 sur l'ensemble des carburants utilisés par l'aviation, mais n'a atteint que 0,01 %. Pour 2030, il s'est fixé un nouvel objectif de 5 %. On voit bien que le compte n'y est pas et que ce sont des promesses en l'air.

Si on avait des millions de litres de carburant « vert », on les affecterait prioritairement aux trajets essentiels. **Le mythe de l'« avion vert » et de la neutralité carbone permet de ne pas questionner la stabilisation voire la décroissance du trafic.**

Or, Il faut maintenir des niveaux raisonnables de trafic, voire les faire décroître. Comme nous sommes sur une pente très forte de croissance, l'effort sera encore plus rude par la suite. La croissance du trafic aérien que l'on observe à l'heure actuelle est essentiellement liée à une très

forte croissance du voyage de loisir. À ce sujet, il faut rappeler que tout le monde n'est pas égal face à l'avion : 1 % de la population mondiale est responsable de 50 % des émissions de CO₂ de l'aviation (selon un rapport de l'ONG Transport & Environnement en 2021, qui prend en compte l'utilisation de jets privés, ndlr), alors que 80 % de la population mondiale n'a jamais mis les pieds dans un avion. Ce sont finalement les grands voyageurs qui vont avoir le loisir de prendre encore davantage l'avion, aggravant le bilan climatique de l'aviation.

Il a été annoncé que la nouvelle génération d'avions consommerait 20 à 25% de moins que la génération actuelle, et cela a été présenté comme une solution. Or historiquement, ça a toujours été le cas. Le problème, c'est que si au bout de 15 ans vous avez une nouvelle génération d'avions qui consomme 20 % de moins, mais que dans le même temps le trafic a doublé, il est évident que les impacts augmentent.

Historiquement, les trois raisons principales pour lesquelles le trafic augmente est l'augmentation de la vitesse, la baisse des prix et la publicité. Il faudrait donc jouer sur les trois paramètres : limiter la vitesse des avions à 600 km/h au lieu de 900 km/h (ils voleraient alors plus bas, autour de 7000 mètres, sans générer des traînées de condensation, et décourageraient les courts séjours en augmentant les temps de trajet), taxer le kérosène, réguler la publicité. Une autre idée est le contingentement de la flotte actuelle (28 000 avions aujourd'hui), afin qu'elle reste stable. Il faudrait que l'Organisation de l'aviation civile internationale crée un cadastre des avions de ligne, de sorte de stabiliser la flotte mondiale.

Les perspectives de croissance du secteur – +3,8 % par an selon le dernier rapport de l'IATA – est principalement lié à une demande dans les pays émergents. Il faut néanmoins souligner qu'il y a aussi des phénomènes globaux de demande dans les pays du Nord global qui vont pousser la demande et la construction de nouveaux aéroports dans des pays d'Asie du Sud-Est ou d'Amérique Latine, par exemple.

Une carte des injustices aéroportuaires a été créée (cf. sur https://rester-sur-terre.org/injustices_aeroportuaires/) pour documenter les conflits liés à de nouveaux projets d'aéroports ou à des projets de compensation liés à l'aviation : expropriation de populations et de communautés qui perdent leurs terres, violences et violations des droits humains...

➔ État des lieux des Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) et leurs suites

Après la publication du décret du 16 mai 2023 portant déconcentration, plusieurs préfets ont été mandatés pour conduire ces études de manière impartiale selon une approche réellement équilibrée. **Les aéroports concernés sont Marseille-Provence, Toulouse – Blagnac, Bordeaux – Mérignac, Paris – Orly, Paris – Le Bourget et Paris – Charles-de-Gaulle.** L'objectif est de mettre en place les mesures de restriction les plus équilibrées possible en 2025 au plus tard, pour ensuite entrer en vigueur au début de la saison été 2025 ou de la saison hiver 2025/2026 selon les cas.

Avant la publication du décret susvisé, deux études d'impact avaient été réalisées par l'administration de l'aviation civile pour **les aéroports de Bâle – Mulhouse et Nantes-Atlantique.** L'ancien ministre délégué chargé des Transports a annoncé leur évaluation avant la

fin 2024 afin de pouvoir procéder aux modifications éventuellement nécessaires des arrêtés en vigueur.

Conformément aux dispositions du règlement UE 598/2014, ces études d'impact devraient éclairer les concertations et consultations locales et permettre aux ministres chargés de l'Environnement et des Transports de prendre, parmi les mesures envisageables pour atteindre les objectifs locaux, les mesures qui ont le meilleur rapport coût/efficacité. **Les projets d'arrêtés interministériels, accompagnés de leurs rapports de présentation et de leurs études d'impact seront soumis à avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, chargée de les faire respecter. Ils seront ensuite publiés au Journal officiel et notifiés à la Commission européenne au moins six mois avant d'entrer en vigueur.**

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

La préfecture des Bouches-du-Rhône a lancé une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) de l'aéroport Marseille Provence, à l'occasion de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport. Son calendrier a été précisé le 21/11/23 par le préfet.

Comme son nom l'indique, cette étude d'impact "selon l'approche équilibrée" doit permettre de traiter les problèmes de nuisances aéroportuaires subies par les populations riveraines en tenant compte des aspects économiques liés à l'aéroport Marseille-Provence.

Le préfet qui a ordonné cette étude a mandaté les services de la DGAC Sud Est. Réduire les nuisances, en particulier sonores et atmosphériques, générées par le transport aérien est en effet l'une de ses missions, tout comme d'entretenir le dialogue avec les élus et les représentants des riverains des aéroports.

L'étude d'impact va durer deux ans, durant lesquelles les différentes parties prenantes seront concertées. L'objectif est de trouver "*des pistes d'améliorations*" pour réduire ces nuisances. C'est "*un préalable à l'adoption d'éventuelles restrictions d'exploitations liées au bruit par arrêté du ministère de la Transition écologique*", indique la préfecture.

Au terme de ce 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.

Le diagnostic réalisé par le cabinet d'études CGX AERO a duré 3 mois jusqu'en février 2024. Il a été suivi par quatre mois de consultations jusqu'en juin. Il y aura encore trois mois de coconstruction de différents scénarios pour réduire l'impact sonore. Cette phase est prévue entre septembre et novembre 2024.

Depuis plusieurs mois, les riverains de l'aéroport se mobilisent pour dénoncer les nuisances sonores liées aux avions (85 000 mouvements/an) qui décollent et atterrissent à Marignane (2^{ème} aéroport régional derrière Nice et hors Paris), surtout la nuit. Ils ont manifesté au printemps 2023 à l'Estaque, et à l'automne 2023 à Gignac-la-Nerthe, aux Pennes-Mirabeau. Les habitants de plusieurs autres communes sont impactés à l'Estaque à Marseille, mais aussi Marignane, Saint-Victoret ou Le Rove. Avec un trafic en forte progression (10 millions de passagers en 2023,

l'aéroport Marseille-Provence retrouve son niveau d'avant covid. Le gestionnaire vise 13 millions de passagers en 2030. NDLR), la situation devient même **invivable pour certains riverains**.

Après cette mobilisation de riverains au printemps, une réunion s'est tenue en préfecture le 18 juillet 2023. Le préfet a alors ordonné une étude d'impact.

L'aéroport n'a pas la main pour contraindre les compagnies, seul l'État peut leur imposer des restrictions d'exploitation pour réduire les nuisances sonores, notamment la nuit. Ces restrictions peuvent être de différent niveau.

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.

- **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'État 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">• Scénario 1 : 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">• Scénario 2 : 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">• Scénario 3 : les arrivées sont également strictement interdites entre minuit et 6h. Les conséquences économiques sont jugées "insoutenables".
<ul style="list-style-type: none">• Scénario 4 : 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 du Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine).

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

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

À 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. Cela induirait notamment pour elles de supporter 100% du trafic de l'aéroport.

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 Paris-Orly

Pour rappel, l'État a renoncé au projet d'allongement du couvre-feu à l'aéroport d'Orly (scénario C soutenu par les élus et les associations) pour réduire les nuisances sonores. Un projet d'arrêté ministériel a été rendu public lundi 29 avril par le ministère des Transports et une consultation a été immédiatement ouverte sur le site du ministère de la Transition écologique. Riverains, élus, usagers de l'aéroport ont eu jusqu'au 29 juillet pour s'exprimer sur les futures restrictions d'exploitation de l'aéroport Paris-Orly (près de 2000 avis déposés).

L'État a retenu au printemps le scénario ne modifiant pas les horaires de couvre-feu pour atteindre l'objectif réglementaire de diminution des décibels la nuit à proximité de l'aéroport d'Orly. Une décision prise après avoir commandité une Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) qui proposait trois solutions, dont deux préconisaient d'agir sur le couvre-feu.

Les trois scénarios qui étaient proposés par l'EIAE, pour rappel

Scénario A : maintien du couvre-feu actuel et interdiction des vols les plus bruyants à partir de 22 h

Scénario B : interdiction des vols les plus bruyants à partir de 22 h et interdiction des décollages à partir de 23 h
--

Scénario C : extension du couvre-feu de 23 h jusqu'à 6 h et interdiction des vols les plus bruyants à partir de 22 h.
--

À cette occasion, Bruitparif a publié son propre rapport d'une centaine de pages. L'observatoire des bruits en Ile-de-France s'appuie sur méthodologie différente de celle de l'Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE), considérant que celle-ci n'a pas retenu comme principal objectif la réduction du bruit nocturne prévu dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), à savoir une diminution d'au moins 6 dB du Ln moyen au sein du périmètre Ln>50 dB(A)). Bruitparif estime par ailleurs que les hypothèses de l'EIAE s'appuient sur un rythme optimiste de renouvellement de la flotte des avions moins sonores. Sur le plan socio-économique, l'observatoire entend également mieux tenir compte « *des coûts évités collectivement par la société du fait des réductions des expositions au bruit lié au trafic aérien et de les mettre en face des impacts économiques et sociaux chiffrés pour les compagnies aériennes* ».

Scénario D : couvre-feu strict de 23h à 6h

Dans ses conclusions, Bruitparif considère donc qu'aucun des scénarios proposés par l'EIEA n'atteint les objectifs réglementaires, en particulier le moins-disant, proposé dans l'arrêté soumis à consultation, et propose une variante, un scénario D, « *qui pourrait être plus performant à l'horizon 2029 que le scénario C, tout en étant moins contraignant pour les compagnies aériennes, mais qui demande une amélioration de la gestion aéroportuaire des retards à l'arrivée* ».

“Cette variante reprend les hypothèses du scénario A de l'EIAE pour l'évolution de la flotte, mais avec une extension du couvre-feu à 23h pour les départs et les arrivées. Cette variante ne prend pas en compte de période d'aléas comme cela a été fait dans le cadre du scénario C de l'EIAE. Cela signifie que dans cette variante, les mouvements survenus après 23h sont reportés en journée (avant 22h), mais ceux compris entre 22h et 23h restent inchangés. Il s'agit donc d'une variante de mise en œuvre d'un couvre-feu dès 23h qui aurait beaucoup moins de répercussions économiques pour les acteurs aéroportuaires que le scénario C présenté dans l'EIAE, dans la mesure où seuls 6 vols (2 décollages et 4 atterrissages) en moyenne seraient supprimés par nuit contre 18 (2 décollages et 16 atterrissages) dans le scénario C.

Cette variante permettrait toutefois d'offrir une demi-heure de plus de période nocturne sans survols, et donc sans perturbations potentielles associées sur le sommeil des riverains, et ce, tous les jours de l'année, indépendamment des configurations de survols (atterrissage comme décollage)”, détaille le rapport de Bruitparif.

Allongement de la piste 3, montée et descente continue, sortie tardive du train d'atterrissage

Bruitparif propose aussi d'autres hypothèses, comme celle d'allonger la piste 3 piste (07/25) de 1km vers l'ouest pour “*décaler le seuil de piste 07 et de faire voler les avions à des altitudes plus importantes lorsqu'ils décollent vers l'est de l'aéroport.*” Ou encore d'imposer une montée continue des avions jusqu'à 10 000 pieds (environ 3 000 mètres) d'altitude et la généralisation des descentes continues, et encore une sortie tardive du train d'atterrissage.

Une synthèse de la consultation doit désormais être publiée sur le site du ministère de la transition écologique. Après la consultation publique, le texte sera étudié et validé au niveau européen. Son application est prévue à partir du 26 octobre 2025.

- Point sur l'EIAE de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle

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 différents 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.



III)

Point sur la commande d'une étude

"Le modèle économique du transport aérien et ses emplois" Présentation du cahier des charges

Ville et Aéroport a décidé de confier au groupe Xerfi, institut privé créé en 1993 et spécialisé dans l'analyse économique sectorielle en France (Xerfi France) et à l'international (Xerfi Global), l'analyse concurrentielle, la macroéconomie et la conjoncture, les études ad hoc, les enquêtes de conjoncture et les prévisions professionnelles. Xerfi dispose de ses propres bureaux d'études, à Paris et Lyon, et d'un centre d'enquête à Nanterre. C'est aujourd'hui le premier institut d'études économique privé en France.

Contexte et objectifs de l'étude

L'épisode de la pandémie de la Covid-19 a engendré une crise sans précédent dans le secteur de l'aviation, laissant les compagnies aériennes mondiales avec des pertes cumulées estimées à 190 milliards de dollars entre 2020 et 2022 par l'Association internationale du transport aérien (Iata). Pour les compagnies américaines et européennes, la reprise a débuté à la fin de l'année 2022. En 2023, le secteur a renoué avec une rentabilité positive.

Cette reprise est désormais solide, comme le montre le niveau du trafic aérien commercial en France qui a atteint 94 % de son niveau record de 2019. Néanmoins, l'industrie du transport aérien demeure profondément marquée par les conséquences de la pandémie, notamment du point de vue financier. Les grandes compagnies dotées d'un chiffre d'affaires dépassant les 5 milliards de dollars au premier semestre 2019 sont celles qui ont été les plus touchées. Leur ratio d'endettement moyen sur fonds propres a plus que doublé entre 2020 et 2022, passant de 1,6 à 3,6.

Le secteur du transport aérien comporte deux activités principales : le transport de passagers, représentant plus de 95 % des emplois, et le fret. Cependant, ce secteur a une rentabilité moyenne qui demeure limitée, avec une marge bénéficiaire nette de seulement 1,2 %. Dans ce contexte, en France, Air France-KLM conserve sa position dominante, transportant près de 50 millions de passagers en 2022 et plus de 520 000 tonnes de marchandises. Toutefois, cette domination montre des signes de faiblesse face à la concurrence croissante des compagnies étrangères à bas coûts telles qu'EasyJet, Ryanair et Volotea, qui gagnent des parts de marché. Ryanair, par exemple, a enregistré des bénéfices exceptionnels en 2023, avec un bénéfice net de 1,43 milliard d'euros et un chiffre d'affaires de 10,78 milliards d'euros, retrouvant ainsi sa place de groupe de transport aérien le plus rentable d'Europe. Il convient également de remarquer que le secteur compte d'autres acteurs historiques opérant vers les départements et régions d'outre-mer (DROM), tels qu'Air Caraïbes ou Corsair, ainsi que des structures plus petites spécialisées dans le transport non régulier, comme le voyage d'affaires, le transport à la demande, la location d'avions, etc. Ainsi, bien que la contraction du trafic liée à la Covid-19 semble révolue, les séquelles financières perdurent, pesant sur le paysage concurrentiel du transport aérien.

L'aviation occupe une place particulière dans l'économie française. D'abord, parce qu'il s'agit d'un secteur industriel sur lequel la France possède un savoir-faire différenciant et à haute valeur ajoutée. L'un des deux plus grands constructeurs mondiaux, Airbus, se situe à Toulouse, mais la France dispose aussi d'équipementiers et de grandes entreprises de conception de systèmes électroniques dédiés comme Safran ou Thalès. Un tissu de 376 entreprises, dont 176 petites et moyennes entreprises (PME), tire l'innovation française au plus haut niveau et est une source de création de valeur économique indéniable. L'ensemble de la filière aéronautique concourt puissamment à la force des exportations françaises. Ainsi, l'excédent aéronautique, à 16 milliards d'euros sur l'année 2023 (qui continue de se redresser et de se rapprocher de son record du premier semestre 2019), contribue grandement à l'amélioration de la balance commerciale française en 2023.

La place du secteur aérien est ensuite particulière parce qu'il s'agit d'une filière créatrice d'emplois de qualité. L'ensemble des activités industrielles aéronautiques et spatiales totalise 200 000 emplois directs et 150 000 emplois indirects. Du côté du transport, le secteur compte 85 000 emplois directs. Enfin, parce que l'avion participe au positionnement de la France comme l'une des principales destinations touristiques mondiales avec environ 100 millions de touristes qui visitent chaque année le territoire national. Cet aspect va prendre une dimension toute particulière avec les Jeux olympiques de Paris en 2024, avec la réception de plus d'un million de personnes supplémentaires en été par rapport à la saison touristique traditionnelle.

Pourtant, telle qu'elle va, la croissance tendancielle des émissions du secteur de l'aérien est difficilement compatible avec le respect de nos engagements internationaux et avec le souci de la préservation des équilibres environnementaux dont nous bénéficions toutes et tous. En 30 ans, le trafic aérien a été multiplié par quatre. L'avion est le mode de transport dont les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) augmentent le plus rapidement. L'aviation mondiale émet déjà 3 fois plus de CO₂ qu'un pays comme la France.

Après réintégration des routes internationales (aériennes et maritimes) dans les bilans, le secteur aérien représente 15,6 % des émissions des transports et 6,8 % du total des émissions de CO₂ de la France. Hors Covid, entre 2000 et 2019, en France, les émissions du secteur aérien commercial ont progressé, passant de 20,3 millions de tonnes de CO₂ à 23,7 millions de tonnes, sous l'effet d'une augmentation des émissions dues au moyen-courrier et au long courrier international.

Néanmoins, cette croissance porte en elle la remise en cause de tous les effets d'amélioration de l'efficacité énergétique, au point où les émissions de CO₂ de l'aérien sont celles qui ont le plus augmenté en Europe après celles des SUV. Surtout, cette croissance des émissions est particulièrement injuste et socialement marquée. 1 % de la population mondiale est responsable de plus de 50 % des émissions de l'aviation commerciale, et 20 % des Français les plus aisés sont responsables de 50 % des vols. D'ailleurs, selon une enquête de l'IFOP pour la Fondation Jean Jaurès, « si 11 % seulement des Français disent prendre régulièrement l'avion (2 % plusieurs fois par mois, 9 % plusieurs fois par an), 56 % le prennent occasionnellement (21 % une à deux fois par an, 35 % de façon exceptionnelle), tandis que 33 % ne le prennent jamais ». C'est d'abord le prix des billets qui reste le principal obstacle à l'avion.

Dans ces conditions, on comprend que l'on est face à une injustice criante entre le pollueur et ceux qui en subissent les conséquences. Or, le climat futur dépend du cumul des émissions, non seulement de celles de CO₂, mais aussi celles des polluants émis à basse altitude autour des aéroports, qui contribuent à la pollution locale : oxyde d'azote - NOX - et particules fines.

Les rapports récents, notamment de 2021 de l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), montrent en outre que les effets sur la santé du bruit lié à l'aviation dépassent 13,6 Mds€ par an et représentent 9 % des coûts sociaux liés au bruit (52 % pour le routier et 7 % pour le ferroviaire). Une récente étude de l'Université Gustave Eiffel est particulièrement alarmante : elle suggère qu'une augmentation de l'exposition au bruit des avions est associée à une mortalité plus élevée par maladie cardiovasculaire en général, par maladie cardiaque ischémique en particulier, notamment par infarctus du myocarde ; au niveau individuel, elle confirme que l'exposition au bruit des avions en France a des effets délétères sur l'état de santé perçu, la santé psychologique, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocriniens et cardiovasculaires. Plus de 4 millions de Français sont ainsi directement exposés au tapage sonore excessif dû à la croissance incontrôlée du trafic.

Pour réduire son impact climatique, le milieu aéronautique mise aujourd'hui essentiellement sur des solutions technologiques (efficacité des avions et des moteurs) et les SAF (Sustainable Aviation Fuels) comme les agrocarburants ou les carburants de synthèse, l'énergie électrique et l'hydrogène. Cependant, aujourd'hui les points de vue critiques de la communauté scientifique et technique s'accumulent et se font entendre pour dire que ces solutions seront insuffisantes et très souvent trop tardives pour permettre une baisse effective des émissions du secteur. C'est pourquoi la solution du moratoire sur le développement du trafic aéroportuaire nous apparaît comme une solution équilibrée donnant le temps au secteur de faire la démonstration qu'une trajectoire de baisse des émissions conforme aux engagements internationaux de la France s'engage de manière réaliste.

En outre, les récents travaux parlementaires sur les procédures d'appel d'offres concernant les aéroports et leur modernisation, par exemple, le récent rapport d'information déposé par le sénateur Didier Mandelli à propos de la modernisation de l'aéroport de Nantes Atlantique, relaient les critiques des collectivités à propos de la gestion par l'État des négociations des procédures d'appels d'offres et propose d'en finir avec une « *culture de l'opacité* »^{5(*)}, que l'on retrouve également dans le renouvellement en cours de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Sur le territoire du Beauvaisis, les élus de l'agglomération ne sont pas parvenus à obtenir la transparence sur le cahier des charges établi dans le cadre de la nouvelle délégation. Pourtant les conséquences des développements aéroportuaires sur la santé et le cadre de vie évoquées plus haut nécessitent une plus grande transparence.

Les changements dans le secteur aérien doivent s'aligner sur une transformation sociétale globale impliquant de nouveaux modes de vie, de travail, de production et de consommation, indispensables pour permettre la survie de l'humanité face au dérèglement climatique et garantir l'habitabilité de la Terre.

Cette étude 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 aérien (directs, indirects, induits).

Il s'agit de chiffrer de manière transparente, scientifique et compréhensible les différents facteurs qui contribuent à établir l'impact économique et social des aéroports considérés ; d'expliquer les enjeux du positionnement de ces plates-formes d'un point de vue concurrentiel. Sur la base des données de l'impact économique et social obtenues, évaluer et chiffrer la diminution potentielle de richesse et d'emploi en cas de frein éventuel au développement de l'activité des plates-formes, etc.

Les indicateurs traditionnels seront mobilisés :

• la production ou le chiffre d'affaires ;
• la valeur ajoutée ;
• la rémunération des salariés ;
• l'emploi

Ces quatre mesures économiques sont généralement prises en compte grâce à quatre effets : les effets directs (qui correspondent à la valeur créée au sein de l'emprise aéroportuaire par l'aéroport lui-même et par les établissements implantés sur le site aéroportuaire, ou ayant un lien direct avec les opérations aéroportuaires), les effets indirects (qui correspondent à la valeur générée dans la zone d'étude par les fournisseurs de biens et de services aux activités directes), les effets induits (qui correspondent à la valeur générée dans la zone d'étude par les dépenses des revenus des employés directs et indirects), les effets catalytiques (qui correspondent à la valeur générée dans la zone d'étude grâce au rôle d'attraction économique de l'aéroport, c'est essentiellement le tourisme importé et les investissements étrangers).

Pour Ville et Aéroport, l'objectif de cette étude est de vérifier un certain nombre de chiffres avancés par les gestionnaires d'aéroports dont notamment le groupe ADP. Car ils ont tendance à magnifier l'impact économique du secteur.

Ainsi, dans une précédente étude du BIPE (Bureau d'Information et de Prévisions Economiques) pour ADP publiée en 2012, on pouvait lire que chaque million de passagers génère 1400 emplois directs auxquels sont ajoutés des emplois indirects, induits et catalytiques pour aboutir au chiffre important de 4100 emplois par million de passagers.

On est en droit de s'interroger sur la véracité de ces chiffres et la méthode de comptage, car le même emploi est compté dans différentes catégories. En toute indépendance, il faut intégrer dans l'analyse les aspects positifs ou négatifs. Si le transport aérien crée des emplois, il en détruit également. Par ailleurs, il est important d'analyser le modèle low-cost peu créateur d'emplois. Le ratio de création d'emplois dans le low-cost n'a rien à voir avec les compagnies traditionnelles.

Au milieu des années 2000, le CIRED (Centre International de Recherche sur le Développement et l'Environnement) présentait des ratios indiquant que le trafic aérien crée 20% d'emplois de moins que la moyenne de l'économie.

Un point d'étape sur l'étude sera programmé lors du prochain conseil d'administration le 12 décembre 2024.

IV)

Point sur les déplacements sur site à la Commission européenne de Bruxelles (07/11/24) et à Marseille-Provence (15/11/24)

➔ Point sur le déplacement à la Commission européenne de Bruxelles Jeudi 7 novembre 2024

Suite aux élections européennes qui ont eu lieu le 9 juin dernier, Ville et Aéroport a programmé un déplacement à la Commission européenne de Bruxelles jeudi 7 novembre 2024 afin de rencontrer les directions générales de l'environnement et du transport (nouveau Commissaire européen aux Transports), certains parlementaires européens concernés par le dossier « transport aérien » et membres de la Commission des Transports, les représentants de l'Airport Regions Conference (ARC) avec pour objectif une reprise du partenariat avec eux.

Lors de ce déplacement, nous discuterons 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'État accordées à l'aviation que la Commission européenne veut modifier.

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 courts et moyens 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 admissible 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 écoconditionnalité... 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.

➔ **Point sur le déplacement sur site à Marseille-Provence** **Vendredi 15 novembre 2024**

Marseille-Provence : C'est un déplacement important pour Ville et Aéroport. Cela permettra 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 aurons 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.

Après les plaintes des riverains, Aéroport Marseille-Provence fait des propositions

Samedi 17 juin 2023, les habitants des quartiers nord de Marseille, notamment de l'Estaque, se sont réunis devant le hall 1 de l'aéroport Marseille Provence (AMP), situé à Marignane, pour

protester contre le bruit incessant des avions qui vont et viennent sur le tarmac. Après des années de plaintes à ce sujet, l'aéroport prend acte et annonce des mesures pour remédier à ces nuisances sonores.

Concernant les décollages, « AMP a demandé la mise en place d'une procédure obligatoire à suivre pour les pilotes afin que la prise d'altitude soit plus rapide permettant ainsi de réduire le niveau de décibels » avance l'aéroport qui précise que cette procédure est mise en place depuis le 20 avril. Ce qui, semble-t-il, n'a toutefois pas calmé la colère des riverains...

C'est plutôt sur les atterrissages qu'AMP prend un tournant : des études pour proposer des « alternatives aux trajectoires réglementées » auraient ainsi été lancées pour éviter de survoler le quartier de l'Estaque. De premiers tests ont été effectués « vers la piste 31R avec un virage en mer au niveau de la base de Corbières. » La direction de l'aéroport affirme que « les retours des pilotes sont très positifs. » En attendant que cette nouvelle trajectoire soit validée, la société AMP veut lancer un plan de communication auprès des compagnies aériennes pour les inciter à l'utiliser « autant que possible. » AMP a en outre mis en place un outil de mesure du bruit permettant à la fois de calculer les décibels, mais aussi d'identifier la compagnie responsable ou encore la trajectoire.

L'extension du Terminal T1 est 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.

Une réglementation très légère

Pour l'Acnusa, ce problème de bruit persiste parce que Marseille-Provence est l'un des aéroports les moins exigeants en matière de réglementation. 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 postcovid. 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.

Un PPBE sans objectifs

Un fait révèle l'absence de ligne directrice sur le sujet du bruit à Marignane : le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), réalisé par la DGAC Sud-Est pour la période 2020-2024 ne fixe ni objectif ni résultats. 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'obsolescence du PEB

Le PEB suscite aussi des critiques. Sa version actuelle date de 2006 et n'est donc plus du tout en phase avec le trafic aérien actuel. La loi précise pourtant qu'il doit être révisé tous les 5 ans. Une remise à niveau d'ampleur se profile donc avec un impact direct sur les zones d'habitation.

Sur l'ouverture de la ligne Marseille-Shanghai

Programmation du déplacement

Ce déplacement est organisé en coordination avec **la ville de Berre-l'Étang et celle des Pennes-Mirabeau**. Comme à chaque fois, la délégation Ville et Aéroport rencontrera les différents acteurs de ce dossier. Dans un premier temps une réunion avec les élus locaux (Métropole Aix-Marseille, Région, département des bouches-du-Rhône, communes) sera organisée en mairie de Berre-l'Étang. Deux rendez-vous sont programmés l'après-midi avec d'une part la Direction de l'aéroport et les services de l'État (préfecture-DGAC), d'autre part avec les associations de riverains.

V)

Questions diverses :

- Audience auprès de François DUROVRAY, Ministre délégué chargé des Transports (courant novembre)
- Démarche de sensibilisation auprès des parlementaires. Contribution à la préparation d'une nouvelle PPL nuisances aériennes + contribution dans le cadre de l'examen du budget spécial « Transports aériens » (PLF 2025) ;
- Réunion avec les membres du groupe de travail « Aéroports » de l'ARF ;
- 3^{ème} session de formation des élus (visioconférence) (programmation et thématique) ;
- **Création d'un groupe WhatsApp de discussion Ville et Aéroport**

- **Audience auprès de François DUROVRAY,**
Ministre délégué chargé des Transports (courant novembre)

La nomination de François DUROVRAY au poste de ministre des Transports est une bonne nouvelle. En effet, il préside le conseil départemental de l'Essonne ainsi que la communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine depuis plusieurs années et il est connaît donc très bien le dossier de l'aéroport d'Orly et la problématique du transport aérien.

Nous lui écrivons pour lui demander une audience courant novembre. Rendez-vous que nous n'avons pu obtenir avec ses prédécesseurs (Clément Beaune et avant lui Jean-Baptiste Djebbari).

Dans ce cadre, c'est notre vice-présidente, Mme **Brigitte Vermillet, qui travaille avec lui au département de l'Essonne qui relaiera directement cette demande d'audience auprès du ministre.**

L'objectif est d'aborder avec lui un certain nombre de sujets d'actualité et de faire avancer certains dossiers. **Sur ce point, il est essentiel que chacun transmette par écrit les différents sujets par aéroport afin que l'on puisse définir rapidement l'ordre du jour de cette audience.**

- **Démarche de sensibilisation auprès des parlementaires**

Suite aux élections législatives de juillet 2024, envoi d'un courrier de sensibilisation aux nouveaux parlementaires concernés par la problématique aéroportuaire ;

Contribution à la préparation d'une nouvelle proposition de loi « nuisances aériennes » qui sera prochainement déposée par M. Romain ESKENAZI, député (PS) du Val d'Oise

Contribution dans le cadre de l'examen du budget spécial « Transports aériens » (PLF 2025)

Soucieux d'une action transpartisane sur le sujet des nuisances aériennes au Parlement (Assemblée nationale et Sénat), certains parlementaires présents au rassemblement d'élus

organisé le 20 mars dernier devant l'Assemblée nationale reconnaissent la nécessité de converger et de produire un texte commun. Ils travaillent actuellement en ce sens et mettent tout en œuvre pour que le débat ait lieu au Parlement prochainement dans le cadre d'une niche parlementaire.

Ville et Aéroport veillera à ce que ce débat soit inscrit au Parlement et qu'il puisse déboucher sur des mesures visant à une meilleure régulation du trafic aérien dont il faut organiser la baisse

- Réunion avec les membres du groupe de travail « Aéroports » de l'ARF

Ville et Aéroport est en contact avec M. David CHARBIT, Chargé de mission Aéroports et Transport Aérien à la région Nouvelle-Aquitaine et qui dirige un groupe de travail « Aéroports » au sein de l'Association des Régions de France.

L'idée est de programmer une rencontre avec les membres du GT « Aéroports » de l'ARF. En effet, nous avons eu et continuons d'avoir un œil attentif sur l'élaboration des schémas aéroportuaires régionaux. En ce sens, notre association Ville et Aéroport avait adressé une contribution "*Le transport aérien doit contribuer au désenclavement et à la cohésion des territoires*" portant sur le nouveau schéma de dessertes et cohérences aéroportuaires régionales. Elle avait été transmise à J-B Djebbari fin décembre 2021.

L'objectif est de tenir cette réunion fin 2024 – début 2025.

- 3^{ème} session de formation des élus (visioconférence) (programmation et thématique)

Ces formations sont destinées aux élus du réseau Ville et Aéroport. Le séminaire se tiendra en visioconférence sur une demi-journée. 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 est assurée par M. Gérard Stemmer, administrateur Ville et Aéroport et ancien pilote de ligne.

La prochaine session de formation sera programmée en décembre et portera sur les différents indicateurs de bruit.

• Création d'un groupe WhatsApp de discussion Ville et Aéroport

Outil d'information sur l'actualité du transport aérien et des aéroports entre les membres du CA Ville et Aéroport (rapports, textes parlementaires, décision préfectorale, etc.). Ce groupe permettra à ses membres d'interagir en fonction de l'actualité.

