



*Association nationale d'élus*

## **CONSEIL D'ADMINISTRATION**

### **DOSSIER DE SÉANCE**

**Jeudi 14 Décembre 2023**

14h00-16h00

[En visioconférence]

## Liste des membres présents

<b>M. Jean-Pierre BLAZY</b>	Président de Ville et Aéroport, Maire de Gonesse (95)
<b>M. Pascal BOUREAU</b>	Vice-Président de Ville et Aéroport, Conseiller municipal de Blagnac, conseiller métropolitain du Grand Toulouse, conseiller départemental de la Haute-Garonne (31)
<b>M. Jean-Claude LEMASSON</b>	Vice-Président de Ville et Aéroport, Vice-Président de Nantes Métropole, Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu (44)
<b>M. Didier GONZALES</b>	Secrétaire général de Ville et Aéroport, Maire de Villeneuve-le-Roi (94)
<b>M. Lucien BARGE</b>	Trésorier de Ville et Aéroport, Maire de Jonage (69)
<b>M. Roland PY</b>	Administrateur de Ville et Aéroport, Maire de Fontenay-en-Parisis (95)
<b>M. Jean-Marie SIMON</b>	Adjoint au Maire de Villeneuve-le-Roi, chargé de l'Environnement (94)
<b>M. Jean-Bernard PAUL</b>	1 <sup>er</sup> Adjoint au Maire d'Ablon-sur-Seine chargé de l'urbanisme et des travaux (94)
<b>M. Gérard STEMMER</b>	Administrateur de Ville et Aéroport, Adjoint au maire de Dammartin-en-Goële chargé des Travaux et des relations avec l'aéroport (77)
<b>Mme Sandrine EICHENBERGER</b>	Cheffe de projet Aéroport, Nantes Métropole (44)
<b>M. Casimir PIERROT</b>	Administrateur de Ville et Aéroport, Adjoint au Maire de Montigny-lès-Cormeilles chargé de l'écologie (95)
<b>M. Laurent TAUPIN</b>	Adjoint au maire de Chevilly-Larue chargé de la transition écologique et des mobilités (94)
<b>M. Jean-Philippe BEGAT</b>	Adjoint au Maire de Villiers-sur-Marne délégué à la Transition énergétique et écologique, au cadre de vie, au patrimoine, aux travaux, au développement durable (94)
<b>M. André MAYENS</b>	Adjoint au Maire de Varennes-Jarcy délégué aux finances, 3 <sup>e</sup> Vice-Président du SIVOM (91)
<b>M. Ludovic GUITTON</b>	Administrateur de Ville et Aéroport, Adjoint au Maire du Haillan (33)
<b>M. Gaston LATSCHA</b>	Administrateur Ville et Aéroport, Saint-Louis Agglomération, Maire de Héringue (68)
<b>M. Nicolas AUBERT</b>	Chargé de programme Aménagement aéroportuaire et Infrastructures ferroviaires - Région Pays de la Loire (44)
<b>Mme Mary SOYER</b>	Chargée de projet aménagement durable du territoire, Mairie de Saint-Aignan-de-Grand Lieu (44)

<b>M. Yohann DESSALLES</b>	Collaborateur de M. Didier Gonzales, Maire de Villeneuve-le-Roi (94)
<b>M. Julien DELANNAY</b>	Chargé de mission Ville et Aéroport
<b>M. Richard GOUSSIES</b>	Chargé de communication Ville et Aéroport

<b>LISTE DES MEMBRES EXCUSES</b>	
<b>Mme Brigitte VERMILLET</b>	Vice-Présidente de Ville et Aéroport, 6 <sup>e</sup> Vice-Présidente du conseil départemental de l'Essonne en charge de l'habitat et du patrimoine départemental, Maire de Morangis (91)
<b>M. Didier GONZALES</b>	Secrétaire général de Ville et Aéroport, Maire de Villeneuve-le-Roi (94)
<b>M. Christian LECLERC</b>	Maire de Champlan (91)
<b>M. Frédéric CHAUCHET</b>	Conseiller municipal en charge du suivi du dossier aéroport, des dispositions en lien avec l'Economie, les Commerces et les Services, Saint-Aignan-de-Grandlieu (44)
<b>M. Romain COLAS</b>	Vice-Président de la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres Val de Seine, Maire de Boussy-Saint-Antoine (91)
<b>M. Freddy HERVOCHON</b>	Vice-Président du conseil départemental de Loire-Atlantique (44)
<b>M. Philippe TRUBERT</b>	Directeur du Syndicat Mixte Aéroportuaire de l'aéroport Beauvais-Tillé (60)
<b>M. Bertrand AFFILE</b>	Administrateur Ville & Aéroport, 2 <sup>ème</sup> Vice-Président de Nantes Métropole chargé des stratégies de mobilité et des déplacements (44)
<b>Mme Sandra IMPERIALE</b>	Administrateur Ville et Aéroport, Maire de Bouguenais (44)
<b>M. Christian REY</b>	Administrateur Ville et Aéroport, Maire de Diémoz (38)

## **ORDRE DU JOUR**

<b>I)</b>	Point sur la proposition de loi « visant à protéger la santé des populations et l'environnement des nuisances aériennes » (Mme Naïma Moutchou, Vice-Présidente de l'AN, Députée du Val d'Oise) et autres initiatives parlementaires
<b>II)</b>	Point sur l'évaluation de la contribution de l'ACNUSA à la politique de lutte contre les nuisances aéroportuaires
<b>III)</b>	Point d'actualité sur les aéroports parisiens et régionaux
<b>IV)</b>	Point sur les Etudes d'Impact selon l'Approche Equilibrée (EIAE) des principaux aéroports français
<b>V)</b>	Point sur l'organisation d'un déplacement sur site à Bordeaux-Mérignac (01/02/24) et d'autres déplacements à venir(Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Commission européenne).
<b>VI)</b>	<b>Questions diverses :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• point sur l'audience avec C.Beaune, Ministre délégué chargé des Transports ;</li><li>• point sur l'organisation d'une réunion à la Métropole du Grand Paris sur le PPBE Métropolitain ;</li><li>• point sur l'organisation d'une consultation publique en Ile-de-France sur les nuisances aériennes ;</li><li>• point sur la programmation de la 2ème session de formation auprès des élus ;</li><li>• point sur la COP28 à Dubaï</li></ul>

**D)**

**Point sur la proposition de loi  
« visant à protéger la santé des populations  
et l'environnement des nuisances aériennes »  
(Mme Naïma Moutchou, Vice-Présidente de l'AN, Députée du Val d'Oise)  
et autres initiatives parlementaires**

La proposition de loi « visant à protéger la santé des populations et l'environnement des nuisances aériennes » a été déposée par Mme Naïma Moutchou le 13 novembre 2023 à l'Assemblée nationale et publiée le 5 décembre 2023.

Ville et Aéroport a participé activement ces derniers mois à l'élaboration de ce texte en collaborant avec l'équipe de Mme Moutchou. Il contient un grand nombre de propositions déjà portées par Ville et Aéroport. En ce sens, il constitue une grande satisfaction. Il s'agit maintenant d'être attentif aux suites qui seront données.

Cette proposition de loi peut être inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale, soit à l'initiative du Gouvernement, soit à l'initiative de cette assemblée, par exemple à l'occasion de la séance mensuelle qui lui est réservée par l'article 48 de la Constitution. Tant qu'elle n'est pas inscrite, elle reste lettre morte.

Dès cette inscription, la commission saisie de la proposition désigne un rapporteur, examine le texte au cours d'une ou plusieurs réunions et adopte un rapport. Si elle souhaite l'adoption du texte de la proposition de loi, elle doit alors en reprendre la rédaction en conclusion de son rapport et ce sont ces conclusions qui serviront de base à la discussion de la proposition de loi en séance publique et non le texte initial de la proposition de loi. Si la commission n'a pas présenté de conclusions dans son rapport ou bien souhaite le rejet de la proposition de loi, alors l'assemblée devra se prononcer en séance publique sur le texte initial déposé par l'auteur.

La discussion publique d'une proposition de loi en première lecture se conclut soit par l'adoption d'un texte et de son titre, qui peuvent être très différents du document initialement déposé, soit par le rejet de cette proposition, qui ne pourra alors être représenté devant l'assemblée avant une année révolue.

Une proposition de loi adoptée en première lecture par une assemblée est immédiatement transmise à l'autre assemblée. Elle ne devient loi que lorsque les deux assemblées ont adopté un texte identique ou bien lorsque le Gouvernement a demandé à l'Assemblée nationale de se prononcer lors d'une lecture définitive à l'issue de plusieurs navettes entre les deux chambres du Parlement.

Après un recours éventuel devant le Conseil Constitutionnel, la loi est promulguée comme loi de l'État par le Président de la République et publiée au *Journal officiel* des lois et décrets.

**Une demande d'entretien téléphonique a été transmise à Mme Moutchou afin de discuter du texte et des suites qu'elle entend donner suite à la publication de sa ppl.**

**Le texte de la proposition de loi n° 1956 est téléchargeable à partir du lien suivant :**  
[https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/116b1956\\_proposition-loi](https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/116b1956_proposition-loi)

Sur le fond, la présente proposition de loi pose les conditions d'un nouvel équilibre entre intérêts individuels et prospérité collective, nécessité sanitaire et écologique et enjeux économiques. En harmonisant par le haut les règles actuellement en vigueur et en les rehaussant au niveau législatif, ces mesures visent à permettre, aux uns, de vivre dans un environnement sain, aux autres, de continuer à voyager le plus librement possible en empruntant l'espace aérien.

**L'article 1<sup>er</sup>** instaure, pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, un plafonnement annuel du nombre de vols fixé à 440 000 mouvements par an ainsi qu'un couvre-feu entre 23 heures et 6 heures.

**L'article 2** prévoit de doubler le montant maximum des amendes administratives en cas de manquement constaté, en portant ce plafond à 80 000 euros lorsque le manquement concerne des mesures de restriction des vols de nuit ou des restrictions d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de leurs émissions atmosphériques polluantes ou de la classification acoustique.

**L'article 3** porte diverses mesures de réduction des nuisances sonores aériennes, en s'appuyant notamment sur les règles actuellement en vigueur à l'aéroport international de Bâle-Mulhouse-Fribourg qui fait l'objet d'une cogestion par la France et la Suisse. Prenant acte des observations formulées par les commissaires européens, il prévoit notamment :

- des restrictions de vols pour les aéronefs les plus bruyants (chapitre 3 avec marge cumulée inférieure à 13 EPNdB) entre 22 heures et 7 heures ;
- le décollage en seuil de piste pour tout mouvement entre 22 heures et 7 heures ;
- la généralisation des procédures de vol à moindre bruit, tant en matière de décollage que d'atterrissage et d'approche, en généralisant notamment la descente continue.

**L'article 4** prévoit des exceptions aux restrictions prévues aux articles 1 et 2, notamment pour les missions à caractère sanitaire ou humanitaire, les situations d'urgence, les vols militaires et gouvernementaux. Le ministre des Transports peut également accorder certaines dérogations à titre exceptionnel en raison notamment de manifestations à caractère international, telles que les Jeux olympiques et paralympiques 2024 ou d'importance économique majeure.

**L'article 5** prévoit qu'un bilan des exceptions aux restrictions prévues aux articles 1 et 2 de la présente loi soit présenté chaque année à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires.

Afin de promouvoir la décarbonation du secteur de l'aviation et d'informer le public, **l'article 6** prévoit la création d'un label mesurant la performance environnementale des vols. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, les compagnies aériennes commercialiseront leurs vols avec un label indiquant l'empreinte carbone prévue par passager, les émissions de dioxyde de carbone prévues par kilomètre et le niveau de performance acoustique de l'avion. Cette disposition anticipe une mesure européenne en cours de mise en œuvre.

**L'article 7** vise à inclure une évaluation de l'impact sanitaire de l'exposition au bruit lié au trafic aérien dans les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement

**L'article 8** prévoit la réalisation d'une étude portant sur les effets cumulés du bruit et des principaux polluants sur la santé des populations, conformément aux recommandations de la commission européenne.

**L'article 9** prévoit une réforme du dispositif d'aide à l'insonorisation pour les riverains des zones aéroportuaires, prévoyant que cette aide puisse rembourser l'ensemble des dépenses engagées par le propriétaire pour isoler son logement des nuisances sonores aériennes, dans la limite des recettes disponibles.

**L'article 10** prévoit la remise par la Cour des comptes au Parlement d'un rapport relatif aux dispositifs alternatifs d'aide à l'insonorisation pour les populations exposées aux nuisances sonores aériennes, tels que le rachat des immeubles les plus exposés et le relogement de certains riverains.

**L'article 11** permet d'assouplir les règles d'éligibilité à l'aide à l'insonorisation dans certains cas spécifiques, conformément aux conclusions des assises nationales du transport aérien. Il permet d'accorder l'aide à l'insonorisation à toute personne qui prouve par des mesures qu'elle subit une gêne supérieure ou égale à la limite extérieure du Plan de Gêne Sonore.

**L'article 12** vise à harmoniser les outils de maîtrise de l'urbanisme au voisinage des aérodromes (PEB) et d'aide à l'insonorisation des riverains (PGS) afin de simplifier les procédures d'élaboration au sein d'un document unique. Ce rapprochement entre PEB et PGS nécessite des évolutions législatives, incluses dans le présent article, mais également réglementaires afin d'adapter les dispositions du code de l'urbanisme relatives au PEB et celles du code de l'environnement relatives au PGS.

**L'article 13** prévoit la prise en compte de l'amélioration des performances thermiques des logements dans le cadre des travaux d'isolation phonique.

En accord avec les recommandations de l'ACNUSA,

**l'article 14** prévoit de simplifier, de fluidifier et de rendre plus lisible le pouvoir de sanction de l'autorité (possibilité de publicité des décisions et de règlement à l'amiable des litiges notamment).

**L'article 15** prévoit que la consultation de l'ACNUSA soit effectuée en amont de l'enquête publique préalable à toute modification de la circulation aérienne et rendue publique pour éclairer l'avis du public.

**L'article 16** prévoit la consultation de l'ACNUSA sur les projets de plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Conformément aux recommandations de l'ACNUSA,

**l'article 17** vise à demander au Gouvernement une étude évaluant l'impact de la réforme de la classification acoustique des aéronefs sur les nuisances sonores et environnementales.

**L'article 18** prévoit une réévaluation périodique de la classification acoustique des aéronefs au plus tard tous les cinq ans.

Sur le modèle des indicateurs de gênes sonores applicables au transport ferroviaire, **l'article 19** instaure des critères d'intensité et de répétitivité pour les indicateurs de gênes sonores aériennes.

**L'article 20** vise à renforcer et à améliorer le contrôle de la pollution atmosphérique liée aux activités aériennes.

## **(Discussion de la proposition de loi Moutchou)**

### **Autres initiatives parlementaires**

3 propositions de loi sur les nuisances aériennes ont été déposées récemment à l'Assemblée nationale et au Sénat.

**La première proposition de loi n° 1634 visant à protéger les riverains des nuisances aéroportuaires** a été enregistrée à la Présidence de l'Assemblée nationale le 12/09/23. Elle est présentée par Mme Marie Guévenoux, députée de l'Essonne, et Mme Naïma Moutchou, députée du Val d'Oise. Elle porte exclusivement sur un meilleur encadrement du pouvoir de sanction de l'ACNUSA.

### **Télécharger la proposition de loi :**

[https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/116b1634\\_proposition-loi](https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/116b1634_proposition-loi)

Cette proposition de loi vise ainsi à modifier les dispositions du code des transports relatives aux sanctions administratives de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, aux fins d'accélérer la procédure de sanction tout en fiabilisant juridiquement chaque étape.

En ce sens, pour simplifier les dispositions encadrant l'exercice du pouvoir de sanction de l'ACNUSA, renforcer l'effectivité de son contrôle et, ainsi, protéger les riverains et l'environnement des nuisances aéroportuaires, **l'article 1<sup>er</sup>** fait évoluer les missions du rapporteur suppléant, en lui donnant le titre de rapporteur adjoint et liste, dans un souci d'intelligibilité l'ensemble des dispositions relatives au rapporteur et au rapporteur adjoint.

**L'article 2** permet d'une part au collège de l'ACNUSA de prononcer une décision assortie d'un sursis simple, d'autre part de rendre public les décisions prononcées.

**L'article 3** simplifie la procédure actuelle de sanction, et permet de raccourcir les délais d'instruction tout en respectant le principe du contradictoire.

**L'article 4** crée une procédure de composition administrative permettant de proposer à la personne poursuivie une voie de règlement amiable du litige en cas de réitération des faits dans un délai rapproché.

**La deuxième proposition de loi n° 1633 relative à la lutte contre les nuisances aéroportuaires** a été déposée le 12/09/23 (renvoyée à la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire). Elle est présentée par Mesdames et Messieurs, Estelle Folest, Guillaume Vuilletet, Cécile Rilhac, Émilie Chandler, Dominique da Silva (députés).

### **Télécharger la proposition de loi :**

[https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/116b1633\\_proposition-loi](https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/116b1633_proposition-loi)

Cette proposition de loi vise à limiter l'exposition au bruit aérien en réduisant le nombre de créneaux horaires attribuables et donc le trafic aérien audessus des aéroports les plus fréquentés. De façon plus structurelle, elle tend également à rendre notre politique de lutte contre les nuisances sonores plus efficace en réformant les instruments de financement et les périmètres.

**L'article 1<sup>er</sup>** prévoit une limitation du nombre de créneaux horaires attribuables par les coordinateurs des aérodromes du groupe 1 prévu à l'article L. 63601 du code des transports, soit les aérodromes de NantesAtlantique, ParisCharlesdeGaulle, ParisLe Bourget, et ParisOrly. Les populations vivant à proximité de ces aéroports, particulièrement affectées par les nuisances découlant de l'augmentation du trafic aérien, souffrent de l'intensité du trafic. Le plafonnement du nombre de vols, déjà pratiqué à l'aéroport d'Orly, doit être généralisé. Le plafond est fixé par arrêté du ministre des Transports, ce qui assure son adaptation annuelle à l'évolution des nuisances. La baisse continue ces dernières années de l'impact sonore des vols pourrait à terme ainsi justifier un relèvement s'il est prouvé qu'il a un impact positif sur la qualité de vie des riverains.

**L'article 2** prévoit un renforcement du pouvoir de sanction de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires. Ce dernier tient notamment compte des recommandations que cette dernière réédite chaque année dans ses rapports depuis 2019. L'autorité constate le manque de clarté de l'article L. 636112 du code de l'environnement qui, en multipliant les catégories de personnes pouvant faire l'objet d'une sanction, déresponsabilise certains acteurs et fait reposer les sanctions presque exclusivement sur les fréteurs et les compagnies aériennes. La définition d'un régime de sanction universel fondé uniquement sur le constat de l'infraction est susceptible de rendre le dispositif plus efficace et dissuasif.

Par ailleurs, le montant relativement faible des amendes conduit les compagnies à arbitrer en faveur de leurs intérêts économiques, au détriment du respect des règles environnementales et de la santé des riverains. Un premier relèvement limité du plafond en 2012 n'a pas permis de remettre en cause cet équilibre d'intérêts. En quintuplant le plafond, l'autorité disposerait d'un instrument réellement dissuasif, notamment en cas de récidive. En contrepartie de ce renforcement, certaines amendes devraient pouvoir être assorties d'un sursis lorsqu'il s'agit d'un premier manquement. L'autorité propose notamment dans ses rapports de ne l'accorder qu'à la stricte condition que la personne sanctionnée présente un plan de mesures correctrices.

L'**article 3** envisage des dispositions pour remédier au mauvais calibrage de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, qui doit notamment permettre de financer l'insonorisation des logements des riverains. Si le produit de cette taxe n'est pas plafonné, son affectation à l'objet pour lequel elle a été créée l'est. Le produit de la taxe dépassant ledit plafond est ainsi reversé au budget général de l'État. Or, les besoins en termes d'isolation sont importants et non satisfaits. Cette situation est non seulement peu satisfaisante, mais même absurde au regard de l'objectif de la taxe. Celle-ci fut créée pour permettre aux riverains d'échapper, du moins partiellement et le plus rapidement possible, à ces nuisances.

L'éligibilité aux aides est réservée aux habitants se situant dans le périmètre du plan de gêne sonore. Ce dernier, conjointement avec le plan de prévention du bruit dans l'environnement et le plan d'exposition au bruit, constitue les principaux instruments de calibrage des politiques publiques en matière de nuisance aéroportuaire. Pourtant, de nombreuses communes limitrophes se plaignent également des nuisances, ce qui doit nous interroger sur les effets de seuils induits par les indicateurs et inciter à une adaptation réglementaire des périmètres ou à la prise en compte de leurs abords. À cette fin, le présent article enjoint le gouvernement à remettre au Parlement un rapport dans les dix-huit mois.

L'**article 4** prévoit une taxe de compensation des nuisances aéroportuaires de 1 % prélevée sur le chiffre d'affaires extraaéronautique des aéroports franciliens des groupes 1, 2 et 3, au sens de l'article L. 63601 du code des transports, instauré chaque année par la loi de finances. Cette taxe vise à alimenter le fonds de compensation des nuisances aéroportuaires des communes riveraines de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly. Outre les dotations de l'État, ce fonds repose aujourd'hui uniquement sur une contribution annuelle de la société Aéroports de Paris, sur délibération de son conseil d'administration.

La présente disposition vise à transformer cette contribution en taxe introduite chaque année dans la loi de Finances et s'appliquant aux aéroports franciliens, engendrant plus d'équité, de prévisibilité et des fonds supplémentaires pour les communes devant adapter leurs politiques publiques et leurs aides aux nuisances. L'article prévoit un rapport remis tous les deux ans par le gouvernement permettant d'informer les Chambres des politiques mises en place par lui dans le cadre plus large de la lutte contre les nuisances aéroportuaires.

**La troisième proposition de loi visant à faire respecter le couvre-feu sur l'aéroport Paris-Orly et donner davantage de moyens aux maires pour maîtriser l'urbanisme de leur commune, sans pénaliser le secteur aérien** a été déposée le 28/08/2023 au Sénat. Elle est présentée par M. Laurent Lafon, sénateur du Val de Marne.

**Télécharger la proposition de loi :**  
<https://www.senat.fr/leg/pp122-916.html>

**L'objectif de cette proposition de loi est avant tout de faire respecter le couvre-feu sur l'Aéroport Paris-Orly en le rendant plus contraignant, tout en améliorant la qualité de vie des riverains et en donnant davantage de moyens aux maires pour maîtriser l'urbanisme de leur commune, sans pénaliser un secteur économique en plein essor.**

Pour se faire, les activités aériennes et aéroportuaires doivent s’inscrire dans un cadre plus strict de respect de l'environnement, de lutte contre le dérèglement climatique, et de la préservation de la qualité de vie des riverains dont le droit à la tranquillité doit être respecté.

**L'article 1<sup>er</sup>** vise à renforcer les amendes administratives mentionnées à l'article L. 6361-12 pour une personne morale. Fixant l'amende à 40 000 € par manquement constaté. Ce montant maximal est porté à 80 000 € lorsque le manquement concerne les restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de leurs émissions atmosphériques polluantes ou de la classification acoustique, ainsi que les mesures de restriction des vols de nuit.

**L'article 2** précise qu'en cas de récidive ces amendes peuvent être doublées.

**L'article 3** rend obligatoire leur communication auprès des usagers au frais des personnes sanctionnés.

**L'article 4** vise à limiter drastiquement le nombre de dérogations, ne pouvant être accordées que par le secrétaire général à l'aviation civile.

**L'article 5** limite par décret la part des avions les plus bruyants et notamment les avions gros porteurs ne devraient pas constituer plus de 8,5 % du trafic annuel sur l'aéroport Paris-Orly, afin d'encourager le renouvellement des flottes commerciales.

**L'article 6** crée une nouvelle section dans le code de l'environnement, sur les « dispositions particulières à l'aéroport d'Orly », afin d'inscrire dans la loi des dispositifs permettant de protéger au mieux les riverains des nuisances subies. En l'occurrence, il fixe à 200 000 la limite du nombre de créneaux horaires attribuables par le coordonnateur de l'aéroport d'Orly sur deux périodes de planification horaire consécutives (été et hiver). Cette proposition s'inspire d'un mouvement lancé par le gouvernement néerlandais, qui a décidé de diminuer le trafic de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, l'une des plus grandes plateformes européennes, passant de 440 000 mouvements d'ici 2025 contre 500 000 avant la pandémie.

**L'article 7** vise rendre conforme le PPBE de l'aéroport Paris-Orly avec les objectifs du PPBE de la Métropole du Grand Paris, autorité compétente en la matière, adopté à l'unanimité le 4 décembre 2019 concernant cette plateforme aéroportuaire à étendre le couvre-feu en vigueur, de 30 minutes, à la fois pour les dispositions concernant les atterrissages (entre 23 h 15 et 6 h 30) et les décollages (entre 23 heures et 6 h 15). Cette extension du couvre-feu se fera sous réserve de la préservation des équilibres économiques des activités aériennes et aéroportuaires.

**L'article 8** le gouvernement organise un débat au Parlement, tous les ans après la promulgation de la présente proposition, sur la décarbonation du secteur aérien et les moyens mis en oeuvre pour y parvenir. La décarbonation est la quatrième révolution de l'aéronautique. La première consistait à faire voler des engins plus lourds que l'air. La deuxième, à le faire en sécurité. La troisième a démocratisé le voyage aérien. L'enjeu est de réussir la décarbonation sans remettre en cause aucune des trois étapes précédentes.

**L'article 9** inscrit dans la loi un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2025.

**L'article 10** vise à adapter les critères de loi SRU en exemptant les communes les plus exposées aux nuisances sonores, par l'exemption de la zone C du PEB, impliquant une baisse significative de la population comme de la valeur du patrimoine. Cet article doit permettre de mener des opérations de renouvellement urbain avec accord préfectoral, spécialement pour les communes situées à proximité de l'Aéroport Paris-Orly construit en zone fortement urbanisée.

**Au-delà de ces textes, Ville et Aéroport va continuer de mener un travail de sensibilisation auprès des parlementaires (député.e.s et sénateurs) qui travaillent ce dossier. Nous les interpellons notamment sur le fait que la situation est insatisfaisante (approbation PPBE/EIAE et annonces présidentielles). La stratégie claire du gouvernement sur le transport aérien se résume en la suppression de quelques vols domestiques (cf. discours du Président de la République sur la planification écologique, 25/09/23).**

## II)

### **Point sur l'évaluation de la contribution de l'ACNUSA à la politique de lutte contre les nuisances aéroportuaires**

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

Cette nouvelle démarche d'évaluation est engagée avec un cabinet spécialisé Planète Publique depuis début juin 2023 et elle se terminera d'ici la fin janvier 2024. Après une phase de préparation des travaux et de recueil des données s'est engagée la collecte des regards que portent les acteurs concernés par cette politique publique, soit par entretiens individuels, soit par un questionnaire en ligne.

**Ainsi, le président de Ville et Aéroport a rencontré M. Benoit Simon, Directeur associé de Planète Publique, le 29 novembre dernier lors d'un entretien individuel.**

Un comité de suivi de cette démarche comprenant deux membres du collège de l'Autorité et six personnalités connaissant bien le sujet a été mis en place. Deux réunions de ce Comité de suivi ont été programmées les mercredis 4 octobre et lundi 4 décembre.

La première réunion avait pour objectif de présenter et valider les constats évaluatifs. Elle a également permis d'échanger sur la suite de la démarche.

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

Ville et Aéroport participe à ce Comité de suivi (M. Lemasson) pour porter la voix des territoires.

**Le cabinet Planète Publique nous a indiqué qu'il travaille actuellement à la rédaction du livrable final, qui sera transmis d'ici la fin de l'année sachant qu'un travail complémentaire sur les recommandations pourrait être fait en janvier, mais cela reste à préciser.**

**Intervention de M. Jean-Claude LEMASSON**

#### **Rappel des objectifs de la mission**

##### **3 grands objectifs :**

- Faire l'évaluation **des effets et de la valeur de l'action** de l'Autorité
- **Rendre compte** au Gouvernement, au Parlement et aux citoyens des résultats obtenus, de l'usage des pouvoirs conférés et des fonds publics utilisés
- Permettre d'**éclairer de futures décisions** concernant la poursuite ou la modification de l'action de l'Autorité.

## **L'évaluation porte sur les deux facettes de l'action de l'Autorité :**

- son **rôle administratif**, de mesure du bruit, de contrôle du respect de leurs obligations par les exploitants et d'information des riverains et des citoyens ;
- ainsi que son **rôle de passerelle** entre les différents protagonistes pour restaurer le dialogue, tel qu'apparu dans l'exposé des motifs et les débats parlementaires.

## **État d'avancement de l'évaluation**

### **9 entretiens individuels avec les acteurs concernés par l'action de l'Autorité :**

- Les professionnels de l'aéronautique
- Les collectivités territoriales
- Les associations environnementales et de riverains
- Les administrations nationales et européennes
- Les organismes d'appui technique et scientifiques
- **1 Enquête en ligne** pour recueillir la perception des parties prenantes (90 réponses complètes)
- **3 études de cas** afin de réaliser une analyse approfondie de l'action de l'Autorité sur 3 plateformes (39 entretiens) : aéroport Paris-CDG ; Aéroport Toulouse-Blagnac ; Aérodrome Toussus-le-Noble

## **Rapport intermédiaire**

- **Atelier recommandation** pour échanger sur les recommandations provisoires
- **Rapport final et restitution**
- **Présentation des résultats de la collecte**

### **Enquête en ligne**

Une enquête qui visait à recueillir de manière la plus exhaustive possible, la perception de l'ensemble des parties prenantes sur la pertinence et l'efficacité de la mise en œuvre des actions de l'Autorité afin de compléter et consolider l'analyse de perception des résultats et impacts.

**1260 destinataires contactés** (personnes abonnées à la Lettre d'information de l'ACNUSA + les membres du collège de l'ACNUSA et les parties prenantes contactées dans le cadre des études de cas souhaitant répondre au questionnaire)

1060 emails délivrés

**122 destinataires ont débuté le questionnaire, 90 l'ont terminé**

Un questionnaire administré en ligne, via le logiciel Sphinx®, du 28 septembre au 31 octobre 2023

Une première relance a été effectuée le 10 octobre puis une seconde le 24 octobre.

## **Présentation de l'échantillon de répondants**

- ✓ Une bonne diversité de répondants avec une part importante d'acteurs de l'aéronautique et membres d'associations de riverains.

## **Pertinence de l'action de l'ACNUSA**

- ✓ Des enjeux forts en matière de réduction de l'impact environnemental, de décarbonation et de réduction des nuisances (pollution, bruit)
- ✓ Des objectifs poursuivis par l'ACNUSA considérés comme pertinents, mais des modes d'action qui interrogent.
- ✓ Une autorité experte, indépendante et reconnue
- ✓ Des liens de confiance forts avec les associations, plus incertains avec les professionnels du secteur
- ✓ Une autorité répondant particulièrement bien aux besoins des victimes de nuisances et des associations

## **Différentes pistes identifiées pour mieux répondre aux besoins :**

- ✓ Faire preuve d'une plus grande impartialité et objectivité
- ✓ Renforcer l'action de l'Autorité en matière de concertation et de médiation à travers une plus grande présence sur le terrain
- ✓ renforcer le pouvoir de l'ACNUSA pour faire respecter la réglementation et pour que ses avis et recommandations soient suivis d'actions concrètes

## **Efficacité de l'action de l'ACNUSA**

- ✓ Un travail d'information et de consultation jugé suffisant, sur des sujets pertinents et réalisé au bon moment
- ✓ Certains enjeux à étudier et parties prenantes à consulter davantage
- ✓ Des visites de plateforme, des réunions et des auditions qui permettent avant tout d'informer sur les travaux de l'ACNUSA et dans une moindre mesure de renforcer le dialogue local
- ✓ Des activités d'écoute globalement bien perçues par les acteurs
- ✓ Une procédure de sanction claire et simple, mais jugée incomplète et s'inscrivant dans une temporalité non raisonnable selon une partie des répondants
- ✓ Des amendes relativement appropriées, mais insuffisamment dissuasives
- ✓ Une Autorité qui permet d'assurer le respect de la règle avec des résultats toutefois contrastés en termes de réduction effective du bruit et de la pollution
- ✓ Un niveau de connaissance relativement bon des activités techniques de l'ACNUSA
- ✓ Des activités permettant une valorisation et un partage de la connaissance technique, mais avec des effets limités sur les documents stratégiques des collectivités et les opérations des professionnels
- ✓ Un bilan contrasté sur la prise en compte des recommandations émises par l'ACNUSA

- ✓ Une communication et une information claire et facile à trouver, contribuant à une meilleure documentation des nuisances aéroportuaires

### Efficiences de l'action de l'ACNUSA

- ✓ Une adéquation des moyens difficile à percevoir par les répondants

### Pistes d'amélioration de l'action de l'ACNUSA

- ✓ Une image globalement positive de l'ACNUSA
- ✓ Des axes d'amélioration relatifs au champ de compétences et aux pouvoirs de l'Autorité ainsi qu'à ses liens avec les différentes parties prenantes
- ✓ S'agissant du **champ d'action de l'Autorité**, certains préconisent de clarifier ses pouvoirs sur les polluants atmosphériques en dotant l'autorité d'un **pouvoir de sanction sur la pollution de l'air**. Par ailleurs, des répondants souhaiteraient que l'Autorité investisse davantage la **question de la biodiversité** autour des plateformes aéroportuaires et que cette dernière aide à **concilier enjeux environnementaux, économiques et sociaux**. Enfin, certains estiment que son périmètre d'action devrait être étendu à d'autres aéroports.
- ✓ « Clarifier les compétences en matière de polluants. »
- ✓ Concernant le **pouvoir de sanction de l'Autorité**, plusieurs répondants suggèrent de **simplifier la procédure et de raccourcir le délai de traitement** des dossiers d'infraction et **d'augmenter le plafond des amendes** (notamment en cas de récidive) afin que celles-ci soient plus dissuasives et adopter une posture de fermeté à l'égard des compagnies.
- ✓ « En lien avec le Parlement, rehausser sensiblement le montant des amendes. »
- ✓ Les répondants suggèrent de renforcer le **pouvoir d'influence et de contrôle de l'Autorité**, notamment en ce qui concerne les avis et de recommandations qu'elle émet afin que celles-ci soient systématiquement prises en compte et suivies d'actions. Les répondants suggèrent ainsi de transformer les recommandations en directives et de remplacer les avis consultatifs en **avis conformes** afin de véritablement contrôler l'action de l'administration.
- ✓ « Le rôle de l'Acnusa est bien établi pour ce qui est des amendes. En revanche il me semble que les recommandations mettent beaucoup de temps à être adoptées par l'administration ou le législateur. Et parfois elles ne sont pas suivies. »
- ✓ En matière de **présence et de visibilité de l'Autorité**, des répondants souhaiteraient une plus grande et meilleure **communication** (médiatique notamment) permettant de faire connaître le rôle de l'Autorité et ses actions, notamment auprès des collectivités et du grand public. D'autres souhaiteraient un renforcement du rôle de **médiateur** de l'ACNUSA entre professionnels, associations et collectivités permettant de trouver des compromis au niveau local dans l'intérêt de tous.
- ✓ Cela passerait notamment par une plus grande proximité avec les territoires et donc un nombre plus important de rencontres et réunions locales permettant d'être davantage à l'écoute des acteurs territoriaux (communes et riverains notamment).

- ✓ « Rencontre des acteurs locaux et associatifs plus fréquentes pour commenter les actions ACNUSA.
- ✓ Publier des comptes-rendus des rencontres.
- ✓ Le rapport annuel est très bien fait, mais sa fréquence est un frein à sa portée.
- ✓ Un rapport trimestriel par aéroport serait bienvenu. »
- ✓ « Renforcer les liens de concertation avec tous les acteurs »
- ✓ Les **liens de confiance et les collaborations avec les professionnels** de l'aéronautique doivent par ailleurs être développés et la présence de ces derniers dans les commissions de l'Autorité doit être renforcée.
- ✓ « Plus d'impartialité et de prise en compte des problématiques de l'aérien en comprenant le métier. »
- ✓ Les répondants préconisent également une **plus grande objectivité et impartialité de l'ACNUSA** en prenant davantage en compte les contraintes opérationnelles et problématiques inhérentes au transport aérien.  
« Plus d'objectivité, moins de parti pris, une meilleure prise en compte des contraintes opérationnelles. »
- ✓ Le **renforcement du dialogue avec la DGAC et le développement de liens de confiance avec les services de l'État** constituent un autre axe d'amélioration de l'action de l'Autorité. Plus concrètement, l'Autorité pourrait accompagner et conseiller davantage les préfets afin de leur permettre de mieux assurer les responsabilités qui leur ont été confiées et de prendre des décisions équilibrées au bénéfice d'un dialogue local serein et constructif.

## I ) Présentation des études de cas

**3 études de cas réalisées** avec pour objectif de collecter les perceptions des acteurs clés sur les actions de l'ACNUSA et les pistes d'amélioration.

Cf dans le détail pour ces études de cas dans le PowerPoint du Comité de suivi qui va être mis en ligne sur [www.villeaeroport.fr](http://www.villeaeroport.fr) (contexte et enjeux ; jeux d'acteurs ; action de l'ACNUSA ; effets de son action ;

### Premiers éléments issus des entretiens

#### Des enjeux d'avenir bien identifiés par les acteurs

- Un **sujet des nuisances** et externalités de l'aviation qui **prend de l'ampleur**
- Un besoin identifié de **concilier réduction des nuisances, transition énergétique et compétitivité** du secteur.
- Un futur de l'aviation qui pose donc question : décarbonation, réduction du trafic, mesure des externalités...
- **Des avancées sur la prise en compte** de l'environnement et des nuisances selon les acteurs de l'aviation, mais des acteurs des plateformes plus ou moins mobilisés notamment avec une croissance des services low-cost qui enfreignent plus souvent les règles.

- **Des professionnels qui cherchent à prendre en compte les évolutions nécessaires du secteur afin de répondre aux enjeux que rencontre le secteur.**

### **Un rôle pertinent de l’Autorité**

- Une **bonne connaissance de l’ACNUSA** des organisations de professionnels de l’aviation et organismes scientifiques. Toutefois, **une connaissance moindre de l’Autorité sur le sujet des nuisances environnementales.**
- Une Autorité perçue comme **un organisme indépendant unique en Europe** avec des **missions pertinentes.**
- Une **complémentarité des compétences** d’information, recommandations, contrôle et sanction

### **Mais un regard critique des acteurs sur les modalités d’action de l’Autorité**

- Constat partagé **d’une fonction de sanction devenue prédominante, au détriment de ses missions d’écoute et médiation ainsi que recommandations.**
  - Une action de l’ACNUSA avant tout **perçue comme répressive.**
  - Un sentiment partagé par les acteurs du secteur **d’un manque d’écoute et d’instances d’échange** avec celle-ci ayant mené à **une dégradation des relations.**
  - Un **regard critique porté sur les sanctions:**
  - Un **processus qui a connu quelques améliorations** (réception des PV en numérique), **mais restant trop long à partir du temps où l’infraction est commise**, ne permettant pas aux professionnels d’avoir toutes les informations sur les infractions.
  - Un prononcement des sanctions perçu comme trop sévère et prenant insuffisamment en compte les spécificités du métier et des cas présentés.
  - **Des avis divergents sur l’efficacité de son action et la pertinence des amendes:**
  - **Perçues comme trop faibles par les associations et les partenaires** de l’ACNUSA au regard des enjeux et non dissuasives.
  - **Perçues comme généralement suffisamment élevées par les professionnels du secteur**, et une solution inadéquate au problème par certains et plutôt dissuasives pour d’autres.
  - Un **sentiment d’un manque d’impartialité de l’Autorité:**
  - Notamment dans **l’interprétation de certains arrêtés menant à des sanctions considérées comme injustes.**
  - Dans le cadre de **ses communications parfois jugées « alarmistes » ou considérées comme inexactes** (ex.: nombres de manquements mentionnés ou encore utilisation de termes inexacts dans les communications).

### **Des acteurs de l’aviation qui expriment un besoin de dialogue et d’écoute**

- **D’écoute de leurs revendications et difficultés** (équilibre entre respect de la réglementation et sécurité des vols/contraintes exogènes)

- **D'une meilleure prise en compte des contraintes d'exploitation** dans le prononcement des sanctions grâce à une expertise renforcée du collège et une présence renforcée d'acteurs de l'aéronautique en son sein
- **De pédagogie, de prévention des manquements** plutôt que de sanction
- **D'accompagnement** dans leurs efforts d'évolutions
- **D'une plus grande présence et proximité de l'Autorité dans les territoires** pour résoudre les problèmes en local par la médiation
- D'un **dialogue plus constructif** avec la DGAC pour **faire évoluer et clarifier les textes réglementaires** aujourd'hui soumis à interprétation
- En conclusion, **une Autorité qui devrait selon eux mieux écouter et concilier les intérêts des différentes parties prenantes**

Un milieu qui reste marqué par le rapport de force où se confrontent des intérêts antagonistes  
Différentes méthodes de collecte d'information qui permettent de mettre en évidence **des besoins multiples, qui varient selon les acteurs**:

- **Des acteurs associatifs qui expriment la nécessité de mieux prendre en compte et réduire les nuisances** (notamment sonores], mais plus généralement de limiter le développement du secteur (réduction du nombre de vols...);
- **Des élus qui expriment le besoin de trouver un équilibre entre développement économique du secteur et des territoires avec les besoins des riverains et de leur commune** (réduction des nuisances, développement urbain...). À cette fin, ils souhaitent notamment bénéficier d'une meilleure communication de l'ACNUSA pour mieux connaître ses missions et résultats ;
- **Des professionnels de l'aéronautique qui souhaitent également un meilleur équilibre entre les impératifs de réduction des nuisances et le développement économique du secteur.** Des acteurs qui reconnaissent les évolutions nécessaires du secteur afin de répondre aux enjeux que rencontre celui-ci. Ainsi des professionnels qui souhaitent une meilleure prise en compte des spécificités de leurs métiers, des contraintes d'exploitation et un accompagnement au changement (ex: aide à la recherche et développement de solutions moins polluantes, aide au renouvellement des flottes...)

### **Conclusions sur la pertinence des objectifs visés par l'ACNUSA**

1. Une Autorité (re)connue des acteurs et des objectifs en phase avec les problématiques liées aux nuisances sonores, mais dans une moindre mesure aux problématiques environnementales. Toutefois, une légitimité de l'Autorité qui reste parfois remise en cause par une partie des acteurs.
2. Des compétences de l'Autorité qui permettent une couverture complète des enjeux, mais un pouvoir d'action restreint aux seuls enjeux des nuisances sonores.
3. Une remontée des besoins des différentes parties prenantes organisée de manière non homogène et non systématique, pouvant conduire des acteurs à questionner l'impartialité de l'Autorité.

### **Conclusions sur la pertinence des moyens juridiques, humains et financiers pour répondre aux objectifs de l’Autorité**

1. Des moyens humains en inadéquation pour remplir l’ensemble des missions de l’ACNUSA et qui se traduit par une priorisation *de facto* des actions relatives au pouvoir de sanction.

### **Conclusions sur la cohérence des missions et compétences de l’ACNUSA**

1. Des compétences pertinentes et complémentaires, mais une intervention recentrée sur les sanctions au profit du pôle juridique.
2. Une lisibilité insuffisante de la cohérence d’action entre l’ACNUSA et les autres acteurs publics intervenants sur le champ des nuisances aéroportuaires en partie liée à une répartition complexe des rôles, mais aussi à une présence et communication insuffisante, notamment sur les plateformes.
3. Des relations inconstantes entre la DGAC et ACNUSA qui nuisent à l’émergence d’un environnement de travail constructif et efficace.

### **Conclusions sur l’atteinte des objectifs de l’Autorité**

1. Une Autorité trop focalisée sur son pouvoir de sanction au détriment de son action de prévention insuffisante et des niveaux d’amendes qui ne semblent pas suffisamment justifiés et proportionnés.
2. Une procédure de sanction où l’équilibre entre les délais et la qualité du dossier (contenu du dossier, DGAC, écoute des membres associés, jugement contradictoire des rapporteuses) n’est pas pleinement satisfaisant dans un contexte d’inflation des manquements
3. Des productions techniques pertinentes et de qualité, mais insuffisamment prises en compte, des activités d’écoutes peu investies formellement et une action de médiation locale insuffisante, une information et communication permettant une mise en lumière des nuisances, mais parfois considérée comme manquant d’impartialité
4. Des pistes alternatives de gestion de la procédure des sanctions existent, mais n’ont pas été suffisamment explorées (simplification de la procédure, médiation)  
Une action personnalisée au détriment des membres du collège et de l’équipe qui produit des résultats variables autant positifs que négatifs (proximité avec les préfets, liens forts avec les associations, dégradation des relations avec les professionnels)

### **Conclusions sur l’atteinte des objectifs de l’Autorité au meilleur coût**

1. Un rapport coût-efficacité difficile à établir au-delà du simple rapport entre les dépenses totales de l’Autorité et les recettes liées aux amendes

### III)

## Point d'actualité sur les aéroports parisiens et régionaux

### ✓ Paris-CDG

#### **Tous les vols Air France regroupés à l'aéroport Paris-CDG d'ici l'été 2026**

La compagnie va donc quitter le hub Paris-Orly, à l'exception des liaisons à destination de la Corse. Air France explique cette décision par la « chute structurelle » de la demande domestique, faisant état d'une baisse de 40 % du trafic sur les lignes au départ d'Orly sur la période 2019-2023.

« Le développement de la visioconférence, la réduction des déplacements professionnels sur le domestique et le report vers le train (...) conduisent à une chute structurelle de la demande sur le réseau domestique », indique la compagnie aérienne. Celle-ci a ajouté que les vols de Paris-Orly vers Toulouse, Marseille, Nice et Outre-mer seraient assurés sous pavillon Air France d'ici à 2026 et qu'à partir de cette date, Transavia devrait ensuite prendre le relais. L'impact sur l'emploi serait « limité » en province et « géré uniquement sur la base de mobilités ou départs volontaires », tandis que les besoins à Paris-Charles de Gaulle devraient garantir « un emploi équivalent » aux salariés concernés, assure le groupe.

**! Organisation d'une consultation publique francilienne sur les nuisances aériennes le dimanche 17 mars 2024 (Ville et Aéroport, C.E.C.C.T.4 et DRAPO). cf. point en questions diverses**

### ✓ Paris-Orly

#### **Point sur l'ouverture d'une enquête publique relative à la mise en œuvre, par la DGAC, des procédures de descente continue en configuration face à l'Ouest sur l'aéroport de Paris-Orly (PBN to ILS)**

Enquête durant 34 jours consécutifs du jeudi 4 janvier 2024 au mardi 6 février 2024. Toute information complémentaire peut être demandée à la DGAC (Monsieur LE FOLL - [orly-enquete-pbntoils-bf@aviation-civile-gouv.fr](mailto:orly-enquete-pbntoils-bf@aviation-civile-gouv.fr))

Une copie du rapport et des conclusions motivés de la commission d'enquête sera déposée en préfectures de Seine-et-Marne, du Val-de-Marne et dans chacune des mairies précitées pour y être tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête publique. Ces mêmes documents seront également publiés, pendant le même délai, sur les sites internet précités.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront transmis à la commission consultative de l'environnement de l'aéroport Paris-Orly ainsi qu'à l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires qui émettront un avis sur la modification de la procédure de la circulation aérienne envisagée.

Le projet de mise en œuvre des procédures de descente continue en configuration face à l'ouest de l'aéroport de Paris-Orly, par la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) sera adopté par arrêté ministériel puis mis en œuvre après publication de la procédure par le service information aéronautique.

- **Nantes-Atlantique**

**Les 24 maires de l'agglomération nantaise se sont réunis pour évoquer l'avenir de l'aéroport Nantes Atlantique. Ils sont satisfaits d'avoir trouvé un socle commun à défendre. Au cœur de leurs priorités notamment, la protection des riverains.**

Lors de sa venue début octobre, le ministre des Transports Clément Beaune, avait donné un mois aux élus du territoire pour s'accorder sur les points clés du nouvel appel d'offre autour du réaménagement de Nantes-Atlantique.

L'allongement de la piste ne semble plus être un sujet puisqu'il n'est pas prouvé qu'il permettrait une diminution des nuisances sonores pour les Nantais.

L'État a annulé l'appel d'offre de modernisation de l'infrastructure. Une nouvelle page est à écrire. Avec un nouvel appel d'offre qui doit s'intéresser aux modalités de modernisation de la gare, des parkings, des équipements, de la réflexion de la piste ou encore des mises aux normes énergétiques et environnementales.

### **Plus forts à 24**

Le principal point de crispation concerne le trafic : de 5,8 millions de voyageurs en 2022, il pourrait atteindre plus de 9 millions de voyageurs à l'horizon 2040. Pour certains élus, y compris de la majorité, qui demandent un plafonnement à 56 000 vols par an, c'est trop.

L'annulation de l'appel d'offre à la rentrée avait été perçue comme une déception par de nombreux élus. Pour d'autres cela permettait un nouveau délai dans des travaux jugés indispensables pour la vie économique de la région.

Même si plus de cinq ans après l'abandon du projet de transfert de l'aéroport vers Notre-Dame des Landes, l'horizon de Nantes Atlantique semble toujours très bouché, la première réunion entre les 24 élus de l'agglomération nantaise a été vécue comme une réussite. Tous d'accord sur un panel de priorités, ils espèrent bien peser et faire entendre la voix des riverains et protéger leur santé dans le futur projet.

Pour Jean-Claude Lemasson, maire de Saint-Aignan de Grand Lieu, l'une des trois communes les plus impactées par le trafic de l'aéroport, la réunion est une satisfaction. *« C'est une avancée assez conséquente dans le sens où nous sommes demandeurs et collectivement auprès des services de l'État d'aller plus loin sur le sujet de l'insonorisation par exemple des habitations des riverains. Les directives actuelles sont insuffisantes. Des avancées aussi sur ce que pourrait être la stratégie aéroportuaire pour l'agglomération de Nantes, en privilégiant bien évidemment la protection des riverains, mais aussi en tenant compte de la nécessité de moderniser la plateforme. »*

## **Quelles solutions?**

Parmi les solutions, la limitation du trafic fait souvent l'objet de discussions. Quitte à revoir certaines ambitions à la baisse?

Pas pour le maire de Saint-Aignan-de Grand-Lieu. « On est tous d'accord sur le fait qu'on ne fera pas Notre-Dame-des-Landes à Nantes Atlantique. Mais avant on était trois communes un peu plus concernées que les autres à demander des actions plus concrètes et efficaces. Désormais on est 24. Ça change la donne ».

*« À 24, on est forcément plus forts. J'espère que d'autres institutionnels nous rejoindrons, je pense à la région par exemple, et au département. Il est nécessaire de légiférer pour reprendre un certain nombre de dispositions de droits communs qui ne sont aujourd'hui pas suffisantes ».* (Jean-Claude Lemasson, Maire de Saint-Aignan-de-Grand Lieu)

L'État a donné une opportunité à saisir, des cartes à rebattre. « Le sujet de l'allongement de la piste de 400 mètres venait toucher de plein fouet l'intégrité de ma commune. Donc se dire que cet abandon est possible aujourd'hui à 99,99%, c'est d'autant plus satisfaisant. »(JC Lemasson)

La maire de Rezé, Agnès Bourgeais, frondeuse depuis le départ sur ce dossier, appelait à un plafonnement du nombre de vols à 56 000 vols par an. Sachant qu'en 2019 avant le Covid, le trafic était de 60 000 vols, la question du trafic reste un véritable sujet.

« Je maintiens cette position. C'est une question de santé publique. Est-ce qu'on va réussir à se mettre d'accord à 24 sur cette question? Je ne sais pas encore. On va continuer à travailler, mais en tout cas, c'est quelque chose que moi je continuerai à porter. » (A.Bourgeais, Maire de Rezé).

## **La limitation du trafic, un enjeu**

« La limitation du trafic fait partie des enjeux cruciaux, mais l'élargissement du couvre-feu aussi. L'Organisation mondiale de la santé le dit. Il faut 8 heures de sommeil. Aujourd'hui le couvre-feu c'est 6 heures de sommeil. Donc ça fait vraiment partie des deux questions en matière de santé publique qu'il va falloir porter, mais ce ne sont pas les seules. Il y a une question d'environnement aussi, si on reparle des particules ultras fines, il y a énormément de choses à voir. Quant au couvre-feu, il devrait déjà être appliqué, c'est la loi, c'est le minimum. » (A.Bourgeais, Maire de Rezé)

« J'espère qu'il y a quand même a minima des choses sur lesquelles on va tomber d'accord parce que c'est quand même de la santé de nos habitantes et de nos habitants dont on parle. C'est quand même bien ça la priorité, ça m'inquiéterait qu'on n'arrive pas à avoir un consensus sur la question de la santé ». (A.Bourgeais, Maire de Rezé).

## **Il y aura un débat avec l'État**

Quant à Fabrice Roussel, maire PS de La Chapelle-sur-Erdre et 1er Vice-Président de Nantes Métropole, il est également confiant. « Certains maires souhaitent aller plus loin sur certains sujets, mais en tout cas, ce ne sont pas des points de blocage aujourd'hui dans l'écriture d'un socle commun. Quelle est la priorité pour notre métropole? Pour nous la priorité, c'est la protection des populations, des sujets de santé, avec ces demandes qui existent depuis plusieurs semaines de

mieux appliquer le couvre-feu. Il faut vraiment avancer de manière très concrète là-dessus. Et puis l'autre enjeu pour nous, c'est de réfléchir à comment on peut faire des propositions pour mieux réaménager la plateforme de l'aéroport. »

« Je crois qu'on essaie de concilier à la fois des éléments de protection et de santé des riverains, et d'avoir un outil économique qui puisse permettre de répondre aux besoins des entreprises pour leur permettre de continuer à vivre. Maintenant, on est dans un environnement, on le sait très bien, avec des riverains à proximité. Et ça, ça doit quand même très fortement peser sur les sujets de réaménagement ».

Et l'élu est lui aussi confiant : « On l'a déjà répété plein de fois on ne fera pas à Nantes Atlantique Notre-Dame-des-Landes, et donc il y aura un débat avec l'État sur la capacité d'accueil de cet aéroport. Cette position n'est pas encore tranchée. Nous souhaitons discuter de tout cela avec l'État, justement dans la construction du cahier des charges, parce que ça va être un élément essentiel par rapport à l'environnement et par rapport aux riverains. »

### **Clément Beaune à Nantes le 16 novembre : confirmation de l'abandon de l'allongement de la piste de l'aéroport et mise en œuvre de mesures pour faire respecter le couvre-feu**

Le couvre-feu, aujourd'hui mal respecté, sera appliqué « de manière plus stricte et plus forte » avec des amendes plus élevées, a annoncé le ministre des Transports. Alors qu'un nouvel appel d'offres sera lancé « avant la fin de l'année », il a confirmé que l'allongement de la piste, longtemps évoqué, ne fera plus partie du cahier des charges.

Concrètement, le texte sera prochainement réécrit afin de le rendre « plus mordant et plus efficace ». S'il n'y a pas eu de consensus pour un élargissement des horaires (entre minuit et 6 heures actuellement), les amendes seront renforcées. En plus d'un montant revu à la hausse, « nous pourrions sanctionner en flagrant délit les manquements, avec un avion qui ne pourra pas atterrir à Nantes en dehors des horaires » illustre le ministre, qui promet une évaluation fin 2024.

En parallèle, la priorité étant donnée à la « protection des populations », le montant des plafonds des indemnisations pour les riverains qui souhaitent effectuer des travaux d'insonorisation sera relevé de 25 %.

### **Des travaux d'urgence**

Alors qu'un nouvel appel d'offres pour l'exploitation de l'aéroport sera lancé « avant la fin de l'année », Clément Beaune a indiqué que l'allongement de la piste, longtemps évoqué, ne fera plus partie du cahier des charges. « Il y aura aussi un moratoire jusqu'en 2027 sur les changements de trajectoires, et ce pour éviter les trop nombreux survols » de davantage d'habitants, confirme-t-il.

Les premiers travaux devraient toutefois ne pas attendre la désignation du nouveau concessionnaire de l'aéroport. « Nous avons demandé à l'actuel concessionnaire [Vinci] des travaux d'urgence, veut rassurer Clément Beaune, qui annonce la nomination prochaine d'un délégué ministériel chargé du dossier. Ils concernent les conditions d'accueil, les parkings... Il faut que tout ceci soit engagé le plus rapidement possible. »

## - **Lyon Saint-Exupéry**

### **Amazon va pouvoir construire sa plateforme géante près de l'aéroport de Lyon**

Le géant américain du e-commerce souhaite implanter sa plus grande plateforme en France près de l'aéroport Saint-Exupéry. Le Conseil d'État a définitivement validé le projet.

Le géant américain **Amazon** va-t-il maintenir son idée de plateforme logistique à Colombier-Saugnieu (Rhône), à proximité immédiate de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry ?

Le Conseil d'État a rejeté lundi 30 octobre 2023 le recours déposé par des associations écologistes contre le projet.

### **La ville de Lyon « regrette » la décision du Conseil d'État**

La Fédération régionale des associations contre le train en zone urbaine et pour le respect de l'environnement et l'association contre l'extension des nuisances de l'aéroport Saint-Exupéry avaient **déjà échoué à faire annuler le projet** devant le tribunal administratif de Lyon et la cour administrative d'appel.

Le maire écologiste de Lyon Grégory Doucet avait associé la Ville aux recours déposés devant la justice contre ce projet « climaticide » et « menaçant » pour les petits commerçants indépendants.

« La Ville de Lyon regrette cette décision qui va contribuer à accentuer toujours plus la part de la vente en ligne (+12 % en 5 ans selon une dernière enquête) au détriment des commerces déjà fragilisés par la conjoncture économique, mais aussi à favoriser une économie déshumanisée qui va à l'encontre de ce que souhaite promouvoir la Ville de Lyon, à savoir une économie de proximité, du lien social, ancrée sur son territoire ». (communiqué)

### **Camions, pollution et entrepôt XXL sur trois étages**

Ce projet est porté par la société d'infrastructures logistiques Goodman France qui construit et aménage des entrepôts et des plateformes pour les comptes de plusieurs clients, dont le géant Amazon. La future plateforme doit s'étaler sur 160 000 m<sup>2</sup> et **comporter trois étages**.

Les opposants au projet pointent aussi l'ajout de centaines de camions supplémentaires dans une zone déjà très active avec la présence voisine de l'aéroport lyonnais.

L'association Fracture ou encore l'ONG des Amis de la Terre sont vent debout et estiment que l'activité du site pourrait ajouter 1 000 camions et 4 400 camionnettes supplémentaires par jour au trafic déjà dense de l'agglomération lyonnaise.

### **Les arguments des opposants rejetés**

Le Conseil d'État a rejeté l'ensemble des arguments des opposants. Ils pointaient l'absence de conformité du projet avec le **Plan Local d'Urbanisme (PLU)** de la commune de Colombier-Saugnieu. Les associations souhaitaient qu'il soit associé à de l'activité de commerce de détail et non d'entrepôt logistique.

Les opposants ciblaient aussi l'incompatibilité de l'entrepôt avec l'activité et le développement de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. Un argument qui n'a pas été retenu par les juges de la plus haute juridiction.

## **La plus grande plateforme Amazon de France ?**

Le projet présenté en 2018 avait été gelé à la suite des recours déposés en justice. À l'issue de cette décision du Conseil d'État, il n'y a plus d'obstacles majeurs sur la route de ce projet XXL. Les promoteurs de la plateforme défendent la création de 2 500 emplois à terme. Si Amazon va au bout, il s'agira du plan grand entrepôt du groupe de Jeff Bezos en France.

**Autre sujet pour Ville et Aéroport sur Lyon (et qui sera traité dans le cadre de son déplacement sur site et auprès du ministère des Transports) : Corriger l'inégale répartition des retombées économiques et fiscales de l'aéroport sur le territoire, notamment pour les communes de l'Isère (cf. Communauté de Communes des Collines du Nord Dauphiné)**

Aujourd'hui, c'est la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CCEL) qui perçoit l'essentiel des retombées économiques et fiscales générées par l'aéroport.

Pourtant, certaines communes de l'Isère, dont **Diémoz**, sont incluses dans le PEB de l'aéroport, impactées par les nuisances sonores générées par le trafic de l'aéroport et cette situation est insuffisamment compensées au regard de la situation des communes de l'Est lyonnais.

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

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

### **- Nice-Côte d'Azur**

#### **Extension de l'aéroport : la justice rendra son jugement d'ici un mois**

La cour administrative d'appel de Marseille a entendu toutes les parties le 30 novembre 2023 au sujet de l'extension de l'aéroport de Nice. Sa décision sera connue d'ici un mois. Les opposants à ce projet se disent confiants.

Les juges de cette juridiction ont entendu l'ensemble des acteurs et parties prenantes du dossier de l'extension de l'aéroport Nice-Côte d'Azur. Il y a un an, le tribunal administratif de Marseille avait débouté les opposants à ce projet d'extension. Ces derniers avaient fait appel.

De l'avis des associations écologistes présentes sur place, les débats et prises de paroles ont été différents. Le rapporteur public, d'après le Collectif Citoyen 06, a expliqué qu'une **étude supplémentaire d'impact** sur l'augmentation du nombre de passagers et de vols devait être conduite. « *C'est la première fois que j'entends ça, explique Thierry Bitouzé, du Collectif Citoyen 06. C'est un changement très important pour nous qui nous donne de l'espoir.* »

Les associations espèrent en effet une annulation du projet ou tout du moins une suspension des travaux le temps que cette étude complémentaire se fasse. La cour administrative d'appel de Marseille devrait rendre son jugement d'ici trois ou quatre semaines.

#### **3,5 millions de passagers en plus**

Le chantier de l'extension du terminal 2 de l'aéroport Nice Côte d'Azur a débuté en mars 2023.

Sur l'emprise foncière déjà existante de l'aéroport est prévue la construction de deux bâtiments de 25 000 m<sup>2</sup> avec six salles d'embarquement et une salle de bagages. Le projet devrait être livré en deux temps: la darse en 2025, puis l'ensemble avant l'été 2026.

Avec cette extension, la plateforme Nice Côte d'Azur vise « *une capacité théorique d'accueil de 18 millions de passagers, contre 14,5 millions en 2019* » indique l'aéroport, qui, dans l'attente de la décision de la Cour administrative d'appel de Marseille, ne souhaite pas de commentaire pour le moment.

« *Cette extension va permettre 20.000 vols supplémentaires annuels au-dessus de Nice, rejetant 200.000 tonnes de CO2 par an qui aggraveront le réchauffement climatique, des milliers de tonnes de polluants atmosphériques, et 50 % de passagers de plus qu'aujourd'hui par an* », dénonçaient les militants le 18 novembre.

#### - **Marseille-Provence**

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

Samedi 17 juin, les habitants des quartiers nord de Marseille, notamment de l'Estaque, se sont réunis devant le hall 1 de l'aéroport Marseille Provence (AMP), situé à Marignane, pour protester contre le bruit incessant des avions qui vont et viennent sur le tarmac. Après des années de plaintes à ce sujet, l'aéroport prend acte et annonce des mesures pour remédier à ces nuisances sonores.

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

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

- **Actions à mener : organisation d'un déplacement sur site en coordination avec les communes concernées : Berre-l'Étang, Marignane, Gignac, Les Pennes-Mirabeau, le quartier de l'Estaque, le Rove, Saint-Victoret, Vitrolles**

## - **Toulouse-Blagnac**

### **Un couvre-feu envisagé ?**

Interdire les mouvements d'avions sur l'aéroport Toulouse-Blagnac la nuit ? Une hypothèse qui revient au goût du jour après que quelques récentes études pointent du doigt l'ampleur du phénomène au niveau local et les conséquences néfastes sur la santé des habitants touchés par ces nuisances aériennes. Les associations de riverains qui militent pour cette solution à Toulouse attendent beaucoup des « Ateliers du Territoire », pilotés par la préfecture pour définir le devenir de la plateforme aéroportuaire et ses alentours. Cette démarche de concertation avec tous les acteurs concernés, dont les associations, est complétée par le futur Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), qui doit entrer en vigueur prochainement à Toulouse et ainsi encadrer les nuisances de l'aéroport.

## - **Bordeaux-Mérignac**

### **Cf V) du dossier de séance – Présentation du déplacement sur site et ses enjeux**

## - **Bâle-Mulhouse**

### **Manifestation à Bâle pour moins d'avions dans le ciel côté français**

L'Adra (Association de défense des riverains de l'aéroport de Bâle-Mulhouse) a mobilisé ses membres devant l'hôtel de ville, le 19 octobre 2023 en fin d'après-midi à Bâle. « La Suisse est l'opérateur principal de l'EuroAirport. On vient rappeler au canton de Bâle-Ville que les nuisances sont subies du côté alsacien ! On leur demande de partager les nuisances, d'accepter que les avions survolent Bâle et qu'ils ne soient pas déviés par la trajectoire Elbeg qui arrose à 270° tout le Sud Alsace et la Forêt-Noire », a expliqué Bruno Wollenschneider, président de l'Adra.

Il y aussi des enjeux climatiques : « Le transport aérien produit beaucoup de CO<sub>2</sub> et de gaz à effet de serre. Il est urgent que les responsables réfléchissent à une transition pour le transport aérien et arrêtent de prévoir encore des extensions et une augmentation des vols et des nuisances pour les riverains ».

Les représentants de l'Adra ont remis une pétition à la chancelière d'État Barbara Schüpbach, qui a indiqué qu'elle la transmettrait au gouvernement cantonal.

### **La Suisse se protège**

Le président de l'ADRA, Bruno Wollenschneider, rappelle que la Suisse, par différentes mesures successives, en arrive à protéger son propre territoire au détriment de ses voisins français et allemands. « Elle limite les heures auxquelles elle peut être survolée. Dans les faits, il y a à peine cinq survols de Bâle par jour ».

Ainsi, dès 1974, une première mesure conditionne le financement du prolongement de la piste à l'interdiction partielle du survol du territoire suisse. En 1998, la Suisse impose un accord tacite qui limite les vols directs vers le sud au-dessus de Bâle à huit par jour (quatre par jour en moyenne annuelle) et étend le repos nocturne pour Bâle de 22 h à 7 h.

En 2008, les atterrissages par le sud, au-dessus de Bâle, sont limités à 10 %. À partir de 2015, l'aéroport développe le fret tout cargo sous l'impulsion de la Suisse. Enfin, de 2018 à 2022, une nouvelle procédure en piste 15 concentre les trajectoires sur le territoire français au nord de la frontière.

Or, la Suisse engendre de 90 à 95 % du trafic de l'aéroport, que ce soit par le tourisme low cost, le transport de personnes ou le fret, particulièrement le fret de cargo et particulièrement le soir. *« Il faut donc que les Suisses assument une partie des nuisances, de façon responsable. À commencer par la suppression de l'obligation imposée aux avions de faire un virage à 90 degrés, voire 270, pour éviter le survol de Bâle. Ce virage est naturellement beaucoup plus bruyant et polluant qu'une trajectoire directe »*, demande Bruno Wollenschneider.

### **Un combat inégal**

Implanté sur le territoire français, l'Euroairport est le seul aéroport binational au monde. Il est géré à parité par la France et la Suisse. Après le creux de la période covid, l'aéroport vise le retour au trafic de 2019, soit 100 000 mouvements et 9,1 millions de passagers par an. Côté français, il représente le premier aéroport régional, côté Suisse, le troisième au niveau national.

Pour les riverains, face à ce colosse, le combat est inégal, mais pas perdu. Bruno Wollenschneider, malgré le manque de réponses de la part des interlocuteurs français et suisses, ne perd pas espoir. Celui-ci dit avoir remarqué une prise conscience que *« le transport aérien accélère aussi le changement climatique. L'appel à agir, précise-t-il, ne concerne pas seulement l'impact sanitaire du bruit sur la population, mais aussi l'impact de la pollution, notamment au monoxyde d'azote et aux particules ultra-fines »*.

#### **- Beauvais-Tillé**

### **L'ouverture de nouvelles lignes et le renouvellement de l'exploitant prévus pour début 2024 inquiètent les collectivités, qui craignent une dégradation de leur environnement**

On annonce un marché de 4 milliards d'euros qui ouvre la voie à un doublement de l'activité de l'aéroport à l'horizon 2050.

*« Avec les Jeux olympiques, ils attendent 40 000 mouvements [atterrissages et décollages] en 2024 et à terme au moins 50 000 mouvements et huit millions de passagers »*, résume Dominique Lazarski, présidente de l'association Adera. À ce jour, l'aéroport enregistre 29 000 déplacements par an et plus de quatre millions de passagers.

Plusieurs travaux seraient envisagés pour augmenter ses capacités : agrandissement de l'aérogare, constructions de parkings à étages et d'un « taxiway » le long de la piste en vue d'augmenter la cadence des vols. L'entrepôt logistique de 110 000 m<sup>2</sup> qui doit prochainement ouvrir ses portes à proximité de l'aéroport fait aussi craindre l'arrivée de vols cargo « plus bruyants et plus polluants ».

La maire de Tillé, Catherine Martin, signale les odeurs persistantes de kérosène liées à la présence de l'aéroport sur sa commune. Son conseil municipal vient de voter une motion, à l'instar de deux communes voisines, dénonçant les nuisances et une extension de

l'aéroport « incompatible avec l'urgence climatique ». À la mairie de Beauvais, les élus de gauche et écologistes ont également soumis une motion qui a été débattue en conseil municipal. Tous réclament un plafonnement du nombre de mouvements d'avions à 32 000 par an (la limite fixée dans le Plan d'exposition au bruit), une extension des horaires du couvre-feu, une interdiction des vols cargo et une évaluation des conséquences environnementales de l'activité de l'aéroport.

#### - **Lille-Lesquin**

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

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

Dans le cadre de l'étude d'impact concernant l'extension de l'aéroport de Lille, le préfet du Nord a lancé une consultation. Celle-ci est menée depuis juin auprès de la population touchée par le projet d'[extension](#) de l'aéroport Lille-Lesquin. Le préfet du Nord indique qu'il s'agit de « tenir compte des attentes du territoire ».

Cette consultation concerne l'ensemble des parties prenantes, dont les élus et associations de riverains. C'est le cabinet en charge de l'étude d'impact, CGX Aero, qui est chargé de mener cette consultation jusqu'en octobre.

#### **Un couvre-feu à l'étude**

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

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

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

- **Actions à mener : organisation d'un déplacement sur site en lien avec Mme Marie-Jeanne Marseguerra, Maire de Fretin (59)**

## IV)

# Point sur les Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) des principaux aéroports français

La base juridique européenne pour la gestion du bruit est mise en œuvre en France par des outils bien définis. On a d'une part la Directive 2002/49/CE qui a pour objectif d'« établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement » (Article 1). On trouve sa traduction dans les Cartes stratégiques de bruit (CSB) et le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

D'autre part, on a le Règlement (UE) n°598/2014 qui prévoit de « fixer, lorsqu'un problème de bruit a été identifié, des règles concernant la procédure à suivre pour introduire, de façon cohérente, des restrictions d'exploitation liées au bruit [...] conformément à l'approche équilibrée » (Article 1). Il se traduit par la réalisation d'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **L'enjeu principal reste la protection de la période nocturne**

*« Sur et autour des grands aéroports français, le principal problème reste celui de la protection de la période nocturne. L'Autorité de contrôle recommande de soumettre à études d'impact des scénarios différenciés combinant une exigence progressive sur les caractéristiques acoustiques*

*(bruit certifié) des aéronefs autorisés à opérer et une plafonnement des vols en période nocturne (22h00-06h00) » (extrait du rapport d'activité 2023 de l'ACNUSA, p.34).*

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

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

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

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

**Point sur les EIAE en cours sur les aéroports français – Intervention des administrateurs Ville et Aéroport concernés**

- ➔ Paris-Orly
- ➔ Paris-Charles-de-Gaulle
- ➔ Lille-Lesquin
- ➔ Bordeaux-Mérignac
- ➔ Toulouse-Blagnac
- ➔ Marseille-Provence

**Point sur les EIAE déjà réalisées sur les aéroports français – Intervention des administrateurs Ville et Aéroport concernés**

- ➔ Bâle-Mulhouse
- ➔ Nantes-Atlantique
- ➔ Lyon-Saint-Exupéry

**DISCUSSION**

V)

**Point sur l'organisation d'un déplacement sur site à Bordeaux-Mérignac (01/02/24) et d'autres déplacements à venir (Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Commission européenne)**

**Organisation du déplacement en coordination avec M. Ludovic Guitton, Adjoint au maire du Haillan, administrateur Ville et Aéroport**

**Date : Jeudi 1<sup>er</sup> février 2024**

**Enjeux du déplacement :** La dernière manifestation avait réuni 400 personnes en mars 2023, l'association Eysino-haillanaise de défense contre les nuisances de l'aéroport **réclame le plafonnement du nombre de vols annuels**, qui est prévu à la hausse à l'horizon 2040, et **demande « une trêve nocturne »**, c'est à dire **la suppression des vols commerciaux la nuit. Mais l'aéroport de Bordeaux – Mérignac espère retrouver en 2027 un trafic normal d'avant Covid et il ne compte pas supprimer complètement l'activité nocturne.** « *On est multi-activités* », explique le président du directoire de l'aéroport, Simon Dreschel. « *On a du service public, on a des vols sanitaires, du transport logistique avec des colis qui sont diffusés le matin sur tout le territoire, on a des vols commerciaux aussi, donc il faut trier tout ça et faire le meilleur choix.* »

La préfecture de Gironde a lancé une nouvelle étude d'impact sur les nuisances sonores (EIAE) de l'aéroport de Bordeaux Mérignac. Il s'agit de faire un diagnostic avant d'éventuelles restrictions.

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

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

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

**Dans un rapport récent, la Cour des comptes a examiné la société gestionnaire de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac de 2013 à 2021 et pointe notamment une stratégie économique dépassée et un besoins de rénover la qualité de service.**

Les nuisances sonores, la qualité de service, le développement des vols low cost ou encore l'avenir de la « piste sécante » : ces thèmes, qui intéressent au premier chef usagers et riverains, figurent dans [le dernier rapport de la Cour des comptes](#) qui ausculte la gestion de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac de 2013 à 2021, concerté avec les dirigeants de la plateforme et ses actionnaires – principalement l'État (60 %) et la Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux (25 %) et les collectivités locales (1). Alors que la stratégie de l'aéroport a été entièrement repensée après la crise du Covid, le rapport éclaire – à rebours – les coulisses d'un tel enjeu, en rembobinant des années de course à la croissance et d'un modèle « qui a mal résisté aux crises et conduit à négliger d'importants enjeux ».

L'aéroport de Bordeaux Mérignac, 8<sup>ème</sup> aéroport français avec 7,7 millions de passagers en 2019, a mis en place dans la décennie 2010 une stratégie de croissance de son trafic assise sur les vols à bas coûts (low cost). Cette stratégie s'est accompagnée d'une priorité donnée à l'accumulation de réserves financières, au détriment de nombreux investissements reportés.

Des signaux préoccupants sur la performance de l'outil se sont dès lors manifestés : la qualité de service a reculé, les exigences de sûreté et de sécurité ont été mal respectées. Des défauts d'ergonomie et de capacité des bâtiments aéroportuaires ne sont toujours pas résolus.

La Cour porte une appréciation critique sur cette approche principalement financière et de court terme qui a privilégié à l'excès la rentabilité pour l'actionnaire, avec le recours à des contrats d'aides incitatives à destination des compagnies à bas coûts. Elle relève les difficultés rencontrées par l'État pour prendre suffisamment en considération les enjeux « métiers » et régaliens que sont, par exemple, la sûreté et la sécurité.

### **Peut-être faut-il réfléchir à un modèle de développement un peu différent**

Pour préparer ce projet de développement, il est nécessaire de repenser l'organisation actuelle de la plateforme aéroportuaire. Parmi les scénarii sur la table, « un porte sur le maintien des deux pistes actuelles, un deuxième sur la suppression de la piste sécante, et un troisième sur la suppression de la piste sécante et un doublement de la piste principale » résume la maire d'Eysines Christine Bost.

C'est l'Etat qui, au final, tranchera entre ces différentes options. Mais celle de la suppression de la piste sécante, qui serait transformée en taxiway pour les avions, semble à ce jour tenir la corde. Ce qui voudrait dire que l'intégralité du trafic serait supporté par la piste principale. « En gros, on nous propose de multiplier par 2,5 le trafic, en faisant la part belle aux low-cost, et que les 80.000 personnes situées sous le couloir aérien de la piste principale en prenne 100 %, s'étrangle Christine Bost. C'est déjà assez insupportable à certains moments, alors nous, on dit que la coupe est pleine.»

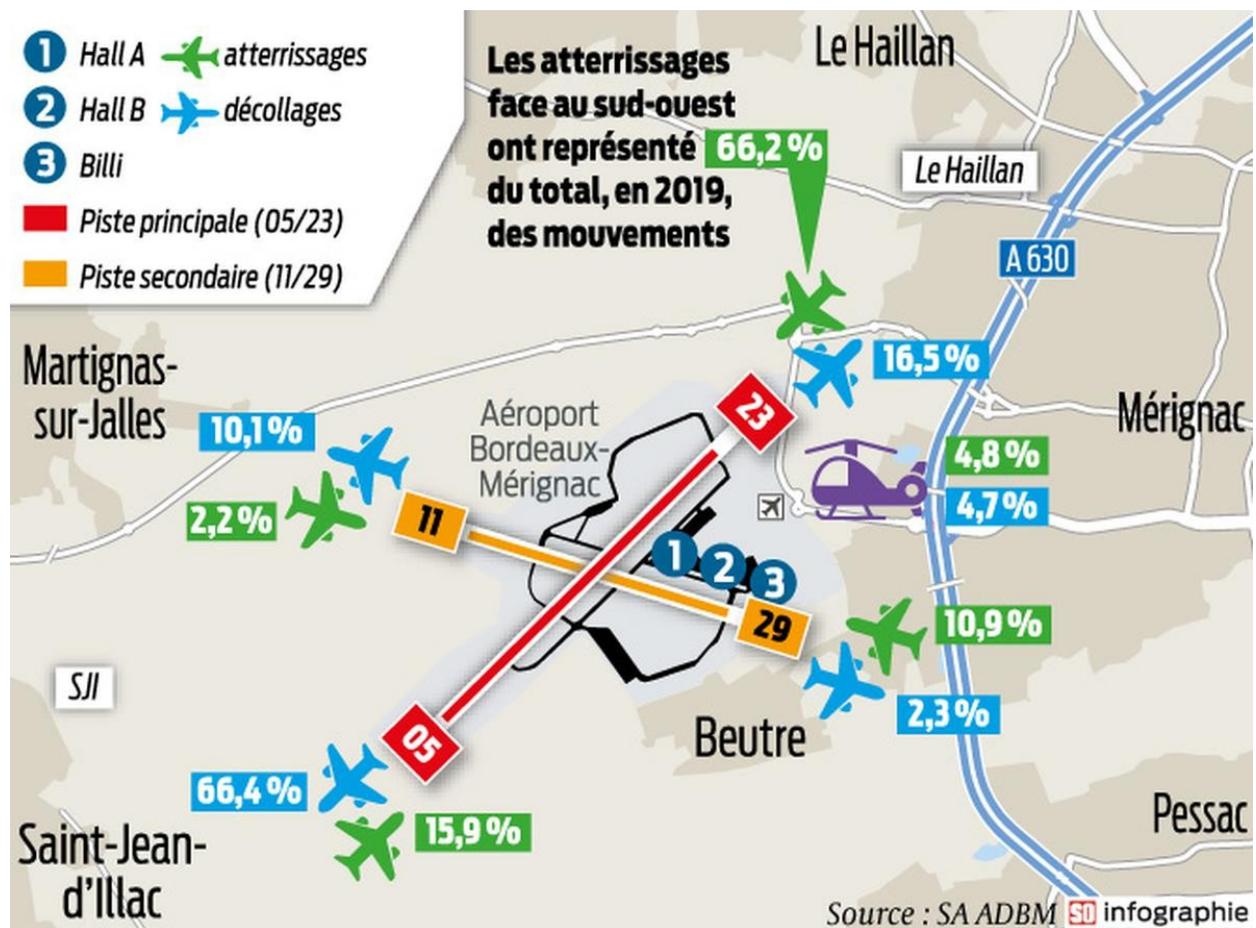
« Nous reconnaissons l'aéroport comme un outil de développement économique, tempère l'élue, mais peut-être faut-il réfléchir à un modèle de développement un peu différent, sachant que deux pistes, cela permet de répartir la nuisance. »

« On a le sentiment que ce qui prévaut est de développer le trafic aérien, et que la problématique du bruit est la portion congrue de l'analyse », peste pour sa part Christine Bost.

### **Demande d'avancées sur les vols de nuit**

La question des vols de nuit est aussi en train de s'inviter dans les débats. « L'aéroport de Mérignac est un des derniers aéroports de France à n'avoir aucune restriction nocturne, lance la maire d'Eysines. On comprend que c'est un atout de commercialisation, et notamment auprès des low-cost, mais c'est aussi parfois insupportable pour les riverains. »

Des riverains qui subissent en plus les essais des Rafale sortis tout droit des usines Dassault, situées juste à côté de l'aéroport. « Ces vols de qualification des pilotes viennent se rajouter au mille-feuille des difficultés que l'on rencontre » se désole l'élue.



## Programme prévisionnel du déplacement sur le site de Bordeaux-Mérignac

<b>Jeudi 1<sup>er</sup> février 2024</b>	
<b>07h30</b>	TGV Paris-Bordeaux => Transfert Gare TGV de Bordeaux -> Aéroport de Mérignac
<b>10h00</b>	Réunion avec la direction de l'aéroport (SA Bordeaux-Mérignac), DGAC Sud-Ouest, Préfecture de Gironde – site aéroportuaire de Bordeaux-Mérignac
<b>12h30</b>	Déjeuner avec les élus locaux ( <u>Lieu à déterminer</u> : Mérignac ou Le Haillan)
<b>14h30</b>	Réunion avec les élus locaux (communes du Haillan, Eysines, Mérignac, Pessac, Martignas-sur-Jalles, Saint-Jean-d'Illac, Bruges, Blanquefort), Bordeaux Métropole, le Conseil départemental de la Gironde, la Région Nouvelle-Aquitaine
<b>16h30</b>	Réunion avec les associations de riverains (Association eysino-haillanaise de défense contre les nuisances de l'aéroport (AEHDCNA) ; Association Vivre à Mérignac Beutre ; Fédération des syndicats de quartiers de Pessac ; Martignas Environnement ; AP ILLAC ; ARPRAM).
<b>18h00</b>	Retour TGV Bordeaux => Paris

### **Autres déplacements sur site en 2024 : Lyon Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Commission européenne**

#### ➤ **Lyon Saint-Exupéry (juin 2024)**

Là aussi, l'objectif pour Ville et Aéroport est de rencontrer l'ensemble des acteurs locaux (direction de l'aéroport, élus membres du conseil de surveillance de la société aéroportuaire, Métropole, départements du Rhône, de l'Isère, de l'Ain, élus des communes riveraines, associations de riverains). **Un contact a déjà été pris avec M. Lionel Lassagne, Directeur du développement durable de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry.**

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

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

➤ **Marseille-Provence (octobre 2024)**

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

Le fil conducteur des discussions sera le projet « Cœur d'aéroport », extension prévue de l'aéroport dont la première phase, concernant la création d'un nouveau bâtiment de 22 000 m<sup>2</sup> entre les halls A et B, a fait l'objet d'une enquête publique. Évidemment les associations de défense de l'environnement sont vent debout contre ce projet qui dans un second temps prévoit une hausse de trafic.

L'enjeu est de taille : hisser Marseille-Provence, déjà troisième aéroport régional français, au rang des plus grands aéroports internationaux. C'est la seconde phase du projet qui inquiète les associations puisqu'elle concerne l'extension de l'aire de trafic et la construction d'une jetée d'embarquement pouvant accueillir des avions longs courriers. De quoi faire passer le trafic de 8 à 12 millions de passagers par an. Les collectifs citoyens s'organisent et dénoncent l'augmentation du trafic et des émissions de CO<sub>2</sub>, hypothéquant les chances de remplir les objectifs bas carbone de la France et des collectivités locales. Les avions sont en effet de gros producteurs de CO<sub>2</sub> et de particules fines dans la région et les populations de Marignane, Saint-Victoret et Vitrolles en sont les premières victimes.

➤ **Commission européenne (déplacement post élections européennes – décembre 2024)**

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

## DISCUSSION

## VI)

### Questions diverses :

- point sur l'audience avec C.Beaune, ministre délégué chargé des Transports ;
- point sur l'organisation d'une réunion à la Métropole du Grand Paris sur le PPBE Métropolitain ; point sur l'organisation d'une consultation publique en Île-de-France sur les nuisances aériennes ;
- point sur la programmation de la 2<sup>e</sup> session de formation auprès des élus ;
- point sur la COP28 à Dubaï

### ➤ Point sur l'audience avec M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports

À l'automne 2022, l'association Ville et Aéroport a sollicité une audience auprès de M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports (courrier du 04/10/22 ; relance le 07/12/22). Les actes du colloque « Transport aérien, le jour d'après ? » étaient joints au courrier. L'enjeu de cette rencontre est de discuter avec le ministre des différents enjeux qui se posent pour le secteur aérien post Covid et lui présenter notre réflexion et nos propositions.

La chefferie de cabinet nous avait contactés début janvier 2023 afin de nous proposer de recevoir une délégation d'élus Ville et Aéroport par deux conseillers du ministre : M. Alexandre Molina, conseiller Territoires et Élus et Mme Claire Rais-Assa, conseillère Transport aérien (+ DGAC).

Ce à quoi nous avons répondu que, conformément à la demande initiale, nous souhaitions expressément rencontrer le ministre lui-même. Il a dès lors été convenu qu'un entretien préparatoire à cette audience se tiendrait entre les conseillers précités et notre chargé de mission, M. Julien Delannay. **Celui-ci s'est tenu le mardi 14 février 2023.**

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

Récemment, nous avons repris contact avec le cabinet du ministre aux côtés de présidents d'associations d'élus franciliennes (Mme Ponthier, présidente du C.E.C.C.T.4, Adjointe au Maire d'Épinay-sur-Seine, M. Gérard Bouthier, président de DRAPO, conseiller municipal de Yerres).

**À ce stade, nous avons accepté de rencontrer les conseillers du ministre, M. Thibault Gensollen, conseiller parlementaire et élu, et Mme Claire Rais-Assa, conseillère Transport aérien, Transport fluvial et Dialogue environnemental.**

**Un rendez-vous a été fixé le jeudi 18 janvier 2024 à 14 heures.** Nous espérons pouvoir rencontrer le ministre courant 2024.

➤ **Point sur l'organisation d'une réunion sur le PPBE métropolitain (Métropole du Grand Paris)**

Les nouvelles cartes stratégiques de bruit ont été validées mi-octobre par les élus de la Métropole du Grand Paris durant leur assemblée plénière.

Ville et Aéroport souhaite organiser, en lien avec D.Gonzales, rapporteur du PPBE métropolitain, une réunion à la MGP en présence de Patrick Ollier, Président de la MGP, et de certains élus.

➤ **Point sur l'organisation d'une consultation publique en Ile-de-France sur les nuisances aériennes**

Suite au rassemblement auquel Ville et Aéroport a participé le 9 mai dernier devant le Ministère de la Transition écologique, et afin de maintenir la pression sur le gouvernement, plusieurs associations d'élus dont Ville et Aéroport, le C.E.C.C.T.4, le réseau DRAPO souhaite organiser une consultation publique sur la question des nuisances aériennes en Ile-de-France.

**Celle-ci serait programmée le dimanche 17 mars 2024 dans les communes participantes.**

C'est une consultation publique et non un référendum d'initiative locale qui s'inscrit dans le cadre de la démocratie participative. Courant janvier 2024 nous officialiserons cette consultation publique dans la presse. Un comité de campagne sera alors constitué jusqu'à la date de la consultation.

Nous convenons d'organiser cette consultation sans nous baser sur les listes électorales. Cela permettra plus de souplesse et les habitants d'une ville qui n'organise pas la consultation pourront s'exprimer dans une commune voisine qui l'organise. Le but est de mobiliser le plus possible de communes et de citoyens. Un bureau de vote sera ouvert en mairie et selon les communes d'autres bureaux de vote pourront ouvrir ce jour-là.

Il faut une question simple qui pose bien les enjeux et qui soit compréhensible par le citoyen.

Nous sommes d'accord pour dire qu'il faut introduire un lien entre la limitation des vols, le couvre-feu et le rapport avec la santé.

Dès lors, on pourrait proposer comme base de discussion l'intitulé suivant :

**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 ?**

Nous finaliserons à destination des communes participantes un kit de communication présentant l'organisation de cette consultation publique et les enjeux qu'elle recouvre.

Afin de discuter de cette consultation publique, Ville et Aéroport organise une réunion en visioconférence le mercredi **20 décembre 2023, à 10h30.**

À partir de la fin janvier 2024, un Comité de campagne sera constitué.

➤ **Point sur la programmation de la 2<sup>e</sup> session de formation auprès des élus**

Le 1<sup>er</sup> séminaire de formation consacré au bruit aérien auprès des élus de Ville et Aéroport s'est tenu en visioconférence le mercredi 8 février 2023. Il a été assuré par M. Gérard Stemmer, administrateur Ville et Aéroport et ancien pilote de ligne.

Cette formation a réuni à la fois certains élus membres du réseau Ville et Aéroport ainsi que des collaborateurs d'élus.

L'objectif est de sensibiliser les élus de Ville et Aéroport 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 décline par thématiques, doit leur permettre d'appréhender un certain nombre de notions propres au transport aérien, de les assimiler et ainsi leur permettre de répondre aux interpellations récurrentes des citoyens.

Le programme complet de cette formation a été diffusé. Naturellement, de nouvelles thématiques pourront s'ajouter selon la demande des élus.

Une captation vidéo du séminaire a pu être faite. Elle doit notamment permettre aux élus n'ayant pu y assister au séminaire de le suivre. Ils pourront solliciter M. Stemmer par mail ([gerard.stemmer@wanadoo.fr](mailto:gerard.stemmer@wanadoo.fr)) pour toute question. Par ailleurs, une newsletter spéciale sera consacrée à chaque séminaire et diffusée.

**Le 2<sup>e</sup> séminaire de formation sera consacré aux trajectoires et programmé en février 2024 (hors période de vacances scolaires), durant la semaine du 5 février (date à confirmer).**

➤ **Point sur la COP28 à Dubaï**

**La COP28 met en lumière la transition énergétique pour l'aviation**

Alors que les gouvernements du monde entier se réunissent pour la Journée des transports lors de la **COP28 à Dubaï**, un Forum mondial de l'aviation durable a été organisé pour souligner la nécessité d'approches coopératives pour **décarboner** le transport aérien.

Des experts et des dirigeants du secteur de l'aviation ont donné un aperçu des exigences de la transition énergétique dans l'aviation. « *La COP28 est le lieu où le monde se réunit pour trouver un moyen d'atteindre les objectifs de l'Accord de Paris* », a expliqué Haldane Dodd, directrice exécutive du Groupe d'action intersectoriel sur le transport aérien. « *L'aviation s'engage à jouer son rôle dans cette décarbonation à l'échelle du système. Le transport aérien est toujours considéré comme un secteur "difficile à réduire" en raison du fait que nous ne disposons pas de solutions prêtes à l'emploi pour la décarbonisation. Bien qu'atteindre l'objectif de zéro carbone net de l'aviation d'ici 2050 constitue un défi de taille, notre secteur a une histoire de collaboration pour surmonter les difficultés et notre transition énergétique n'est pas différente. Nous avons un plan en place et nous travaillons à exécuter cette stratégie de différentes manières.* »

Le Forum mondial de l'aviation durable à la COP28 a réuni des experts de tous les maillons de la chaîne de valeur de l'aviation, des gouvernements, des organisations des Nations Unies, des finances, de l'énergie, de la société civile et des syndicats pour discuter de la transition énergétique et de la décarbonation de l'aviation. L'accent mis sur le déploiement du SAF a été complété par des discussions sur les **améliorations opérationnelles**, l'utilisation de l'**hydrogène**, la gestion du carbone dans les **aéroports**, la transition juste, les **effets non-CO2**, la **politique** et le **financement**. *« Lorsque nous réunissons les compagnies aériennes, les aéroports, la gestion du trafic aérien et le secteur aérospatial civil lors d'un événement comme le Forum mondial de l'aviation durable à la COP28, vous réalisez l'ampleur des efforts en cours en matière de technologie, d'améliorations opérationnelles et de transition vers un carburant d'aviation durable (SAF) », poursuit Haldane Dodd. « Nous avons fait participer les gouvernements par l'intermédiaire de l'agence spécialisée des Nations Unies, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), où ils ont non seulement adopté un objectif de carboneutralité pour 2050, mais ont également adopté la semaine dernière une voie vers le remplacement éventuel de l'utilisation des combustibles fossiles dans l'aviation, à partir de 2030 avec un objectif de réduction des émissions de 5 %. »*

En guise de conclusion, elle ajoute que la COP28 est *« l'occasion idéale pour l'aviation de souligner auprès des gouvernements la nécessité de mesures politiques de soutien pour aider à stimuler les investissements dans le SAF »*. *« Le secteur énergétique traditionnel et la communauté financière sont également au cœur de cette transition. L'un des débats clés des négociations plus larges de la COP28 à l'heure actuelle est la question de "l'élimination progressive" des combustibles fossiles. La voix de l'industrie aéronautique est claire : nous devons éliminer progressivement notre utilisation de combustibles fossiles d'ici 2050. Il s'agit d'un défi de taille pour tous les secteurs de l'économie et en particulier pour l'aviation. Mais nous nous engageons à le réaliser afin que nous puissions connecter le monde sans carbone dans les décennies à venir. »*

### ***Faut-il davantage taxer le transport aérien ?***

*Les compagnies aériennes s'appêtent à battre un record avec 4,7 milliards de passagers attendus dans le monde en 2024, selon les données communiquées le 6 décembre par l'Association internationale du transport aérien (IATA). Des chiffres qui « font tache » en pleine COP28. Le secteur de l'aérien est montré du doigt en raison des émissions de gaz à effet de serre qu'il génère.*

Faut-il augmenter les prix des billets d'avion pour atteindre les objectifs climatiques ? Comment décarboner le secteur ? On sait que le levier de décarbonation le plus efficace est l'organisation de la baisse du trafic aérien.

Selon des projections dévoilées en plein sommet climatique COP28, les compagnies pensent consommer 374 milliards de litres de carburant en 2024, ce qui rejettera 939 millions de tonnes de CO2 dans l'atmosphère.

