



Association nationale d'élus

RAPPORT D'ACTIVITES 2024 PROGRAMME PREVISIONNEL 2025/2026

RAPPORT D'ACTIVITES 2024

D)

Études d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) des principaux aéroports français

Ville et Aéroport est force de propositions (production d'avis) dans le cadre des consultations publiques. Elle est favorable à l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation

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 ont pu être finalisées courant 2024-début 2025 comme à Paris-Orly, Lille-Lesquin, Bordeaux-Mérignac et Toulouse-Blagnac, et certaines sont encore en cours d'élaboration comme à Paris-Charles-de-Gaulle et Marseille-Provence. A noter qu'à ce stade, l'EIAE n'est pas prévue pour l'aéroport Nice-Côte d'Azur.

Ville et Aéroport, en tant que partie prenante, a pris 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.

L'enjeu principal reste la protection de la période nocturne.

Ville et Aéroport s'est mobilisé sur ce sujet et elle a recommandé 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 un plafonnement des vols en période nocturne entre 22 heures et 6 heures.

Synthèse des avancées enregistrées en 2024/2025 au travers des EIAE

Aéroport Toulouse-Blagnac

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

Le préfet a proposé au gouvernement une variante du scénario 2, appelée « scénario 2 sécurisé » qui prévoit la fin des départs programmés après 23h, et l'interdiction totale des départs entre minuit et 6h, y compris en cas de retard ; plus d'arrivées programmées entre 23h30 et 6h ; les atterrissages retardés restent possibles, mais dans une tolérance de 400 par an, soit moitié moins qu'aujourd'hui. Chaque compagnie se verra attribuer un quota.

La crainte est que même si ce scénario apporte une petite amélioration la nuit, il risque de densifier les rotations entre 22h et minuit. **Un arrêté interministériel définissant les restrictions d'activité sera proposé d'ici la fin 2025.**

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

Aéroport Bordeaux-Mérignac

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

Avant de connaître le scénario retenu, il fallait que la mission relative au devenir de la piste 11/29 (piste sécante) de l'aéroport Bordeaux-Mérignac rende son rapport. C'est chose faite. Ce rapport de l'IGEDD (Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable) publié en juin 2024 montre de façon factuelle la situation mais ne préconise pas de choix.

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

Étienne GUYOT, préfet de la région Nouvelle-Aquitaine, préfet de la Gironde, a réuni le 29 janvier 2025 en préfecture les parlementaires, les collectivités, les associations de riverains, les entreprises du secteur aéronautique, la chambre de commerce et d'industrie, pour restituer les conclusions de l'étude d'impact selon le concept d'approche équilibrée (EIAE) dont il est le garant.

Six scénarios de restrictions d'exploitation ont été étudiés pour les vols de nuit (22h – 6h). Ils ont fait l'objet d'une évaluation des effets sanitaires, acoustiques et socio-économiques. Au regard de l'étude, le préfet a décidé de proposer au ministre chargé des Transports le scénario dit « B » qui constitue le meilleur scénario d'équilibre entre la préservation du cadre de vie des habitants et le développement de l'activité économique indispensable à l'attractivité de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac et de l'ensemble de la région Nouvelle-Aquitaine.

Ce scénario s'il est retenu encadrera le type d'aéronefs autorisés à atterrir et à décoller sur le créneau 22h – 06h, avec une exigence de performance acoustique différenciée pour les départs et les arrivées.

L'objectif est de revenir au seuil de nuisances sonores de 2019, désignés par les associations de riverains comme « acceptable », selon la préfecture de la Gironde. Avec la solution présentée, les compagnies aériennes auraient ainsi l'interdiction de programmer le départ ou l'atterrissage des aéronefs les plus bruyants dès 22 heures et jusqu'à minuit. Un critère de sélection qui s'établit sur la base de 13 EPNdB (l'unité de mesure du bruit effectivement perçu en décibels dans les airs. Plus le chiffre est élevé, moins l'avion fait de bruit) à l'atterrissage et de 15 EPNdB au décollage. Sur la base du trafic aérien mesuré en 2023, cette restriction affecterait trois vols durant ce créneau horaire.

Entre minuit et 6 heures du matin, ce sont **75%** des vols existants qui ne pourront plus voler, car ils n'atteignent pas les 17 EPNdB requis « *au cœur de la nuit* ». Ce seuil de silence, particulièrement exigeant, n'est actuellement appliqué qu'à l'aéroport de **Paris-Orly** entre **22 heures et 23h30** avant

l'application d'un strict **couvre-feu jusqu'à 6 heures** (possible car les flux aériens imprévus sont détournés à Roissy). À l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, sur les sept vols nocturnes quotidiens concernés par cette mesure, cinq aéronefs ne pourront donc plus ni décoller ni atterrir. Sont ainsi exclus d'office du cœur de nuit, les avions Airbus A321 (10 à 12 EPNdB) ou les Boeing B737-800 (13 à 14,9 EPNdB) par exemple. Cette condition ne s'appliquerait toutefois qu'aux mouvements aériens programmés. Ainsi, les avions émettant moins de 17 EPNdB soumis à un retard exogène à leur compagnie, aux imprévus météorologiques ou à l'obligation d'un atterrissage d'urgence seraient, eux, toujours autorisés à atterrir au cœur de la nuit.

La suppression de ces vols de nuit, tant qu'ils ne correspondent pas aux critères requis, représente une perte d'1,8 million d'euros pour les acteurs économiques de la place aéroportuaire. S'y ajoute une chute du PIB régional estimée à 8,8 millions d'euros par l'étude d'impact. Cette dernière prévoit également la suppression de 107 emplois et le 5 déplacement de 187.000 passagers en moins sur la base des 1115 mouvements aériens supprimés. Des six scénarios présentés, cette solution semble néanmoins la plus appropriée selon le préfet, car elle permet de réduire la pollution sonore sans détruire l'économie aéroportuaire.

Sa mise en œuvre repose toutefois sur la capacité des quatre compagnies basées à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac (Air France, Volotea, Transavia et Easy Jet) à renouveler leur flotte d'avions. Ce qui implique des délais inhérents aux carnets de commandes des constructeurs d'avions. *«La réussite de ce scénario suppose une progressivité, l'observation de cette évolution et l'existence de contrôles et de sanctions»*, résume Étienne Guyot. Un observatoire des vols de nuit doit ainsi être créé tandis que les compagnies aériennes seront saisies dans les prochains jours via un courrier les enjoignant à répondre d'ici un mois de leur *«capacité à se moderniser»* au regard de cette proposition.

Ces changements, qui feraient de Bordeaux *«l'un des aéroports de France les plus restrictifs face aux nuisances sonores»*, sont également soumis à l'approbation du ministre délégué des Transports, Philippe Tabarot. Ils devront ensuite obtenir la validation de la commission européenne et de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa) - après consultation de la commission consultative de l'environnement et du public. Un long processus, engagé en septembre 2023, qui ne devrait donc pas voir le jour avant mi-2026. **A noter également le maintien de la piste sécante, sujet de division entre certains élus.**

Aéroport Paris-Orly

Réduction du bruit à l'aéroport d'Orly la nuit, le projet d'arrêté de nouveau retoqué. La CCE de Paris-Orly réunie le 15 janvier 2025 a rejeté le projet d'arrêté visant à moduler l'activité de l'aéroport d'Orly pour réduire les nuisances sonores de nuit. La rédaction de cet arrêté est jugée insuffisante puisqu'il renonce à prolonger le couvre-feu d'une demi-heure (23h-6h au lieu de 23h30-6h actuellement), malgré le souhait des élus et des associations de riverains.

Rappelons que l'agence régionale de santé d'Île-de-France a considéré (mai 2024) que cette option « est la plus performante du point de vue acoustique et sanitaire ». Elle a été confirmée depuis par l'Académie nationale de médecine dans un avis rendu début 2025.

Malgré cela, le scénario A (maintien du couvre-feu actuel et interdiction des vols les plus bruyants à partir de 22 heures) est retenu par l'État. Sur le fond, l'EIAE n'a pas retenu comme principal objectif la réduction du bruit nocturne prévu par le PPBE, à savoir une diminution d'au moins 6 dB du Ln moyen au sein du périmètre Ln > 50dB(A). Par ailleurs, les hypothèses de l'EIAE s'appuient sur un rythme optimiste de renouvellement de la flotte. Le scénario retenu n'atteint pas les objectifs réglementaires. Dans le PPBE 2018-2023, l'État s'était engagé à réduire le volume sonore d'Orly d'au moins 6 décibels, entre 22 heures et 23h30, une promesse censée se traduire en actes dans le PPBE 2024-2030 qui se fait toujours attendre.

Aéroport Lille-Lesquin

Les résultats de l'EIAE ont été publiés début 2025. La préfecture du Nord a dévoilé le 16 janvier les résultats de l'EIAE de l'aéroport Lille-Lesquin.

Quatre scénarios ont été étudiés	
Scénario 1	interdiction de vols de certains avions trop bruyants entre 22h et 6h (aéronefs de marge acoustique inférieure à 15 EPNdB)
Scénario 2	interdiction d'atterrissage de certains avions trop bruyants entre 22h et 6h (concerne les atterrissages avec un niveau de bruit certifié à l'approche supérieur à 96 EPNdB)
Scénario 3	mise en place d'un couvre-feu "de programmation" entre 23 h 30 et 6 h, aucun vol ne peut être planifié sur ce créneau, mais la porte reste ouverte pour gérer des retards
Scénario 4	mise en place d'un couvre-feu total entre 23h30 et 6h. Bien sûr, les restrictions ne s'appliquent pas sur les vols militaires, sanitaires ou de détresse

Un seul scénario est recommandé par le cabinet spécialisé CGX AERO qui a mené cette étude. Il privilégie le scénario qui interdirait tout atterrissage d'avions bruyants entre 22h et 6h du matin. Seuls les appareils de dernière génération, sortis récemment d'usine, pourraient alors se poser la nuit à Lesquin. Un scénario qui ne convient pas aux riverains à qui la préfecture a présenté cette étude.

Quid du scénario 4, plus performant en termes de réduction du bruit et réclamé par les riverains ? S'il n'y a pas de retard, l'arrêté ministériel sera appliqué fin mars 2026, avec l'un des scénarios annoncés (pas forcément celui recommandé par le cabinet).

Mais avant ça, le préfet devra se positionner sur l'un d'entre eux pour préparer un arrêté préfectoral. Une consultation publique aura ensuite lieu et l'avis de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) sera aussi pris en compte. Mais au final, ce sera le Ministère des Transports qui aura le dernier mot.

L'EIAE ne concerne que les mouvements effectués la nuit entre 22h et 6h. La projection s'étend jusqu'à 2029 (mais avec une application sur le court-moyen terme) en se basant sur le trafic de 2019, qui a fortement diminué (1050 vols de nuit en 2024 contre 1560 en 2019).

Aéroport Marseille-Provence

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

Aéroport Paris-Charles-de-Gaulle

Lors d'une réunion tenue le 17 décembre 2024 à la préfecture du Val d'Oise, les objectifs de réduction de bruit ont été définis comme suit :

Journée complète (06h-22h) : Réduction d'un tiers de la population fortement gênée par rapport à 2019, mesurée par l'indicateur HA55.

L'objectif sera atteint si la diminution est comprise entre **-28 % et -38 %**.

Nuit (22h-06h) : Réduction de moitié de la population perturbée dans son sommeil par rapport à 2019, mesurée par l'indicateur HSD50.

L'objectif sera atteint si la diminution est comprise entre **-45 % et -55 %**.

Les projections de trafic à l'horizon 2030, intégrant les mesures des trois premiers piliers du règlement 598/2014 (modernisation des flottes, optimisations opérationnelles...), montrent que ces actions seules ne suffiront pas à atteindre les objectifs de réduction sonore. La consultation publique a été organisée du **23/12/24 au 18/03/25** et **2367** avis ont été enregistrés.

Ville et Aéroport a critiqué le rapport de consultation publique du Préfet du Val d'Oise qui pose un choix restrictif uniquement fondé sur l'interdiction des avions les plus bruyants d'ici 2030 et écarte dès le départ une limitation à la baisse du trafic aérien de l'aéroport Paris-CDG, de jour comme de nuit. Pire, l'hypothèse de trafic fournie par ADP de 522 000 mouvements d'avions en 2030 (**contre 504 839 en 2019, 466 542 en 2024**) n'est pas remise en question et figure au rapport. Or, l'enjeu de cette EIAE réside dans l'introduction nécessaire de mesures de restriction d'exploitation (4ème pilier de l'approche équilibrée) et non sur la seule amélioration des performances acoustiques des avions.

Elle a regretté la technicité des indices repris dans les questions posées au public, qui sont certes réglementaires, mais incompréhensibles pour la plupart des riverains qui sont généralement non-initiés en la matière. Le public ne peut correctement se prononcer sans aucune explication sur les valeurs proposées (avions de marge acoustique <12 EPNdB, <13 EPNdB, <14 EPNdB, < 15 EPNdB, <16 EPNdB, <17 EPNdB ; niveaux de bruit entre 104.5 EPNdB et 97). Il aurait été utile que des tableaux de concordance comportant la catégorie d'avions concernés par les marges acoustiques indiquées dans la consultation soient joints à cette dernière et que l'actuelle répartition des catégories d'avions sur une journée type soient spécifiées pour éclairer le public.

Enfin, elle a souligné un objectif de réduction des populations exposées au bruit et subissant l'impact sanitaire lié au trafic aérien sans que rien ne soit évalué au niveau territorial et sans que l'on sache si la réduction du bruit profitera à tous, si elle sera tangible et constituera un bénéfice pour leur santé. Par ailleurs, il faut ajouter que le rééquilibrage partiel envisagé de l'utilisation des doublets de pistes sur la période nocturne aura des effets nouveaux et durables sur les populations du nord Seine-et-Marne.

Dans le cadre des EIAE, Ville et Aéroport a demandé d'une part des mesures visant à renforcer les trois premiers piliers de l'approche équilibrée. L'application de procédures opérationnelles de moindre bruit :

Au décollage : application stricte de la procédure de moindre bruit ; décollage à poussée réduite pour tous les vols (sauf conditions particulières, météo, opérationnelles) ; généraliser et multiplier des trajectoires de décollage spécifiques la nuit comme c'est déjà le cas en configuration Ouest évitant le plus possible les zones urbanisées

Approche et atterrissage de nuit : généralisation des descentes continues ; trajectoires spécifiques pour les approches intermédiaires ; limitation des inverseurs de poussée
Limitation des EPNdB en cœur de nuit suivant les phases de vol

Pour le 4ème pilier, elle a demandé : A court et moyen terme, une proposition de couvre-feu partiel sur une plage horaire à définir devrait être discutée avec les opérateurs et faire l'objet d'un arrêté ministériel. Il faut par ailleurs que des mesures sur les vols débordants (décollage et atterrissage sans créneau après minuit) et le problème de ponctualité des compagnies aériennes soient prises. Sur ce point, la mise en place d'un comité de suivi « vols de nuit » par saison aéronautique est proposée. Celui-ci fera l'analyse des vols débordants en présence de la COHOR à l'instar de ce qui existe déjà pour l'aéroport Toulouse-Blagnac.

Nécessité de ne pas dépasser le trafic de l'année de référence 2019 exprimé en mouvements. Sur ce point, les services de l'État devraient être attentifs aux préconisations de l'ADEME. L'agence propose **une réduction de 15%** du nombre de vols par rapport au trafic de 2019 pour s'inscrire dans les trajectoires de neutralité carbone 2050. Ville et Aéroport soutien cette proposition.

Organisation d'un débat public sur le développement aéroportuaire de la France (CNDP). Dans ce cadre, il s'agit notamment de relancer la réflexion sur la question du desserrement de Paris-CDG. Cela passe notamment par le développement de plates-formes secondaires du grand Bassin Parisien telles que Vatry (Marne). Avec une volonté politique, cette plate-forme pourrait être reliée au TGV Est (barreau de raccordement) et bien connectée aux aéroports parisiens.

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

Le renouvellement des flottes doit être accéléré. Il s'agit d'interdire dans ce cadre les catégories d'avions les plus bruyants de marge inférieure pouvant aller jusqu'à 17 EPNdB de jour comme de nuit d'ici 2030.

Afin de progresser en matière de qualité des études d'impact, il serait nécessaire de prévoir une évaluation systématique des EIAE a posteriori afin de pouvoir apprécier les écarts éventuels entre les impacts projetés et les impacts réels deux ans puis cinq ans après la mise en œuvre d'une mesure nouvelle. Les conclusions des études d'impact réalisées pour les mesures prises à Lyon Saint-Exupéry et Nantes-Atlantique illustrent la nécessité de ces évaluations pour améliorer des productions.



Conseil d'administration Ville et Aéroport – 6 juin 2024 – Assemblée nationale – Paris

II)

Programmation de déplacements sur site afin de dialoguer avec les acteurs locaux (direction d'aéroport, élus, associations de riverains)

**Rencontres à Berre-l'Étang
(aéroport Marseille-Provence) le 15 novembre 2024 ;
à l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry le 13 mars 2025**

Rencontres à Berre l'Étang (aéroport Marseille-Provence) Vendredi 15 novembre 2024 Auditorium Samuel Paty

Une délégation d'élus (MM. Lucien Barge, Philippe Trubert, Benoît Penez, Julien Delannay) conduite par son président M. Jean-Pierre Blazy a rencontré les élus locaux (matin) et les associations de riverains (après-midi). La direction de l'aéroport a décliné notre proposition de rencontre au motif « *de ne pas perturber les échanges en cours dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, menée par les services de l'État* » (M. Arnaud Besson, secrétaire général de l'Aéroport Marseille-Provence), ce qui est regrettable.



Rencontre avec les élus locaux sur le dossier de l'aéroport Marseille-Provence – 15/11/24 – Berre-l'Étang

L'aéroport Marseille-Provence classé parmi les « moins exigeants contre les nuisances » par l'ex-Président de l'ACNUSA

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

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

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

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

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

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

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

Il a été maintes fois signalé aux autorités aéroportuaires que le PEB et le PGS ne correspondent plus au trafic et aux trajectoires actuelles. Il convient d'inclure ces nouvelles communes concernées dans le processus de concertation et la CCE. 12

La santé doit être une priorité

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

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

Même si le Préfet a indiqué que l'EIAE se limiterait aux vols de nuit, on relève dans les discussions (notamment réunion du 8/07/24) et les interventions d'élus ou d'associations, la thématique récurrente

des trajectoires, soit directement s'agissant de l'impact sanitaire, soit indirectement s'agissant de l'impact sur l'urbanisme à travers un PEB qui ne joue plus son rôle protecteur du fait des importants changements de trajectoires et de trafics intervenus depuis sa promulgation en 2006. Certains changements n'ont fait que « déplacer les problèmes » pour protéger certaines zones habitées au détriment d'autres plus proches de l'aéroport. On peut déplorer le jeu de la DGAC/DSAC et de l'AMP qui profitent des différences d'appréciation et de sensibilité des élus ou des responsables associatifs pour mieux diviser et ne pas traiter le problème des nuisances dans sa globalité.

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

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

Considérant l'impact sanitaire du trafic aérien, il faut que l'État retienne un scénario instaurant un couvre-feu entre 22h et 6h, soit 8 heures consécutives et correspondant à la définition de la nuit selon l'OMS. 13

Les éléments à retenir de ce déplacement

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

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

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

Rencontres à l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry Jeudi 13 mars 2025

Une délégation d'élus (MM. Frédéric Chauchet, Casimir Pierrot, Lucien Barge, Julien Delannay) conduite par son Vice-président M. Jean-Claude Lemasson a rencontré la direction de l'aéroport de Lyon (ADL) et les élus locaux.

La délégation a été accueillie par le directeur de l'aéroport, M. Cédric Fechter, et par le directeur du Développement Durable et Immobilier, M. Lionel Lassagne.

Le fil conducteur des échanges a été l'Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) déjà réalisée, les retombées économiques et fiscales générées par l'aéroport sur le territoire, ses perspectives de développement, les plans en vigueur (PEB/PGS/PPBE). Enfin, nous avons pu échanger sur la question sensible des vols de nuit, et celle liée à la création de procédures d'approche dites RNAV permettant le développement des descentes continues sur l'aéroport.

Durant l'après-midi, Ville et Aéroport a pu rencontrer les élus locaux représentants des intercommunalités et des communes situées sur le département du Rhône, de l'Isère et de l'Ain.

III)

Ville et Aéroport se déplace à la Commission européenne de Bruxelles (30/01/25)

Rencontre avec les responsables de la DG MOVE et DG ENV Définition d'un nouveau partenariat avec l'AIRPORT REGIONS COUNCIL (ARC)

Le 30 janvier 2025, une délégation d'élus Ville et Aéroport conduite par son président, M. Jean-Pierre BLAZY, et composée de Mme Brigitte VERMILLET, M. Didier GONZALES, M. Gérard STEMMER, M. Benoît PENEZ, M. Casimir PIERROT, M. Laurent TAUPIN, M. Frédéric CHAUCHET, M. Philippe TRUBERT et M. Julien DELANNAY, s'est rendue à Bruxelles.

Synthèse des échanges avec les représentants de la Commission européenne (DG MOVE -AVIATION et DG ENV)

La délégation Ville et Aéroport a rencontré à la Commission européenne les responsables de la DG MOVE – Unité Aviation : M. Dominik PIOTROWSKI, Chef de l'Unité 1 « Politique Aviation », M. Andrei MUNGIU, Chef d'équipe. Également présente pour représenter la DG ENV : Mme Panagiota DILARA.

La discussion s'est concentrée sur la question des Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (règlement européen UE 598/2014) et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (Directive 2002/49/CE). L'objectif était d'avoir une évaluation de l'application des textes européens par la Commission.

M. MONGIU a rappelé les termes du règlement 598/2014 du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, en abrogeant la directive 2002/30/CE. Il a précisé que ce règlement ne s'applique qu'aux États Membres dans lesquels se situe un aéroport dont le trafic excède 50 000 mouvements d'aéronefs civils par année calendaire, et lorsque l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit est envisagée dans ces aéroports.

Afin d'assurer une large application de l'approche équilibrée au sein de l'Union, il est recommandé d'y recourir chaque fois que son utilisation est jugée adaptée par les différents États membres concernés, même au-delà du champ d'application du présent règlement. Des restrictions d'exploitation liées au bruit ne devraient être introduites que lorsque d'autres mesures relevant de l'approche équilibrée ne suffisent pas pour atteindre les objectifs spécifiques en matière de réduction du bruit. 15

Sur le volet sanitaire, M. MONGIU a ajouté que l'importance des questions sanitaires liées aux problèmes de bruit doit être reconnue, et il importe donc de prendre ces aspects en considération de façon cohérente dans tous les aéroports lorsqu'une décision est prise sur des objectifs de réduction du bruit, en tenant compte des règles communes de l'Union en vigueur dans ce domaine. Par conséquent, les aspects sanitaires devraient être examinés conformément à la législation de l'Union sur l'évaluation des effets du bruit.

Quant aux évaluations du bruit, elles devraient se fonder sur des critères objectifs et mesurables communs à tous les États membres ainsi que sur les informations existantes disponibles, telles que les informations découlant de la mise en œuvre de la directive 2002/49/CE. Les États membres devraient s'assurer que ces informations sont fiables, qu'elles sont obtenues de manière transparente et qu'elles sont accessibles aux autorités compétentes ainsi qu'aux parties prenantes. Les autorités compétentes devraient mettre en place les outils de suivi nécessaires.

M. PIOTROWSKI a rappelé que la Commission européenne était la gardienne de ce règlement, que la Commission européenne était en contact avec la DGAC en France et qu'elle est tenue d'examiner l'application de l'approche équilibrée.

Ville et Aéroport a souhaité connaître les États Membres pour lesquels la CE a reçu une notification. **L'exemple d'Amsterdam-Schiphol** a été cité. Le nouveau gouvernement néerlandais a dû réexaminer les mesures de restriction d'exploitation sur l'aéroport (plafond annuel de 440 000 mouvements d'avions + instauration d'un couvre-feu) sous la pression des États-Unis notamment et donc une nouvelle notification a été produite.

Le rapport de la Cour des Comptes de l'Union Européenne a été cité car celui-ci préconise une révision en profondeur de la Directive déjà ancienne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Il s'agit notamment d'introduire des valeurs limites afin de mieux répondre aux objectifs de réduction du bruit.

Ville et Aéroport, faisant le constat des EIAE en France déjà réalisées ou en cours de réalisation, a indiqué que les préfets, autorité compétente désignée par le décret du 16 mai 2023, retenaient les scénarios les moins restrictifs et donc impactant pour les opérateurs. L'exemple de Paris-Orly a notamment présenté : un scénario intégrant une extension du couvre-feu de 30 minutes et souhaité par les élus n'a pas été retenu.

Si les élus locaux font beaucoup pour que la réglementation européenne soit appliquée, ils déplorent une inefficacité au niveau de l'État.

M. PIOTROWSKI a répondu que la Commission européenne, constatant une EIAE avec un scénario qui ne permet pas de répondre aux objectifs de réduction du bruit (ceux-ci devant être clairement définis au départ) ou qui n'introduit pas des mesures de restriction d'exploitation, peut délivrer une opinion négative auprès de l'État membre. Malgré tout elle ne peut arrêter ou contraindre un État membre dans sa décision.

A ce jour, la Commission européenne dit comptabiliser seulement 3 notifications à l'échelle des États membres pour trois aéroports qui sont **Amsterdam-Schiphol, Nantes-Atlantique et Bâle-Mulhouse**.

C'est donc très faible et cela souligne le manque d'implication des États membres pour faire appliquer la réglementation européenne. Dès lors, dans les démocraties représentées au sein de l'UE, faut-il attendre des décisions de justice pour agir politiquement ?

Ce fut le cas à Francfort en 2012 au moment de l'instauration d'un couvre-feu strict entre 23h et 5h (décision de justice au niveau du Land de Hesse).

La DG ENV a mis en avant le programme de soutien environnemental et la mise en place d'un WORKSHOP entre autorités environnementales compétentes au sein de l'UE. Elle a par ailleurs souligné que des nouveaux standards de bruit des avions seraient présentés lors de la prochaine Assemblée générale de l'OACI à l'automne 2025.



30 janvier 2025 - Bruxelles-Commission européenne- Rencontre avec les représentants de la DG MOVE (Unité Aviation) et la DG ENV – De gauche à droite : M. Pierrot, M. Stemmer, M. Penez, M. Taupin, M. Gonzales, Mme Vermillet, M. Blazy, M. Piotrowski, Mme Dilara, M. Chauchet, M. Trubert)

Présentation du nouveau partenariat avec l’Airport Regions Council (ARC)

La délégation Ville et Aéroport a rencontré M. Sergi ALEGRE, directeur général de l’ARC afin de définir avec lui les termes d’un nouveau partenariat entre l’ARC et VILLE ET AÉROPORT. Un premier partenariat avait été initié en 2004 avec l’ancienne présidente Ann DEVITT (Dublin Airport) et un colloque sur les vols de nuit avait été organisé à la Commission européenne en juin 2005.

Après que M.ALEGRE ai présenté l’ARC (ses membres, son programme de travail), **un programme de travail commun a été défini sur la thématique « LIMITATION ET COMPENSATION »**. Un groupe de travail (Working Group) a été installé après la réunion du **30 janvier et une première réunion en visio a eu lieu avec S.ALEGRE et John STEWART, Président de l’UECNA (Union Européenne Contre les Nuisances des Aéronefs) le 26 février.**

Ce GT doit travailler à la rédaction d’une position commune sur l’impact environnemental et sanitaire du transport aérien en Europe et poser des NOISE ISSUES (des propositions pour réduire le bruit lié au trafic aérien) et des BEST PRACTICES OF COMPENSATION. Par ailleurs, la programmation de deux événements annuels est proposée (au niveau du Parlement européen et de la Commission européenne). La prochaine conférence de l’ARC se tiendra à Vienne le 22 mai 2025 et s’intitule « Dealing with Aviation Noise : Present and Futur Approches ».



30 janvier 2025 - Rencontre avec l’Airport Regions Council – Intervention de M. Sergi Alegre, directeur général

IV)

Organisation d'une conférence-débat « Habiter sous le bruit des avions » Université de Cergy-Pontoise (24/09/24)

Ville et Aéroport a organisé le 24 septembre 2024, en partenariat avec l'Université de Cergy-Pontoise et les éditions Hermann, une conférence-débat autour de l'ouvrage de M. Didier Desponds intitulé « Habiter sous le bruit des avions. Éviter, subir, s'adapter. Mobilités résidentielles au défi des injustices spatiales ».

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

Le livre de Didier Desponds, professeur de géographie urbaine et sociale à l'Université de Cergy-Pontoise, s'appuie sur une étude approfondie conduite auprès de ménages ayant effectué une mobilité résidentielle récente autour de cinq plateformes aéroportuaires françaises (**Paris-CDG, Paris-Orly, Lyon-Bron, Toulouse-Blagnac et Marseille-Provence**). En ayant mis en œuvre une méthode mixte (à la fois quantitative et qualitative), elle vise à évaluer les facteurs ayant conduit au changement de lieu de résidence.

Quels sont les principaux motifs ayant contribué aux arbitrages des ménages ? De quelle manière, en particulier lors de la phase de prospection résidentielle, les nuisances associées aux plateformes aéroportuaires ont-elles été prises en compte ? Pour les habitants, ces plateformes présentent-elles plus d'avantages que d'inconvénients ? Ces perceptions diffèrent-elles selon la position sociale, voire la situation générationnelle ? Telles sont certaines des questions auxquelles cet ouvrage cherche à répondre.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Ville et Aéroport a signalé à Mme Sedoarisoa sa volonté de contribuer financièrement au projet de l'étude d'impact du bruit des transports sur les valeurs immobilières en Île-de-France.

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

V)

Ville et Aéroport commande deux études importantes

- ➔ **Portrait économique du transport aérien et ses emplois**
- ➔ **Observatoire territorial des mobilités résidentielles et des valeurs immobilières en zone de bruit**

Étude sur le portrait économique du transport aérien et ses emplois (approche qualitative et quantitative) auprès de l'Université Gustave Eiffel (Laboratoire Ville, Mobilité, Transport) située à Marne-la-Vallée

Un courrier daté du 13 février 2025 (accompagné du cahier des charges) a été adressé au Laboratoire Ville Mobilité Transport de l'Université Gustave Eiffel située à Marne-la-Vallée.

Depuis plusieurs années, les collectivités membres du réseau Ville et Aéroport déplorent le manque d'information et de précisions sur les données relatives à l'économie du secteur aéroportuaire. Celles-ci sont parfois diffusées partiellement et épisodiquement dans le cadre des instances de concertation (ex. : commission consultative économique des aéroports) par des cabinets privés et qui sont souvent pro-aérien.

Nous avons donc le souci de réaliser une étude indépendante sur cette question et c'est pourquoi notre choix s'est porté sur l'Université Gustave Eiffel après avoir pris connaissance de certaines publications récentes (ex. : « Le nombre d'emplois en lien avec les aéroports parisiens », mai 2022). Une demande de réunion auprès de l'équipe de recherche a été transmise et sera prochainement fixée à l'Université Gustave Eiffel.

Présentation du cahier des charges finalisé

Constat

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

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

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

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

Objectifs de l'étude

L'étude demandée par Ville et Aéroport doit permettre d'objectiver la réalité économique du secteur aéroportuaire et de vérifier un certain nombre de chiffres avancés par les gestionnaires d'aéroports. Elle vise à quantifier le poids des principaux aéroports français dans leur ensemble, mais aussi individuellement. Elle a également pour objectif une approche qualitative et quantitative des emplois du secteur aéroportuaire.

Composition du rapport d'étude

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

1) L'état des lieux complet des emplois du secteur aéroportuaire
Établir précisément la liste des entreprises et sociétés concernées par chaque plateforme aéroportuaire de France. Cette liste doit être complétée par la raison sociale, le secteur d'activité, le nombre d'employés, la production, le chiffre d'affaires, la valeur ajoutée, et la rémunération des salariés, pour chaque entreprise/société.
2) La qualité des emplois du secteur aéroportuaire
Mettre en évidence l'évolution du nombre et de la qualité de ces emplois depuis 2010. Par conséquent, également évaluer et chiffrer la diminution potentielle de richesse et d'emploi, Analyser le modèle low-cost, son impact sur le secteur, et son évolution depuis 2010, Analyser le modèle des compagnies traditionnelles et son évolution depuis 2010,
3) L'impact des emplois du secteur aéroportuaire sur les territoires riverains
Établir, pour chaque ville riveraine de chaque aéroport de France, le nombre de foyers travaillant dans les entreprises / sociétés concernées, et son évolution depuis 2010, Établir les secteurs géographiques où les employés vivent,
4) La comparaison des emplois du secteur aéroportuaire avec l'économie globale française
Établir la part des emplois découlant du secteur aéroportuaire, sur l'emploi global en France, Établir la contribution au PIB de la France des emplois découlant du secteur aéroportuaire

Élaboration et méthodologie de l'étude

Dans un souci de qualité, l'Université en charge de l'étude s'attachera à respecter les règles suivantes :

- ✓ Établir un devis détaillé correspondant au coût de l'élaboration de la présente étude. Il s'agira ainsi d'indiquer le nombre de journées de travail, les coûts journaliers ainsi que les frais annexes,
- ✓ Suivre une démarche rigoureuse, explicitée et justifiée, basée sur des sources sûres et vérifiables,
- ✓ Accompagner l'association de manière conforme au présent cahier des charges, l'informer régulièrement de l'avancée des travaux,
- ✓ Faire preuve d'exhaustivité.

Résultats de l'étude

Un rapport de l'étude sera fourni à la fin de son élaboration, en version numérique et papier.

Une synthèse de l'étude devra être rédigée et transmise également en version numérique et papier.

Calendrier

Le contenu de l'offre comprendra : la proposition technique et financière de l'Université ; le devis détaillé et les délais proposés ; l'organisation et les moyens humains mobilisés ; la référence en ce domaine ; l'étude complète devrait être livrée à Ville et Aéroport au premier trimestre 2026.

Projet d'Observatoire territorial sur les mobilités résidentielles et les valeurs immobilières en zone de bruit (CSTB)

Depuis la présentation du projet par Mme Noëlvia SEDOARISOA lors du conseil d'administration Ville et Aéroport du 5 décembre 2024, les contacts ont permis de lancer cette étude spécifiquement pour Ville et Aéroport qui a prévu d'y consacrer une enveloppe budgétaire. L'équipe de recherche du CSTB, face au retrait financier de certains acteurs, a travaillé sur une solution alternative visant à réduire au maximum les coûts tout en maintenant un niveau de qualité satisfaisant. Lors du CA Ville et Aéroport du 5 décembre, une proposition concrète alignée sur le budget indiqué par l'association a été formulée et le prototype de l'outil a été présenté.

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

La proposition englobe les aspects suivants :

Collecte de données : Nous collecterons les données essentielles, notamment les informations sur les transactions immobilières et les niveaux de bruit environnemental à travers toute la région Île-de-France. Ces données seront obtenues à partir de sources fiables telles que les bases de données des Demandes de Valeur Foncière (DVF) mises à disposition par les pouvoirs publics, ainsi que les cartes stratégiques du bruit disponibles chez Bruitparif.

Analyse des données : Nous procéderons à des analyses approfondies pour évaluer l'impact spécifique de chaque source de bruit sur les valeurs immobilières dans la région.

Cartographies : Nous élaborerons des cartographies détaillées illustrant les niveaux de bruit ainsi que leurs impacts estimés sur les prix immobiliers à travers l'ensemble de l'Île-de-France.

Rappel des intérêts de l'étude pour Ville et Aéroport

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

Concrétiser la création d'un observatoire des valeurs immobilières autour des plateformes aéroportuaires, conformément aux souhaits exprimés depuis longtemps par l'association Ville et Aéroport.

Enrichir les outils d'objectivation : L'étude permet une évaluation objective de l'impact du bruit sur la valeur des biens immobiliers, une préoccupation souvent exprimée par les riverains.

Disposer d'un outil de diagnostic efficace : Les cartographies de dépréciation immobilière constituent un outil de diagnostic efficace pour les collectivités, permettant d'identifier les zones prioritaires nécessitant des mesures de prévention et d'atténuation.

Elles permettent également d'évaluer et de suivre l'efficacité des politiques publiques dans le temps et l'espace.

Accompagner :

Les entreprises dans la mise en oeuvre de leur obligation réglementaire concernant l'application d'analyses coût-bénéfice pour les grands projets d'investissement tels que les infrastructures routières, ferroviaires, aéroportuaires, etc. Cela inclut également les choix appropriés de technologies pour l'atténuation des nuisances, comme les murs anti-bruit (transparents, en béton ou végétalisés ?).

Les décideurs dans les prises de décisions politiques et réglementaires : politiques d'internalisation, de compensation, réglementation, etc.

Améliorer l'évaluation des coûts sociaux du bruit pour une meilleure gestion et allocation des ressources.

Sensibiliser et communiquer de manière objective, rationnelle et pédagogique sur les impacts du bruit afin de sensibiliser tant les individus que les décideurs.

Promouvoir la recherche et l'innovation : Encourager le développement de nouvelles recherches et études pour approfondir la compréhension des impacts du bruit.

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

Plan de travail et calendrier

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

Phase 1 : Collecte des données
Durée : 1 mois Description : Cette phase initiale est essentielle pour garantir que toutes les données nécessaires sont collectées de manière exhaustive et précise. Elle constitue le fondement sur lequel reposera toute l'analyse ultérieure.
Phase 2 : Analyse statistique et modélisation
Durée : 3 mois Description : Cette phase prolongée permettra une analyse approfondie des données collectées. L'accent sera mis sur l'application de modèles statistiques avancés et de techniques de prédiction telles que XGBoost pour affiner les estimations des prix immobiliers en fonction du bruit.
Phase 3 : Développement des cartographies
Durée : 1 mois Description : Durant cette période, l'équipe se concentrera sur la création de cartes détaillées visualisant les niveaux de bruit et leurs impacts estimés sur les prix immobiliers dans toute la région.
Phase 4 : Validation, révisions et présentation des résultats
Durée : 1 mois Description : La phase finale est dédiée à la validation rigoureuse des résultats obtenus, à la révision des analyses et à la préparation de la présentation des conclusions. Les livrables prévus pour cette étude incluent des rapports détaillés et des cartographies.

VI)

Ville et Aéroport poursuit son travail de sensibilisation auprès des pouvoirs publics et des parlementaires

L'association interpelle le gouvernement et contribue à certains travaux parlementaires (propositions de loi, auditions)

Courrier à M. Gabriel ATTAL, Premier Ministre (04/04/2024)

Ville et Aéroport a indiqué au Premier Ministre la nécessité d'avoir une approche équilibrée sur le transport aérien et afin de corriger ses externalités négatives que subissent au quotidien les populations riveraines d'aéroports. Il est en effet urgent de répondre au défi climatique d'une part en atteignant les objectifs de décarbonation du secteur d'ici 2030. Dans un récent rapport, l'Ademe précise que le levier le plus efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre est la baisse du trafic aérien. D'autre part, il est désormais démontré au travers d'études épidémiologiques (DEBATS) que le bruit aérien a des effets sanitaires durables (maladies cardio-vasculaires, perturbations du sommeil, hypertension artérielle, etc.) sur les populations exposées.

C'est dans ce contexte que venait de s'achever une consultation publique inédite en Île-de-France à laquelle avaient participé 147 communes. Celle-ci s'était déroulée du 11 mars au 24 mars. Les résultats ont été sans appel. A la question posée « Pour votre santé et face à l'urgence climatique, souhaitez-vous la limitation des vols et leur interdiction la nuit entre 22 heures et 6 heures sur les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget et Beauvais-Tillé ? », 97% des Franciliens ont voté Oui

Alors que le trafic aérien repart à la hausse et qu'il devrait prochainement dépasser son niveau de référence (2019) avant la pandémie de Covid-19, que les prévisions des experts indiquent qu'il pourrait doubler d'ici 2040, Ville et Aéroport considère qu'il faut une volonté politique et de véritables engagements pris notamment dans le cadre des Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) actuellement en cours de réalisation sous l'autorité des préfets qui sont autorité compétente (décret du 16 mai 2023). Sans une régulation du trafic, c'est-à-dire l'application de mesures de restrictions d'exploitation plafonnant le nombre de mouvements annuels et instaurant un couvre-feu généralisé la nuit, la situation va s'aggraver. Or, il est essentiel de protéger la santé des populations riveraines et l'environnement contre les nuisances aériennes. C'est l'objet de la proposition de loi trans-partisane déposée fin 2023 par Madame Naïma Moutchou, Vice-présidente de l'Assemblée nationale, députée du Val d'Oise, à laquelle Ville et Aéroport a contribué.

De plus, nous savons que les progrès technologiques (hydrogène, électricité) et l'introduction des biocarburants (carburants d'aviation durables) n'auront qu'une portée limitée et à un horizon encore lointain.

Par ailleurs, un récent rapport du CITEPA fait le constat d'une diminution des émissions de gaz à effet de serre en France, mais de leur augmentation inquiétante pour le secteur aérien : +21% pour les vols domestiques et + 27% pour les vols internationaux entre 2022 et 2023. Enfin, Les travaux d'Airparif ont mis en lumière la contribution importante du transport aérien aux particules ultrafines.

Si Ville et Aéroport n'est pas favorable à la décroissance et à l'abandon de toute ambition pour le transport aérien et nos principaux aéroports, nous devons accepter de revoir le modèle de croissance indéfinie d'un trafic aérien trop bruyant et polluant.

Elle a fait savoir au Premier Ministre que l'État doit redevenir stratège sur cette question et qu'il conviendrait de mettre autour de la table autorités publiques, aéroports, compagnies aériennes et acteurs de la filière aéronautique afin d'établir la feuille de route d'un transport aérien mieux régulé qui concilie compétitivité et respect de l'environnement selon une approche équilibrée, protectrice de la santé des populations survolées. En Île-de-France et autour des principaux aéroports régionaux, ce sont des millions de personnes directement exposées aux nuisances aériennes. A ce titre, une centaine de professionnels de santé avait déjà donné l'alerte dans une tribune parue dans le journal Le Monde le 9 décembre 2022.

Les prochaines années seront décisives et Ville et Aéroport attend du politique des mesures fortes d'ici la fin du quinquennat en tenant compte du vote exprimé lors de la consultation publique. En ce sens, elle pense qu'une planification territoriale de la transition écologique, fondée sur les engagements des opérateurs et une régulation environnementale adaptée à la situation de chacun des territoires impactés par les activités aéroportuaires, est nécessaire pour concrétiser la mise en œuvre des différentes politiques publiques.

Dans son discours sur la planification écologique du 25 septembre 2023, le Président de la République déclarait que l'État avait « *développé une stratégie claire sur l'aérien avec l'interdiction des vols domestiques dès qu'il y a une alternative en train* ». Cette seule mesure ne saurait constituer à elle seule une stratégie et il nous faut aller plus loin. Nos voisins européens en ont pris conscience (couvre-feu à Francfort depuis 2012 suite à une décisions de justice, volonté d'une régulation du trafic à Amsterdam-Schiphol, etc.).

Démarche de sensibilisation auprès des parlementaires

Suite aux élections législatives de juillet 2024, Ville et Aéroport a adressé un courrier de sensibilisation aux nouveaux parlementaires concernés par la problématique aéroportuaire. Elle a par ailleurs contribué à l'élaboration d'une nouvelle proposition de loi « nuisances aériennes » portée par M. Romain ESKENAZI, député du Val d'Oise. Enfin, l'association a transmis son avis dans le cadre de l'examen du budget spécial « Transports aériens » dans le cadre du projet de loi de finances pour 2025.

Soucieux d'une action trans-partisane sur le sujet des nuisances aériennes au Parlement (Assemblée nationale et Sénat), certains parlementaires présents au rassemblement d'élus organisé le 20 mars 2024 devant l'Assemblée nationale ont reconnu la nécessité de converger et de produire un texte commun. Certains d'entre eux travaillent actuellement en ce sens et mettent tout en œuvre pour que le débat ait lieu au Parlement prochainement dans le cadre d'une niche parlementaire. Ville et Aéroport veillera à ce que ce débat soit inscrit au Parlement et qu'il puisse déboucher sur des mesures visant à une meilleure régulation du trafic aérien dont il faut organiser la baisse.

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

Bruitparif et Airparif dévoile pour la première fois leur cartographie de la co-exposition aux pollutions sonores et atmosphériques en Île-de-France

Ville et Aéroport salue la production d'une cartographie croisée bruit-pollution de l'air inédite

À l'occasion du salon des maires d'Île-de-France qui s'est tenu les 28 et 29 mai 2024 à la porte de Versailles, Bruitparif et Airparif ont dévoilé pour la première fois leur cartographie de la co-exposition aux pollutions sonores et atmosphériques en Île-de-France.

Cette cartographie est consultable sur la plateforme internet : <https://carto.airparif.bruitparif.fr>

Mise à disposition des collectivités et des citoyens, cette cartographie permet d'identifier les zones préservées des deux pollutions et qu'il convient de protéger, et celles fortement exposées où des mesures d'atténuation devraient être mises en œuvre. Il est possible de naviguer et de zoomer dans la carte et d'accéder aux statistiques d'exposition combinée au bruit et à la pollution de l'air aux différents échelons territoriaux (communes, intercommunalités, départements).

487 communes franciliennes particulièrement exposées aux deux pollutions

Ces cartographies inédites montrent que 487 communes (38 % des communes d'Île-de-France) ont sur leur territoire plus de la moitié de leur population exposée simultanément à une qualité de l'air dégradée et à des niveaux importants de bruit. Une grande partie de ces collectivités sont situées dans le cœur dense de l'agglomération parisienne - notamment Paris, les collectivités de petite couronne et particulièrement celles situées à proximité des aéroports. La co-exposition air-bruit y est particulièrement forte à proximité (100 à 200 mètres) des grands axes routiers. Globalement, 9,7 millions de Franciliens (soit 80 % de la population d'Île-de-France) seraient concernés par une exposition simultanée aux pollutions sonores et atmosphériques à des niveaux qui excèdent fortement les recommandations de l'OMS.

Au contraire, dans 316 collectivités, la quasi-totalité de la population est relativement épargnée et par la pollution de l'air et par les nuisances sonores, avec des concentrations de polluants de l'air et des niveaux de bruits proches des seuils recommandés par l'OMS. Il s'agit pour la plupart de communes situées au sein des départements de la grande couronne et qui ne sont pas concernées par des survols d'aéronefs à moins de 2000 mètres d'altitude.

Certaines zones sont concernées par la pollution sonore, mais peu par la pollution de l'air, notamment celles situées à proximité des voies ferrées dans la moitié sud de la région Île-de-France, ainsi que celles qui sont affectées par les survols à destination et en provenance des aéroports de Paris-Orly et de Paris-CDG et qui sont situées en dehors du cœur dense de l'agglomération parisienne.

À Paris et dans les communes limitrophes, la co-exposition à la pollution de l'air et à la pollution sonore est très forte à proximité du boulevard périphérique et des grands axes routiers. Dans les grands parcs parisiens et dans certains îlots du centre-ville, les niveaux de pollution de l'air restent élevés, mais la pollution sonore liée aux transports est peu présente.

La situation est légèrement meilleure dans certaines zones, telles que les bois de Vincennes et de Boulogne, ainsi que dans certains quartiers du sud-ouest de Paris.

Un outil de diagnostic efficace pour les collectivités

Les cartographies combinant la pollution de l'air et le bruit des transports sont des outils de diagnostic utiles dans le cadre de l'élaboration des nouveaux plans d'urbanisme des collectivités, en facilitant l'identification des zones de calme et de moindre pollution de l'air à préserver, et des zones qui présentent des niveaux de pollution de l'air et de bruit les plus dangereux pour la santé, où des mesures de prévention et d'atténuation devraient être mises en place.

Ces nouvelles cartographies peuvent également faciliter l'évaluation de l'efficacité des politiques publiques dans la durée, en rendant visibles celles qui sont efficaces tant sur le plan de la pollution de l'air que de la pollution sonore (pistes cyclables, report de la voiture vers des transports en commun, électrification des véhicules...). Elles peuvent également apporter des éléments de suivi pour certaines actions de lutte contre une des pollutions pour lesquelles les données manquent encore quant à leur effet sur la seconde pollution. Ces cartographies offrent enfin un large éventail d'utilisations dans le champ de la recherche, comme le croisement des données air-bruit avec la localisation des établissements recevant des groupes vulnérables ou la comparaison avec des données socio-économiques et des indicateurs de santé, pour affiner la compréhension du cumul de l'exposition aux pollutions de l'air et sonore. Elles seront mises à disposition dans le cadre des travaux du du Plan régional santé environnement 4 d'Île-de-France (PRSE4).

VIII)

Réunion technique avec le groupe de travail « Transports aériens » de Régions de France (02/12/24)

Avant de rencontrer les élus de la Commission « Mobilités » de Régions de France, une réunion technique a été organisée en amont avec les chargés de mission « Transport aérien » au sein des régions

Le rôle essentiel des régions en matière de gouvernance territoriale des aéroports, de gestion des infrastructures, de stratégie régionale au travers des schémas aéroportuaires régionaux, de financement des Lignes d'Aménagement du Territoire (LAT)

L'association Ville et Aéroport souhaite rencontrer les élus de la Commission « Mobilités » de Régions de France. Au préalable, et suivant le protocole de Régions de France, une réunion technique avec le GT « Transports aériens » composé des chargés de mission « Aéroports » au niveau des régions a été organisée le 2 décembre au siège de Régions de France à Paris.

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

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

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

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

IX)

Organisation du 3ème séminaire de formation des élus sur les indicateurs de bruit (visioconférence du 17/12/24)

Dans le cadre de son programme d'activités, l'association Ville et Aéroport vous propose son 3ème séminaire de formation en visioconférence le 17 décembre 2024.

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

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

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

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

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

Une présentation du diaporama a été adressé aux participants quelques jours avant la date du séminaire. Toutes les questions sont posées au formateur durant la réunion.

Naturellement, M. Stemmer est resté à l'écoute des élus en marge des différents séminaires et il est possible de lui écrire sur : gerard.stemmer@wanadoo.fr

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

Un livret de formation reprenant toutes les notions abordées lors des séminaires sera finalisé et publié d'ici la fin 2025-début 2026.

X)

Communication Ville et Aéroport en 2024-2025 et campagne d'adhésion annuelle

Courant 2024, Ville et Aéroport a diffusé auprès de 250 collectivités (Métropoles, Établissements Publics Territoriaux, Conseils régionaux, Conseils départementaux, Communautés d'agglomération, Syndicats mixte aéroportuaire, Communautés de communes, Communes) son dossier d'adhésion 2024 mis à jour accompagné de sa brochure de présentation.

De nouvelles adhésions ont été enregistrées en 2024-2025 :

- les communes de Bruges (33)
- de Gournay-sur-Marne (93)
- de Berre-l'Étang (13)

Les parlementaires concernés par la problématique du transport aérien ont été sensibilisés à l'action de Ville et Aéroport suite aux élections législatives de juillet 2024.

En 2024, Ville et Aéroport a poursuivi le développement de sa communication : administration de son site Internet, de ses réseaux sociaux (page Facebook), newsletter mensuelle, revue de presse hebdomadaire, veille des questions écrites sur le transport aérien au Parlement, diffusion des comptes-rendus de réunions et des déplacements sur site, colloques, etc.

En 2025, la création d'un groupe de discussion WhatsApp Ville et Aéroport est envisagée (fil d'actualité et échange entre les membres). Il constituera un outil d'information sur l'actualité du transport aérien et des aéroports entre les membres du conseil d'administration Ville et Aéroport (rapports, textes parlementaires, décision préfectorale, avis, etc.). Ce groupe permettra à ses membres d'interagir en fonction de l'actualité.

Enfin, une refonte de l'identité visuelle de l'association est en discussion (logo)



Conseil d'administration du 4 mars 2025 à l'Assemblée nationale – Paris

PROGRAMME PREVISIONNEL 2025-2026

Les rencontres

- ◆ Rencontre de M. Régis LACOTE, Directeur de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, de M. Pierre ABRAHAM, directeur adjoint, de M. Yannaël BILLARD, Directeur du Développement durable, de Mme Mélinda SOUEF, Déléguée aux affaires territoriales (25/04/25)
- ◆ Rencontre de M. Pierre MONZANI, Président de l'ACNUSA (28/05/25)
- ◆ Rencontre des élus de la Commission Mobilité de Régions de France (courant 2025)
- ◆ Rencontre avec l'équipe de recherche de l'Université Gustave Eiffel (Laboratoire Ville, Mobilités, Transports) dans le cadre de l'étude commandée « Le portrait économique du transport aérien et ses emplois (approche qualitative et quantitative) »
- ◆ Rencontre avec l'équipe de recherche du CSTB (Mme Noëlvia SEDOARISOA) sur le projet d'Observatoire territorial sur les valeurs immobilières et les mobilités résidentielles en zone de bruit

Les déplacements sur site

- ◆ Bâle-Mulhouse (3ème trimestre 2025)
- ◆ Nice-Côte-d'Azur (1er trimestre 2026)

Les études en cours

- ◆ Réalisation de l'étude « Portrait économique du transport aérien » (printemps 2026)
- ◆ Réalisation du projet d'Observatoire territorial (fin 2025)

La participation à l'évaluation de politique publique (EPP) sur les nuisances sonores aéroportuaires menées par la Cour des Comptes (2ème Chambre)

Siège au comité d'accompagnement réunissant des experts et parties prenantes (début des travaux en mai 2025 jusqu'au printemps 2026)

La participation à la concertation volontaire sur le nouveau Schéma directeur de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (vision stratégique de l'aéroport à horizon 2050)

- Réunion publique thématique sur « **les prévisions de trafic et activité cargo** » à Tremblay (13/05/25)
- Réunion publique thématique « **Air/Bruit/Santé** » à Goussainville (20/05/25)
- Réunion publique thématique « **Mobilités et intermodalités** » au Bourget (27/05/25)
- Réunion publique thématique « **Décarbonation** » à la Maison de l'Environnement de l'aéroport (10/06/25)
- Réunion publique thématique « **Enjeux économiques et emplois** » à la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France (01/07/25)

Les auditions

- ✓ Audition auprès du Groupe de travail « **Nuisances aéroportuaires** » au Sénat (27/05/25)
- ✓ Audition Mission d'information sur les nuisances sonores causées par les transports (**Commission de l'Aménagement du territoire et du Développement durable/Sénat**) (2ème trimestre 2025)

Le nouveau partenariat avec l'Airport Regions Council (ARC)

Intervention lors de la conférence annuelle de l'ARC à Vienne « **Dealing with Aviation Noise : Present and Futur Approaches** » (22/05/25)

Installation d'un groupe de travail « Limitation et compensation » commun avec l'ARC et l'UECNA. Ce GT doit travailler à la rédaction d'une position commune sur l'impact environnemental et sanitaire du transport aérien en Europe et poser des NOISE ISSUES (des propositions pour réduire le bruit lié au trafic aérien) et des BEST PRACTICES OF COMPENSATION.

Participation aux événements organisés au niveau du Parlement européen et de la Commission européenne

L'organisation d'un 4ème séminaire de formation en visioconférence et la publication d'un livret de formation à destination des élus et collaborateurs d'élus du réseau Ville et Aéroport (fin 2025)

La participation aux colloques

- ➔ Participation Paris Air Forum (13/06/25 au CNIT Paris-La Défense)
- ➔ Programmation d'une table-ronde ou colloque à Paris (fin 2025-début 2026)

L'organisation de réunions publiques

- Organisation de réunions publiques (Gonesse, Villiers-sur-Marne) courant 2025
- Étude sur les procédures de moindre bruit et les altitudes de survol (DGAC)

Le planning prévisionnel des réunions internes

- Assemblée générale ordinaire 2025 (05/06/25 / Assemblée nationale)
- Conseils d'administration les 25/09/25 ; 04/12/25 ; 19/02/26

La feuille de route sur les principaux aéroports français (actions à mener par aéroport)

- Relevé de décisions pris en assemblée générale

La Communication 2025-2026 Ville et Aéroport

- ➔ Campagne d'adhésion annuelle
- ➔ Administration du site Internet et de la page Facebook
- ➔ Création d'un groupe de discussion WhatsApp Ville et Aéroport
- ➔ Newsletter mensuelle
- ➔ Revue de presse hebdomadaire
- ➔ Veille parlementaire