



Association nationale d'élus

CONSEIL D'ADMINISTRATION VILLE & AÉROPORT

Mercredi 9 février 2022

11h00-13h00

ASSEMBLÉE NATIONALE – PARIS

ORDRE DU JOUR

I)	Point sur la révision des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) (Paris-Orly, Paris-Charles-de-Gaulle, Nantes-Atlantique, Lyon-Saint-Exupéry). Retour sur la stratégie de communication durant la phase de consultation publique
II)	Colloque « Transport aérien, le jour d'après ? » (04/03/22 – Maison de la Chimie). Élaboration d'un questionnaire destiné aux candidats à l'élection présidentielle. Publication d'une tribune dans la Revue des Collectivités Locales (mars 2022).
III)	Point sur le déplacement sur site à Nantes-Atlantique (08/03/22) Présentation du programme prévisionnel, des enjeux liés au réaménagement de Nantes-Atlantique et de la communication Ville et Aéroport.
IV)	Questions diverses : point sur le nouveau schéma de dessertes et cohérences aéroportuaires régionales (gouvernement) ; point sur le droit à réparation des communes du SCoT Nord-Isère impactées par Lyon-Saint-Exupéry ; point sur le dispositif d'aide aux riverains et la TNSA

D)	Point sur la révision des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) (Paris-Orly, Paris-Charles-de-Gaulle, Nantes-Atlantique, Lyon Saint-Exupéry).
-----------	---

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

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

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

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

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

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

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

➤ **Bilan pour Paris-Orly**

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

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

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

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

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

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

- **La dernière mouture du projet de PPBE rédigée par l'État et la DGAC présentée le 25/01/22 devant la CCE et soumise au vote est jugée scandaleuse. Celle-ci ne tient en aucun cas compte des milliers d'avis recueillis des collectivités locales, des populations riveraines, des associations de riverains.**

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

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

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

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

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

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

- **L'étude d'approche équilibrée doit être lancée sans délai** pour Paris-Charles-de-Gaulle, puisque nous sommes bien dans un cas de persistance d'un problème de nuisances sonores, avec une augmentation significative du bruit en journée, mais encore plus la nuit.
- **Le retrait des avions les plus bruyants.**
- **La définition d'un maximum de trafic** de Paris-Charles-de-Gaulle sur la base du nombre de mouvements annuels.
- **La réduction négociée des vols de nuit portant sur les vols commerciaux (hors fret) entre 22h00 et 06h00.** Il faut rappeler que Londres-Heathrow enregistre deux fois moins de vols sur cette tranche horaire et que l'aéroport de Francfort dispose d'un couvre-feu entre 23 heures et 5 heures depuis dix ans.

- L'application d'un dispositif de sanction pour les atterrissages sans créneau entre 0h00 et 05h00 **qui sont interdits, mais pas sanctionnés comme le demande l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA)**

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

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

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

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

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

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

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

- Bilan pour Nantes-Atlantique

Suite à la consultation publique qui s'est déroulée du **29 avril au 29 juin 2021** sur le projet de **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)**, un arrêté préfectoral portant approbation du PPBE et des **Cartes stratégiques de Bruit** associée a été publié le 24 septembre 2021.

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

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

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

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

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

Mais surtout des orientations totalement à contresens de l'objectif recherché :

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

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

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

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

Si la CCE s'est prononcée favorablement au projet d'arrêté, elle a néanmoins demandé à ce qu'une évolution de l'arrêté puisse être étudiée pour étendre sa durée. **Il en a été de même pour l'Acnusa qui a émis un avis défavorable au projet d'arrêté.** L'Autorité préconisait à juste titre

le couvre-feu complet dès 22 h ainsi qu'une réécriture de la notion de « raisons indépendantes de la volonté du transporteur » jugée trop floue et pour laquelle il n'existe pas de définition juridique.

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

➤ Bilan pour Lyon-Saint-Exupéry

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

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

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

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

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

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

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

II)	<p>Point sur le colloque « Transport aérien, le jour d'après ? » (04/03/22 – Maison de la Chimie)</p> <p><i>Rappel des enjeux – Présentation des 3 tables rondes et du programme définitif - Élaboration d'un questionnaire destiné aux candidats à l'élection présidentielle – Publication d'une tribune dans la Revue des Collectivités Locales (mars 2022)</i></p>
------------	--

✓ Rappel des enjeux du colloque

La crise du Covid-19 a été brutale pour le secteur aérien. L'association internationale du transport aérien, qui prédisait en 2019 un doublement du trafic tous les 15 ans, a indiqué un trafic en 2020 en dessous de celui de 2005 et un retour à la situation antérieure pour 2024 au mieux. Les conséquences sont très lourdes et doivent être résolues : tous les acteurs du secteur sont contraints d'abandonner leurs plans de développement et d'assurer leur survie entre perfusion par les autorités publiques et réductions de coûts. Ils affichent aussi désormais une volonté d'accélérer leur transformation écologique. S'il ne doit pas être le seul à agir pour le climat et la santé environnementale, le transport aérien ne peut s'exonérer d'une action plus résolue face à ces grands défis de notre siècle. Le jour d'après ne peut être semblable au jour d'avant et il est temps de changer de paradigme. Ce d'autant plus que les effets sanitaires de ce mode de transport sur les populations riveraines sont aujourd'hui démontrés (étude DEBATS).

Comment imaginer un débat public éclairé alors que le trafic aérien est impacté à la baisse pour plusieurs années, et qui soulève des incertitudes sur l'avenir du secteur, avec notamment une profonde transformation d'Air France? Comment susciter des échanges apaisés alors que l'avion est devenu un symbole de controverse écologique, entre interdiction des liaisons intérieures courtes et désir de voyager ? Alors que des milliers d'emplois ont été détruits notamment dans la sous-traitance, comment sauver le secteur aérien du marasme économique et de la crise sociale ?

Ville et Aéroport considère que cette crise sanitaire est l'occasion de repenser le monde aérien que nous voulons construire pour les prochaines décennies. Il ne s'agit pas de prôner la décroissance et d'abandonner toute ambition pour nos aéroports, ce qui ne conduirait qu'à déplacer les long-courriers dans les aéroports des pays voisins en sacrifiant nos emplois et notre attractivité. Mais nous devons en revanche accepter de revoir notre modèle de croissance permanente d'un trafic aérien trop bruyant et polluant, qui est en outre remis en cause par les nouveaux modes de travail et de vie adoptés par nos concitoyens pendant la crise.

Profitons de cette période qui fait tomber nos certitudes pour mettre autour de la table autorités publiques, aéroports, compagnies aériennes et acteurs de la filière aéronautique, afin d'établir la feuille de route d'un avion du futur propre et d'un transport aérien qui concilie compétitivité et respect de l'environnement.

Toutes les pistes doivent être étudiées sans tabous et au niveau européen : mieux utiliser les infrastructures existantes avant d'en développer de nouvelles ; identifier les synergies possibles entre aéroports d'une même région afin de rééquilibrer le système aéroportuaire national et parisien (ex. : reposer la faisabilité d'un complément à Paris-CDG déjà existant dans le grand Bassin Parisien tel que le développement de Paris-Vatry (Marne) [celle solution avait été proposée par les parlementaires dans un rapport d'information paru en 2003 après l'abandon du 3^{ème} aéroport parisien à Chaulnes]) ; finaliser les études d'approche équilibrée pour la totalité des aéroports sous contrôle de l'Acnusa et généraliser la mise en place de restrictions d'exploitation sur la période nocturne (vols de nuit) ; revoir les redevances aéroportuaires pour inciter à un meilleur taux de remplissage des avions et à des avions plus propres et moins bruyants ; améliorer l'intermodalité entre trains et avions pour faciliter la fin des courts vols intérieurs ; lancer une filière de production de carburants à base d'énergies renouvelables et accélérer enfin les investissements publics pour le développement des motorisations hybrides et électriques, etc.

Ville et Aéroport est prête à prendre sa part dans cette réflexion et à formuler des propositions visant à assurer la nécessaire transition écologique du transport aérien.

Présentation des 3 tables rondes

Table-ronde 1 : Le jour d'après ou comment le transport aérien peut-il assurer sa transition écologique ?

(Présidée par M. Jean-Pierre Blazy)

Le défi du changement climatique bouleverse aujourd'hui nos sociétés. Beaucoup s'expriment pour alerter l'opinion, d'autres pour proposer leurs solutions face à une opinion publique de plus en plus sensible au problème. Dans ce contexte, le transport aérien est fortement interpellé sur sa capacité à réduire drastiquement son empreinte carbone d'ici à 2050, alors que les perspectives de son développement apparaissent encore très importantes.

Comme dans toute révolution des usages, l'exigence qui pèse sur le transport aérien lui fournit une réelle opportunité de se réinventer. Il convient d'aborder ce sujet majeur avec indépendance, sans a priori ni tabou, afin d'éclairer les stratégies des différents acteurs.

Changement climatique : quelle part doit-on attribuer au transport aérien ? Quelle évolution peut-on attendre ? Quelle transition énergétique pour le transport aérien ? Élargissement du débat à toutes les évolutions qui pourraient impacter le transport aérien dans le futur.

Énergies nouvelles, apports et limites de la technologie : jusqu'où les nouveaux biocarburants contribueront-ils à la diminution des émissions ? Quelle(s) source(s) d'énergie propulseront les avions en 2030, 2040, 2050 ? Quelle(s) stratégie(s) pour décarboner le transport aérien et avec quelles compensations ? Quels progrès attendus sur la motorisation des avions ? N'est-il pas urgent de définir un nouvel équilibre entre régulation et libéralisation ? Quelles politiques publiques à mettre en œuvre pour un transport aérien durable ?

**Table ronde 2 : Le jour d'après : quelles réponses à la crise économique et sociale sans précédent du secteur aérien ?
(présidée par Mme Brigitte Vermillet)**

Le secteur aérien vit aujourd'hui la pire crise de son histoire. Crise sanitaire qui engendre aujourd'hui une crise économique et demain une crise sociale. Les chiffres sont sans appel : entre le confinement et la fermeture des frontières, le nombre de passagers dans le monde a chuté de 75 % en 2020. Les compagnies aériennes sont au cœur de cette crise et accusées de lourdes pertes : 97 milliards d'euros en 2020. En France, les plans de licenciements annoncés se succèdent. Au total, 30 % à 40 % des postes dans le secteur pourraient être détruits.

Les aéroports, eux aussi, sont à la peine comme Aéroports de Paris qui a enregistré plus d'un milliard de pertes nettes en 2020. Faute de vol, Orly vient de fermer son terminal international et à Paris-CDG le projet de Terminal 4 a été abandonné.

Le transport aérien peut-il survivre à cette crise sans aide gouvernementale ? Malgré une reprise d'activité fragmentaire, une majorité de salariés est encore au chômage partiel dans une situation de précarité. Les accords de performance collective aboutissent par des pertes de salaires importantes, des suppressions de primes, des gels de grilles de salaires et de primes d'ancienneté.

La politique de soutien financier de l'État est-elle suffisante entre prêts garantis par l'État d'un côté et prêts d'actionnaires de l'autre ? Quel devenir pour les salariés du secteur et de leurs emplois à moyen terme ? Quelle politique de sauvegarde du secteur ou des milliers d'emplois sont concernés ? À Paris-CDG, entre 20 000 et 30 000 emplois risqueraient de disparaître.

**Table ronde 3 : Transport aérien : quels scénarios pour l'après-Covid ?
(présidée par M. Jean-Claude Lemasson)**

Quelle que soit sa trajectoire, la reprise s'annonce lente. L'IATA table pour 2021 sur un trafic deux fois plus important qu'en 2020, mais moitié moindre qu'avant crise. Sauf si la propagation de variants du virus tasse ce rebond. Une chose est sûre, le trafic au sein des grandes zones géographiques (Amérique du Nord, Europe, Chine, Russie) repartira d'abord. Il pourrait retrouver son niveau de 2019 dès 2022, alors que sur le segment international, il faudra patienter jusqu'en 2025-2026 selon Eurocontrol. Car le réseau long-courrier sera reconstruit progressivement par des compagnies aériennes fragilisées et qui vont d'abord se concentrer sur les routes qui étaient avant la pandémie les plus rentables. Même sous perfusion d'argent ou ayant réussi à obtenir des prêts, les compagnies vont devoir tenir jusqu'à une reprise du trafic, qui dépendra de la levée des restrictions. En outre, certaines d'entre elles vont disparaître et ce seront surtout des compagnies de taille moyenne. Les acteurs traditionnellement présents sur les liaisons intercontinentales devraient souffrir plus longtemps. Les compagnies low cost telles que Ryanair sont plus résilientes et elles abordent l'après-COVID-19 en position de force.

PROGRAMME

« TRANSPORT AÉRIEN, LE JOUR D'APRÈS ? »



11^{es} RENCONTRES DE VILLE & AÉROPORT



PROGRAMME DU COLLOQUE

VENDREDI 4 MARS 2022

8h30 - 17h00

MAISON DE LA CHIMIE

28 RUE SAINT-DOMINIQUE - PARIS

PRÉSIDÉ PAR

M. JEAN-PIERRE BLAZY

Président de Ville et Ville et Aéroport
Maire de Gonesse

M. DIDIER GONZALES

Secrétaire général de Ville et Aéroport
Maire de Villeneuve-le-Roi

Ville & Aéroport - www.villeaeroport.fr - contact@villeaeroport.fr

Ville & Aéroport – www.villeaeroport.fr – contact@villeaeroport.fr

◆ **Discussion et élaboration d'un questionnaire destiné aux principaux candidats à l'élection présidentielle**

Ce questionnaire portant sur le transport aérien de demain est finalisé en amont du colloque. Il est destiné à être envoyé aux principaux candidats à l'élection présidentielle mi-février.

Le but est d'interroger chaque candidat sur le transport aérien français afin de connaître sa position (quel développement ? Selon quelle stratégie ? Avec quelles ambitions (économiques, environnementales, sociales) ?

Parmi les questions qui pourraient être posées aux candidats :

Selon vous, quelle est la contribution du secteur aérien à l'ensemble des émissions mondiales de CO2 (tous secteurs confondus) ? En France, au cours des 15 dernières années, vous diriez que les émissions de CO2 par passager aérien ont augmenté (quel % ?), été stables ou baissé (quel % ?). Avez-vous entendu parler des pratiques ou politiques suivantes pour réduire l'empreinte environnementale du transport aérien (programme Corsia, recours aux matériaux composites dans l'avion, allègement des cabines, optimisation de la trajectoire des avions, développement des biocarburants, amélioration du contrôle aérien, etc.)

Suite à la crise sanitaire de Covid-19 que nous venons de traverser, quel devrait être le transport aérien du jour d'après ? Êtes-vous favorable à un État stratège et régulateur en matière de politique aéroportuaire et la publication d'un schéma aéroportuaire national ? Orly, Nantes, Strasbourg ou encore Francfort en Allemagne ont instauré un couvre-feu. Seriez-vous favorable à l'instauration négociée d'un couvre-feu pour les aéroports de Paris-CDG ou Toulouse-Blagnac dans le cadre des PPBE ?

◆ **Publication d'une tribune dans la Revue des Collectivités Locales (mars 2022)**

Dans chaque numéro de la Revue des Collectivités Locales, une tribune est proposée à une association d'élus ou un organisme oeuvrant aux côtés des collectivités locales. C'est ainsi que la rédactrice en chef de la revue, Mme Blandine Klaas, a sollicité Ville et Aéroport pour le numéro de mars 2022, ce qui coïncidera avec la tenue du colloque 2022 « Transport aérien, le jour d'après ? ».

Le thème de la tribune (3000 signes) est donc tout trouvé. Elle sera intégrée à la rubrique dédiée « Parole d'association » afin de partager avec les lecteurs nos actions et nos préoccupations du moment.

Le bouclage de la prochaine édition étant programmé le 25 février 2022, il convient de finaliser ce texte rapidement.

◆ **Tenue d'une conférence de presse postcolloque à Paris**

Après les débats du colloque du 4 mars, nous pourrions envisager la tenue d'une conférence de presse à Paris au cours de laquelle Ville et Aéroport présenterait ses propositions pour le transport aérien de demain et interpellerait les principaux candidats à l'élection présidentielle sur ce dossier.

III)	Point sur le déplacement sur site à Nantes-Atlantique (08/03/22) <i>Présentation du programme prévisionnel, des enjeux liés au réaménagement de Nantes-Atlantique et de la communication Ville et Aéroport.</i>
-------------	---

Actualité du réaménagement de Nantes-Atlantique dans laquelle s'inscrit le déplacement sur site d'une délégation Ville et Aéroport

Quatre ans après l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, le réaménagement de la plate-forme existante est toujours en suspens puisque le choix du futur concessionnaire, qui assumera la charge de l'opération, est de nouveau reporté. Nils Raynaud pilote désormais le projet de réaménagement de l'aéroport NA au sein de la DGAC depuis novembre 2021 et confirme que la désignation du nouveau concessionnaire de l'aéroport est reportée à la fin de l'année, voire à début 2023. C'est donc une pièce maîtresse qui manque au dossier. Le lauréat de cet appel d'offres devra financer les travaux, estimés à 500 millions d'euros, visant à calibrer l'équipement pour l'accueil de 10,7 millions de passagers par an à l'horizon 2040. La raison officielle de ce retard c'est la crise Covid. En l'état, Vinci semble bien parti pour conserver la gestion de Nantes Atlantique quarante années supplémentaires, ainsi que le prévoit le nouveau contrat.

Selon Didier Martin, préfet de région, l'ajournement du choix du concessionnaire est motivé par des raisons économiques.

Face à ce suivi a minima du dossier de réaménagement de Nantes-Atlantique, les élus sont en colère. Les promesses tardent à se concrétiser, ce qui les met en difficulté. Sans le nouveau concessionnaire désigné, le réaménagement ne peut pas entrer dans une phase concrète, même si on connaît déjà les grandes lignes du projet.

◆ Rappel des enjeux liés au réaménagement de Nantes-Atlantique

La révision du PEB, une question majeure

Il y a la question majeure de la révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) par exemple. À Saint-Aignan-de-Grandlieu, pour autoriser ou pas ses habitants à faire des travaux chez eux, la mairie doit en effet se baser sur le PEB actuel qui date de 2004 et qui sera bientôt obsolète, puisqu'elle a déjà des esquisses de ce que pourrait être le nouveau PEB, après le réaménagement de l'aéroport. Elle valide donc des projets et en refuse d'autres avec le risque de se tromper et de s'exposer à des recours.

La mise en révision du PEB est annoncée pour courant 2022. Elle ne saurait être retardée par le report de la désignation du futur concessionnaire. La prise en compte des cartes de bruits mise à jour doit être effective au plus tôt, et ce pour l'objectif de protection des populations.

L'allongement de la piste de 400 m vers le sud

Cette mesure retenue par l'État impliquera des acquisitions foncières (environ 15 hectares, hors mesures de compensation), aura pour conséquence d'artificialiser des sols et nécessitera le dévoiement de la Route de la Bretagne. Il représentera également une contrainte pour l'aménagement du territoire de la commune de Saint-Aignan-de-Grandlieu. Le réaménagement de l'aérogare et la construction d'espaces de stationnement auront également un impact sur l'occupation des sols.

La « double approche »

Pour limiter le survol de l'hypercentre de Nantes tout en garantissant un haut niveau de sécurité, l'État s'est engagé à étudier la mise en place d'une procédure inédite dite « double approche », qui consiste à alterner les approches dans l'axe et les approches désaxées en fonction des conditions météorologiques. La DGAC prévoit de mettre en place cette double approche d'ici 2024. Il est prévu qu'une enquête publique sur ces nouvelles procédures d'approche se tienne à l'automne 2022.

Un PPBE de Nantes-Atlantique 2020-2024 aux effets limités

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

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

Mais surtout des orientations totalement à contresens de l'objectif recherché :

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

Un couvre-feu entre 0h et 6 h à compter du 8 avril 2022

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

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

Dans le PPBE révisé, il a été demandé une étude de faisabilité d'une évolution ultérieure de l'arrêté de restriction d'exploitation sur la tranche horaire 6-7h pour les avions les plus bruyants.

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

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

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

Là aussi des réserves sont exprimées, car pour bénéficier de ces aides, le bien immobilier doit répondre à des critères d'éligibilité très précis. Il doit se trouver dans la zone géographique définie par arrêté et avoir été acheté entre le 31 décembre 2010, date de la signature du contrat de concession de Notre Dame des Landes, et le 17 janvier 2018.

Pour les élus du Sud Loire concernés et Ville et Aéroport, « ce critère d'antériorité est profondément inéquitable pour les habitants historiques, installés avant le 31 décembre 2010, qui ont vécu l'augmentation exponentielle des nuisances, mais ne pourront avoir réparation », indique à juste titre Jean-Claude Lemasson, Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu. Sur le terrain, il observe que certaines parcelles éligibles se trouvent dans « des zones d'habitat isolé où aucun permis de construire ne peut être délivré puisque cela n'est pas autorisé. Ces compensations ne vont donc concerner qu'une poignée de riverains, excluant de nombreux projets de vie ! »

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

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

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

Le dispositif d'aide aux riverains bloqué par les pertes de recettes de TNSA

À Nantes comme ailleurs, le dispositif d'aide aux riverains fait les frais des pertes de recettes TNSA enregistrées depuis 2020 (crise sanitaire) alors que le trafic aérien était à l'arrêt. Et ce même si Jean Castex a débloqué en urgence 6 millions d'euros l'an passé. Le résultat est que les dossiers s'accumulent et que les délais d'attente sont estimés de trois à quatre ans pour insonoriser son logement. À Saint-Aignan-de-Grandlieu on dénombre 730 dossiers en stocks alors qu'à Bouguenais on enregistre 86 demandes d'aides à l'insonorisation depuis 2021.

Le GIP FCNA

Le fonds FCNA a vocation à financer des mesures de compensation au bénéfice des habitants et des territoires riverains de l'aéroport. Le fonds prend la forme d'un groupement d'intérêt public (GIP) qui associe aujourd'hui l'État, premier financeur, et les quatre collectivités concernées par l'activation de la mesure première liée à l'insonorisation des habitations, à savoir la métropole de Nantes et les trois communes intégrées dans le plan de gêne sonore : Bouguenais, Rezé et Saint Aignan-Grandlieu.

Comme annoncé par le Premier ministre, le fonds a vocation à financer des mesures de compensation au bénéfice des habitants et des territoires riverains de l'aéroport, notamment des aides au déménagement (délaissement ou compensation de la moins-value immobilière lors d'une vente) et des transferts d'équipements, notamment scolaires. La définition de ces mesures sera précisée avec les territoires concernés, sur la base du scénario définitif de réaménagement de l'aéroport, suite à la concertation publique qui s'est tenue du 27 mai au 31 juillet dernier.

✓ Présentation du programme prévisionnel

09h30	Arrivée de la délégation Ville et Aéroport à Saint-Aignan-de-Grandlieu
09h30-10h00	Consultation des cartes liées au projet de réaménagement de Nantes-Atlantique
10h00-11h00	Visite de terrain
11h00-12h30	Temps d'échange avec les élus des communes riveraines du Sud Loire
13h00-14h30	Déjeuner avec les élus (Région Pays de la Loire, département de Loire Atlantique, Nantes Métropole, communes riveraines)
14h30-16h00	Réunion avec les élus sur le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique et ses enjeux pour le territoire (mairie de Rezé)
16h00-17h00	Réunion avec les représentants des associations de riverains
17h30-18h00	Retour sur Paris

✓ Quelle stratégie de communication Ville et Aéroport sur ce dossier ?

Suite aux échanges lors de la journée du 8 mars, proposition de diffusion d'un communiqué de presse.

IV)	<p><u>Questions diverses :</u> <i>Point sur le nouveau schéma de dessertes et cohérences aéroportuaires régionales (gouvernement) ; point sur le droit à réparation des communes du SCoT Nord-Isère impactées par Lyon-Saint-Exupéry ; Point sur le dispositif d'aide aux riverains et la TNSA</i></p>
------------	--

- ✓ **Point sur le nouveau schéma de dessertes et cohérences aéroportuaires régionales (gouvernement)**
- ✓ **Point sur le droit à réparation des communes du SCoT Nord-Isère impactées par Lyon-Saint-Exupéry**

Il s'agit de mettre en avant la problématique du droit à réparation s'appliquant aux communes impactées par la présence de l'aéroport Vinci Saint-Exupéry et notamment pour les communes non bénéficiaires, ce qui constitue une injustice. En effet, à ce jour, seules les communes de l'EPCI Est-Lyonnais, comptant 42 000 habitants, sont bénéficiaires du reversement de la CFE, tel que le prévoit l'article L5211-28-4 du Code Général des Collectivités Territoriales. Ce point a été soulevé par M. Christian REY, administrateur et Maire de Diémoz (38) qui est directement concerné.

C'est actuellement au bon vouloir de ladite EPCI de l'Est Lyonnais d'élargir le périmètre des communes bénéficiaires de ce reversement, ce qui ne se fait pas actuellement. En effet, la commune de Diémoz et les communes environnantes (13 000 habitants) sont impactées par des infrastructures (pylônes de communication permettant le fonctionnement de l'aéroport) et contraintes par le PEB et la DTA impliquant des contraintes urbanistiques.

Dès lors, quelle possibilité pour ces communes d'être concernées par cette répartition comme cela l'était auparavant lors de l'écèlement de la taxe professionnelle ? Elles demandent à connaître le montant de la CFE ? Ville et Aéroport a adressé des demandes répétées aux services de l'État compétents sur ce sujet (DGAC).

D'ores et déjà, l'AMF indique comme le précise la loi , « l'institution d'une dotation de solidarité communautaire est facultative pour les communautés de communes [...] ». La Communauté de communes de l'Est Lyonnais (CCEL) n'a donc aucune obligation légale d'étendre sa DSC aux communes de la CC des Collines du Nord Dauphiné, et ce même si les conditions légales de la zone économique et de continuité territoriale sont respectées.

- ✓ **Point sur le dispositif d'aide aux riverains et la TNSA**

L'Assemblée nationale a adopté définitivement le dernier PLF du quinquennat le 15 décembre 2021. Le texte contient une disposition sur la TNSA (article 48). Cet article fait évoluer, à

compter du 1^{er} avril 2022, la taxe sur les nuisances sonores aériennes qui finance l'aide à l'insonorisation des riverains des aérodromes. L'objectif est de faire payer davantage les avions les moins vertueux. L'article modifie, en premier lieu, les valeurs des coefficients de modulation (heure de décollage, caractéristiques acoustiques de l'appareil) appliqués au logarithme décimal de la masse maximale au décollage des aéronefs. Il augmente ensuite de 40 à 75 euros le montant maximal de la taxe pour les opérations effectuées sur les aérodromes de Nantes-Atlantique, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly.

Par ailleurs, l'effondrement du trafic aérien en 2020 et 2021 conduit à des pertes de recettes massives, estimées par la DGAC à environ 60 millions d'euros, soit plus d'une année de recettes. En y ajoutant la prévision de perte de recettes pour 2022, le déficit sur trois ans atteindrait 82 millions d'euros! Or, **la crise sanitaire du Covid-19 n'a pas freiné les besoins d'insonorisation**, qui demeurent nécessaires pour améliorer les conditions de vie et le quotidien de plusieurs milliers de personnes. **En réalité, le stock des demandes d'aide à l'insonorisation, déjà important dans certains aéroports avant la crise, s'est dangereusement accru dans tous les aéroports.** La situation est désormais critique pour les aéroports de Roissy Charles-de-Gaulle et de Toulouse-Blagnac
