



Association nationale d'élus

CONSEIL D'ADMINISTRATION

DOSSIER DE SÉANCE

Jeudi 28 septembre 2023

14h00-16h00

[9^{ème} bureau – 126 rue de l'Université]



ASSEMBLEE NATIONALE – PARIS

ORDRE DU JOUR	
I)	Bilan du trafic aérien sur la période estivale
II)	Point d'actualité sur les aéroports parisiens et régionaux. Discussion des actions à mener
III)	Point d'actualité sur la réalisation d'études d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) suite à l'approbation des PPBE
IV)	Décarbonation du transport aérien. Discussion autour de la réponse transmise par Mme Élisabeth Borne, Première Ministre. Définition d'une action à mener auprès du Gouvernement
V)	Point sur la proposition de loi relative à la lutte contre les nuisances aériennes (N.Moutchou, députée du Val d'Oise) et autres initiatives parlementaires ; point sur l'audience avec M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports
VI)	Questions diverses : • synthèse du rapport d'activités 2023 de l'ACNUSA ; • participation au comité de suivi de l'évaluation de la contribution de l'Acnusa à la politique publique de lutte contre les nuisances aéroportuaires ; • programmation d'une séance de formation auprès des élus ; • déplacement sur site à venir et Commission européenne

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 2023 montrent que :

- **L'indicateur du trafic aérien de passagers en France atteint en août le taux de 95,7% en référence à 2019**, soit un résultat quasi équivalent à celui de juillet 2023. En cumul annuel (janvier à août inclus), ce taux s'établit à 93,1%.
- **Le trafic intérieur s'élève à 88,8% de son niveau d'août 2019** (en progrès de +2,4 points sur le mois précédent), avec toujours un net contraste entre les segments touchant les Outre-Mer (104,3%) et le trafic domestique à l'intérieur de la Métropole (83,7%). En cumul annuel, l'indicateur du trafic intérieur se chiffre à 83,8% sur les huit premiers mois de l'exercice
- **Le trafic international atteint en août 2023, 97%**, soit -0,7 point qu'en juillet. Sur l'ensemble des destinations la tendance demeure stable à celle du mois précédent. En cumul annuel, l'indicateur global du trafic international atteint 95,3% du trafic 2019 pour la période courant de janvier à août.

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

Entre le 1^{er} juin et le 31 août 2023, plus de 26 millions de personnes ont pris l'avion depuis les aéroports français. Seulement 58% de ces passagers ont voyagé à l'heure prévue. En effet, la ponctualité des vols ne s'est pas améliorée au fil des années. En 2019, seulement 31% des 27,8 millions de passagers avaient rencontré des perturbations. En 2022, ce taux est passé à 40% pour près de 25 millions de voyageurs. Et en 2023, plus de 41% des 26 millions de passagers ont été affectés par des retards ou des perturbations.

En ce qui concerne le trafic aérien mensuel, juillet est le mois le plus populaire parmi les voyageurs, comptant plus de 58 000 vols et dépassant les 9 millions de passagers. Juin le suit de près avec 57 600 vols et un peu plus de 8,8 millions de voyageurs. Enfin, août se positionne en dernier avec 51 600 vols transportant 8 millions de passagers.

3 aéroports sont sur le podium en termes de ponctualité :

- Nantes-Atlantique : sur plus de 800 000 passagers, 73% sont partis à l'heure
- Toulouse-Blagnac : près de 1 millions de passagers, 71% ont pris leur vol à l'heure
- Bordeaux-Mérignac : 967 000 passagers, et plus de 70% à l'heure

Paris-Charles-de-Gaulle, en plus d'être l'aéroport le plus fréquenté, détient également le record du plus grand nombre de perturbations en matière de ponctualité. Sur plus de 9 millions de passagers cet été, seulement 51% ont décollé à l'heure. D'année en année, la ponctualité des vols se dégrade et la hausse du trafic n'est pas la seule explication, notamment depuis Paris.

Ces perturbations ou retards, dus notamment à des pénuries de personnels dans le secteur de la sécurité ne touchent pas que les aéroports français. Selon Eurocontrol, presque la moitié des vols depuis l'Europe sont partis avec au moins 15 minutes de retard lors de la dernière semaine de juillet. Mais selon l'organisme, la France est particulièrement touchée, avec encore une fois Roissy-CDG qui affiche selon lui un taux de ponctualité de 53,2% fin juillet.

Si des raisons conjoncturelles expliquent ces performances médiocres, il faut aussi rappeler que la France est le pays le plus survolé d'Europe et héberge parmi les plus importants hubs aéroportuaires. Plus l'aéroport est grand, plus les effets en cascade des retards ou dysfonctionnements sont importants (ex. : les moyens-courriers alimentent les longs-courriers).

Ces retards sont particulièrement préjudiciables durant la période nocturne notamment à Paris-CDG où ils sont enregistrés au décollage après 22h00 (pour des vols programmés entre 20h00 et 22h00) et à l'inverse on a des atterrissages anticipés avant 6h00. (pour des vols programmés après 6h00).

Certains rapports récents pointent également un contrôle aérien à Paris-CDG inadapté au trafic. On peut citer le rapport du Sénat (juin 2018) qui portait sur la modernisation des services de la navigation aérienne et qui observe que « *la DSNA (direction des services de la navigation aérienne) peine à suivre la cadence, si bien qu'elle génère 33% des minutes de retard liées au contrôle aérien en Europe* ». « *Alors que les équipements des contrôleurs aériens français sont largement obsolètes, la DSNA ne parvient pas à faire aboutir les grands projets technologiques qu'elle porte depuis parfois le début des années 2000 et dont le coût total est désormais estimé à 2,1 milliards d'euros. L'organisation du travail de ses contrôleurs aériens, qui n'est plus adaptée aux caractéristiques actuelles du trafic, pénalise également les performances de la DSNA* », peut-on lire. Enfin, « *les grèves des contrôleurs aériens français désorganisent fortement le trafic aérien européen* », souligne le rapport.

Analyse détaillée du volume de trafic (en mouvements d'avions) aéroport par aéroport (excepté Nantes Atlantique dont nous n'avons pas les chiffres)

Tous les aéroport ont un trafic en hausse par rapport au mois de l'année précédente.

Août 2023	
Paris-CDG	41 889 mouvements → soit + 4,83% par rapport à août 2022
Paris-Orly	19 859 mouvements → soit + 2,93% par rapport à août 2022
Nice-Côte d'Azur	16 641 mouvements → soit + 7,30% par rapport à août 2022
Marseille-Provence	9 429 mouvements → soit + 8,02% par rapport à août 2022
Lyon Saint-Exupéry	7 297 mouvements → soit + 8,50% par rapport à août 2022
Bâle-Mulhouse	6 883 mouvements → soit + 0,47% par rapport à août 2022
Bordeaux-Mérignac	5 799 mouvements → soit + 4,34% par rapport à août 2022
Toulouse-Blagnac	5 628 mouvements → soit + 9,59% par rapport à août 2022

Ailleurs en Europe	
Londres-Heathrow	40 127 mouvements → soit + 17,70% par rapport à août 2022
Amsterdam-Schiphol	42 828 mouvements → soit + 9,25% par rapport à août 2022
Francfort	39 895 mouvements → soit + 10,84% par rapport à août 2022
Madrid	33 796 mouvements → soit + 7,08% par rapport à août 2022
Barcelone	29 820 mouvements → soit + 7,44% par rapport à août 2022
Rome	24 379 mouvements → soit + 11,04% par rapport à août 2022
Milan	17 977 mouvements → soit + 0,71% par rapport à août 2022

Juillet 2023	
Paris-CDG	41 387 mouvements → soit + 5,24% par rapport à juillet 2022
Paris-Orly	19 758 mouvements → soit + 1,76% par rapport à juillet 2022
Nice-Côte d'Azur	17 409 mouvements → soit + 2,05% par rapport à juillet 2022
Marseille-Provence	9 940 mouvements → soit + 7,36% par rapport à juillet 2022
Lyon Saint-Exupéry	7 967 mouvements → soit + 8,72% par rapport à juillet 2022
Bâle-Mulhouse	6 765 mouvements → soit + 0,28% par rapport à juillet 2022
Bordeaux-Mérignac	6 005 mouvements → soit + 5,93% par rapport à juillet 2022
Toulouse-Blagnac	5 990 mouvements → soit + 7,16% par rapport à juillet 2022

Ailleurs en Europe	
Londres-Heathrow	40 617 mouvements → soit + 18,21% par rapport à juillet 2022
Amsterdam-Schiphol	42 504 mouvements → soit + 11,91% par rapport à juillet 2022
Francfort	40 618 mouvements → soit + 16,04% par rapport à juillet 2022
Madrid	33 577 mouvements → soit + 3,68% par rapport à juillet 2022
Barcelone	29 854 mouvements → soit + 5,73% par rapport à juillet 2022
Rome	25 775 mouvements → soit + 19,93% par rapport à juillet 2022
Milan	19 745 mouvements → soit + 8,99% par rapport à juillet 2022

Aéroports	Cumul 2023 (Mn de Pax)	Cumul 2023/2019
Paris-CDG	44,87	87,5%
Paris-Orly	21,76	98,8%
Nice	9,71	97,0%
Lyon	6,66	83,2%
Marseille	7,32	107,1%
Toulouse	5,16	80,9%
Bâle-Mulhouse	5,30	86,6%
Bordeaux	4,42	85,8%
Nantes	4,34	88,0%
Beauvais	3,67	138,2%

DISCUSSION DU BILAN DU TRAFIC AERIEN SUR LA PERIODE ESTIVALE

II)

Point d'actualité sur les aéroports parisiens et régionaux - Discussion des actions à mener

➤ Paris-Charles-de-Gaulle

Approbation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et des cartes stratégiques de bruit (CSB) par arrêté inter-préfectoral rendu public le 15/06/23

L'État a donc approuvé les cartes stratégiques de bruit (CSB) et le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle au titre de la quatrième échéance (2022-2026). L'arrêté inter-préfectoral a été signé le 8 juin et rendu public le 15 juin sur le site de la Préfecture du Val d'Oise au moment où les constructeurs aériens annonçaient au salon du Bourget le doublement des flottes d'avions à horizon 2040.

Son adoption a été retardée pour deux raisons : elle avait pour préalable la signature de l'annexe 2 du PPBE portant sur les engagements consentis par les opérateurs compétents (notamment les compagnies aériennes) pour décider la mise en œuvre des mesures prévues. Les négociations ont duré et un accord difficile a été trouvé. D'autre part, le 16 mai est paru un décret relatif à la lutte contre les nuisances aéroportuaires qui prévoit notamment la suppression de l'annexion des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) aux plans d'exposition au bruit (PEB) à des fins de simplification et lisibilité du droit, ce qui a conduit l'administration à revoir la rédaction de l'arrêté.

Le PPBE est aujourd'hui approuvé alors qu'il a été contesté et rejeté dès sa présentation par la quasi-totalité des collectivités concernées (la Métropole du Grand Paris, le conseil départemental du Val d'Oise, plusieurs communautés d'agglomération, un grand nombre de communes sur le territoire aéroportuaire de Roissy), des associations de riverains, la Commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport et l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) elle-même.

Lors de la phase de consultation publique organisée du 20 janvier au 22 mars 2022, ce sont près de 1500 avis défavorables qui avaient été déposés en ligne sur le site du ministère de l'Écologie. Un tel rejet s'explique par le fait que ce PPBE, comme le précédent, est inefficace en matière de réduction du bruit aérien et de protection des populations riveraines de l'aéroport que nous représentons. Ce plan d'actions à 5 ans ne permet pas en l'état de répondre aux objectifs fixés par la directive européenne : évaluer, prévenir et réduire les nuisances aériennes autour de l'aéroport Paris-CDG. Une hypothèse de trafic à 680 000 mouvements/an contre 500 000 enregistrés en 2019 y est même inscrite, rappelant le projet pourtant avorté en février 2021 d'un nouveau Terminal 4 !

Cette hypothèse correspond à une augmentation du trafic de 34,7 %! C'est totalement incompatible avec la réduction du bruit et l'urgence climatique et sanitaire à laquelle il est urgent de répondre !

Dès lors, il est interdit de croire que l'on va pouvoir réduire le bruit aérien de jour comme de nuit avec une telle prévision de croissance. De plus, avec ce PPBE la population exposée sur le territoire aéroportuaire va augmenter. Elle a déjà augmenté sous le PPBE précédent qui constitue un échec : entre 2012 et 2019, en Lden supérieur ou égal à 55 (+31 %) et plus encore la nuit en Lnight supérieur ou égal à 50 (+118 % !).

C'est un vrai faux PPBE, car il ne comporte ni objectif de réduction du bruit aérien, ni aucune mesure efficace pouvant le faire baisser. Or, cet objectif est essentiel si l'on veut notamment apporter une réponse à l'impact sanitaire du trafic aérien (source d'hypertension, de maladies cardio-vasculaires, de stress et de perturbations du sommeil pour les riverains). Bruitparif a indiqué dès 2019 que c'était dans la zone aéroportuaire de Roissy jusqu'à 3 années de vie en bonne santé perdues.

Par mesure efficace de réduction du bruit aérien, il faut comprendre la prise en compte du 4e pilier qui a été écarté d'emblée pour l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, c'est-à-dire l'introduction de mesures de restrictions d'exploitation. Or, la meilleure façon de réduire le bruit aérien ce n'est ni la réduction du bruit à la source ni la généralisation de la descente continue, mais des mesures de restrictions d'exploitation négociées dans le cadre d'une étude d'approche équilibrée.

Suite au rassemblement élus-riverains du 9 mai devant le ministère de la Transition écologique auquel les élus de Ville et Aéroport ont participé et la délibération symbolique prise ce jour-là pour demander le plafonnement des aéroports franciliens (Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget) ainsi que l'instauration de couvre-feux, le ministre des Transports M. Clément Beaune a fait la promesse d'examiner les scénarios de plafonnement de ces aéroports dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée. En revanche, il a écarté l'idée d'un couvre-feu à Roissy entre 22 heures et 6 heures, même s'il reconnaît l'impact sanitaire du transport aérien. Toutefois, rien ne préjuge du fait qu'à la lecture des conclusions de cette étude qui sera rendue à la fin du premier trimestre 2024 et conduite désormais par les préfets de département (cf. décret du 16 mai) les ministres concernés prennent un arrêté conjoint qui décide des restrictions d'exploitation.

Les élus de Ville et Aéroport restent mobilisés sur ce dossier et les conseils municipaux concernés adopteront d'ici la rentrée un vœu relatif à la réduction des nuisances aéroportuaires qui reprend la délibération symbolique prise le 9 mai devant le Ministère de la Transition écologique. Ces vœux seront ensuite transmis au ministre des Transports.

Actions menées :

- ✓ **Recours en annulation déposé par la ville de Gonesse début août 2023 auprès du tribunal administratif de Cergy. Plusieurs communes du Val d'Oise, de Seine-et-Marne et de Seine-Saint-Denis ont ou vont rejoindre le recours**
- ✓ **Diffusion au sein du réseau francilien Ville et Aéroport d'un vœu relatif à la réduction des nuisances aéroportuaires reprenant la délibération symbolique prise le 9 mai devant le Ministère de la Transition écologique**

Actions à venir :

- **Création d'un groupe de travail des associations d'élus CECCT4, DRAPO et Ville et Aéroport avec une 1ère réunion en visio le 4 octobre. Création d'un groupe de discussion whatsapp pour l'échange d'information, collecte des vœux votés par les collectivités avant dépôt au cabinet de M. Clément Beaune, Ministre chargé des Transports, etc.**
- **Lancement de l'Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) pilotée par la Préfecture du Val d'Oise**
- Audition par le bureau d'études CGX AERO lors d'un atelier le 22/09/23
- Réponse à un questionnaire

➤ **Paris-Orly**

Non-respect du couvre-feu

Des **compagnies aériennes** ont multiplié cet été les **infractions aux règles de couvre-feu** dans des aéroports français, en particulier à **Paris-Orly**, théâtre de *«manquements délibérés»*, selon l'**Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires** (Acnusa).

«On a constaté une augmentation très forte des vols en débordement», au-delà du début du couvre-feu, en vigueur sur plusieurs plateformes aéroportuaires dont les franciliennes, ou en violation des engagements des compagnies, a déclaré à l'AFP le président de l'Acnusa, Gilles Leblanc.

Ces avions de ligne en retard et atterrissant en pleine nuit, cela provoque *évidemment une augmentation des tensions locales* et des protestations des associations de riverains et des dirigeants politiques. Ce problème est dû à des programmes de vols trop ambitieux et sans marge d'erreur : le modèle des compagnies low cost consiste à faire exploiter leurs appareils toute la journée en enchaînant les vols, et tout retard se répercute jusqu'à la fin de la journée.

À Paris-Orly, soumis à couvre-feu à partir de 23h30, des avions en retard peuvent demander des dérogations à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) pour atterrir après cette limite. S'ils ne l'obtiennent pas, ils se déroutent vers Paris-Charles-de-Gaulle, où le cœur de nuit est réglementé entre 00h00 et 05h00 (plafonnement du nombre de créneaux), mais il arrive aussi qu'ils atterrissent après l'heure fatidique.

Et le lendemain, *ils quittent à la première heure Roissy pour un vol de 10 minutes afin de se repositionner à Orly*, ce qui favorise un *bilan sanitaire, environnemental et climatique calamiteux*.

Rien qu'en juillet, Paris-CDG a vu «113 arrivées en présomption de manquement», dont 50 étaient déroutés de Paris-Orly. Certaines compagnies ont même forcé le couvre-feu à Paris-Orly, une infraction qui peut leur coûter jusqu'à 40 000 euros d'amende mais qui n'est pas forcément dissuasive d'après l'Acnusa.

A Orly au mois de juin : 18 mouvements enregistrés après 23h30. Ces mouvements tardifs sont principalement dus à l'overbooking des créneaux par certaines compagnies aériennes qui provoque des retards. Cette mauvaise gestion bafoue, une fois de plus, la santé publique des riverains survolés.

Actions à mener :

- **demander la limitation du nombre de rotations quotidiennes pour un avion donné ;**
- **ne plus accorder de créneau d'atterrissage après 22h pour les compagnies low cost ;**
- **demander un élargissement du couvre-feu de 22h à 6h pour ces compagnies ;**
- **renforcement du montant des amendes en cas de non-respect du couvre-feu ;**
- **demande une régulation du nombre de départs dans la première heure qui suit la levée d'un couvre-feu ainsi que le nombre d'arrivées dans l'heure qui précède le début d'un couvre-feu dans les aéroports où un tel dispositif est en place (Paris-Orly, Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé, Paris-Le Bourget, Nantes-Atlantique).**

Paris-Orly annonce réduire ses émissions au sol d'ici 2030

Une charte pour la transformation environnementale de la plateforme Paris-Orly a été signée en juin. Une première étape vers une réduction de la pollution sur ce site, liée aux activités internes de l'aéroport, mais surtout aux émissions externes des avions.

271 009 tonnes de CO₂ en moins dans l'air ? C'est le pari que se lance l'aéroport Paris-Orly (groupe ADP), qui vise d'ici 2030 à réduire ses émissions au sol, grâce à des efforts faits sur l'origine de l'énergie utilisée sur site, le déplacement des véhicules de services et le roulage des avions sur piste.

La suppression des émissions de CO₂ est l'un des cinq principaux objectifs de "*l'alliance pour la transformation environnementale de la plateforme de Paris-Orly*" signée par Justine Coutard, directrice de l'aéroport, et les entreprises partenaires. "*Le principe de cette charte est d'impliquer tous les acteurs pour que les efforts soient collectifs et pas seulement de la part d'ADP*", explique Mme Coutard.

Une première étape vers la neutralité en 2025

Les activités internes de Paris-Orly représentent seulement 5% du total des émissions de CO₂ de l'aéroport et la neutralité carbone sur cette part est fixée à 2025. Les efforts sont faits grâce à la conversion du parc de véhicules sur la plateforme, comme les bus nécessaires au transport des voyageurs, tous électriques depuis février, soit une "*économie de 765 tonnes de CO₂ par an*".

D'autres mesures à venir

Pour réduire les émissions externes, celles des avions au sol, la principale mesure, non coercitive, concerne le roulage des appareils sur un seul moteur, "*ce qui permet une économie de carburant de 25% et donc des émissions*" assure Jérôme Lauferon, directeur des opérations aéronautiques d'ADP.

Autre levier, réduire l'utilisation du groupe auxiliaire de puissance (APU) nécessaire à l'énergie au bord des avions, grâce à un raccord de l'appareil au courant de l'aéroport lorsqu'il est en stationnement. L'aéroport d'Orly veut aussi augmenter la valorisation des déchets, réduire les nuisances sonores et sa consommation d'électricité ainsi qu'augmenter les surfaces dédiées à la biodiversité sur le site.

➤ **Nantes-Atlantique**

Réaménagement de l'aéroport : le statu quo toujours dénoncé par les collectivités locales

Dans le dossier de renouvellement de la concession de Vinci à l'aéroport de Nantes, Clément Beaune devait faire une annonce à la mi-juillet. L'été est passé, mais le ministre des Transports reste muet. Six ans après les promesses non tenues d'Édouard Philippe, le statu quo est de mise pour un chantier qui s'annonce de plus en plus compliqué.

Régulièrement interpellé sur ce dossier, le gouvernement ne fait rien. Pourtant, avant l'été, la présidente du conseil régional des Pays de la Loire indiquait à juste titre : *« à défaut d'une desserte aéroportuaire adaptée, le coût d'une telle défaillance pour le développement économique des Pays de la Loire s'évaluerait à une perte de 1% du PIB... »*. Et de conclure : *« le sentiment qui l'emporte aujourd'hui, c'est celui d'un profond mépris à l'égard d'un territoire qui se bat pour assurer son développement et qui refuse d'être doublement condamné par l'abandon et maintenant l'inaction de l'État dans ce dossier »*.

Les conseillers « Territoires » de Matignon et l'Élysée (Hugo Bevort et Jean-Marie Caillaud) disent travailler le dossier. Et le ministre des Transports s'était engagé à trancher avant la fin juillet. Mais rien. Et Élisabeth Borne a, elle, simplement promis de fournir « rapidement » un calendrier de travaux. Il reste en outre quelques points d'achoppement comme la question de l'allongement de la piste mais rien qui ne justifie qu'on puisse attendre autant de temps pour trancher ce dossier.

Actions à mener :

- **interpellation du gouvernement par courrier (destinataires : conseillers « Territoires » de Matignon et l'Élysée / Clément Beaune, ministre chargé des Transports)**

Pour une application stricte du couvre-feu

De nombreuses compagnies low cost bravent trop souvent l'interdiction faite aux avions de décoller ou d'atterrir entre minuit et 6 heures du matin. L'Acnusa l'a fait savoir en juin dernier dans un courrier au préfet de la Loire-Atlantique, Fabrice Rigoulet-Roze, avec copies transmises au directeur général de l'aviation civile et au responsable des affaires juridiques du ministère de la transition écologique.

Est mise en doute l'efficacité du couvre-feu visant à interdire les avions du ciel de la métropole nantaise entre minuit et 6 heures du matin. **Le chiffre est sans appel : plus de 350 mouvements d'avions ont été réalisés durant la période du couvre-feu au cours des neuf premiers mois qui ont suivi la promulgation de la mesure par arrêté ministériel, le 8 avril 2022.**

Ces violations ont abouti à 225 poursuites déclenchées par l'administration de l'aviation civile. *« Le flottement qui a été généré à Nantes-Atlantique n'est clairement pas sans conséquence sur l'augmentation des incivilités sur Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et plusieurs autres grands aéroports en région. »* indique le président de l'Acnusa.

On peut imputer l'origine de cette dérive au contenu de l'arrêté ministériel régissant le cas de l'aéroport de Nantes-Atlantique présenté comme innovant mais aux intentions rapidement apparues ambivalentes. Les compagnies aériennes tentent de s'appuyer sur ce nouveau texte pour se défaire de leurs responsabilités et ainsi éviter les sanctions. Leur objectif étant de démontrer que le non-respect des couvre-feux en vigueur dans plusieurs aéroports français imputerait avant tout au contrôle aérien tel qu'il est exercé en France. Les compagnies aériennes cherchent ainsi à exploiter « l'innovation » introduite par le pouvoir réglementaire à Nantes-Atlantique au travers de la notion de circonstance indépendante de la volonté du transporteur aérien. De quoi renverser la jurisprudence existante qui tend à considérer que les retards sont de la responsabilité des transporteurs aériens et qu'ils doivent en tenir compte dans la programmation de leurs vols.

Plus de 60 vols n'ont pas respecté le couvre-feu en juillet. Les compagnies low cost programment trop de rotations de leurs avions chaque jour (entre 6 et 8). Du coup, dès qu'il y a un problème, le risque c'est que les retards s'accumulent jusqu'à devoir atterrir ou décoller de Nantes après minuit, ou alors devoir dérouter leurs avions vers d'autres aéroports.

Pire : ces compagnies n'assument pas leurs torts. C'est-à-dire qu'elles refusent de payer les amendes qu'elles ont reçues pour ce non-respect du couvre-feu. Ainsi, depuis le printemps 2022, aucune de ces amendes n'a été payée. Les plus élevées atteignent 16 000 euros.

L'aéroport de Nantes n'est pas le seul où les retards se multiplient depuis le début de l'été. Les aéroports parisiens sont particulièrement concernés, tout comme ceux de Toulouse, Bordeaux et Marseille.

Actions à mener :

- **modifier à la marge l'arrêté ministériel régissant le cas de Nantes-Atlantique afin d'annihiler toute tentative des compagnies aériennes de modifier leur ligne de défense contre les poursuites engagées par l'administration civile. Cette décision est du ressort du ministère des Transports ;**

- **Lyon Saint-Exupéry :**

Les enjeux environnementaux au centre du jeu

Point avec Lionel Lassagne, directeur développement durable

Dans la lignée de sa politique environnementale initiée en 2016, Vinci Airports compte faire de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry un modèle de sobriété énergétique en France. Rassemblées autour de Lionel Lassagne, le directeur historique du développement durable de la plateforme, les équipes œuvrent pour atteindre le zéro émission nette en 2026 et participer activement à la décarbonation du transport aérien.

Faire de Lyon Saint-Exupéry « *le leader écologique des aéroports français* ». La feuille de route de Vinci Airports, gestionnaire de la plateforme lyonnaise depuis 2016, est simple à résumer. Engagé dans une politique environnementale forte, le groupe, qui a déjà réduit ses émissions de carbone de 44 % depuis 2018 sur l'ensemble de son réseau, compte sur ses équipes lyonnaises pour prolonger cette dynamique.

Et faire de Lyon Saint-Exupéry le premier aéroport français zéro émission nette dès 2026. « *Le groupe porte une ambition très forte sur notre aéroport, on décline donc de nombreuses mesures pour maîtriser, neutraliser et baisser nos impacts environnementaux* », explique Lionel Lassagne, directeur du développement durable depuis plus de quinze ans à Lyon Saint-Exupéry.

L'aéroport a par exemple réduit cet hiver sa consommation de gaz de 45 %, celle d'électricité de 15 % (via l'installation de LED pour l'ensemble de l'éclairage), veille à n'utiliser aucun pesticide ou produit phytosanitaire et compte diviser sa consommation d'eau par deux. Et l'ensemble des mesures engagées sur le site depuis 2018 ont d'ores et déjà permis de réduire significativement les rejets de CO₂. « *On estime qu'il restera encore autour de 500 tonnes d'émissions résiduelles et incompressibles en 2025. Ce chiffre aurait grimpé à 13 000 tonnes si rien n'avait été engagé* », prolonge le directeur du développement durable de Lyon Saint-Exupéry.

À terme, et dans le cadre de l'objectif zéro émission nette, ces émissions résiduelles seront compensées à l'échelle locale. D'abord par le reboisement de 3,6 hectares dans le Beaujolais, dans le cadre d'un partenariat avec le Département du Rhône et l'Office national des forêts, puis par le lancement d'un programme dans la vallée de l'Ozon, auprès de 13 exploitations agricoles, en partenariat avec la chambre d'agriculture du Rhône. Deux opérations certifiées Label Bas Carbone.

Les équipes de l'aéroport travaillent aussi sur la préservation de la biodiversité sur le site. Et les premiers résultats sont encourageants. « *On parle beaucoup du déclin de la biodiversité dans le monde, mais quand on arrive à la gérer, on peut lui refaire prendre de la vigueur*, expose Lionel Lassagne. *La biodiversité croît de 10 % depuis le début de la décennie à Saint-Exupéry, et on espère bien atteindre les 20 % pour 2030.* »

Pour cette même échéance, le dirigeant vise aussi l'autosuffisance énergétique, via la mise en place de centrales photovoltaïques au sol, sur les toitures et en ombrières sur les parkings. « *Nous avons déjà investi 20 millions d'euros pour des ombrières de 14 hectares sur nos parkings P5 et P6. Elles recouvriront à l'été 2024 plus de 5 800 places et produiront chaque année l'équivalent de la consommation d'une ville de 9 000 habitants* », confie Tanguy Bertolus, le président du directoire d'Aéroports de Lyon.

Dans ce même souci d'efficacité et de sobriété énergétique, le terminal 2 est entré en rénovation en juin 2022, et répondra, lors de sa réouverture en 2025, aux normes HQE (haute qualité environnementale), à l'instar du terminal 1. Le montant du chantier est ici estimé à 30 millions d'euros. « *Les investissements consacrés à la politique environnementale représentent très clairement l'un des tout premiers budgets de l'aéroport aujourd'hui, même s'il est difficile de l'estimer avec précision* », indique Lionel Lassagne, qui se réjouit de compter sur le soutien appuyé de Tanguy Bertolus, président du directoire d'Aéroports de Lyon, et de Nicolas Notebaert, président de Vinci Airports, dans la mise en œuvre de cette politique.

Et Vinci Airports compte aujourd'hui monter encore d'un cran leur engagement environnemental. Le groupe français, qui gère plus de 70 aéroports dans 13 pays, souhaite participer activement à la décarbonation massive du secteur aérien d'ici 2050. *« L'aviation est engagée dans la révolution de la décarbonation. C'est un défi de très grande ampleur, qui n'est pas facile, et nous souhaitons participer à toutes les initiatives de décarbonation du secteur »*, confiait Nicolas Notebaert, lors de la présentation d'un petit avion 100 % électrique à Lyon-Bron fin-mai.

Le président de Vinci Airports se réjouit à ce sujet du rôle central joué par Lyon Saint-Exupéry dans l'accueil du futur avion à hydrogène, dans le cadre d'une union à trois entre Airbus, Air Liquide et Vinci Airports. L'arrivée à l'aéroport d'une station de production et stockage d'hydrogène vert, pour alimenter ces nouveaux appareils, est prévue pour 2035.

Pour atteindre cette décarbonation, le groupe mise aussi sur l'utilisation de biocarburants durables, déjà expérimentés à Clermont-Ferrand, ou sur des incitations sous forme de bonus/malus en direction des compagnies, pour que celles-ci privilégient des appareils plus économes dans le renouvellement de leur flotte. *« On travaille aussi en lien avec la CCEL (Communauté de communes de l'Est lyonnais) pour améliorer les accès propres à l'aéroport. Nous installerons d'ici fin 2024 plus de 800 bornes de recharge pour les véhicules électriques ou hybrides, et deux stations hydrogène Hymulsion, en partenariat avec la Région, pour les voitures et camions »*, complète Lionel Lassagne.

L'ensemble de ces mesures a permis à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry de faire partie des 15 premières plateformes aéroportuaires dans le monde à obtenir le niveau 4+ de l'Airport Carbon Accreditation (ACA), la plus haute certification de ce programme géré par le conseil mondial des aéroports.

Corriger l'inégale répartition des retombées économiques et fiscales de l'aéroport sur le territoire, notamment pour les communes de l'Isère (cf. Communauté de Communes des Collines du Nord Dauphiné)

Aujourd'hui, c'est la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CCEL) qui perçoit l'essentiel des retombées économiques et fiscales générées par l'aéroport. Pourtant, certaines communes de l'Isère, dont Diémoz, sont incluses dans le PEB de l'aéroport, impactées par les nuisances sonores générées par le trafic de l'aéroport et cette situation est insuffisamment compensées au regard de la situation des communes de l'Est lyonnais.

Or, le principe de réparation doit s'appliquer à l'ensemble des communes impactées sur le territoire (Rhône, Isère, Ain).

Action à mener :

- **inciter l'État (ministre des Transports) à revoir la répartition de sa compensation financière au titre des nuisances aériennes pour l'aéroport Lyon Saint-Exupéry (proposer la nature du versement (IFER, autre ?)).**

➤ **Nice-Côte-d’Azur**

L’extension du terminal 2 de l’aéroport n’en finit plus de diviser

Pour les défenseurs du projet d’extension, 2 000 vols par an en plus ont été estimés. Les opposants, eux, avancent le chiffre de 20 000 mouvements en plus par an.

Si les premiers coups de pioche ont été donnés pour la construction des 25 211 mètres carrés de surface supplémentaire, intégrant notamment six portes d’embarquement et une zone d’enregistrement et de tapis à bagages à l’horizon des étés 2025 et 2026, détracteurs et instigateurs du projet s’opposent en particulier sur le nombre de vols supplémentaires programmés.

Officiellement, il s’agit d’accueillir « dans de meilleures conditions » 18 millions de passagers annuels, contre environ 12,1 en 2022. Franck Goldnadel, président du directoire des Aéroports de la Côte d’Azur, a en effet assuré tabler sur environ 2 000 aéronefs en plus par an (sur quelque 110 000) en dépit de l’augmentation massive attendue des voyageurs à Nice.

« Les avions sont de plus en plus gros, mieux remplis et de plus en plus propres », argumente-t-il. Son estimation s’appuie, en partie, sur le fait qu’une hausse de 30% de passagers entre 2012 et 2019 a été accompagnée, selon lui, d’une baisse de 0,5 % du nombre de vols.

Un nombre très éloigné des 20 000 dénoncés, régulièrement, par le Collectif citoyen 06, en pointe sur la contestation du projet. « On se base sur des chiffres de la Direction générale de l’aviation civile (DGAC), qui montrent que, depuis 2010, le nombre de passagers a augmenté de 51%, ce qui a occasionné 21 200 vols de plus par an, assure le cofondateur du collectif Thierry Bitouzé. Durant cette période, le CO2 et les polluants ont augmenté de 30% chacun. »

Se pose en filigrane la question du surtourisme dans une Côte d’Azur en train de battre tous ses records de fréquentation post-Covid et de sécheresse. Les associations évoqueront ce sujet devant le tribunal administratif, qui examinera, en appel dans quelques mois, le recours en annulation du permis de construire. En première instance, elles avaient été déboutées.

Actions à mener :

- **courrier aux grandes collectivités (Nice Métropole, ville de Nice, Conseil départemental des Alpes Maritimes) sur l’extension de l’aéroport de Nice qui va entraîner un accroissement du trafic avec ses conséquences environnementales**

➤ **Marseille-Provence**

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

Samedi 17 juin, 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 règlementées* » auraient ainsi été lancées pour éviter de survoler le quartier de l'Estaque. Des 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.

Actions à mener :

➤ **organisation d'un déplacement sur site en coordination avec les communes concernées :**

Berre-l'Etang,
Marignane,
Gignac,
Les Pennes-Mirabeau,
le quartier de l'Estaque,
le Rove,
Saint-Victoret,
Vitrolles

➤ **Toulouse-Blagnac**

Le trafic proche des chiffres prépandémiques

À l'aéroport Toulouse-Blagnac, le trafic de passagers au deuxième trimestre 2023 s'est établi à 82 % du trafic pré-pandémie de 2019.

La reprise enregistrée du trafic depuis plusieurs mois. Le **nombre de vols au sein de l'aéroport de Toulouse décolle** significativement. C'est en l'occurrence le trafic international qui a dopé cette reprise mais également les compagnies low-cost qui ont progressé.

Au deuxième trimestre, les déplacements en France ont représenté **43% des échanges commerciaux** de la plateforme avec 924.136 passagers, soit 70 % du deuxième trimestre de 2019.

Durant cette période, la destination Paris a atteint un taux de reprise de 69 % par rapport à 2019 avec **608.595 passagers**. Avec 29 % de part de marché, la destination reste donc la plus prisée suivie par Lyon puis Lille pour les destinations domestiques.

Même tendance du côté du trafic international. Le trafic de l'aéroport vers les destinations étrangères au deuxième trimestre est également proche de ce que l'aéroport a connu en 2019. Cette bonne reprise est portée par le faisceau "international" qui enregistre une hausse spectaculaire avec +52 % notamment grâce à **la croissance sur le Maghreb et l'arrivée d'Air Canada sur Montréal** dont les vols ont débuté début juin.

Un couvre-feu bientôt mis en place ?

Plusieurs collectifs de riverains proposent un couvre-feu de la plateforme aéroportuaire pour limiter les nuisances sonores et la pollution. Le préfet de Haute-Garonne devrait prochainement étudier la question dans le cadre d'un "pacte gagnant-gagnant".

Une interdiction de vols de nuit à Toulouse sera prochainement étudiée. En 2022, Étienne Guyot, ancien préfet de Haute-Garonne a organisé "Les Ateliers du territoire". Il s'agissait d'une grande consultation chargée d'imaginer **l'avenir de l'aéroport de Toulouse-Blagnac**. Le nouveau préfet, Pierre-André Durand, a repris le dossier à sa prise de fonction en janvier 2023.

Fin 2022, le bilan de ces ateliers qui ont mobilisé 100 organisations, dont 40 qui ont suivi toutes les séances de travail, a été publié.

À la suite du bilan, le préfet a proposé **"un pacte gagnant-gagnant"** qui reprendrait toutes les revendications de l'ensemble des organisations ayant assisté à la consultation.

L'une des revendications sur lesquelles nous ne souhaitons pas revenir est le couvre-feu de 22 heures à 6 heures du matin. Une proposition largement soutenue par les associations de riverains, notamment par le Collectif Contre les Nuisances Aériennes de l'Agglomération Toulousaine (CCNAAT).

Si en France, les aspects économiques bloquent généralement la mise en place d'un tel dispositif, la présidente du CCNAAT estime que le cas de Francfort est un bon exemple de réussite des restrictions des vols de nuit. *"À Francfort, on remarque que l'activité économique autour de l'aéroport n'a pas été impactée par cette mesure. C'est en quelque sorte une victoire pour les riverains de l'aéroport qui ont beaucoup moins d'avions la nuit et donc moins de nuisances"*.

Le bras de fer a été long du côté des Allemands. En effet, la mise en place du couvre-feu à Francfort est le résultat d'un échange engagé pendant de longues années à travers un forum de médiation appelé "DialogForum". Il était constitué de l'ensemble des parties prenantes tel que la Société Fraport gestionnaire de l'aéroport, les compagnies aériennes, les élus des communes mitoyennes, les associations de riverains, etc.

Une mobilisation qui inspire la région toulousaine. Et pour cause, la revendication sera prochainement étudiée par plusieurs organismes de travail, tels que la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC), les salariés de l'aéroport, les associations de riverains et la préfecture de Haute-Garonne.

Le dialogue n'a pas encore commencé car le préfet attend les signatures de l'ensemble des organisations, environ 100, qui souhaite signer le pacte. Cependant, certains collectifs, notamment PAD, émettent des réserves quant aux promesses du pacte.

Au sein de ces collectifs, des ingénieurs remettent en question leur secteur professionnel. Effectivement, **un nombre croissant d'ingénieurs de l'aéronautique, dont Romain Morizot, estime qu'il faut diminuer le trafic aérien** : *« Nous pensons qu'il y aurait un co-bénéfice entre les émissions de CO2 d'un côté et la baisse des nuisances de l'autre ».*

Pour avoir une idée des émissions du trafic aérien français, le ministère de la transition écologique a publié le 27 juillet dernier, **le bilan des émissions des aéroports du pays en 2021**. Seules les aéroports comptabilisant une affluence supérieure à 1,5 million de passagers ou 50.000 mouvements en un an y figurent. L'enceinte de **Toulouse-Blagnac en fait ainsi partie**.

Quelles sont les émissions en CO2 de l'aéroport toulousain ?

Au niveau des émissions de CO2 en 2021, la plateforme aéroportuaire toulousaine a émis 178 kt de CO2 "en 1/2 croisière (CR)". Cela signifie que ces mesures prennent en compte **50 % des émissions des vols calculées entre aéroports de départ et de destination** pour éviter les doubles comptes, "ce qui est beaucoup plus honnête même s'il manque les effets des traînées de condensation", estime l'ingénieur toulousain.

À noter que l'année 2021 a été marquée par **une diminution du trafic en raison de la pandémie de Covid-19**. En 2019, le taux d'émission s'élevait à 385 Kt de CO2 en 1/2 CR. Un pic est notable en 2018, avec 402 kt de CO2 émis en 1/2 CR. Globalement, l'émission de gaz à effet de serre croît au fil des années. Pourtant, de nos jours, les aviateurs expliquent que les engins font moins de bruits et consomment moins qu'auparavant. Un argument réfuté par les collectifs.

« Quand on consommé 30% de moins mais qu'on a doublé le trafic aérien, au final on consomme 40% de plus », explique Romain Morizot. Or, les prévisions d'Airbus en matière de trafic aérien laissent entrevoir une hausse inexorable du nombre d'avions dans les airs.

Deux fois plus d'avions dans le ciel dans 20 ans

À la veille du Salon du Bourget, le 18 juin 2023, Airbus a annoncé un trafic aérien multiplié par deux d'ici 2042. Une position jugée "ambiguë" de l'aviateur qui attise la colère des collectifs, mais aussi des salariés du secteur aéronautique.

« Airbus tient un double discours, d'un côté ils prétendent être engagés dans une transition écologique et d'un autre côté ils soutiennent qu'il faut absolument doubler la capacité de production d'ici 20 ans », souffle Romain Morizot.

Même constat pour Chantal Beer Demander qui soupire : *"Airbus parle surtout à ses actionnaires en annonçant ce genre de chiffres. L'entreprise tient un double discours pour aller à une moindre mesure dans le sens des écologistes, mais aussi et surtout, dans le sens du profit et d'une cadence de production d'avions effrénée"*.

Un été catastrophique sur le volet des nuisances

On a enregistré cet été des records pour le trafic de nuit. Pour le mois de juillet 2023, les chiffres indiquent plus de 745 vols commerciaux entre 22h et 6h, soit un dépassement de 10% du précédent record de 2018. Les compagnies qui alimentent le trafic aérien à Toulouse sont Ryanair, easyJet et Volotea. A elles trois, elles cumulent 75% des vols et 97% des décollages.

Pour le « cœur de nuit » on observe un véritable retour en arrière puisqu'avec un dépassement de 50% des valeurs de 2019 on revient au niveau record de 2018 (170 vols).

Cette situation est à l'opposé de ce que le PPBE annonçait. Est désormais attendue l'étude d'impact selon l'approche équilibrée de l'aéroport. Elle se penchera sur les scénarios pour réduire le bruit nocturne.

➤ **Bordeaux-Mérignac**

Une nouvelle étude d'impact selon d'approche équilibrée prévue par la préfecture

La préfecture lance une nouvelle étude d'impact sur les nuisances sonores de l'aéroport de Bordeaux Mérignac. Il s'agit de faire un diagnostic avant d'éventuelles restrictions. L'association qui les réclame est sceptique sur la méthode utilisée.

La dernière grande manifestation avait réuni 400 personnes en mars 2023, l'association Eysino-haillanaise de défense contre les nuisances de l'aéroport **réclame le plafonnement du nombre de vols annuels**, qui est prévu à la hausse à l'horizon 2040, et **demande "une trêve nocturne"**, c'est à dire **la suppression des vols commerciaux la nuit**.

Mais l'aéroport de Bordeaux - Mérignac espère retrouver en 2027 un trafic normal d'avant Covid et il ne compte pas supprimer complètement l'activité nocturne. *"On est multi-activités", explique le président du directoire de l'aéroport, Simon Dreschel. "On a du service public, on a des vols sanitaires, du transport logistique avec des colis qui sont diffusés le matin sur tout le territoire, on a des vols commerciaux aussi, donc il faut trier tout ça et faire le meilleur choix."*

L'EIAE de l'aéroport vise à établir un diagnostic, identifier des enjeux, définir des objectifs de réduction de bruit, évaluer les impacts acoustiques, sanitaires, socio-économiques et à établir les scénarios qui ont le meilleur rapport coût-efficacité. Les restrictions retenues pourront couvrir par exemple des règles de plafonnement de trafic, des restrictions sur la nature des vols, les performances acoustiques ou les plages horaires notamment nocturnes.

Dans l'attente, le préfet de la Gironde a demandé à l'aviation civile que les mesures du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de Bordeaux-Mérignac, approuvé le 21 décembre 2022, soient accélérées « pour le confort des riverains. »

Une première réunion s'est tenue le 25 septembre avec l'ensemble des parties prenantes, et les résultats de l'étude « feront l'objet d'une consultation du public après avis de la commission consultative de l'environnement, et de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires. » La Commission européenne disposera ensuite d'un délai de trois mois pour donner son avis sur une proposition d'arrêté ministériel qui mettra en œuvre les restrictions.

Actions à mener :

- **suivi des travaux de l'EIAE de l'aéroport en coordination avec M. Guitton, adjoint au maire du Haillan et de Mme Christine Bost, Maire d'Eysines**

➤ **Bâle-Mulhouse**

Le nombre de poursuites contre les compagnies aériennes pour non-respect des règles environnementales sur les aéroports français a augmenté de **222% en 2022**. L'aéroport Bâle-Mulhouse est le troisième aéroport français le plus concerné, avec 202 amendes infligées l'an dernier pour 84 000 mouvements d'avion (soit 24 PV pour 10 000 mouvements). L'aéroport arrive juste derrière Paris-CDG et Nantes.

Pourtant, l'aéroport avait pris les devants. En février 2022, l'EuroAirport avait annoncé **la fin des vols après 23h**. Mais dans les faits, des compagnies comme easyJet atterrissent parfois en retard, bien au-delà de cette limite. Alors Bruno Wollenschneider président de l'ADRA, l'association de défense des riverains de l'aéroport plaide estime que la mesure n'a pas été efficace pour les riverains.

"On a appelé cela la mesure passoire. Parce que deux avions qui sont programmés à 22h50 ne vont pas pouvoir partir tous les deux en même temps. Donc sur les premiers mois, il n'y avait pas de différence quasiment. Ensuite des efforts ont été faits. Mais au final, il y a quand même parfois un embouteillage, les avions ne peuvent pas tous décoller en même temps et du coup les mesures ont eu pour effet que le bruit a même augmenté vers 23h- minuit" estime le représentant des riverains.

D'après le président de l'ADRA ce sont par exemple les avions de la compagnie easyJet qui n'arrivent pas à tenir les cadences imposées et qui finissent leur journée en retard. Pourtant l'aéroport de Bâle Mulhouse **assure tout faire pour limiter ce genre de nuisances** et affirme avoir progressé radicalement, depuis l'imposition de la règle des 23h.

Des créneaux pour anticiper les départs de vols fret tard le soir

"On a pu baisser les départs après 23h de 70% par rapport à 2019. Il reste donc 30% de départs qui ne devraient pas avoir lieu. Et on a multiplié par trois le nombre de soirs où les avions ne partent pas après 23h. En 2022, on avait 200 jours dans l'année où les avions n'ont pas décollé après 23h, c'est trois fois plus qu'en 2019. Donc il y a eu des effets positifs. Mais aussi beaucoup d'avions qui ont décollé après 23h et c'est là qu'il faut que l'on travaille" répond Marc Steuer, directeur adjoint de l'EuroAirport.

Les riverains eux demandent une règle ferme dès 23h, sans aucune possibilité de vols au-delà. *"Après 23h, plus de survols. Point à la ligne. Les riverains ont le droit au sommeil. L'OMS recommande 8h de sommeil. Nous, s'il n'y a plus de décollages après 23h, les premiers avions atterrissant vers 5h, cela nous fait quand même que 6h de sommeil, alors il faudrait une règle qui dise après 23h, c'est terminé" reprend Bruno Wollenschneider.*

Impossible, répond Marc Steuer. "C'est une limite très dure pour les compagnies aériennes. Surtout les compagnies de fret dont le business model est de décoller tard le soir pour faire livrer les colis dans le pays de destination le lendemain matin. Et ce business model impose aux avions de partir le plus tard possible. Et anticiper le couvre-feu, c'est remettre en cause leur modèle économique. Pour éviter d'en arriver là, on travaille avec ces compagnies pour qu'elles anticipent leurs départs. Et sur l'année écoulée, on a pu constater que les compagnies aériennes ont joué le jeu elles ont baissé leurs départs d'après 22h30 d'environ 10%" explique Marc Steuer.

Volotea pointée du doigt au niveau national

Côté compagnies, c'est la low-cost espagnole Volotea qui est l'une des plus poursuivies. **Avec 48 amendes pour 10.000 mouvements en France l'an dernier.** Volotea, qui dessert l'aéroport de Strasbourg Entzheim et base un avion sur la plateforme du Bas-Rhin. Les associations de riverains se plaignent de vols qui violeraient selon eux régulièrement le protocole en place à Strasbourg (plateforme non soumise au contrôle de l'Acnusa), **avec un dernier atterrissage prévu à minuit maximum.**

"On subit les vols de la compagnie Volotea. Qui revient en pleine nuit. Cela concerne les vols en provenance de Nice et Bastia, ils sont programmés à 23h55, ce qui est beaucoup trop tard. Ils veulent respecter le protocole d'accord qui interdit les vols après minuit. Mais ils sont incapables de respecter les horaires, et parfois ils arrivent à 1h du matin. Les riverains sont vraiment gênés l'été" estime Francis Rohmer président de l'UFNASE l'union fédérale contre les nuisances de l'aéroport de Strasbourg.

La direction de l'aéroport de Strasbourg répond qu'elle applique un protocole strict. **Avec 0 décollage autorisé après 23h30 et 0 atterrissage après minuit.** Sauf pour l'avion Volotea basé à Strasbourg qui doit pouvoir se poser en cas de retard pour regagner sa base. Elle ajoute que cet avion est soumis à des aléas qui dépassent la simple compétence de la plateforme strasbourgeoise, comme des régulations du trafic aérien.

Plus globalement les aéroports alsaciens estiment aussi que les problèmes d'organisation viennent au départ de l'augmentation très rapide des vols et de la fréquentation des aéroports après l'épidémie de Covid.

Actions à mener :

- **identifier les actions en lien avec M. Gaston Latscha, conseiller communautaire Saint-Louis agglomération, Maire de Héringue**

- **Beauvais-Tillé**

9 habitants sur 10 estiment que l'aéroport fait trop de bruit dans l'Oise

Selon un récent sondage, 92% des habitants du Beauvaisis estiment que l'aéroport de Beauvais doit d'abord réduire ses nuisances avant de penser à son développement. C'est l'un des chiffres chocs d'un récent sondage Opinionway (juin 2023) sur la perception de l'aéroport de Beauvais-Tillé ([Oise](#)) dans l'agglomération du Beauvaisis.

Ils sont **92%** des sondés, soit plus de neuf habitants sur dix, à penser que l'aéroport doit d'abord « réfléchir à la réduction des nuisances pour les riverains », notamment sonores, avant de se développer.

Dans cette enquête d'opinion réalisée à la demande du Syndicat mixte gestionnaire de l'aéroport (le SMABT) auprès de 805 habitants du Beauvaisis, un large consensus semble se développer autour de la question des nuisances.

Un sondage teinté d’ambivalence, puisque, dans le même temps, 83% des répondants jugent que l’aéroport « est **une fierté** » pour l’agglomération. 79% d’entre eux vont même jusqu’à dire qu’« il est indispensable à leur territoire ».

Le 10e aéroport de France en nombre de voyageurs (42,6 M en 2022), soumis à un couvre-feu de vols entre minuit et 5 heures du matin, fait pourtant toujours l’objet de vives inquiétudes concernant son développement et l’arrivée d’un nouveau délégataire fin 2023.

Ils étaient en tout cas nombreux, samedi 23 juin dernier, à vouloir signifier leur opposition à l’agrandissement de l’aéroport devant les locaux du syndicat mixte gestionnaire de l’aéroport, **rue du Pont de Paris**, à Beauvais.

« Non, non, non, à deux fois plus d’avions ! » ont clamé plus de 250 manifestants dans les rues de Beauvais, à l’invitation de l’ADERA, une association de riverains soutenue par de nombreux élus dont la députée européenne Écologiste **Karima Delli (EELV)**.

Actions à mener :

➤ **définition en lien avec M. Philippe Trubert, directeur du SMABT**

➤ **Lille-Lesquin**

Les élus refusent le développement du low cost au détriment des riverains et demandent un arrêté ministériel en faveur du couvre-feu

Alors qu’on attend l’étude d’impact sur l’extension de l’aéroport, les maires de Bouvines et Lesquin ont voulu répondre au MEDEF et à la chambre de commerce, qui, cet été, ont à nouveau appelé de leurs vœux l’extension de l’aéroport.

Dans le cadre de l’étude d’impact concernant l’extension de l’aéroport de Lille, le préfet du Nord a lancé une consultation. Celle-ci est menée depuis juin auprès de la population touchée par le projet d’[extension](#) de l’aéroport Lille-Lesquin. Le préfet du Nord indique qu’il s’agit de "*tenir compte des attentes du territoire*". Cette consultation concerne l’ensemble des parties prenantes, dont les élus et associations de riverains. C’est le cabinet en charge de l’étude d’impact, CGX Aero, qui est chargé de mener cette consultation jusqu’en octobre.

Un couvre-feu à l’étude

Comme concession aux opposants au projet d’**extension de l’aéroport Lille-Lesquin**, le préfet étudie la **possibilité d’un couvre-feu** pour limiter les **nuisances sonores**.

De son côté, le gestionnaire de Lille-Lesquin affirme n’avoir aucune volonté de développer les vols de nuit. « *C’est la raison pour laquelle une politique tarifaire incitative est mise en place en la matière dès le 1er Janvier 2021. Ce nouveau plan tarifaire pénalise les avions qui atterrissent entre 22h et 6h (60% de plus que le tarif normal). Par exemple, un Boeing 737-800 paiera 416 euros au lieu de 260 euros et un Airbus A320 382 euros au lieu de 239 euros* », explique Aéroport de Lille SAS.

De plus, pour inciter les compagnies aériennes à ne pas voler la nuit, « le parking nocturne des avions deviendra gratuit », promet le gestionnaire. Également, « *les hypothèses de trafic associées au projet de modernisation ne prévoient pas d'augmentation du nombre de vols de nuit* ».

Actions à mener :

- **organisation d'un déplacement sur site en lien avec Mme Marie-Jeanne Marseguerra, adjointe au Maire de Fretin (59)**

DISCUSSION



III)

Point d'actualité sur la réalisation d'études d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) suite à l'approbation des PPBE

La base juridique européenne pour la gestion du bruit est mise en œuvre en France par des outils bien définis. On a d'une part la Directive 2002/49/CE qui a pour objectif d' « établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement » (Article 1). On trouve sa traduction dans les Cartes stratégiques de bruit (CSB) et le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). D'autre part, on a le Règlement (UE) n°598/2014 qui prévoit de « fixer, lorsqu'un problème de bruit a été identifié, des règles concernant la procédure à suivre pour introduire, de façon cohérente, des restrictions d'exploitation liées au bruit [...] conformément à l'approche équilibrée » (Article 1).

Il se traduit par la réalisation d'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE). En France, certaines EIAE ont été réalisées (Bâle-Mulhouse, Nantes-Atlantique, Lyon-Saint-Exupéry), d'autres sont en cours ou vont commencer (Paris-Orly, Paris-Charles-de-Gaulle, Lille-Lesquin, Bordeaux-Mérignac, Toulouse-Blagnac, Marseille-Provence). A ce stade, l'EIAE n'est pas prévue pour l'aéroport Nice-Côte d'Azur.

Ville et Aéroport est favorable à l'introduction de nouvelles mesures de restrictions d'exploitation qui permettront de mieux réguler le développement du trafic aérien, de favoriser la décarbonation du secteur (levier « Modération du trafic ») et de répondre à l'urgence climatique (échelle planétaire) et sanitaire (échelle territoriale).

Règlement (UE) n°598/2014 et approche équilibrée de la gestion du bruit

L'approche équilibrée est un concept adopté par l'Assemblée de l'OACI en 2001. Cette approche consiste à déterminer les problèmes de bruit aux aéroports puis à analyser les diverses mesures qui peuvent être prises pour réduire le bruit, de la façon la plus avantageuse du point de vue coût-efficacité. L'approche équilibrée englobe 4 piliers : la réduction du bruit à la source, la planification et gestion de l'utilisation des terrains, les procédures d'exploitation à moindre bruit et les restrictions d'exploitation des aéronefs. Il existe un principe fondamental : les restrictions d'exploitation (i.e « toute mesure liée au bruit qui limite ou réduit l'accès d'un aéronef à un aéroport » OACI, 2008), relevant du 4^{ème} pilier et considérées comme radicales, doivent être envisagées **en dernier recours**, après examen des autres mesures relevant des trois premiers piliers.

L'EIAE ou l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation

L'objectif de l'EIAE est d'évaluer si de nouvelles restrictions d'exploitation de la plateforme permettraient **d'atteindre l'objectif de réduction des nuisances sonores** fixé préalablement pour répondre au problème de bruit identifié et si les **solutions envisagées sont proportionnées** aux conséquences économiques et sociales qui en découleront.

Sa réalisation n'est pas systématique. Les conditions préalables à une EIAE sont que :

- Un **problème de bruit a été identifié** (par exemple à partir du PPBE) ;
- Les **mesures relevant des autres piliers ne suffisent pas pour le résoudre** (analyse faite au préalable par le PPBE notamment) ;
- Des **restrictions d'exploitation liées au bruit sont donc envisagées** pour y répondre.

L'EIAE est un document préparatoire : la décision est prise ensuite par le ministre chargé de l'aviation civile, sur la base de l'EIAE, sous la forme d'un **arrêté ministériel portant restrictions d'exploitation** sur les aéroports visés à l'article L.6360-1 du code des transports (aérodromes civils dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements).

La méthodologie de l'EIAE suit les dispositions du règlement (UE) n°598/2014

Il y a d'abord un diagnostic de la situation actuelle (comprenant une évaluation des impacts des mesures relevant des trois premiers piliers inscrits dans le PPBE) et la description du scénario de référence (sans nouvelles mesures du 4^{ème} pilier). On fait l'état des lieux acoustique, mesures de réduction du bruit existantes et l'analyse du trafic aérien. Ensuite, il y a plusieurs étapes : l'identification des enjeux soulevés par les parties prenantes dans le cadre d'entretiens, d'ateliers ou de questionnaires ; la définition des scénarios visant à atteindre les objectifs de réduction du bruit (scénarios de nouvelles mesures de restriction d'exploitation) ; pour chaque scénario retenu on fait une évaluation des impacts (trafic, acoustiques, sanitaires et socio-économiques) ; la détermination du ou des scénario(s) qui répondent aux objectifs de réduction du bruit et qui sont les plus avantageux en termes de coût-efficacité ; les recommandations et le calendrier de mise en œuvre.

Le calendrier d'adoption de nouvelles restrictions d'exploitation suit les dispositions de la réglementation européenne et nationale

EIAE : a minima 4 à 6 mois (lancement de l'étude, points d'information réguliers en CCE et au CP, fin de l'étude suivie de la prise de décision sur les restrictions et la préparation éventuelle de l'arrêté ministériel)

Consultation du public : délai de 3 mois (avis de la CCE, lancement de la consultation du public, fin de consultation – synthèse et prise en compte)

Saisine de l'ACNUSA : délai de 2 mois environ (saisine officielle de l'ACNUSA pour avis, présentation devant le collège puis avis de l'ACNUSA)

Examen par la Commission européenne : délai de 3 mois (début d'un préavis de 6 mois)

Arrêté de restrictions : délai de prévenance de 6 mois (14 mois s'il s'agit d'un aéroport coordonné) entre la publication et l'entrée en vigueur

L'enjeu principal reste la protection de la période nocturne

« Sur et autour des grands aéroports français, le principal problème reste celui de la protection de la période nocturne. L'Autorité de contrôle recommande de soumettre à études d'impact des scénarios différenciés combinant une exigence progressive sur les caractéristiques acoustiques (bruit certifié) des aéronefs autorisés à opérer et une plafonnement des vols en période nocturne (22h00-06h00) » (extrait du rapport d'activité 2023 de l'ACNUSA, p.34).

Ville et Aéroport est favorable à l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation sur les principaux aéroports français.

Elle demande que la recommandation 2023/2 de l'ACNUSA soit suivie par l'État. Il s'agit en effet, considérant l'insuffisance de résultats des PPBE, de moderniser les arrêtés ministériels portant restrictions d'exploitation des aéroports pour raison sanitaires et environnementales, d'ici la fin du quinquennat.

Par ailleurs, et afin de progresser en matière de qualité des études d'impact, il serait nécessaire comme le souligne l'ACNUSA *« de prévoir une évaluation systématique de ces études a posteriori afin de pouvoir apprécier les écarts éventuels entre les impacts projetés et les impacts réels 2 ans puis 5 ans après la mise en œuvre d'une mesure nouvelle. Les conclusions des études d'impact réalisés pour les mesures prises à Lyon Saint-Exupéry et Nantes-Atlantique illustrent la nécessité de ces évaluations pour améliorer des productions ».*

Ville et Aéroport, en tant que partie prenante, prendra toute sa part dans le cadre de la réalisation des EIAE sur les principaux aéroports. Rappelons que ce sont désormais les préfets désignés comme autorité compétente (cf. décret n°2023-375 du 16 mai 2023 relatif à la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires) qui pilotent ces études.

Actions à mener :

- **prendre connaissance des EIAE déjà réalisées (Lyon Saint-Exupéry, Nantes-Atlantique, Bâle-Mulhouse) ;**
- **prévoir une évaluation systématique au cas par cas de ces études a posteriori pour vérifier leur efficacité et apprécier les écarts éventuels entre les impacts projetés et les impacts réels 2 ans puis 5 ans après la mise en œuvre d'une mesure nouvelle ;**
- **demande d'application de la recommandation 2023/2 de l'Acnusa par l'État :**

« L'autorité de contrôle recommande au Gouvernement (ministres chargés de la santé, de l'environnement et des transports) de s'appuyer sur les résultats obtenus après mise en œuvre des plans d'action 2018/2022 prolongés en 2023 pour moderniser et compléter les arrêtés ministériels portant restriction d'exploitation des aéroports pour raison sanitaires environnementales. » (rapport d'activité 2023 de l'Acnusa, p.43).

DISCUSSION

IV)

Décarbonation du transport aérien.

- **Discussion autour de la réponse transmise par Mme Elisabeth Borne, Première Ministre.**
- **Définition d'une action à mener auprès du Gouvernement**

Mme Élisabeth Borne, Première Ministre, a récemment adressé sa réponse (19/07/23) suite à une lettre ouverte publiée par le président de Ville et Aéroport (17/11/22) et qui portait sur la politique gouvernementale en matière de décarbonation du secteur aérien et la nouvelle réglementation de ses trafics (commercial, fret et aviation d'affaires).

Ci-dessous pour rappel la lettre ouverte de M. Jean-Pierre Blazy, Président de Ville et Aéroport, à Mme Élisabeth Borne (17/11/22) :

Gonesse, le 17 novembre 2022

Madame Elisabeth BORNE

Première Ministre
Hôtel de Matignon
57 rue de Varenne
75007 PARIS

Lettre ouverte à Elisabeth Borne, Première Ministre

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

Madame la Première Ministre,

Nous nous sommes rencontrés pour la première fois à l'Hôtel Matignon au cabinet de Lionel Jospin au sein duquel vous étiez conseillère technique chargée des transports. Durant cette période, l'extension de l'aéroport de Roissy est confirmée dès septembre 1997 avec la création d'un deuxième doublet de pistes. Une concertation est ensuite organisée par la mission Ducsaï présidée par M. Pierre Zémor (2000-2001) sur l'opportunité d'un troisième aéroport parisien et qui débouche sur la décision de créer en novembre 2001 cet aéroport à Chaulnes en Picardie. Ce projet est malheureusement enterré quelques mois plus tard après l'alternance politique de 2002.

Aujourd'hui, 20 ans après l'abandon du troisième aéroport parisien, le trafic aérien s'est considérablement développé notamment sur les aéroports parisiens. Cela est dû principalement à la déréglementation aérienne, au modèle économique du hub de Paris-Charles-de-Gaulle, à l'apparition des compagnies low-cost, au développement du fret express, etc. Cette hypertrophie parisienne a aggravé le déséquilibre de notre système aéroportuaire national entre Paris et les régions. Dans le même temps, l'État s'est progressivement désengagé et on a assisté à une série de privatisations à l'échelle de nos principaux aéroports régionaux.

Pourtant le contexte est aujourd'hui tout autre avec l'urgence climatique et la nécessité pour le transport aérien d'assurer sa transition écologique. Ce secteur ne peut plus s'exonérer d'une action plus résolue à la fois à l'échelle planétaire (climat) et à l'échelle territoriale. Je considère comme mes collègues membres du réseau national Ville et Aéroport que ces deux échelles ne s'opposent pas et qu'il faut les traiter ensemble dans le cadre d'une véritable politique aéroportuaire.

La décarbonation du secteur aérien est un objectif dont les résultats seront progressifs. Or les perspectives actuelles ne suffisent pas à regagner la confiance des populations au moment où le trafic aérien a retrouvé un niveau proche de celui (record) de 2019.

Les cinq prochaines années sont décisives. La planification territoriale de la transition écologique dont vous avez la charge, fondée sur les engagements des opérateurs et une régulation environnementale adaptée à la situation de chacun des territoires impactés par les activités aéroportuaires, est nécessaire pour concrétiser la mise en œuvre des différentes politiques publiques.

Le kérosène reste l'un des rares carburants exemptés de taxes et le transport aérien n'est pas soumis à la directive européenne instaurée il y a plus de 15 ans sur la taxation de l'énergie. C'est une situation que la France en tant qu'État membre doit changer avec d'autres pays. Je rappelle qu'une taxe européenne sur le kérosène pourrait rapporter 5 milliards d'euros aux États membres et selon les scénarios elle permettrait de réduire de 6 à 15% les émissions de CO₂ du transport aérien intra-européen. Le dernier projet de loi de finances pour 2023 prévoit une nouvelle taxe sur le kérosène à partir de janvier 2024 uniquement sur les jets privés. Or c'est bien tout le secteur aérien qui devrait s'acquitter de cette taxe, y compris l'aviation commerciale (compagnies aériennes).

De la même façon, une meilleure réglementation de l'aviation d'affaires est aujourd'hui nécessaire. Il s'agit notamment de mettre fin rapidement aux diverses dérogations aux règles environnementales accordées sans raison de sécurité à certains vols de cette catégorie. L'Etat régulateur doit prendre les dispositions nécessaires, au niveau local et au niveau national, pour que l'aviation d'affaires ne reste pas en dehors des efforts demandés à l'ensemble de la société pour réduire les externalités des activités humaines (bruit, pollutions atmosphériques, gaz à effet de serre) qui portent atteinte à la santé, à l'environnement et au climat. L'appel à une régulation des jets privés par le ministre des Transports avait provoqué la colère du président de la République cet été. Quand on sait que le passager d'un jet privé pollue jusqu'à 14 fois plus qu'un passager de vol commercial d'après un rapport de la Fédération européenne pour le transport et l'environnement paru en 2021, ce sujet mérite des réponses pragmatiques.

Comme vous le savez, le gouvernement néerlandais a pris la décision historique de plafonner le trafic de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol (qui fait partie des 4 principaux hubs européens) à 440 000 mouvements par an dès 2023 (-13% du trafic). En France, les travaux de l'ADEME sur les scénarios de décarbonation du secteur aérien qui sont parus fin septembre confirment la nécessité d'intégrer le plafonnement du trafic comme l'un des leviers de cette décarbonation : *« Le plafonnement du trafic serait une mesure rapide et efficace, en attendant les avancées technologiques sur les avions et les carburants ».*

A l'heure de la COP 27 qui vient de se tenir en Égypte, votre gouvernement est-il capable d'instaurer une nouvelle réglementation des trafics (commercial, fret et aviation d'affaires) de nos principaux aéroports ? Certains d'entre eux font actuellement l'objet de projets de modernisation et d'extension. C'est le cas à Lille-Lesquin, Marseille-Provence, Nice Côte-d'Azur ou Nantes-Atlantique. Or, je pense que la France devrait prendre, dans le cadre d'études d'approche équilibrée, des mesures de restrictions d'exploitation : plafonnement de trafic sur la base du nombre de mouvements annuels, instauration de couvre-feux, interdiction de certaines catégories d'avions, etc. Ces mesures devraient pouvoir s'intégrer dans les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) déjà adoptés ou en cours d'adoption. Face à ce type de décision, les compagnies aériennes et les gestionnaires d'aéroports ont déjà montré leur capacité à réorganiser leurs activités, à préserver l'essentiel des emplois. Les aéroports concernés n'ont pas connu de déclassement à l'échelle européenne et mondiale. Je pense notamment à l'exemple de Francfort et à la compagnie Lufthansa suite au couvre-feu instauré en 2012.

Nous savons en effet que les progrès technologiques et le recours aux agrocarburants ne peuvent en aucun cas être une réponse immédiate et qu'ils ne suffisent pas à atteindre les objectifs de réduction des émissions à l'horizon 2050. C'est avant tout par des mesures de réduction du trafic aérien que l'on peut réduire de manière rapide, efficace et durable le bruit autour des grands aéroports et assurer la décarbonation du secteur.

Veillez agréer, Madame la Première Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

**Le Président,
Jean-Pierre BLAZY**

Réponse d'Élisabeth Borne, Première Ministre (19/07/23)

La Première Ministre

Paris, le 19 JUL. 2023

Monsieur le Président,

Vous m'avez fait part de vos observations relatives à la politique gouvernementale en matière de décarbonation du secteur aérien et de la nouvelle réglementation de ses trafics.

C'est avec une grande attention que j'ai pris connaissance de votre correspondance.

Comme vous le savez, la décarbonation du secteur des transports est une priorité. Nous devons continuer à soutenir le développement d'une offre de transports propre, verte et renforcée.

Par ailleurs, une discussion européenne relative à l'aviation privée et l'aviation en général est en phase d'aboutissement afin d'instaurer des obligations d'incorporation de carburants propres. Nous sommes le premier espace au monde à définir ces obligations d'incorporation. Le Parlement européen est très engagé dans ce domaine. Elle donnera lieu au texte « ReFuelEU Aviation », qui fixera des obligations d'incorporation de carburants propres.

Monsieur Clément BEAUNE, ministre délégué chargé des Transports, a réuni le vendredi 9 décembre dernier, les représentants de la filière de l'industrie aéronautique dans le cadre du Conseil pour la recherche aéronautique civile ministériel sur le site d'Airbus à Toulouse. A cette occasion, il a été annoncé, en lien avec Monsieur Roland LESCURE, ministre délégué chargé de l'Industrie, que la filière pourra engager dès 2023 la somme de 435 millions euros destinés exclusivement à la décarbonation dans le cadre de France 2030 afin d'accélérer les projets de recherche indispensables à la réalisation de cet objectif.

Aussi ai-je transmis votre correspondance à Monsieur Clément BEAUNE, ministre délégué chargé des Transports, afin qu'il procède à son examen et qu'il vous apporte toutes les informations qui pourraient vous être utiles sur ce dossier.

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



Élisabeth BORNE

Monsieur Jean-Pierre BLAZY
Président de l'association Ville et Aéroport
Maire de Gonesse
Hôtel de Ville
66 rue de Paris
95500 GONESSE

La décarbonation du transport aérien est l'objectif prioritaire du volet aéronautique de France 2030. Il s'agit à la fois de décarboner les aéronefs, l'écosystème industriel qui les produit, et les carburants qui font fonctionner les aéronefs existants.

L'impact environnemental du trafic aérien, responsable de plus de 2% des émissions de CO2 au niveau mondial, est en effet un enjeu important dans le cadre de la transition écologique. En France, les émissions du secteur aérien représentaient, en 2019, 5,6% des émissions de gaz à effet de serre nationales.

L'ensemble de l'industrie aéronautique européenne s'est engagée en février 2021 à la neutralité carbone du transport aérien d'ici 2050, au travers de la [feuille de route Destination 2050](#). Cette neutralité dépend de la mise en œuvre de plusieurs leviers, notamment :

- ✓ le déploiement massif des [carburants alternatifs durables](#) (ou SAF pour *Sustainable Aviation Fuels*)
- ✓ le déploiement à l'échelle industrielle de nouvelles technologies (amélioration des opérations, ultra-sobriété, propulsions alternatives telles que l'hydrogène par exemple).

Afin de pérenniser la position de leader de la France au niveau mondial dans le secteur aéronautique, et pour devenir un acteur pionnier de la décarbonation du trafic aérien mondial, France 2030 contient un soutien accru à la filière, d'une ampleur de 1,2 milliards d'euros, organisé en deux volets :

- un volet « recherche », consistant à renforcer le [CORAC](#) à hauteur de 800 millions d'euros ;
- un volet « industriel », doté de 400 millions d'euros, qui comprend notamment un premier appel à projets doté de 100 millions d'euros pour accompagner des acteurs émergents proposant de passer à l'échelle industrielle des solutions technologiques nouvelles en vue de la production d'aéronefs bas-carbone. Le reste de l'enveloppe sera alloué à de futurs appels à projets qui pourront par exemple viser l'industrialisation d'unités de production de carburants alternatifs durables ou l'industrialisation d'innovations portées par des acteurs émergents de la filière aéronautique.

La position de Ville et Aéroport

Pour décarboner le secteur aérien, les professionnels et les pouvoirs publics parient sur les carburants d'aviation durables (CAD) et une croissance plus lente du trafic. Problème : les ressources nécessaires pour produire ces CAD en quantité suffisante sont colossales (l'équivalent de 15 EPR !). Même avec une part de compensation carbone, la satisfaction de ces besoins représenterait un prélèvement insoutenable pour le reste de l'économie. De ce fait, il est nécessaire d'organiser la baisse du trafic.

Les plans de décarbonation de l'aérien qui circulent aujourd'hui se révèlent peu crédibles à l'examen. Certes, le progrès technique est sur le point, dans ce domaine, de proposer des solutions bas carbone qui semblaient inaccessibles il y a encore quelques années. Mais la

quantité d'énergie à mobiliser pour satisfaire les besoins d'un trafic en croissance – même plus lente – s'avère hors de portée, sauf à léser gravement le reste de l'économie ou à renoncer à une partie de nos ambitions climatiques.

Il est donc raisonnable de se résoudre à des politiques de maîtrise de la demande qui aient pour objectif assumé de faire baisser le trafic aérien dans des proportions sensibles et en tout cas cohérentes avec nos capacités de production d'énergies bas carbone dans les deux décennies qui viennent. Toute autre stratégie de décarbonation de l'aérien ne pourrait se faire qu'au détriment d'autres secteurs économiques, c'est-à-dire au prix d'une préférence collective pour l'avion que rien ne semble pouvoir justifier et certainement pas la prise en compte des besoins sociaux. Le cas de l'aérien fournit ainsi un bon exemple de secteur dont la décarbonation passe en partie par le progrès technique et les gains d'efficacité, mais d'abord et surtout par un effort de sobriété. Plutôt que le contingentement ou le rationnement (comme l'idée d'un quota de vols en avion par personne au cours d'une vie défendue par Jean-Marc Jancovici), il s'agit plutôt de promouvoir des incitations fiscales, le tarissement progressif des subventions publiques au secteur, la fermeture de certaines infrastructures et les choix de l'État-actionnaire.

DISCUSSION



V)

- **Point sur la proposition de loi relative à la lutte contre les nuisances aériennes (*Mme Naïma Moutchou, députée du Val d'Oise*) et autres initiatives parlementaires ;**
- **Point sur l'audience avec M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports**

➔ **Point sur la proposition de loi relative à la lutte contre les nuisances aériennes portée par Mme Naïma Moutchou, députée du Val d'Oise, vice-présidente de l'Assemblée nationale**

Depuis le 9 février, Ville et Aéroport a pris contact avec Mme Naïma Moutchou, vice-présidente de l'Assemblée nationale, députée du Val d'Oise, qui prépare actuellement une proposition de loi relative à la lutte contre les nuisances aéroportuaires.

Mme Moutchou est venue en discuter récemment lors de l'Assemblée générale Ville et Aéroport du jeudi 13 avril 2023.

Elle a la volonté de produire une ppl « ambitieuse » et « trans-partisane ».

Ville et Aéroport lui a réaffirmé dans un courrier adressé le 22 mai dernier son souhait de pouvoir la rencontrer en délégation Ville et Aéroport en amont de la publication de cette proposition de loi.

A ce stade, nous n'avons pas eu le projet de texte mais M. Delannay a pu rencontré Mme Murail, collaboratrice auprès de Mme Moutchou chargée de ce dossier, début juin. Plusieurs auditions ont déjà eu lieu (ADP, ACNUSA, ...) et d'autres sont programmées.

L'objectif de la députée était de déposer la ppl d'ici la fin juillet 2023. Il n'en a rien été. Ce texte n'est pas encore déposé à ce stade.

Ville et Aéroport entend sensibiliser d'autres parlementaires sur ce sujet afin que plusieurs propositions de loi puissent être déposées. C'est ainsi qu'une proposition de résolution sénatoriale a été déposée en mai par le socialiste Rachid Temal afin d'appliquer un couvre-feu aux aéroports franciliens et de limiter ainsi les nuisances sonores liées aux vols de nuit. Une proposition de résolution au Parlement vise avant tout à ouvrir un débat et n'engage pas forcément un vote. Cinq aéroports français possèdent aujourd'hui des couvre-feux d'ordre réglementaires, imposés par l'État : Paris-Orly, Paris-Le Bourget, Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé et Nantes-Atlantique. Cette proposition de résolution devrait pouvoir être inscrite après les élections sénatoriales.

De nombreux textes législatifs (lois et propositions de lois), rapports d'information parlementaire et autres rapports sont parus depuis 25 ans sur la question du transport aérien.

Plusieurs réflexions ont été menées pour réduire les nuisances aéroportuaires (bruit et pollution atmosphérique), réformer le dispositif d'aide aux riverains alimenté par la TNSA, harmoniser les cartographies PEB et PGS et revenir sur le critère d'antériorité, inventer un nouveau mode de gouvernance territoriale afin de rétablir la confiance entre acteurs (la communauté aéroportuaire), renforcer les pouvoirs de l'ACNUSA et assurer le suivi de ses recommandations, développer l'intermodalité air-rail, instaurer plus de souplesse en matière de gestion de l'urbanisme en zone C des PEB (renouvellement urbain), généraliser l'instauration de couvre-feux négociés la nuit, définir un schéma aéroportuaire national plus équilibré entre Paris et les régions ainsi qu'un contrat de développement durable aéroportuaire au niveau de chaque aéroport acensé, etc.

La plupart des recommandations inscrites dans cette réflexion n'ont malheureusement pas été suivies d'effets. Or, cette exonération du transport aérien est une pratique constatée qui aujourd'hui ne peut plus se justifier. Le Parlement doit pouvoir formuler des propositions en résonance avec le discours officiel, et en rapport avec l'urgence climatique et sanitaire. Pour cela, des évolutions législatives sont nécessaires et on ne peut plus raisonner à droit constant. Nous attendons un État stratège, que ce soit pour concevoir les évolutions de la transition écologique de l'aviation civile, mais aussi pour apporter des réponses à l'échelle locale.

Tout cela doit être pensé dans le cadre européen et mondial puisqu'il s'agit de l'aviation civile, mais rappelons qu'il y a aussi le principe de subsidiarité s'agissant des états au sein de l'Union européenne. Ils ont la possibilité de prendre des décisions à l'échelle nationale et apporter ainsi des réponses à l'échelle locale. De ce point de vue-là, il y a un grand déficit aujourd'hui constaté et que nous déplorons.

➔ Point sur la demande d'audience auprès de M. Clément Beaune

A l'automne 2022, l'association Ville et Aéroport a sollicité une audience auprès de M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports (courrier du 04/10/22 ; relance le 07/12/22). Les actes du colloque « Transport aérien, le jour d'après ? » étaient joints au courrier.

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

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

Ce à quoi nous avons répondu que, conformément à la demande initiale, nous souhaitions expressément rencontrer le ministre lui-même. Il a dès lors été convenu qu'un entretien préparatoire à cette audience se tiendrait entre les conseillers précités et notre chargé de mission, M. Julien Delannay. **Celui-ci s'est tenu le mardi 14 février. Depuis nous attendons toujours d'être reçu malgré de multiples relances !**

Préalablement à cet entretien préparatoire, les membres du conseil d'administration ont été saisis et certains d'entre eux ont communiqué une série de sujets. Un ordre du jour détaillé a pu ensuite être finalisé et il a été transmis au cabinet du ministre, **de manière réduite et conformément à la décision prise par le conseil d'administration réuni le 9 février 2023.**

Actions à mener auprès du Gouvernement :

- relancer Clément Beaune et son cabinet, M. Alexandre Molina, conseiller Territoires et Élus locaux et Mme Claire Rais-Assa, conseillère Transport aérien afin d'obtenir une audience ;
- répondre à Mme Élisabeth Borne, Première Ministre, afin de la sensibiliser sur l'idée que la décarbonation du secteur aérien passe avant tout par la baisse de ses trafics (commercial, fret, aviation d'affaires).

DISCUSSION



VI)

Questions diverses :

- synthèse du rapport d'activités 2023 de l'ACNUSA ;
- participation au comité de suivi de l'évaluation de la contribution de l'ACNUSA à la politique publique de lutte contre les nuisances aéroportuaires ;
- programmation d'une séance de formation auprès des élus ;
- déplacement sur site à venir et Commission européenne

➔ Synthèse du rapport d'activités 2023 de l'ACNUSA

L'Autorité de contrôle des nuisances aériennes (Acnusa) a publié son rapport d'activité 2023, qui revient sur l'impact de la reprise très dynamique des activités aéroportuaires sur les objectifs en matière de réduction des émissions sonores.

Depuis 2021, la hausse du trafic aérien en France est de 92%. Par conséquent, le nombre de poursuites engagées par l'administration civile pour non-respect des règles environnementales sur les aéroports français a augmenté de 222%.

L'Acnusa propose quatre grands moyens d'action :

➔ Anticiper les vols de nuit

Pour l'Acnusa, la confiance entre aéroports et riverains doit être retrouvée, et cela passe nécessairement par le respect des règles de restriction d'exploitation des aéroports. Bien que la police de l'environnement reste fortement mobilisée, les aéroports ne doivent pas céder aux débordements. La réduction des nuisances sonores nocturnes est un impératif sanitaire majeur : les couvre-feu et les créneaux de nuit pour décoller doivent être respectés, et cela s'anticipe. L'Acnusa invite alors les compagnies aériennes à programmer des vols raisonnables et réalistes, qui offrent une marge suffisante pour absorber les aléas.

➔ Partager la même feuille de route

Une feuille de route partagée permettrait de réduire les pollutions qui impactent la santé et l'environnement des populations habitant ou travaillant sur et autour des aéroports

➔ Mobiliser les 4 leviers permettant la réduction des pollutions sur et autour des aéroports

Premier levier : en maîtrisant le trafic et le renouvellement des flottes, il est possible de réduire les pollutions à la source. Il est également possible d'optimiser les procédures opérationnelles de navigation aérienne, en approche, au sol et au départ des aéroports (deuxième levier), d'agir sur la planification et la programmation (troisième levier), et surtout, de mettre en place des restrictions d'exploitation lorsque la mobilisation des trois premiers leviers n'a pas permis d'atteindre les objectifs locaux (quatrième levier).

➔ Suivre et contrôler le respect des règles en matière de santé et d'environnement

➔ Participation au comité de suivi de l'évaluation de la contribution de l'ACNUSA à la politique publique de lutte contre les nuisances aéroportuaires

Le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a décidé de faire réaliser une nouvelle évaluation de la politique publique réduction des nuisances aéroportuaires. Une première évaluation avait été réalisée en 2005.

Cette nouvelle démarche d'évaluation est engagée avec un cabinet spécialisé depuis le début juin et elle se terminera fin décembre 2023. Après une phase de préparation des travaux et de recueil des données, s'engage la collecte des regards que portent les acteurs concernés par cette politique publique, soit par entretiens individuels, soit par un questionnaire en ligne.

L'Autorité souhaite mettre en place un comité de suivi de cette démarche comprenant deux membres du collège de l'Autorité et six personnalités connaissant bien le sujet. Il est prévu deux réunions de ce Comité de suivi les mercredi 4 octobre matin et lundi 4 décembre matin.

La première réunion aura pour objectif de présenter et valider les constats évaluatifs. Cette réunion permettra également d'échanger sur la suite de la démarche.

La seconde réunion permettra de restituer, de valider ou d'amender les travaux ainsi que les enseignements et propositions qui s'en dégagent.

Ce Comité comprendra deux membres du collège de l'Autorité de contrôle et six personnalités. L'Acnusa a souhaité qu'un élu du bureau de l'association Ville et Aéroport puisse participer à ce Comité pour porter la voix des territoires. Ainsi, M. Jean-Claude Lemasson, vice-président de Ville et Aéroport, a confirmé sa participation.

➔ Programmation d'une séance de formation auprès des élus

Dans la même configuration que la précédente (format visio-conférence), il est proposé aux élus membres de Ville et Aéroport une nouvelle session de formation sur un thème à déterminer. La première formation était consacrée au bruit aérien (08/02/23). La seconde pourrait traiter des procédures de décollage et d'atterrissage ou de la question des différents indicateurs de bruit.

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

Nous le remercions pour sa contribution qui a pour objectif 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 vous siégez (CCE, CCAR, Comité de suivi étatique, etc.). Le contenu de cette formation qui se décline par thématiques doit vous permettre d'assimiler un certain nombre de notions et de répondre aux interpellations récurrentes de vos administrés.

Après chaque formation, une newsletter spéciale est diffusée. Elle revient sur ce qui a été exposé en formation. De plus les formations sont enregistrées et sont disponibles sur www.villeaeroport.fr pour les élus qui n'ont pu la suivre en direct.

➔ Déplacement sur site à venir et Commission européenne

- Lille-Lesquin

Dossier de modernisation et d'extension du site aéroportuaire

Visite de terrain à Fretin suivi d'une réunion avec les maires des communes riveraines

Réunion avec les élus de la métropole européenne de Lille

Réunion avec les associations de riverains

Diffusion d'un communiqué de presse Ville et Aéroport

- Marseille-Provence

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

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

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

- Lyon-Saint-Exupéry –Début 2024

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

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

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

- Commission européenne de Bruxelles

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

DISCUSSION



Association nationale d'élus