



Association nationale d'élus

CONSEIL D'ADMINISTRATION

DOSSIER DE SÉANCE

Jeudi 15 juin 2023

14h00-16h00

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

ASSEMBLEE NATIONALE – PARIS



ORDRE DU JOUR	
I)	Suites de l'Assemblée générale 2023 – Election du bureau
II)	Bilan de la table-ronde « Quel scénario de décarbonation pour le secteur aérien à l'horizon 2050 ? » (13/04/23)
III)	Point sur le rassemblement élus-riverains franciliens devant le ministère de la Transition écologique et ses suites (09/05/23)
IV)	Point d'actualité sur les aéroports parisiens et régionaux
V)	Point sur la proposition de loi « nuisances aéroportuares » (N.Moutchou) ; point sur l'audience avec M. Clément Beaune, ministre des Transports
VI)	Questions diverses : consultation publique sur les procédures de descente continue à l'aéroport Paris-Orly en configuration face à l'ouest ; décret du 16 mai relatif à la lutte contre les nuisances aéroportuares ; programme d'activités Ville et Aéroport



D)**Suites de l'Assemblée générale 2023
Élection du bureau****Rappel de la constitution du bureau Ville et Aéroport**

Le bureau de l'association est composé d'un président, de trois vice-présidents, d'un secrétaire général et d'un trésorier. Le bureau est l'organe dirigeant de l'association. C'est lui qui se charge du bon déroulement des activités de l'association. Il lui revient de veiller à la mise en œuvre des délibérations tant du conseil d'administration que de l'assemblée générale, d'assurer la gestion courante de l'association dans le cadre des orientations arrêtées, ou encore de veiller au bon fonctionnement statutaire, ainsi qu'au respect de la réglementation.

Reconduction du bureau Ville et Aéroport

L'ensemble des membres sortants sont candidats	
M. Jean-Pierre BLAZY	Président sortant, est candidat au poste de Président
M. Pascal BOUREAU	Vice-président sortant, est candidat au poste de Vice-Président
Mme Brigitte VERMILLET	Vice-Présidente sortante, est candidate au poste de Vice-Présidente
M. Jean-Claude LEMASSON	Vice-Président sortant, est candidat au poste de Vice-Président
M. Didier GONZALES	Secrétaire général sortant, est candidat au poste de Secrétaire général
M. Lucien BARGE	Trésorier sortant, est candidat au poste de Trésorier

ELECTION DU BUREAU DE VILLE ET AEROPORT

II)

Bilan de la table-ronde « Quel scénario de décarbonation pour le secteur aérien à l’horizon 2050 ? » (13/04/23 – Assemblée nationale)

Une table-ronde « Quel scénario de décarbonation pour le secteur aérien à l’horizon 2050 ? » a été organisée le 13 avril dernier par Ville et Aéroport à l’Assemblée nationale. L’occasion pour les acteurs du transport aérien de présenter leur feuille de route et les objectifs qu’ils se sont fixés en matière de décarbonation. Préalablement au débat, une présentation par l’Ademe de son rapport «Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien» publié en septembre 2022 a été assurée par M. Marc Cottignies, coordinateur de l’étude, et Mme Aurélie Bichot, Ingénieure produits biosourcés et biocarburants.

Cette présentation est téléchargeable sur www.villeaeroport.fr

On peut se féliciter de la bonne participation des acteurs du transport aérien avec une représentation très large, de l’IATA aux compagnies aériennes en passant par des associations qui travaillent sur la décarbonation, des associations de défense de l’environnement, l’UFCNA, l’ACNUSA, des parlementaires et autres organismes qualifiés.

Une transcription de la table-ronde est en cours. Elle fera l’objet d’une publication à la rentrée de septembre.

Les différents leviers de décarbonation ont été détaillés. Outre l’utilisation des carburants aéronautiques durables (CAD ou SAF pour Sustainable Aviation Fuels) qui est un levier important, la modération du trafic aérien apparaît comme le scénario le plus efficace pour réduire les émissions cumulées en 2020 et 2050 et pour réduire nettement les émissions d’ici 2030.

Contexte et enjeux du débat : le transport aérien face à l’urgence climatique

Le transport aérien français (vols intérieurs et vols internationaux au départ de France) a des impacts de plus en plus importants sur l’environnement, dans un contexte de croissance de l’activité à l’échelle mondiale. Même si les acteurs du secteur aérien sont de plus en plus conscients et engagés en matière de transition écologique, les émissions de CO2 du secteur ont augmenté de 85% entre 1990 et 2019, et pourraient encore croître de 50% d’ici 2050 si de nouveaux leviers de décarbonation ne sont pas mobilisés.

L’enjeu de cette table-ronde était de favoriser le débat entre les différents acteurs du transport aérien autour des trois scénarios de transition écologique du secteur aérien qui sont proposés par l’Ademe : le scénario A « Rupture technologique » ; le scénario B « Modération du trafic » et le scénario C « Tous leviers ». Chacun a pu ainsi faire valoir ses arguments à l’heure où l’urgence climatique et sanitaire est posée.

Trois scénarios contrastés de transition bas-carbone élaborés par l'Ademe

Scénario A : « Rupture technologique ». Scénario dans lequel des investissements importants sont réalisés dans la recherche et construction aéronautique ainsi que dans la production de Carburants d'Aviation Durable (CAD), et ce, afin de conserver une croissance du trafic aérien ;

Scénario B : « Modération du trafic », qui mobilise à la fois des mesures de sobriété pour stabiliser le niveau de trafic aérien et un développement important de l'usage des CAS, visant à minimiser les émissions cumulées entre 2020 et 2050 et à réduire nettement les émissions d'ici 2030 ;

Scénario C : « Tous leviers », qui mobilise l'ensemble des leviers à un degré moindre que dans les deux premiers scénarios, et ce afin de réduire les risques et les coûts liés au recours à des technologies de rupture, ainsi que les impacts socio-économiques des mesures de modération du trafic.

La table-ronde a bien montré la complémentarité des leviers de réduction des émissions et parmi eux la réduction du trafic, seul levier pouvant permettre des réductions rapides des émissions de GES à court terme et le plus bas niveau possible d'émissions cumulées sur la période 2020-2050.

Comment statuer sur le niveau et les modalités concrètes du recours au levier de la maîtrise du trafic, qui est une forme de sobriété ? Le cas d'Amsterdam-Schiphol

L'Ademe recommande d'engager des travaux spécifiques d'étude de faisabilité et d'évaluation des impacts socio-économiques puis d'expérimentation suite à la présente étude. Le Haut Conseil pour le Climat, dans son rapport 2022 (« Dépasser les constats, mettre en œuvre les solutions ») va plus loin et recommande de passer à l'action dès maintenant : « Le secteur aérien doit engager sa décarbonation par la maîtrise de la demande ». « L'atteinte rapide de la décarbonation du secteur aérien à l'horizon 2030 doit être réalisée en oeuvrant sur l'ensemble des leviers, y compris la forte accélération de la maîtrise de la demande d'ici 2025 ».

La maîtrise du trafic comme levier de décarbonation s'avère le plus efficace à court terme. En effet, on sait par ailleurs que l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions ou le recours aux carburants durables ne produiront leurs effets qu'à moyen et long terme.

Pour Ville et Aéroport, il appartient ainsi aux pouvoirs publics de se positionner sur le sujet et d'étudier les modalités potentielles du recours au levier « modération du trafic » qui pourrait prendre la forme d'un plafonnement du nombre de vols, à l'instar de la décision prise récemment par le gouvernement néerlandais pour l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol.

Rappelons que le gestionnaire de l'aéroport a décidé très récemment par la voix de M. Ruud Sondag, directeur général de l'aéroport, d'instaurer un couvre-feu entre minuit et 6 heures du matin (aucun décollage et aucun atterrissage entre minuit et 5 heures du matin). Cette décision s'inscrit dans le cadre de la réduction de la pollution sonore et des émissions de CO2 et devrait entrer en vigueur à partir de 2025-2026. Elle équivaut à la suppression de 100 000 vols par an. Les jets privés seront interdits car ils causent notamment des émissions de CO2 par passager environ 20 fois plus qu'un vol régulier.

Zoom sur les objectifs de neutralité carbone en 2050

L'objectif français de neutralité carbone en 2050 repose sur une division par 6 au moins des émissions de la France entre 1990 et 2050, tous secteurs confondus ! Comme l'a montré la table-ronde, à travers les trois scénarios précités, l'Ademe révèle que les émissions de CO₂ des vols au départ de la France peuvent être réduites d'environ 75% entre 2019 et 2050 en mobilisant trois leviers majeurs : l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions ; le recours aux carburants durables et la réduction du trafic de 23% par rapport à 2019.

Dire que la décarbonation du secteur aérien doit intégrer un plafonnement du trafic et l'instauration de couvre-feux la nuit a déjà suscité des échanges assez vifs avec les acteurs du transport aérien. On peut comprendre la position des compagnies aériennes mais des compromis doivent être trouvés.

Une disponibilité des carburants décarbonés limitée

On sait déjà que la disponibilité des carburants décarbonés sera limitée. En effet, il ne faut pas s'attendre à des réductions rapides des émissions si l'on se fie uniquement aux développements des agrocarburants (e-fuel) ou à l'avion à hydrogène. Ce dernier serait prêt à compter de 2035, date la plus optimiste d'Airbus. Il s'adresserait surtout aux vols court-courriers, soit au plus 7 % des parcours en 2050, quel que soit le scénario de l'ADEME.

Du côté des carburants d'aviation durable (CAD) à base de biocarburants ou d'électro-carburants, les effets pourraient être directs et massifs, car l'utilisation du kérosène est la principale source de CO₂ du secteur et le restera en 2050 quel que soit le scénario envisagé.

Or, le défi majeur et impératif pour le secteur aérien est de sortir du kérosène ! Oui mais d'autres enjeux connexes apparaissent immédiatement : faire baisser le coût des carburants durables, aujourd'hui quatre à cinq fois plus cher que le kérosène ; cette transition écologique et énergétique se traduira par une hausse des tarifs aériens, de plus de 8% selon les experts de Bruxelles.

Aujourd'hui responsable d'environ 2,5% de émissions de CO₂ à l'échelle mondiale, il doit se transformer. Si rien n'est fait, le transport aérien contribuera à hauteur de 9% des émissions de CO₂ à l'horizon 2050 et les progrès technologiques seront incapable d'absorber la forte croissance du trafic qui a déjà quasiment retrouvé son niveau d'avant crise sanitaire en 2019.

Quel sera le niveau d'engagement des acteurs publics et privés du transport aérien dans la recherche et le développement de nouveaux modèles d'avions et de nouvelles façons de produire des CAD, ainsi que des unités et réseaux de production et de distribution de CAD, d'hydrogène, et d'électricité bas-carbone, afin de garantir une capacité du secteur à maîtriser les émissions de GES à moyen et long terme ?

La décarbonation du secteur aérien au centre des discussions de la 79^{ème} Assemblée générale de l'IATA

La 79^{ème} Assemblée générale annuelle (AGA) de l'Association internationale du transport aérien (IATA), qui rassemble quelque **300 compagnies aériennes**, s'est tenue début juin à **Istanbul en Turquie**.

Après la crise sanitaire des années précédentes, **la crise climatique et la décarbonation** ont été au centre des discussions des acteurs de l'aviation civile. Le transport aérien est responsable de 2% à 3% des émissions de CO2 dans le monde. Engagés, à l'unisson des Etats, à "*zéro émission nette*" d'ici à 2050 -un chantier à quelque 1 550 milliards de dollars selon l'IATA-, les compagnies aériennes comptent majoritairement sur les carburants d'origine non fossile, les SAF (Sustainable Aviation Fuel), pour y parvenir.

Des filières se mettent peu à peu en place, stimulées par des politiques publiques notamment aux Etats-Unis, dans l'espoir de faire baisser le prix encore élevé des SAF. Mais beaucoup doutent de la possibilité d'atteindre "*zéro émission nette*" d'ici à 2050. Fin mai, le PDG de Qatar Airways, Akbar Al Baker, a invoqué l'insuffisance de la production de carburant aviation durable (SAF). Il a toutefois souligné que les avions de nouvelle génération étaient plus propres que ceux qu'ils remplaçaient.

Même discours à la Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM), réunie en congrès fin mai à Paris : les compagnies aériennes françaises, en tête Air France, réclament à l'Etat la mise en place d'une filière SAF en France (et aussi en Europe), sans quoi elles ne parviendront pas à la décarbonation du secteur dans les délais prévus.

Les compagnies aériennes réunies à Istanbul ont discuté également, pour la première fois, des émissions autres que le CO2, telles que les traînées de condensation des avions. L'ONG écologiste Transport et Environnement, basée à Bruxelles, estime que les compagnies aériennes ont tardé à prendre des mesures concernant ces traînées de condensation qui, selon les scientifiques, peuvent avoir un effet néfaste sur le réchauffement climatique. A l'inverse, les compagnies aériennes affirment qu'en évitant les traînées de condensation, elles risquent de consommer plus de carburant et de rejeter plus de CO2.

Pour l'aviation civile mondiale, la décarbonation est le défi majeur des années à venir. Un défi qui deviendra encore plus aigu avec le nombre d'avions dans le monde qui devrait doubler en 20 ans (22 880 en 2020 à 46 930 appareils en 2040, selon Airbus).

En savoir plus :

- [Rapport « Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien » \(ADEME - septembre 2022\)](#)
- [Présentation de l'Ademe \(Marc Cottignies/ Aurélie Bichot\) lors de la table-ronde](#)

DISCUSSION

III)

Point sur le rassemblement élus-riverains francilien devant le Ministère de la Transition écologique et ses suites (09/05/23)

Face à l'urgence climatique et sanitaire, les élus franciliens, les associations, les professionnels de santé et les citoyens demandent un plafonnement des aéroports Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget et l'instauration de couvre-feux

Un rassemblement à l'initiative d'élus (CECCT4) auquel a participé Ville et Aéroport et soutenu par les associations de défense de l'environnement et de riverains (Advocnar, Drapo, Gare, Réseau action climat, UECNA) a été organisé le mardi 9 mai à Paris devant le Ministère de la Transition écologique. Cette mobilisation fait suite à un courrier signé par plus de 300 élus franciliens et adressé à M. Clément Beaune, ministre délégué aux transports, dans lequel ils demandent un plafonnement et un couvre-feu de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Suite à l'adoption d'une délibération symbolique, une délégation a été reçue par le ministre qui s'est engagé à étudier des scénarios de plafonnement. En revanche, la question du couvre-feu a été écartée.

Une action qui s'inscrit dans une mobilisation nationale (9 au 14 mai) à l'appel de l'association européenne UECNA

L'UECNA (Union européenne contre les nuisances aériennes) qui rassemble plusieurs dizaines d'associations a publié avec elles une tribune relayée par France Info et dans le JDD. Il y est question de la nécessaire réduction du trafic aérien pour protéger le climat et la santé des populations riveraines. Les mobilisations en France ont concerné Roissy, Orly, Le Bourget, Lille-Lesquin, Toulouse-Blagnac, Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé, Cannes, Annecy, Pointoise, Toussus le Noble, Logne Saint-Cyr, Lyon-Bron, Villefranche et Corbas. Cette mobilisation dépasse le cadre national puisque d'autres actions étaient organisées en Europe et dans le monde à Londres-Heathrow, Gatwick, Amsterdam-Schiphol, Francfort, Athènes, Liège, Lisbonne, Malpensa, Leeds-Bradford, London city, Famborough, Belo Horizonte, Sao Paulo, Brisbane.

300 élus autour de Roissy demandent un plafonnement à 440 000 mouvements/an et un couvre-feu de 8 heures consécutives comme à Amsterdam-Schiphol

Afin de s'aligner sur la décision historique prise à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol (qui fait partie des grands hubs européens comme Paris-CDG) par le gouvernement néerlandais, les élus signataires demandent à Clément Beaune une réduction du trafic aérien de -10% à Paris-CDG par rapport à son niveau d'avant crise sanitaire en 2019. De plus, l'instauration d'un couvre-feu entre 22h et 6h (soit 8 heures consécutives comme le recommande l'OMS) est souhaitée. Une pétition reprenant ces mesures de plafonnement et de couvre-feu à Paris-CDG a déjà recueilli plus de 20 000 signatures en un mois seulement.

Pour Paris-Orly, élus et associations demandent le plafonnement strict du trafic à 200 000 mouvements/an et l'allongement du couvre-feu actuellement fixé de 23h30 à 6h. Pour Paris-Le Bourget, élus et associations demandent le plafonnement du trafic à 50 000 mouvements/an (contre 90 000 mouvements aujourd'hui) et l'instauration d'un couvre-feu entre 22h et 6h.

Rappel du courrier à M. Clément Beaune, ministre des Transports, signé par 300 élus franciliens

« **MONSIEUR CLÉMENT BEAUNE**
Ministre délégué aux Transports
Hôtel Le Play
40, rue du Bac
75700 Paris

Objet : Plafonnement du trafic aérien sur l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle

le 09 mars 2023

Monsieur le Ministre,

Le 15 décembre dernier a été annoncée l'adoption prochaine du Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) en Commission Consultative de l'Environnement. Le PPBE encadre les nuisances aériennes provoquées par l'activité de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

Ce document règlementaire prévoit une augmentation très importante du trafic aérien de l'ordre de 180.000 vols supplémentaires par an, l'équivalent du projet de Terminal 4 pourtant abandonné par votre gouvernement en février 2021. Une telle croissance de trafic se traduirait par une augmentation des nuisances sonores subies quotidiennement par les Franciliens, qui perdent déjà jusqu'à trois années de vie en bonne santé sous les couloirs aériens de Roissy. Une tribune signée par près de 200 professionnels de santé dénonce les graves impacts du bruit aérien sur la santé.

Une hausse du trafic aérien entraînerait également une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, car comme le soulignent l'ADEME et le Haut Conseil pour le Climat, les progrès technologiques et les carburants « durables » ne suffiront pas seuls à décarboner assez rapidement le secteur aérien.

Au cours des derniers mois, de nombreux citoyens, des associations et plusieurs collectivités se sont exprimés massivement et ont fait part de leur désapprobation sur ce plan de prévention du bruit, sans être entendus à ce jour.

Tous nous constatons un accroissement des nuisances aériennes et une dégradation de notre cadre de vie qui sont inacceptables, non seulement au regard des enjeux de santé publique que nous connaissons, mais aussi des objectifs environnementaux que s'est fixés la France notamment dans le cadre de la COP 2015.

Engagés au service de nos territoires, nous refusons fermement de voir s'accroître les nuisances subies par les habitants de nos communes.

Elus de la République agissant en protection des populations dont nous sommes les représentants, **nous demandons le plafonnement du nombre de mouvements annuel de**

Roissy Charles de Gaulle à 440.000 mouvements/an comme le gouvernement néerlandais le requiert sur l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol (aux caractéristiques similaires à celles de Roissy Charles-de-Gaulle), **l'instauration d'un couvre-feu entre 22h et 6h et une meilleure prise en compte du bruit selon les préconisations de l'OMS.**

Un « nouvel équilibre » est nécessaire entre « l'importance d'un bon aéroport international, d'un bon climat d'affaires et l'importance d'un environnement de vie meilleur et plus sain », a déclaré le Ministre néerlandais Mark Harbers.

A l'heure où la transition écologique et la recherche de nouveaux modèles au sein de notre société s'imposent à chacun d'entre nous, il est urgent et indispensable d'entendre l'aspiration légitime de nos concitoyens à vivre dans la tranquillité et à préserver leur cadre de vie ainsi que leur santé.

Le 9 mai 2023, nous, élus, manifesterons devant votre Ministère pour porter ces revendications.

Souhaitant que ces demandes retiennent votre attention, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos respectueuses salutations. »

Adoption symbolique d'une délibération par la cinquantaine d'élus présents et audience d'une délégation par le ministre des Transports : C. Beaune favorable à l'examen de scénarios de plafonnement pour chaque aéroport mais défavorable au couvre-feu

Une cinquantaine d'élus présents le 9 mai ont lu et adopté symboliquement une délibération reprenant ces mesures. Celle-ci a ensuite été portée au ministre des Transports qui a reçu une délégation composée d'élus et de représentants associatifs.

Le ministre s'est engagé à étudier les scénarios de plafonnement pour les aéroports Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget dans le cadre d'études d'approche équilibrée. C'est une première et en même temps c'est une manière de gagner du temps car l'on sait que la réalisation de telles études nécessite plusieurs mois. **En revanche, il ne veut pas entendre parler d'instauration de couvre-feux** même s'il reconnaît l'impact sanitaire du transport aérien.

Or, la question des vols de nuit est sans aucun doute le point le plus sensible et il y a lieu d'apporter des réponses sur la période 22h-6h qui vont dans le sens d'une meilleure régulation du trafic. Le couvre-feu doit être encouragé et ce de manière harmonisée en France et en Europe. Clément Beaune a indiqué qu'il reviendrait vers les élus et les associations fin mai.

Ce rassemblement marque une première étape. Il s'agira d'amplifier la mobilisation au niveau des élus comme au niveau des citoyens pour que le gouvernement prenne enfin des mesures visant à réduire le trafic aérien. Car comme l'observe l'Ademe dans son rapport « Elaboration de scénarios de transition écologique pour le secteur aérien » paru en septembre 2022, le levier de décarbonation le plus efficace à court et moyen terme est sans aucun doute la « modération du trafic ».

Modèle de vœu à présenter au niveau des conseils municipaux concernés

Ce vœu découle de la délibération prise symboliquement devant le Ministère de la Transition écologique et transmis à Monsieur Clément Beaune lorsque la délégation a été reçue au Ministère.

Afin de poursuivre cette action et d'afficher notre détermination en faveur de la réduction des nuisances aériennes, il est proposé de porter ce vœu au sein des conseils municipaux.

Une fois adoptés, ils seront transmis au Ministère des Transports. Il s'agit de maintenir la pression auprès du gouvernement.

Vœu relatif à la réduction des nuisances aériennes sur le territoire de la commune

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment son article L2121-29,

Vu la directive européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement qui dispose que chaque État membre élabore, tous les 5 ans, pour chacun de ses aéroports civils recevant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements, des Cartes Stratégiques de Bruit et un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement,

Vu le Règlement UE 598/2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée,

Vu la directive 2008/50/CE, concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe,

Vu le Règlement UE 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique,

Considérant la procédure d'adoption en cours du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle pour la période 2022-2026,

Considérant l'élaboration en cours des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) d'Orly et du Bourget pour la période 2024-2028,

Considérant qu'en 6 ans,

- Autour de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle la population exposée à un dépassement de la valeur limite d'exposition Lden55 (journée) a augmenté de 23% et la population exposée à un dépassement de la valeur limite d'exposition Lnight50 (nuit) a augmenté de 80%,
- Autour de l'aéroport d'Orly, la population exposée à un dépassement de la valeur limite d'exposition Lden55 (journée) a augmenté de 34% et la population exposée à un dépassement de la valeur limite d'exposition Lnight50 (nuit) a augmenté de 91%,

Considérant qu'1,9 millions Franciliens riverains d'Orly, Roissy et le Bourget sont exposés à un niveau de bruit aérien supérieur aux valeurs-guide de l'OMS au-delà desquelles les atteintes à la santé et au sommeil sont avérées,

Considérant qu'aucun objectif de réduction du bruit aérien et du nombre d'habitants impactés n'est fixé dans les projets de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement,

Considérant les 4 grands piliers définis dans le cadre du concept de l'approche équilibrée

- 1- La réduction du bruit des avions à la source
- 2- La planification et la gestion de l'utilisation des sols
- 3- Les procédures opérationnelles d'exploitation de moindre bruit
- 4- Et en dernier recours les restrictions d'exploitation,

Considérant que le 4ème pilier de l'approche équilibrée doit être mis en œuvre de manière concomitante aux trois premiers piliers compte tenu de l'augmentation du bruit constaté autour des trois aéroports majeurs franciliens,

Considérant les conclusions de l'étude nationale Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé (DEBATS) qui démontre que « l'exposition au bruit des avions a des effets délétères sur l'état de santé perçu, la santé psychologique, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocrinien et cardiovasculaire. Cette augmentation de l'exposition au bruit est associée également à une mortalité plus élevée par maladie cardiovasculaire »,

Considérant l'étude de Bruitparif « Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Ile-de-France », démontrant que les populations exposées au bruit aérien perdent jusqu'à 3 ans de vie en bonne santé,

Considérant le bilan des émissions polluantes en Ile-de-France établi par Airparif en octobre 2022 sur la base des données de 2019, faisant état d'une augmentation de la pollution aux oxydes d'azote émis par le trafic aérien des trois aéroports majeurs d'Ile-de-France de plus 18 % entre 2005 et 2019, pollution représentant 11% du total de la région, faisant du secteur aérien le 2è pollueur aux oxydes d'azote d'Ile-de-France et le seul qui soit en hausse,

Considérant la nécessité de préserver la santé, l'environnement, le cadre de vie et le bien-être des populations exposées aux nuisances engendrées par la circulation aérienne,

Considérant le rapport de l'ADEME « Scénarios de transition écologique pour le secteur aérien » paru en 2022, démontrant que seule une réduction du trafic aérien en France de 13% entre 2019 et 2050 permettra au secteur aérien de réduire de 80% ses émissions de CO₂, objectif inscrit dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone,

Considérant que le gouvernement néerlandais a pris la décision de plafonner l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol à 440 000 mouvements annuels afin d'en réduire les impacts sanitaires et climatiques, cet aéroport international ayant un trafic comparable à celui de Roissy-Charles de Gaulle,

Le Conseil municipal de

DEMANDE l'application des mesures suivantes permettant de protéger les populations survolées et de réduire les nuisances engendrées :

Pour l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle :

- Le plafonnement du trafic à 440 000 mouvements annuels ;
- L'instauration d'un couvre-feu entre 22h et 6h ;

Pour l'aéroport d'Orly :

- Le plafonnement du trafic à 200 000 mouvements annuels ;
- L'allongement significatif du couvre-feu actuellement fixé de 23h30 à 6h

Pour l'aéroport du Bourget :

- Le plafonnement du trafic à 50 000 mouvements annuels ;
- L'instauration d'un couvre-feu entre 22h et 6h ;

Pour ces trois aéroports franciliens :

- La détermination d'objectifs de réduction du bruit aérien et du nombre d'habitants impactés, de jour comme de nuit,
- L'utilisation de nouvelles valeurs limites de Lden45 et Lnight40, recommandées par l'OMS, pour la réalisation des différents documents (Carte Stratégique de Bruit, Plan de gêne sonore, Plan d'Exposition au bruit).
- L'interdiction des avions les plus bruyants

Ces mesures s'imposent, tant pour la protection de la santé d'1,9 millions de franciliens survolés que pour réduire l'impact climatique du secteur aérien en France.

Fait à

Le/23 ».

DISCUSSION



○ ACTUALITE SUR LES PRINCIPAUX AEROPORTS FRANCAIS

La France retrouve le niveau 2019 de son trafic aérien

Selon Eurocontrol, la France a enregistré un nombre moyen de vols quotidiens lors de la semaine du 9 au 15 mai, à un niveau équivalent à cette même semaine en 2019 (soit 4 323 vols).

Le dernier bilan Eurocontrol (mai 2023) est téléchargeable sur www.villeaeroport.fr

Aéroports franciliens (Paris-CDG, Paris-Orly, Paris Le Bourget)

Une centaine d'élus, associations et riverains se sont réunis le 9 mai 2023 devant le ministère de la Transition écologique pour demander un plafonnement du nombre de vols dans les aéroports d'Île-de-France et l'imposition d'un couvre-feu pour chacun d'entre-eux.

Cette demande va à rebours du Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) annoncé en décembre dernier qui prévoyait une augmentation de 180.000 vols par an à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Clément Beaune, qui a reçu une délégation dans la foulée de la mobilisation, s'est engagé à entamer un travail sur le plafonnement mais a refusé d'envisager les couvre-feux. Il devrait revenir vers les élus et associations avant la fin du mois.

Des nuisances aux graves conséquences sur la santé

Si des mesures technologiques ont été évoquées par le gouvernement pour diminuer ces effets, celles-ci ne convainquent pas les manifestants.

Troubles du sommeil, troubles cognitifs, hypertension, maladies cardiovasculaires. **Le coût social a été estimé par [l'Ademe à 6,1 milliards d'euros annuels pour le seul bruit aérien.](#)**

Seule solution pour les élus et riverains : réduire le trafic. C'est pourquoi ils ont été rejoints par leurs homologues des aéroports d'Orly et du [Bourget](#), eux aussi victime du trafic aérien. Tous demandent une réduction de près de 10 % du trafic aérien par rapport aux chiffres constatés en 2019, dernière année avant le Covid-19, soit un plafonnement à 440.000 mouvements à Roissy, à 200.000 à Orly (le plafond actuel y est à 250.000) et à 50.000 pour le Bourget (contre 55.000 actuellement).

Des couvre-feux pour tous les aéroports de la région

Cette demande de limitation s'ajoute à une autre, toute aussi importante pour les riverains, celle du couvre-feu. Aujourd'hui, seul l'aéroport d'Orly dispose d'un couvre-feu établi de 23h30 à 6 heures du matin. Malheureusement, des dérogations sont accordées à tour de bras et il n'est pas respecté. ». Les élus autour d'Orly militent pour un allongement de ces limites.

Pour les aéroports de la Seine-Saint-Denis, c'est plus simple, il n'y a pas de couvre-feu. C'est pourquoi les élus demandent leur instauration, de 22 heures à 6 heures du matin pour celui du Bourget.

Le plafonnement en discussion, les couvre-feux c'est non

Clément Beaune a salué la qualité « d'un dialogue serein » et des « échanges de qualité » qui se poursuivront et affirme avoir proposé une méthode pour avancer concrètement sur la lutte contre les nuisances aéroportuaires : « *D'ici l'été, des études d'impact vont être lancées à très court terme en accélérant le calendrier initialement établi. Cette démarche permettra d'établir et d'analyser plusieurs scénarios de restrictions complémentaires sur les aéroports franciliens (plafonnement, couvre-feu, etc.).* »

Un dialogue que la délégation d'élus reconnaît, mais ils déplorent que le ministre refuse d'évoquer la question du couvre-feu. La promesse de Monsieur Clément Beaune d'étudier le plafonnement des aéroports de Roissy, Orly et le Bourget doit absolument déboucher sur des mesures concrètes de limitation du trafic aérien à la baisse, afin de protéger la santé de près de deux millions de Franciliens.

A noter que l'arrêté inter-préfectoral approuvant le PPBE de l'aéroport Paris-CDG 2022-2026 devrait être publié avant le jeudi 20 juin, date de la CCE de l'aéroport.

A noter par ailleurs les projets d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance lors de l'escale à Paris-CDG, Paris-Le Bourget et Paris-Orly

Sur ces aéroports, l'utilisation de moyens de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance (APU) lorsque les aéronefs sont en escale est, lorsqu'ils existent, obligatoire depuis 10 ans. Les temps maximums d'utilisation des APU sont limités à l'arrivée et au départ des aéronefs.

Paris-Orly : rien ne justifierait de ne pas réaliser l'étude d'impact des restrictions d'exploitation visant les objectifs locaux de réduction du bruit dans l'environnement

La comparaison des cartes stratégiques de bruit établies en 2013 et 2022 permet d'apprécier l'amélioration ou la dégradation de la situation locale autour d'un aéroport. Dans le cas de Paris-Orly, la comparaison montre une dégradation de jour et une amélioration de nuit. L'amélioration de nuit s'explique certainement par le retrait d'aéronefs particulièrement bruyants (B747).

Aéroport Nantes-Atlantique

Dossier du réaménagement : la présidente de région Pays de la Loire ainsi que les organisations patronales mettent la pression sur le Gouvernement

Christelle Morançais, présidente de la région Pays de la Loire, demande au Gouvernement d'engager les travaux de rénovation de l'aéroport Nantes-Atlantique avant la fin de l'année. Elle pointe du doigt comme d'autres élus locaux l'inaction de l'Etat dans ce dossier.

"Maintenant, il faut que ça bouge". C'est l'intitulé du communiqué publié ce mardi par la présidente de la région Pays de la Loire. **Christelle Morançais** (divers droite) perd patience face à un dossier qui traîne depuis plus de quatre ans, celui du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. En février 2019, Christelle Morançais et le Premier ministre Edouard Philippe avaient signé un Contrat d'avenir pour la région, il avait été établi pour compenser l'abandon, un an plus tôt, du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Or, constate la présidente de Région, *"rien n'a été entrepris"* en quatre ans pour la rénovation et la modernisation de la plateforme aéroportuaire. Elle estime que *"l'état des infrastructures est absolument indigne d'une région comme la nôtre"*.

Dénonçant l'inaction et un «mauvais coup» de l'État, le Medef, la CPME et le club des Trente, appuyés par l'association Les Ailes pour l'Ouest, veulent que les autorités clarifient leurs intentions dans ce qu'ils considèrent être un «dossier stratégique».

«Le Grand Ouest reste cloué au sol!» : telle est la formule cinglante utilisée par des organisations patronales pour résumer *«l'inaction totale»* de l'État au sujet du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Dans un courrier commun, elles estiment que *«rien n'a bougé»* depuis l'abandon du projet d'infrastructure à Notre-Dame-des-Landes, en janvier 2018. Arguant avoir *«joué le jeu collectivement»* et fait preuve de *«patience et dialogue pendant cinq ans»*, elles pressent les autorités *«d'agir»* et de *«respecter»* leurs engagements.

Les signataires du courrier

Le document est signé par les branches ligériennes et régionales du Medef et de la CPME (Confédération des petites et moyennes entreprises). S'y ajoutent le Club des Trente - une organisation qui rassemble une soixante de patrons bretons - ainsi que l'association Les Ailes pour l'Ouest qui militait pour le projet de transfert d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

La demande des organisations patronales est peu ou prou la même. Elles veulent que *«l'État garantisse des délais de modernisation rapide pour assurer la pérennité d'une infrastructure vitale pour les Pays de la Loire»* sans pour autant fixer une date butoir précise. Autre nuance : elles sollicitent une entrevue avec la première ministre, Élisabeth Borne, *«afin qu'elle clarifie ses intentions pour ce dossier stratégique»*.

Ce serait l'occasion pour les représentants du monde économique et les entrepreneurs d'exposer leurs arguments face à ce qu'ils qualifient de *«véritable mauvais coup»* de la part de l'État. Selon eux, l'aéroport de Nantes-Atlantique a besoin d'investissements pour *«adapter sa capacité»* en raison de *«pics de congestion et de saturation»*. Il doit aussi *«se moderniser»* - étant jugé *«trop vétuste»* - et s'inscrire dans le processus de *«transition environnementale»* avec par exemple l'installation de bornes de recharges électriques, la construction de bâtiments écoénergétiques ou encore le développement d'aménagement de mobilité douce.

Toujours pas de concessionnaire désigné

Christelle Morançais ajoute avoir commandé une étude qui laisse entrevoir une saturation totale de l'aéroport actuel d'ici 2030. Elle demande donc "solennellement au Gouvernement d'engager, d'ici à la fin de l'année 2023, les premiers travaux de rénovation de l'aéroport". A ce jour, le dossier n'avance pas, le futur concessionnaire n'a toujours pas été désigné, il le sera dans "le courant 2023" a assuré la Direction générale de l'aviation civile.

Aéroport Toulouse-Blagnac

Vers un pacte gagnant-gagnant pour 2050 ?

Le préfet de région réunit ce mercredi 7 juin à Toulouse le "G 100" qui réfléchit à l'avenir de l'aéroport de Toulouse - Blagnac à l'horizon 2050. Initialement haut-garonnaise cette consultation s'est élargie au Gers et au Tarn-et-Garonne. Le Ceser vient de faire une série de propositions.

Mercredi 7 juin le préfet de Région Pierre-André Durand a réuni le « G100 » à Toulouse. Ce groupe fort de cent acteurs de l'aéroport de Toulouse – Blagnac rassemble collectivités, entreprises, associations, syndicats de salariés, chambres consulaires... Depuis janvier 2022, ils ont été consultés et associés à un travail sur « l'avenir de la plateforme aéroportuaire et aéronautique de Toulouse – Blagnac ». En d'autres termes : à quoi ressemblera l'aéroport régional à l'horizon 2050 ?

Le **Ceser Occitanie** (Conseil économique, social et environnemental régional) réclame la création d'une structure visant à encadrer le développement de la plateforme aéroportuaire au cours des prochaines décennies.

Depuis plusieurs mois, des journées de réflexion ont été organisées avec les acteurs régionaux impliqués, y compris les élus des départements voisins impactés par l'aéroport que sont le Gers et le Tarn-et-Garonne. La volonté du Ceser est claire : délocaliser certaines activités vers ces territoires pour réduire les nuisances et la saturation autour de l'agglomération toulousaine.

Les vols low cost par exemple seraient délégués à d'autres plateformes régionales telles que Franczal, Tarbes, Carcassonne, Castres ou Rodez, tandis que les "activités multisectorielles futures de production et de service" pourraient être confiées aux Gers et au Tarn-et-Garonne, classés territoires d'industrie en 2018.

Une perspective de transfert d'activités pertinente selon lui au regard des futures infrastructures disponibles, à commencer par la création d'une gare LGV à Montauban, sur le tracé de la ligne Bordeaux-Toulouse, la construction de l'A69 et la livraison de la 2x2 voies entre Toulouse et Auch.

Prêt à chapeauter une nouvelle structure régionale si l'État lui en confiait la gestion, le Ceser a étudié les enjeux inhérents au **développement des activités aéroportuaires** : objectif zéro carbone pour les constructions à réaliser, maîtrise de la réserve foncière et des nuisances, partage des retombées économiques ou encore mixité sociale au sein des employés du secteur aéronautique.

Autant de nécessités ayant émergé au cours du dialogue entamé avec les membres du G100 - élus, associations, entreprises, experts,... - pour dessiner les contours d'un "pacte gagnant-gagnant". Selon le Ceser, anticiper le développement de l'aéroport toulousain permettrait également de "désamorcer les conflits avec les riverains", sources de vives oppositions dans de nombreux projets majeurs. Reste désormais à savoir quelles seront les propositions retenues par l'État.

Malgré les grèves, le trafic de l'aéroport de Toulouse en progression en 2023

L'aéroport de Toulouse-Blagnac enregistre sur le premier trimestre 2023 une hausse du trafic passagers par rapport à 2022 malgré les grèves et l'annulation de près de 850 vols. Si les chiffres d'avant-Covid ne sont toujours pas revenus, la progression se confirme, portée par les vols hors Europe.

Le trafic domestique recule et passe sous la barre des 50% à Blagnac à cause de la suppression de nombreux vols vers Paris. La capitale reste tout de même la première destination depuis l'aéroport toulousain devant Lyon et Lille pour les liaisons nationales. Le nombre de passagers

entre Toulouse et Paris a baissé de 30% entre le premier trimestre 2019 et le premier trimestre 2023.

C'est le trafic international qui porte l'aéroport toulousain, grâce notamment au développement du low cost sur le Maghreb, RyanAir au Maroc en particulier. Alors que les vols internes et les vols européens n'ont toujours pas retrouvé leur dynamisme d'antan, la partie internationale hors Europe en forte croissance à Blagnac est même en très nette progression depuis le Covid (+32%).

Pour l'instant, la plateforme toulousaine a retrouvé 76,6% de son trafic record de 2019.

Aéroport Lille-Lesquin

Ces derniers mois, de nombreuses communes, particulièrement concernées par le projet d'extension de l'aéroport, ont de nouveau exprimé leur opposition, notamment la ville de Lille. Elle regrette comme d'autres que la Commission d'enquête n'ait tenu compte ni des attentes formulées par nombre de conseils municipaux ni de celles portées par les associations et les habitants qui se sont exprimées.

En effet, si la modernisation de l'aéroport doit être considérée positivement, le projet d'extension présenté est anachronique tant il ignore les impératifs écologiques de limitation au maximum de l'artificialisation des sols et de la nécessaire réduction du transport aérien, le plus coûteux, le plus polluant et le plus inadapté. Par ailleurs, cette extension est inacceptable par les nuisances sonores complémentaires qu'elles vont engendrer pour les habitants.

Ville et Aéroport a eu l'occasion d'avoir une réunion en visioconférence avec la ville de Fretin, commune adhérente, le 2 février dernier .

Depuis la maire de Fretin a démissionné et on assiste à une division des élus sur ce dossier.

Aéroport Beauvais-Tillé

En 2022, l'aéroport de Beauvais a enregistré 4,33 millions de passagers. Il devrait franchir la barre des 5 millions de passagers en 2023. Des vols de plus en plus nombreux et qui se diversifient au fil du temps conduisent l'ADERA (collectif de riverains) a monté au créneau récemment. Les associations prévoient 50 000 mouvements par an d'ici 2050, contre 29 000 aujourd'hui. Ce qui les préoccupe ce sont les effets sanitaires du trafic aérien. Elles réclament un meilleur encadrement du couvre-feu de l'aéroport, pour limiter davantage les déplacements dans la nuit. Elles demandent également de plafonner le nombre de décollages et d'atterrissages à 32 000 par an à Beauvais.

Aéroport Nice-Côte d'Azur

L'aéroport de [Nice](#) sera indéniablement plus vert et de meilleure qualité, promet la société des Aéroports de la Côte d'Azur dans son bilan d'activités pour l'année 2022, qu'elle a rendu public début janvier 2023

[Essais d'un Airbus A380 à l'huile de friture, plan de sobriété énergétique](#) ou encore raccordement du terminal 1, [qui a rouvert le 27 mars](#), avec la station d'épuration voisine pour qu'elle récupère

les eaux usées et les transforme en énergie pour le quartier de l'Arénas : l'aéroport mise sur un « tourisme durable » qui, promet-elle, a « accéléré » en 2022.

Mais aussi, et surtout, en accueillant à nouveau de nombreux passagers. **12,12 millions** de personnes ont foulé le sol de l'aéroport, que ce soit pour partir de Nice, venir sur la Côte d'Azur ou transiter vers une autre destination.

Soit « près de **84%** par rapport à 2019", avec « **144.843** mouvements d'aéronefs commerciaux ». Cette tendance se dessinait déjà au mois d'octobre, puisque la proportion donnée par Franck Goldnadel, le patron de l'aéroport, à *actu Nice* était strictement la même.

Début des travaux pour l'extension du terminal 2 : là est tout l'enjeu de l'aéroport : faire mieux en 2023. Mieux pour la planète et mieux pour la qualité, avec [l'extension du terminal 2](#). « Notre ambition n'est pas volumétrique mais purement qualitative », reprend Franck Goldnadel, répondant également aux critiques qui sont faites au sujet de ce projet, dont [le recours a été débouté par la justice administrative](#), en octobre. Ce projet, rappelle-t-il, « vise à améliorer la qualité de service que nous devons à nos clients passagers qui font vivre le territoire tout au long de l'année ». Le chantier devrait commencer en début d'année pour une livraison complète prévue en 2026.

Aéroport Marseille-Provence

Un retour aux anciens couloirs aériens est actuellement demandé par certains collectifs d'habitants. L'objectif selon eux est de mieux répartir le bruit des avions sur l'ensemble des voisins de l'aéroport Marseille-Provence.

Quant à l'extension de l'aéroport, tout doit être prêt avant les Jeux Olympiques de Paris 2024. L'aéroport Marseille Provence a lancé depuis un an son projet « [Cœur d'aéroport](#) », avec la volonté de relier le hall A et le hall B du terminal 1 avec un nouveau bâtiment ultra-moderne. « *Il y avait une sorte de dent creuse, l'idée c'est d'avoir une continuité d'aérogare* », explique Romain Wino, le directeur du département RSE.

Le coût global de la réhabilitation d'une partie de l'existant, couplée à une extension de 22 000 m², est estimé à 180 millions d'euros. Le chantier est aujourd'hui *bien avancé* bien que le [cœur](#) ne soit « *pas encore sorti de terre* ».

Aéroport Lyon Saint-Exupéry

Depuis le 23 mai 2023 s'applique le décret interdisant les vols intérieurs si une alternative de moins de 2h30 en train existe. Pourtant, cela ne va rien changer à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry car la loi comporte des exceptions.

La ligne Lyon-Orly a été supprimée en mars 2020 lors du premier confinement lié au Covid. La loi Climat de 2021 annonçant la suppression des vols intérieurs de courte durée si une alternative de liaison ferroviaire directe de moins de 2 heures 30 est possible n'a pas encouragé les transporteurs à la relancer.

À 2 heures de TGV, les liaisons Lyon-Roissy et Lyon-Marseille maintenues en avion

C'est la faute à l'offre ferroviaire si les lignes aériennes de Lyon à Roissy et de Lyon à Marseille sont maintenues. [C'est Matignon et la Commission européenne qui le disent](#).

En effet, pour supprimer ces lignes aériennes, le trajet en train doit être proposé "*plusieurs fois par jour, avec des fréquences suffisantes et des horaires satisfaisants*" et doit permettre "*plus de 8 heures sur place dans la journée*". Ce ne serait pas le cas pour relier les trois plus grandes villes de France.

Pour l'exemple de Roissy, ce jeudi 25 mai, onze TGV partiront du centre de Lyon. Le premier arrivera sur place à 8h01. Le dernier repartira à 20h39 (soit 12 heures et 38 minutes sur place).

Pour le sud, 17 trains relient les deux centres-villes dans le sens Lyon-Marseille. Le premier arrivera à 8h13. Le dernier repartira à 20h18 (soit 12 heures et 5 minutes sur place).

Mais cela n'est pas suffisant pour le Gouvernement et l'Europe, "*même si les trajets ferroviaires peuvent offrir des temps de parcours inférieurs à 2 heures 30, ils ne permettent pas d'accéder suffisamment tôt le matin à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (ou de Lyon Saint-Exupéry dans le cas de la ligne Lyon-Marseille), ou d'en partir suffisamment tard le soir*" fait savoir Matignon.

Beaucoup d'annonces et peu d'effet

Mardi 23 mai, le chef de l'État Emmanuel Macron et son ministre des Transports Clément Beaune se sont félicités de cette mesure, parlant de "*première mondiale*".

Seulement, cette mesure ne concerne que trois lignes en France sur les huit concernées (Orly-Lyon donc, mais aussi Orly-Bordeaux et Orly-Nantes). L'exécutif promet "*une future amélioration des services ferroviaires, avec des fréquences suffisantes et des horaires satisfaisants, notamment pour les besoins des correspondances, pourra permettre l'interdiction de ces liaisons aériennes*". S'il se targue d'avoir repris une proposition de la convention citoyenne sur le climat, ce n'est pas totalement vrai. Les 150 citoyens de la convention demandaient à supprimer tous les vols pour lesquels une alternative en moins de quatre heures en train était possible.

Le décret entré en vigueur prend effet pour une durée de trois ans afin d'en observer les effets.



V)

Point sur la proposition de loi relative à la lutte contre les nuisances aéroportuaires (Naïma Moutchou) ; point sur l'audience avec C. Beaune

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

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

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

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

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

L'objectif est de déposer la ppl d'ici la fin juillet 2023.

De nombreux textes législatifs (lois et propositions de lois), rapports d'information parlementaire et autres rapports sont parus depuis 25 ans sur la question du transport aérien. Plusieurs réflexions ont été menées pour réduire les nuisances aéroportuaires (bruit et pollution atmosphérique), réformer le dispositif d'aide aux riverains alimenté par la TNSA, harmoniser les cartographies PEB et PGS et revenir sur le critère d'antériorité, inventer un nouveau mode de gouvernance territoriale afin de rétablir la confiance entre acteurs (la communauté aéroportuaire), renforcer les pouvoirs de l'ACNUSA et assurer le suivi de ses recommandations, développer l'intermodalité air-rail, instaurer plus de souplesse en matière de gestion de l'urbanisme en zone C des PEB (renouvellement urbain), généraliser l'instauration de couvre-feux négociés la nuit, définir un schéma aéroportuaire national plus équilibré entre Paris et les régions ainsi qu'un contrat de développement durable aéroportuaire au niveau de chaque aéroport acnusa, etc.

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

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

TEMPS D'ÉCHANGE AVEC Mme MOUTCHOU SUR LA PPL NUISANCES AEROPORTUAIRES

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

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

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

La chefferie de cabinet nous a contacté début janvier afin de nous proposer de recevoir une délégation d'élus Ville et Aéroport par deux conseillers du ministre : M. Alexandre Molina, conseiller Territoires et Elus 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 prochain à 15 heures. Depuis nous attendons toujours d'être reçu !**

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.**



VI)

Questions diverses :

- ✓ Consultation publique sur les procédures de descente continue à l'aéroport Paris-Orly en configuration face à l'Ouest (15/05/23-15/06/23) ;
- ✓ Décret du 16 mai 2023 relatif à la lutte contre les nuisances aéroportuaires ;
- ✓ Programme d'activités Ville et Aéroport

➔ Consultation publique sur les procédures de descente continue à l'aéroport Paris-Orly en configuration face à l'Ouest (15/05/23-15/06/23)

Présentation en CCE Paris-Orly début juin

➔ Décret du 16 mai 2023 relatif à la lutte contre les nuisances aéroportuaires : la procédure d'adoption des restrictions d'exploitation liées au bruit confiée aux préfets de département

Dans la suite du rassemblement du 9 mai et de la rencontre entre Clément Beaune et une délégation élus-associations, un décret n°2023-375 du 16 mai relatif à la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires a été publié. Il devait traduire la décision du Conseil d'Etat n°454440 du 5 avril 2022 qui recommande la désignation d'une autorité indépendante compétente en matière de procédure précédant l'adoption éventuelle de restrictions d'exploitation liées au bruit au sens de l'article 3 du règlement (UE) n°598/2014. Il n'en sera rien puisque ce sont les préfets de département qui ont été désignés comme autorité compétente. Celle-ci ne sera donc pas indépendante comme précédemment puisque la tâche était confiée à la Direction du Transport Aérien (DTA) de la DGAC. Ville et Aéroport regrette ce choix et considère que l'ACNUSA aurait pu remplir ce rôle.

Rappel des termes la décision du Conseil d'Etat du 5 avril 2022

Par une décision du 5 avril 2022, le Conseil d'Etat a reconnu la partialité de la DGAC dans l'étude de l'impact sonore des principaux aéroports français. Le Premier ministre devait désigner une nouvelle autorité administrative six mois après la décision, qui offre les garanties d'indépendances qu'impose l'Union européenne.

En 2021, 18 associations ont saisi le Président de la République et le Premier Ministre pour faire appliquer la réglementation européenne en matière de lutte contre le bruit autour des grands aéroports. Le texte en cause ? Un règlement de 2014 imposant aux plus grands aéroports européens de réaliser une "étude d'approche équilibrée" consistant à examiner tous les leviers possibles pour réduire les nuisances sonores. Ces études d'impact peuvent par exemple déboucher sur des restrictions d'exploitation. L'U.E impose que ces études soient réalisées par une autorité *"indépendante de toute organisation qui intervient dans l'exploitation de l'aéroport, le transport aérien ou la fourniture de services de navigation aérienne"*. Ce sont les plus grands

aéroports européens opèrent plus de 50 000 mouvements d'aéronefs de plus de 34 tonnes par an qui sont concernés. En France, ce texte s'applique à neuf aéroports : Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Bordeaux-Mérignac, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur et Toulouse-Blagnac.

Le Conseil d'Etat rappelle qu'il n'est pas interdit pour un Etat membre de désigner une autorité relevant d'un ministère. Toutefois, des garanties de son indépendance doivent être apportées, notamment vis-à-vis de toute organisation qui interviendrait dans l'exploitation de l'aéroport. Les juges ne relèvent aucune garantie de cette indépendance.

Le décret du 16 mai désigne les préfets de département comme autorité compétente. Mais qu'en est-il de son indépendance ?

En concertation avec les membres du comité permanent des Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE) des aéroports concernés et d'organismes extérieurs qualifiés, les préfets de département auront la charge de conduire la procédure précédant l'adoption éventuelle de restrictions d'exploitation liées au bruit au sens de l'article 3 du règlement (UE) n°598/2014.

Il faut rappeler qu'à ce stade le ministre des Transports s'est engagé à étudier les scénarios de plafonnement des aéroports Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget tout en écartant l'idée de couvre-feux appliqués sur 8 heures consécutives. De tels scénarios devront apparaître dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée. Selon les conclusions de l'étude, les ministres concernés peuvent par arrêté conjoint décider des restrictions d'exploitation sur les aérodromes visés à l'article L.6360-1 du code des transports (aérodromes civils dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements).

Le projet d'arrêté sera soumis pour avis à la CCE concernée et à l'ACNUSA.

D'autre part, l'annexion des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) aux plans d'exposition au bruit (PEB) est supprimée à des fins de simplification et lisibilité du droit, le code de l'urbanisme régissant les PEB et le code de l'environnement encadrant les cartes stratégiques de bruit (CSB) et les PPBE.

Ville et Aéroport s'interroge sur la véritable indépendance des préfets de département pour conduire les études d'impact selon l'approche équilibrée ? En quoi ce décret répond t il à la demande du Conseil d'Etat qui précise que l'autorité compétente doit être indépendante ? Elle participera à ce travail dans le cadre des comités permanent des aéroports concernés. Celui-ci devant aboutir selon les vœux du ministre des Transports à la fin du premier trimestre 2024.

Au regard de l'urgence climatique et sanitaire, le transport aérien post Covid doit être désormais mieux régulé. Aux yeux de Ville et Aéroport cela passe par l'application de véritables mesures de restrictions d'exploitation telles que le plafonnement des plates-formes exprimées sur la base du nombre de mouvements annuels, l'instauration de couvre-feux, l'interdiction des avions les plus bruyants, etc.

➔ Programme d'activités Ville et Aéroport

L'Assemblée générale ordinaire du 13 avril 2023 a fixé pour rappel le programme d'activités suivant :

Déplacements sur site

➤ **-Lille-Lesquin**

Dossier de modernisation et d'extension du site aéroportuaire

- Visite de terrain à Fretin suivi d'une réunion avec les maires des communes riveraines
- Réunion avec les élus de la métropole européenne de Lille
- Réunion avec les associations de riverains
- Diffusion d'un communiqué de presse Ville et Aéroport

Autres déplacements sur site déjà envisagés

➤ **Marseille-Provence – Automne 2023**

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

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

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

➤ **Lyon-Saint-Exupéry –Début 2024**

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

Plusieurs sujets portés par les élus et les associations de riverains seront examinés comme l'instauration d'un couvre-feu sur la plateforme, la mise en place du droit à réparation

(insonorisation des logements) dans le cadre d'un PGS révisé comprenant les communes survolées du Nord-Isère notamment, etc.

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

➤ **Commission européenne de Bruxelles – Septembre-Octobre 2023**

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

➤ **Contribution à la proposition de loi sur les nuisances aéroportuaires**

Après sa rencontre avec Mme Naïma Moutchou, Vice-Présidente de l'Assemblée nationale, députée du Val d'Oise, Ville et Aéroport apportera sa contribution dans le cadre de la rédaction d'une proposition de loi sur les nuisances aéroportuaires qui devrait être déposée au Parlement au printemps-été 2023.

➤ **Réunions du conseil d'administration Ville et Aéroport à l'Assemblée Nationale en 2023**

Les réunions du conseil d'administration se tiennent désormais les jeudis, de 14 heures à 16 heures à l'Assemblée Nationale (126 rue de l'Université).

Les séances sont fixées à l'avance et le calendrier prévisionnel proposé est le suivant :

➔ **Jeudi 15 juin 2023, 14h-16h ;**

➔ **Jeudi 28 septembre 2023, 14h-16h ;**

➔ **Jeudi 7 décembre 2023, 14h-16h ;**

➔ **Participation aux réunions institutionnelles (CCE, CCAR, colloques, etc.)**

➔ **Organisation de deux sessions de formation des élus à Paris**

Ces formations sont destinées aux élus du réseau Ville et Aéroport. Elles se tiendront à Paris sur une demi-journée (juin et novembre) à l'Assemblée nationale. L'objectif est de sensibiliser les élus à certains sujets qui sont parfois techniques (indicateur de bruit ; descente continue ; PEB/PGS ; Cartes stratégiques de Bruit et PPBE ; le bruit, décibel et énergie sonore ; certification des avions ; les trajectoires de décollage et d'atterrissage ; etc.). Cette formation sera assurée par M. Gérard Stemmer, administrateur Ville et Aéroport et ancien pilote de ligne.

→ Campagne d'adhésion 2023 et communication Ville et Aéroport

Début 2023, Ville et Aéroport a diffusé auprès de 250 collectivités (Métropoles, Établissements Publics Territoriaux, Conseils régionaux, Conseils départementaux, Communautés d'agglomération, Syndicats mixte aéroportuaire, Communautés de communes, Communes) son dossier d'adhésion 2023 mis à jour accompagné de sa brochure de présentation. Les parlementaires concernés par la problématique du transport aérien ont également été sensibilisés à l'action de Ville et Aéroport. Plusieurs collectivités ont d'ores et déjà répondu et manifesté leur intérêt pour adhérer prochainement à Ville et Aéroport. Au dernier trimestre 2023, Ville et Aéroport mènera sa campagne d'adhésion 2024.

Par ailleurs, Ville et Aéroport poursuivra en 2023 le développement de sa communication : administration de son site Internet, de ses réseaux sociaux (page Facebook et compte Twitter), newsletter mensuelle, revue de presse hebdomadaire, veille des questions écrites sur le transport aérien au Parlement, etc.



Association nationale d'élus