



Association nationale d'élus

**RAPPORT D'ACTIVITES 2021
ET
PROGRAMME PREVISIONNEL 2022**

Association Ville & Aéroport – Hôtel de Ville - 66 rue de Paris - 95500 Gonesse
Téléphone : 01 39 85 95 96 - Courriel : contact@villeaeroport.fr
Site Internet : www.villeaeroport.fr

RAPPORT D'ACTIVITES 2021

I) Loi « Climat et Résilience » : un rendez-vous manqué sur le volet aérien

Ville et Aéroport a travaillé sur ce texte : articles 34 à 37 du chapitre IV « Limiter les émissions du transport aérien et favoriser l'intermodalité train-avion ». Elle a pendant son examen à l'Assemblée Nationale et au Sénat transmis ses observations aux parlementaires concernés.

La loi Climat passe complètement à côté de l'enjeu clé de régulation du trafic aérien. Il ne s'agissait naturellement pas d'accabler un secteur déjà à terre mais de commencer à le mettre sur une trajectoire compatible avec l'Accord de Paris. Cela supposait d'anticiper dès maintenant les conséquences sociales de cette nécessaire transition écologique pour éviter ainsi qu'aux conséquences terribles de la crise sanitaire s'ajoutent celles d'une crise climatique dont on n'aura rien fait pour limiter l'intensité.

L'exemple type concerne les vols domestiques entre deux villes qui se situent à moins de 2h30 en train. Ceux-ci sont interdits mais cela représente seulement huit liaisons. Si on trouve bien dans le texte une interdiction des vols intérieurs quand il y a une alternative en train, le diable se cache dans les détails. La limite est en effet fixée aux trajets qui peuvent se faire en train en moins de 2h30 (alors que la Convention Citoyenne pour le Climat proposait 4 heures) et des dérogations à cette interdiction seront précisées dans un décret, par exemple pour les vols de correspondance. Tout a été fait pour préserver le Hub de Paris-Charles-de-Gaulle même si par ailleurs Air France a annoncé qu'elle allait réduire de 40 % l'offre sur les vols nationaux français d'ici à 2021 avec la fermeture de plusieurs destinations lorsqu'il y a une alternative ferroviaire à moins de 2h30. Le réseau domestique va connaître une transformation accélérée. Une décision qui répond à une demande de l'Etat qui, après avoir soutenu Air France à hauteur de 7 milliards d'euros, lui avait demandé d'améliorer sa rentabilité et son impact environnemental, et d'entamer une réflexion sur son réseau en France. Enfin l'Etat lui a demandé de réduire de 50 % les émissions de CO2 sur ses vols intérieurs d'ici 2024.

La loi Climat ne concerne donc qu'entre une et trois lignes sur la centaine de lignes aériennes intérieures existantes, avec un bénéfice climat extrêmement limité.

La loi est également très faible sur la fin des projets d'extension d'aéroports. Si le texte prétend se saisir du sujet, il s'appuie en fait sur un dispositif inefficace et qui n'inquiètera par exemple aucunement la dizaine de projets d'extension à l'étude sur le territoire français. Rappelons que la CCC proposait l'interdiction de tout nouvel aéroport ou d'extension des aéroports existants.

Enfin, au-delà de la compensation carbone des émissions des vols intérieurs métropolitains, Ville et Aéroport a demandé une taxation du kérosène au même niveau que les carburants automobiles. Il faut un prix de billet révisé incluant mieux l'impact environnemental estimé par la Commission européenne à 33 milliards d'euros par an pour les 33 principaux aéroports européens. **Quant à la thématique « vols de nuit », elle est restée la grande absente des réflexions de la Convention Citoyenne pour le Climat.**

Ville et Aéroport regrette que la thématique des vols de nuit ait été absente des travaux de la Convention citoyenne sur le climat et donc du projet de loi. **Elle a demandé une meilleure réglementation des vols de nuit en France avec l'instauration négociée de couvre-feux spécifiques à chaque plateforme et s'appliquant aux vols commerciaux (hors fret).**

Elle partage la position de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (Acnusa) qui dans son rapport annuel 2020 fait de la protection de la période nocturne « une priorité majeure ». L'Autorité déclare que « la réduction des nuisances nocturnes reste la première des priorités sur et autour des aéroports non soumis à des couvre-feux. Les études d'approche équilibrée en cours devraient permettre de mettre en adéquation les objectifs et les moyens de réduction du bruit la nuit. Lors du redémarrage des activités aéroportuaires, l'attention portée aux mesures permettant de réduire de manière significative les nuisances nocturnes devra être soutenue. »

Il s'agit d'interdire toute opération aérienne sur une période nocturne définie sauf dérogations explicitement visées par l'arrêté de restriction encadrant le couvre-feu. L'opportunité d'un couvre-feu se détermine au cas par cas pour chaque plateforme. Son établissement nécessite de prendre en compte tous les paramètres environnementaux, économiques et sociaux pertinents à travers la réalisation d'une étude d'approche équilibrée pour chaque aéroport envisagé. **Cette étude est conduite dans le cadre de la révision des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).** Cette étude devrait examiner les conditions dans lesquelles les avions basés ayant subi des retards parfaitement exceptionnels pourraient prétendre à d'éventuelles dérogations. L'expérience de Bâle – Mulhouse souligne la nécessité d'un encadrement réglementaire précis de cette possibilité.

Parallèlement, afin de réduire les nuisances environnementales, en particulier sonores, **Ville et Aéroport invite les aéroports à travailler en meilleure collaboration avec le coordonnateur national à la programmation des vols pour éviter toute opération non indispensable en cœur de nuit (minuit à 6 heures) et d'alléger les opérations entre 22 heures et minuit. Elle entend protéger les riverains, en allant dans le sens des recommandations de l'OMS.**

Bilan : Sur tous les volets censés « faire entrer l'écologie dans la vie des Français », le constat est sans appel. En l'Etat, cette loi ne permettra pas à la France de respecter la trajectoire de réduction de 40% des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030, comme l'ont rappelé le Conseil économique, social et environnemental, le Haut Conseil pour le Climat et le Conseil national de transition écologique. Cet objectif est d'ailleurs déjà obsolète à l'heure où l'Union européenne vient d'adopter une trajectoire de – 55%, elle-même insuffisante pour rester sous la barre des +1,5°C.

II) Trois points positifs en 2021 : le retrait du projet d'extension du PEB de Paris-Orly, l'abandon du projet de Terminal 4 à Paris-CDG et l'instauration d'un couvre-feu entre 0h et 6h à Nantes-Atlantique (en vigueur à compter du 8 avril 2022)

Trois satisfactions en 2021 qui correspondent à trois dossiers sur lesquels Ville et Aéroport a beaucoup travaillé :

→ Le retrait du projet d'extension du PEB de Paris-Orly

Ville et Aéroport, comme toutes les collectivités de l'Essonne et du Val de Marne concernées par ce projet, s'est fermement opposée à un tel projet. Il faut bien comprendre qu'il visait à étendre le périmètre du PEB de l'aéroport de manière significative (extension de la zone C et création d'une zone D). Il aurait engendré une aggravation de phénomènes déjà identifiés sur le territoire et qui sont combattus par les élus : contraintes d'urbanisme, dégradation du tissu urbain existant, paupérisation sociale, dévalorisation immobilière et déclin démographique. C'est pourquoi Ville et Aéroport a demandé au ministre délégué aux transports de retirer ce projet.

Ce projet d'extension du PEB d'Orly aurait entraîné ainsi une augmentation de près de 5000 hectares pour la zone C avec les contraintes d'urbanisme que cela suppose : impossibilité de construire du collectif et des effets déjà observés qui connaîtraient une aggravation (déclin démographique, dévalorisation immobilière, paupérisation et développement de l'habitat indigne). Cette extension des contraintes d'urbanisme s'accompagne aussi de la création d'une zone D sur 8000 nouveaux hectares qui porte, elle, sur des contraintes constructives.

Si Ville et Aéroport reconnaît le principe du PEB qui vise à prévenir l'urbanisme au voisinage des aéroports et notamment les projets d'extensions urbaines, elle a toujours défendu la nécessité d'inscrire dans la loi des assouplissements en matière de construction de logements en zone C des PEB des aéroports acrusés sans augmenter de manière significative la population exposée au bruit. En effet, une telle disposition permettrait d'apporter une réponse aux phénomènes cités plus hauts et auxquels les élus doivent faire face sur leur territoire (dégradation urbaine, paupérisation sociale, déclin démographique, etc.). Aujourd'hui, et pour répondre aux difficultés relatives aux opérations de renouvellement urbain des quartiers et centres anciens, **l'article 166 de la loi 2014-366 du 24 mars 2014, dite loi ALUR constitue un outil mais il reste très limité** puisqu'il ne concerne que les communes concernées par la contrainte du PEB de Paris-Charles-de-Gaulle et du PEB de Paris-Le Bourget et incluses dans des contrats de développement territorial (CDT). **Sur ce point, il aurait été plus pertinent de penser cette mesure à l'échelle des grands aéroports français qui connaissent tous la problématique du PEB.**

→ L'abandon du projet de Terminal 4 à Paris-CDG

La ministre de l'Écologie, Barbara Pompili, a annoncé dans les colonnes du Monde en février 2021 l'abandon du projet de Terminal 4 de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle : « *Le gouvernement a demandé au Groupe ADP (ex-Aéroports de Paris) d'abandonner son projet et de lui en présenter un nouveau, plus cohérent avec ses objectifs de lutte contre le changement climatique et de protection de l'environnement* », avait déclaré au Monde, le 11 février 2021, la ministre de la Transition écologique, Barbara Pompili.

C'est un point positif pour Ville et Aéroport qui a beaucoup travaillé, contribué sur ce dossier avec une demande de contreparties environnementales au projet et la diffusion d'une pétition sur le territoire de Roissy.

Toutefois, Ville et Aéroport reste attentive car elle sait que le gouvernement ne ferme pas la porte sur une augmentation de la capacité de Roissy à moyen terme. Il suffit, moins d'un an plus tard, de lire le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, ouvert à la consultation du public du 20 janvier au 22 mars 2022, qui prévoit 680 000 mouvements par an en 2025, contre 504 000 en 2019. Soit une croissance du trafic aérien de 180 000 mouvements... et un chiffre identique au trafic que devait absorber le feu projet de terminal 4.

Ville et Aéroport a sollicité plusieurs fois le ministère de la Transition écologique sur le sujet qui n'a pas répondu, et n'a ainsi ni confirmé ni infirmé qu'un projet d'envergure similaire était en préparation.

→ L'instauration d'un couvre-feu entre 0h00 et 06h00 à Nantes-Atlantique (en vigueur à compter du 8 avril 2022)

Alors que le dossier du réaménagement de Nantes-Atlantique semble tourner en rond puisque le choix du concessionnaire a été reporté et qu'il ne devrait pas être connu avant fin 2023, un point positif est à relever : l'instauration d'un couvre-feu entre 0h00 et 06h00. Cette mesure qui fait figure de compensation exemplaire suite à l'abandon du projet de nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes, a été obtenue par les élus de la métropole de Nantes.

L'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique a été publié

Cet arrêté entrera en vigueur **le 8 avril 2022** et prévoit la mise en place d'un couvre-feu qui interdit la programmation des vols entre minuit et 6h du matin. Autre avancée permise par cet arrêté : le renforcement des interdictions pour les avions les plus bruyants, ces derniers sont interdits dès 22h et jusqu'à 6h du matin. Si la CCE s'est prononcée favorablement au projet d'arrêté, elle a néanmoins demandé à ce qu'une évolution de l'arrêté puisse être étudiée pour étendre sa durée. Il en a été de même pour l'Acnusa qui a émit un avis défavorable au projet d'arrêté. L'Autorité préconisait à juste titre le couvre-feu complet dès 22h ainsi qu'une réécriture de la notion de « raisons indépendantes de la volonté du transporteur » jugée trop floue et pour laquelle il n'existe pas de définition juridique.

III) Nouveau schéma de dessertes et cohérences aéroportuaires régionales : Ville et Aéroport finalise sa contribution fin 2021 et demande une remise en main propre au ministre des transports J-B Djebbari

Ville et Aéroport, en concertation avec les élus membres du réseau en régions, a finalisé fin 2021 la rédaction d'une contribution intitulée « Le transport aérien doit contribuer au désenclavement et à la cohésion des territoires ». L'enjeu est de donner aux régions les moyens de définir et de mettre en œuvre le maillage aéroportuaire. Elle a demandé une audience au ministre des transports J-B Djebbari pour lui remettre ce texte en main propre. Ce nouveau schéma devrait être publié d'ici la fin de l'hiver.

Les aéroports constituent des entrées importantes de nos territoires. A ce titre, ils composent une partie de l'offre d'attractivité, avec des retours d'expérience disparates qui, aujourd'hui, interpellent les acteurs du secteur aérien et des territoires sur la pertinence du maillage territorial. La gouvernance des aéroports, les coûts d'exploitation, la qualité des dessertes, les synergies entre aéroports, l'organisation des chaînes de déplacements sont autant de sujets au cœur des préoccupations d'égalité des territoires.

Il s'agit de penser l'élaboration de plans de développement aéroportuaires régionaux combinant réflexion aéroportuaire, organisation multimodale et projets de développement économique. Par ailleurs, il faut assurer une participation effective des régions au pilotage stratégique et à la gestion des grands aéroports régionaux, faciliter l'accroissement de leur participation aux sociétés aéroportuaires pouvant aller jusqu'au transfert de certains aéroports d'Etat aux régions candidates. Aujourd'hui, et en analysant l'impact de la pandémie mondiale sur le transport aérien, les aéroports régionaux doivent adopter de nouvelles méthodes de gestion et se coordonner entre eux à l'échelle régionale, voire inter-régionale, en intégrant les autres modes de transport.

Les aéroports et le trafic associé doivent être placés dans le contexte du réseau de transport régional incluant tous les moyens de transport (TGV, TER, routes, autoroutes). Le dispositif global doit assurer la connectivité du territoire aux centres économiques avec qui il est en relation, qu'il s'agisse de tourisme ou d'activités industrielles et commerciales. Ceci peut se mesurer par le volume des échanges existants entre les différents centres d'activité régionaux et les partenaires externes. C'est l'apport de chaque aéroport à la connectivité territoriale qui sert de base à la stratégie de développement de trafic et aux équilibres économiques qui en résultent. On place ainsi les aéroports dans un cadre de développement concerté, associé à leur utilité économique et sociale, loin du cadre compétitif, et compatible avec les réductions d'impact environnemental du transport aérien selon l'approche équilibrée. Les modalités de gestion s'inscrivent alors dans des objectifs contractualisés.

Les élus de Ville et Aéroport considèrent que la crise sanitaire que nous avons traversé doit permettre de repenser notre schéma aéroportuaire régional et national. Celui-ci doit être rééquilibré.

Il s'agit de penser un nouveau maillage aéroportuaire métropolitain, favoriser les synergies entre aéroports d'une même région ou inter-régionale. Autrement dit, quel rôle peut jouer le transport aérien pour le désenclavement des territoires non desservis efficacement par le rail et par la route.

L'Etat s'est engagé à appuyer les régions déployant des stratégies aéroportuaires, en veillant à ce que les compétences entre l'Etat et les collectivités soient clarifiées et en accompagnant les évolutions de la gouvernance de certains aéroports, notamment lorsque la région souhaite augmenter sa part de capital dans l'exploitation aéroportuaire.

Comme l'a souligné Yves Crozet, économiste, spécialiste de l'économie des transports, **une stratégie aéroportuaire demande de faire un tri à l'échelon régional entre les aéroports.** Sans ce tri, il indique que la volonté de péréquation entre les différents aéroports régionaux aboutira nécessairement à une logique de saupoudrage, ce qui n'est évidemment pas le plus efficient pour améliorer les services publics

Le niveau régional semble être le bon niveau pour réguler la concurrence aéroportuaire et avoir une réflexion globale permettant d'aboutir à une vision de l'aménagement du territoire, passant notamment par une cartographie et une typologie des infrastructures existantes. Faisant cela, les élus ont découvert des activités insoupçonnées de certains aérodromes et ont pu permettre un appariement entre besoins du territoire et fonctionnalités des infrastructures existantes. Il importe toutefois de souligner que **la région ne peut assumer seule cette responsabilité. Elle a à la fois besoin de l'Etat pour éviter une concurrence entre aéroports aux frontières régionales, et des autres collectivités pour disposer d'une vision de proximité.**

Enfin, les régions font état de la nécessité de développer des partages d'expérience au niveau interrégional, ce qui leur permettrait d'échanger entre elles pour comprendre le marché. Ces échanges pourraient être réalisés sous l'égide de l'association des Régions de France (ARF) ou de l'administration centrale.

IV) Révision des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement : pour Paris-Orly, Paris-CDG, Nantes-Atlantique et Lyon-Saint-Exupéry, les plans d'action à 5 ans présentés par la DGAC sont insuffisamment protecteurs

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

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

L'année 2020 a été marquée par un certain dynamisme de l'administration et des acteurs locaux visant à faire aboutir rapidement les PPBE pour la période 2018-2023. **Une accélération était nécessaire puisque la France a pris un retard important dans l'application de la directive européenne 2002/49/CE imposant la réalisation de cartes stratégiques de bruit et de plans d'actions (PPBE) tous les 5 ans.** Les PPBE pour la période 2018-2023 auraient tous dû être approuvés le 18 juillet 2018. La plupart des acteurs locaux se sont mobilisés, malgré la crise sanitaire, pour satisfaire au plus vite à cette obligation.

Il importe de poursuivre les travaux engagés et de mener à bien, là où cela reste à faire, les concertations nécessaires à l'élaboration des PPBE (ex : Paris-CDG) et la mise au point des mesures permettant de réduire les nuisances sonores.

Quel constat global dressé par Ville et Aéroport ? Elle observe un problème de concertation et de méthode lors de l'élaboration des PPBE. Or la DGAC travaille en chambre et la co-construction de ce plan d'action est inexistante. Or, l'exigence de transparence et de dialogue est essentielle si l'on veut réussir ce travail. Les services de l'Etat auraient dû mieux prendre en compte cette attente formulée par les acteurs concernés qui souhaitent être réellement associés et entendus. **Si bien que des blocages sont survenus pour les aéroports de Paris-Orly et Nantes-Atlantique notamment, et que la situation de dialogue est tendue pour l'aéroport de Paris-CDG au sein du comité permanent.**

Telle est notamment la raison pour laquelle Ville et Aéroport a souhaité que la DGAC intègre systématiquement dans la version finale arrêtée par le Préfet, une clause de revoyure à mi-parcours qui permettra d'apprécier la pertinence du plan d'action au regard de la réalité du trafic et l'adapter à son évolution (cartes stratégiques de bruit).

Il appartiendra également à l'Etat d'engager une étude d'impact environnemental de l'activité aéroportuaire sur la base de 2019 et des actions de réduction des nuisances figurant au PPBE (notamment les conséquences liées au bruit et à la pollution pour les riverains) courant 2022, en association avec l'ensemble des parties prenantes, dans un esprit de co-construction.

Les propositions formulées dans le cadre des PPBE reposent sur les 4 premiers piliers de l'approche équilibrée : réduction du bruit à la source ; planification et gestion de l'utilisation des terrains (PEB, PGS, CSB) ; procédures d'exploitation à moindre bruit (trajectoires préférentielles, descentes continues, VPE, etc.) ; restrictions d'exploitation des aéronefs (interdiction totale ou partielle des aéronefs les plus bruyants, couvre-feu, plafonnement du trafic, etc.). Pourquoi le 4^{ème} pilier portant sur les restrictions d'exploitation a-t-il été écarté pour Paris-CDG ?

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

Les études d'approche équilibrée introduisant des mesures de restrictions d'exploitation doivent être rendues publiques dans les meilleurs délais par les services de l'Etat, puisque nous sommes bien dans un cas de persistance d'un problème de nuisances sonores, avec une augmentation significative du bruit en journée, mais encore plus la nuit.

V) Un dispositif d'aide aux riverains en panne suite aux pertes de recettes de la TNSA enregistrées sur la période 2020-2022

- **Rappel de l'enjeu : compenser les pertes de recettes de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) suite à l'effondrement du trafic aérien en 2020 (Covid-19).**

Selon un **mécanisme « pollueur-payeur »**, la **taxe sur les nuisances sonores aériennes (TSNA)** est collectée en vue de financer les **aides versées aux riverains des aéroports** et, dans la limite des deux tiers, au remboursement à des personnes publiques des annuités des emprunts qu'elles ont contractés ou des avances qu'elles ont consenties pour financer des **travaux de réduction des nuisances sonores**.

En raison de la chute du trafic aérien liée à la pandémie mondiale du Covid-19, c'est **tout le système de financement de la lutte contre les nuisances sonores aériennes qui est aujourd'hui remis en cause** : les recettes de la taxe ont connu en effet une chute sévère pour 2020, qui s'est prolongée en 2021. Le comparatif 2020/2019 effectué par la direction générale de l'aviation civile indique une perte nette de recettes TNSA enregistrée entre 2020 et 2019 de 21 533 511 euros.

- **Rappel de l'action Ville et Aéroport sur ce dossier : courriers aux ministres concernés dont Olivier Dussopt avant l'été ; courrier à Jean Castex durant l'été pour lui demander d'accélérer la parution du rapport gouvernemental**

Dans un courrier adressé aux différents ministres concernés, nous avons rappelé que les parlementaires avaient finalement obtenu que le Gouvernement s'engage à travailler ce sujet conformément à l'article 226 de la loi de finances pour 2021. **Un rapport devait être remis au Parlement en avril. Il n'est jamais sorti !**

On peut dénoncer un tel retard car en attendant la situation est bloquée : trésorerie du gestionnaire très réduite, augmentation importante du stock de dossiers à instruire et difficulté de programmation des commissions consultatives d'aide aux riverains, etc. Au bout de la chaîne, ce sont les riverains qui pâtissent de cette situation notamment en Ile-de-France où la situation est particulièrement sensible.

Pour Ville et Aéroport, l'enjeu était plutôt de proposer une compensation rapide des pertes de recettes de la TNSA. Il en va de la continuité du droit à réparation des milliers de riverains éligibles à l'aide à l'insonorisation. Celle-ci doit être assurée.

– **Nouvelle évaluation des pertes de recettes estimées de la TNSA lors de l'examen du PLF 2022 : 82 millions d'euros sur 3 ans !**

Les hausses de tarifs décidées en 2019 pour répondre aux besoins de financement croissants n'ont pas pu se concrétiser par des recettes supplémentaires. En temps normal, la TNSA est perçue dans la limite d'un plafond de 55 millions d'euros. Rappelons que ce plafond, fixé au I de l'article 46 de la loi de finances pour 2012, a été relevé de 47 à 55 millions d'euros dans la loi de finances rectificative pour 2016.

La taxe étant assise sur le décollage des aéronefs dont la masse au décollage excède 2 tonnes dans les aéroports concernés, **l'effondrement du trafic aérien en 2020 et 2021 conduit à des pertes de recettes massives, estimées par la DGAC à environ 60 millions d'euros, soit plus d'une année de recettes.** En y ajoutant la prévision de perte de recettes pour 2022, **le déficit sur trois ans atteindrait 82 millions d'euros !**

Or, **la crise sanitaire du Covid-19 n'a pas freiné les besoins d'insonorisation**, qui demeurent nécessaires pour améliorer les conditions de vie et le quotidien de plusieurs milliers de personnes. Il est vrai que le nombre de passagers transportés demeure encore très loin de son niveau de 2019 ; toutefois, le nombre d'aéronefs en vol est plus conséquent, notamment s'agissant des avions de fret, qui opèrent souvent la nuit, mais aussi des vols liés à la formation et au maintien des qualifications des pilotes. **En outre, la baisse des dépenses constatées en 2020 et 2021 résulte uniquement du ralentissement du traitement des dossiers et des travaux d'insonorisation durant les périodes de confinement.**

En réalité, le stock des demandes d'aide à l'insonorisation, déjà important dans certains aéroports avant la crise, s'est dangereusement accru dans tous les aéroports. La situation est désormais critique pour les aéroports de Roissy Charles-de-Gaulle et de Toulouse-Blagnac. Elle se tend également dans les aéroports qui n'étaient pas confrontés à des retards avant la crise, comme à Orly. Dans certains cas, le délai d'attente entre le dépôt d'un dossier et la réalisation effective des travaux d'insonorisation peut désormais atteindre dix ans... On comprend pourquoi certains riverains d'un aérodrome renoncent même à déposer un dossier !

À ce stade, aucune des solutions potentiellement exploitables n'a été envisagée, ni l'élargissement au niveau réglementaire des critères d'antériorité, ni l'utilisation d'une partie de l'enveloppe consacrée au dispositif Ma Prime Rénov' pour financer les travaux d'insonorisation, ni une compensation budgétaire à la hauteur des pertes subies. **Dans ce contexte, Ville et Aéroport ont appelé une nouvelle fois le Gouvernement à agir rapidement pour protéger nos concitoyens riverains des aéroports et rattraper les retards pris depuis 2020.**

– **La compensation partielle (très insuffisante) des pertes de recettes de la TNSA proposée par le gouvernement dans le PLFR 2021 à hauteur de 8 millions d’euros**

Il est envisagé d’apporter une réponse financière aux pertes de recettes de la TNSA dans le cadre du projet de loi de finances rectificative de fin de gestion pour 2021, afin de compenser une partie de la baisse du rendement de la taxe sur la période 2020-2022. Pour être à la hauteur de l’enjeu, cette éventuelle compensation budgétaire devait être suffisante au regard des pertes de recettes subies sur la période. Le ministre du budget Olivier Dussopt a proposé une enveloppe de 8 millions d’euros très insuffisante au regard des besoins...

– **Le taux de la TNSA va évoluer (amendement adopté dans le cadre du PLF 2022)**

Les dispositions adoptées modifient en premier lieu « les valeurs minimale et maximale des coefficients de modulation appliqués au logarithme décimal de la masse maximale au décollage des aéronefs ». Il modifie ensuite le montant maximal de la taxe pour les opérations effectuées sur les aérodromes du premier groupe tarifaire : Nantes-Atlantique, Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly.

« Les modifications portées par cet amendement n’emporteront pas de variation sur le rendement annuel de taxe sur les nuisances sonores aériennes, que ce soit au global ou bien par aérodrome », assure l’exposé de l’amendement.

Cela a été contesté notamment par Charles de Courson et le rapporteur général Laurent Saint-Martin (LReM). *« On nous dit que le produit global de la taxe – environ 55 millions d’euros, tous aérodromes confondus – serait à peu près stable : non, cela dépendra de la reprise du trafic et du type d’avions utilisés (...). J’ajoute que les taux – qui sont en fait des plafonds – sont modulés selon les aérodromes »,* a réagi M. de Courson, déplorant l’absence d’étude d’impact de la mesure.

« La navette sera l’occasion de vous communiquer les éléments de l’étude d’impact », a promis Olivier Dussopt, ministre délégué aux Comptes publics.

VI) Ville et Aéroport rencontre l'ACNUSA suite à la publication de l'étude épidémiologique DEBATS (27/04/21)

A sa demande, Ville et Aéroport a rencontré l'ACNUSA le 27 avril dernier au siège de l'Autorité afin de discuter des premiers résultats de l'étude épidémiologique DEBATS et des suites qui seront apportées à ce travail.

Rappelons que DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé) est un programme de recherche épidémiologique de grande ampleur destiné à mieux identifier et quantifier les effets du bruit des avions sur la santé physique et mentale des populations riveraines des aéroports français.

Ce programme a été mis en place par la direction générale de la santé (DGS) du ministère des Solidarités et de la Santé en collaboration avec l'ACNUSA, à laquelle ont contribué et collaboré la direction générale de la prévention des risques (DGPR) et la direction générale de l'aviation civile (DGAC) du ministère de la Transition écologique. Egalement contributeur financier, l'Université Gustave Eiffel a opéré ce programme. Les résultats de ces recherches ont déjà donné lieu à un grand nombre de publications dans des revues scientifiques à comité de lecture et d'autres publications scientifiques restent à venir.

L'ensemble des présentations faites en réunion le 27/04 par le Dr Agnès Brion-Ducoux, membre de l'Acnusa, médecin psychiatre, spécialiste des troubles du sommeil ainsi que par Mme Anne-Sophie Evrard, chargée de recherche à l'Université Gustave Eiffel, sont téléchargeables sur le site Ville et Aéroport en rubrique ACTU :

- Rapport « Bruit des avions et santé des riverains d'aéroport. L'étude nationale Debats. Résultats à l'inclusion », Université Gustave Eiffel, octobre 2020.
Rapport en téléchargement sur : http://www.villeaeroport.fr/pdf/rapport_debats_2020.pdf
- Synthèse des connaissances scientifiques concernant les effets sur la santé liés à l'exposition au bruit issu du trafic aérien – Rapport d'appui scientifique et technique, ANSES, septembre 2020
Rapport en téléchargement sur :
http://www.villeaeroport.fr/pdf/rapport_appui_scientifique_technique_synthese_connaissances_scientifiques_concernant_effets_sur_sante.pdf

Le rapport final « Bruit des avions et santé des riverains d'aéroport. L'étude nationale Debats – résultats à l'inclusion » (octobre 2020) apporte un nombre supplémentaire de données scientifiques permettant d'éclairer tous ceux qui travaillent sur la question des effets sanitaires du bruit lié au trafic aérien et de s'approprier les données scientifiques publiées.

Principaux résultats et conclusions

Les résultats des analyses portant sur les données recueillies à l'inclusion suggèrent que l'exposition au bruit des avions a des effets délétères sur la qualité et la quantité subjectives du sommeil, les systèmes cardiovasculaire et endocrinien, la gêne, les troubles psychologiques et l'état de santé perçu.

DEBATS démontre objectivement des diminutions de la durée et de la qualité du sommeil chez les riverains d'aéroports

DEBATS est la première étude à investiguer les effets de l'exposition au bruit des avions sur la santé des riverains des aéroports en France. Le taux de participation (30%) est similaire à celui des études sur le même sujet réalisées en Allemagne, en Italie et au Royaume-Uni.

Les résultats à l'inclusion confirment ceux obtenus dans la littérature et suggèrent que l'exposition au bruit des avions :

- diminue la quantité et la qualité du sommeil mesurées de manière subjective;
- augmente le risque d'hypertension chez les hommes mais pas chez les femmes ;
- n'est pas en lien avec les troubles psychologiques en tant que tels, mais l'est par l'intermédiaire de la gêne due au bruit des avions ;
- augmente le risque d'un mauvais état de santé perçu chez les hommes, mais pas chez les femmes ;
- accroît la proportion de personnes fortement gênées par ce type de bruit ;
- est associée à une baisse significative de la variation de cortisol salivaire. Les individus les plus exposés auraient donc tendance à moins réguler leur sécrétion de cortisol. Cette exposition serait ainsi génératrice d'un stress chronique induisant une perturbation du rythme circadien du cortisol.

Ces résultats confirment ceux d'études antérieures réalisées à l'étranger.

L'analyse longitudinale de l'ensemble des données recueillies en 2013, 2015 et 2017 devrait les conforter.

La protection de la nuit reste la première des préoccupations

Le rapport annuel 2021 que l'ACNUSA vient de rendre public place au premier plan de ses recommandations *la protection de la nuit* pour les riverains des aéroports français. Il s'agit là d'une préoccupation constante également pour Ville et Aéroport et qui nécessite un suivi permanent du fait de l'évolution du trafic sur les plateformes aéroportuaires et de la diversité des situations dans les régions.

La notion de « *protection de la nuit* » est portée par l'OMS dans ses directives pour l'Europe afin de protéger la santé des personnes qui subissent un excès de bruit nocturne. Pour l'OMS un intervalle fixe de 8 heures représente la durée minimale à protéger compte tenu des variations liées à l'âge (les enfants ont besoin d'un temps de sommeil plus long) et des besoins différents des personnes qui sont déterminés génétiquement (par exemple les courts ou longs dormeurs et les personnes du soir ou du matin représentent des typologies génétiquement déterminées). Une telle durée de 8 heures protège le sommeil d'environ 50% des personnes : il faudrait prendre une période de 10 heures pour protéger 80% de la population. Le sommeil représente un tiers de la vie d'un adulte et il s'agit d'une période essentielle pour la régulation et la récupération de toutes les fonctions de l'organisme, cognitives, cardiovasculaires, hormonales etc. Un lien causal entre une exposition nocturne au bruit et des effets néfastes sur la santé est désormais bien documenté et reconnu.

Le sommeil est un bien précieux et la protection de la nuit est une priorité. Il est essentiel pour Ville et Aéroport que l'étude DEBATS ne reste pas lettre morte et que sur la base de ses résultats les propositions formulées profitent utilement et rapidement à toutes les parties concernées, collectivités territoriales et populations riveraines, compagnies aériennes et autres industriels, sociétés aéroportuaires et personnels directement concernés.

Au-delà de DEBATS, une nouvelle Directive européenne

La nouvelle directive 2020/367/CE vient compléter la directive 2002/49/CE fixant les règles générales relatives à la cartographie stratégique du bruit et aux plans d'action. Elle définit des modalités concrètes d'évaluation de l'impact sanitaire du bruit des transports (routier, ferroviaire et aérien) en tenant compte de deux types de pathologie pour le transport aérien : la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil. La cardiopathie ischémique n'est pas intégrée à ce stade compte tenu du faible niveau de preuve. Les formules proposées par la Commission européenne, issues du rapport de l'OMS de 2018, permettent d'estimer le nombre de personnes affectées, c'est-à-dire potentiellement soumises à un risque de dégradation de leur santé. Ces formules sont basées sur des relations dites « *dose-effet* » à partir de l'indicateur Lden pour l'évaluation de la forte gêne et de l'indicateur Lnight pour l'évaluation des fortes perturbations du sommeil.

La nouvelle directive stipule que les Etats membres doivent s'y conformer d'ici le 31 décembre 2021, en cohérence avec le calendrier de la 4^{ème} échéance associée aux cartes stratégiques de bruit (CSB) et au plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). La transposition de la directive dans le droit français est en cours (pilotage DGPR – saisine de l'ACNUSA en cours).

Il s'agit de réaliser des estimations du nombre de personnes affectées par les effets nuisibles du bruit aérien lors de l'établissement des CSB (à partir des estimations du nombre de personnes habitant dans les zones exposées au bruit) et les reprendre dans les PPBE dans la description de la situation. D'autre part, il faut évaluer, lorsque cela est possible, des mesures du plan d'action lors de l'établissement du PPBE. Dans sa rédaction actuelle, la Directive 2020/367/CE ne prend pas en compte les programmes d'insonorisation des logements dans sa méthode de calcul. Il faut souhaiter que des modifications ultérieures de la directive pourront préciser cela.

VII) 2021, temps de réflexion et de préparation du colloque « Transport aérien, le jour d'après ? »

- Un colloque reporté deux fois qui se tiendra le 4 mars à la Maison de la Chimie

Deux reports : le 18/10/21 au Sénat (problème de co-présidence avec Mme Schillinger) puis le 21/01/22 à la Maison de la Chimie (contexte sanitaire : 5^{ème} vague épidémique).

- Rappel des enjeux du colloque

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

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

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

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

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

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

- Présentation des 3 tables-rondes

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

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

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

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

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

Table-ronde 2 : Le jour d'après : quelles réponses à la crise économique et sociale sans précédent du secteur aérien ?

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

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

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

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

Table-ronde 3 : Transport aérien : quels scénarios pour l'après-Covid ?

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

- **Une stratégie de communication pré et post-colloque : l'envoi d'un questionnaire aux candidats à l'élection présidentielle et la tenue d'une conférence de presse à Paris**

En amont du colloque, nous adresserons un questionnaire aux candidats à l'élection présidentielle afin de connaître leur position sur ce dossier et de leur communiquer nos propositions. Ce questionnaire sera discuté et finalisé mi-février. Ville et Aéroport présentera ces propositions pour le transport aérien de demain lors d'une conférence de presse post-colloque qui sera programmée à Paris courant mars 2022.

VIII) Communication Ville et Aéroport en 2021

Plan de communication : newsletter Ville et Aéroport (n°79 à 84) ; administration du site Ville et Aéroport ; revue de presse « Transport aérien » ; veille des questions écrites et orales au Parlement ; agenda ;

Bilan de la campagne d'adhésion 2021 : plus de 200 collectivités démarchées concernées par la problématique aéroportuaire. Enregistrement de nouveaux adhérents (Région Pays de la Loire, Chilly-Mazarin, etc.).

PROGRAMME PREVISIONNEL 2022

Rappel : La crise sanitaire de la Covid-19 a chamboulé le programme d'activités 2021 qui avait été défini lors de l'AG 2020. Le programme d'activités 2022 Ville et Aéroport qui est proposé peut s'articuler autour des points suivants. Il devra s'adapter à l'actualité de la crise sanitaire que nous traversons.

→ Déplacements sur site

-Nantes-Atlantique – Mardi 8 mars 2022

Dossier du réaménagement de Nantes-Atlantique

Visite de terrain à Saint-Aignan-de-Grandlieu suivi d'un temps d'échange avec les maires des communes riveraines

Déjeuner avec les élus locaux (Région Pays de la Loire, Conseil départemental de Loire-Atlantique, Nantes Métropole, Maires des communes riveraines)

Réunion avec les élus locaux en mairie de Rezé

Réunion avec les associations de riverains

Diffusion d'un communiqué de presse Ville et Aéroport

Autres déplacements sur site déjà envisagés

-Bordeaux-Mérignac

Comme à l'habitude, 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, département de la Gironde, élus des communes riveraines, associations de riverains). Un point complet sera fait notamment sur le volet environnemental : procédure d'approche/ procédure de départ, vols de nuit, niveaux de bruit, aide à l'insonorisation, etc.

L'objectif d'accueillir dix millions de passagers d'ici 2023 n'est plus d'actualité pour l'instant. Les deux gros projets de développement vont eux aussi devoir patienter avant de se concrétiser : le bâtiment de jonction entre le Hall A et le Hall B et la nouvelle extension de Billi. L'agrandissement du Hall A sera le seul projet qui sera mené à terme à ce stade.

Ce déplacement sera organisé en coordination avec les adhérents Ville et Aéroport (communes de Mérignac, Eysines et Le Haillan ainsi qu'Eric Poulliat, député de la Gironde).

-Marseille-Provence

C'est un déplacement important pour Ville et Aéroport puisque nous ne comptons actuellement que deux adhérents dans les Bouches-du-Rhône (Berre-l'Etang et le député Eric Diard). 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.

Sauf qu'avec la crise de la Covid-19, le projet d'extension de l'aéroport Marseille-Provence a pris du retard. « La seconde phase, visant à augmenter la capacité du terminal 1, est liée à la dynamique de la reprise du trafic aérien et fera l'objet d'une autre enquête publique dans 10, voire 15 ans », avancent les documents officiels de l'aéroport.

Ce déplacement sera organisé en coordination avec M. Eric Diard, député des Bouches-du-Rhône, et M. Mario Martinet, Maire de Berre-l'Etang.

-Lyon-Saint-Exupéry

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

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

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

- **Commission européenne de Bruxelles** : rencontre avec les directions générales de l'environnement et du transport (Commissaire européen aux Transports Mme Adina Valean qui interviendra lors du colloque Ville et Aéroport, de l'Airport Regions Conference (ARC) et de certains parlementaires européens concernés par la problématique aéroportuaire).

→ **Audience ministérielle**

Une demande d'audience sera adressée suite à l'élection présidentielle au nouveau ministre de l'Ecologie ainsi qu'au nouveau ministre des transports.

→ **Publication d'une tribune dans la Revue des Collectivités Locales**

« Transport aérien, le jour d'après ? »

Cette tribune s'inscrit dans le cadre du colloque Ville et Aéroport programmé le 4 mars 2022 à la Maison de la Chimie à Paris. Elle sera publiée dans la rubrique « Parole d'associations » de la Revue en mars 2022.

→ **Elaboration d'un questionnaire à adresser aux candidats à l'élection présidentielle**

Ce questionnaire sera discuté lors du conseil d'administration du 9 février et ensuite finalisé. Il sera adressé aux candidats à l'élection présidentielle à la mi-février, en amont du colloque « Transport aérien, le jour d'après ? » du 4 mars 2022. Il s'agit de connaître le positionnement de chaque candidat sur ce sujet.

→ Tenue du colloque annuel « Transport aérien, le jour d'après ? »

« Transport aérien, le jour d'après ? » - Maison de la Chimie – Paris – 04/03/22

S'il ne doit pas être le seul à agir, le transport aérien ne peut s'exonérer d'une action plus résolue face à ces grands défis que sont la crise du coronavirus et la transition écologique. Il s'agit, selon une approche équilibrée, d'avoir un transport aérien conciliant compétitivité et respect de l'environnement. L'occasion pour Ville et Aéroport de présenter ses propositions pour un nouveau modèle de développement du transport aérien post crise du Covid-19, mieux réglementé et soucieux des enjeux sociaux, écologiques et sanitaires.

Ville et Aéroport considère que le transport aérien français et mondial ne peut plus s'exonérer de ces urgences sanitaires et environnementales. Il doit prendre sa part. Cela passe par le respect de l'Accord de Paris et la réduction des pollutions sonores et atmosphériques. C'est donc tout le système aéroportuaire français qu'il faudrait repenser dans le cadre d'un schéma aéroportuaire national dans lequel les grandes orientations de l'État seraient inscrites. C'est déjà l'idée qu'elle défendait avant la crise du Covid-19 et il est désormais temps d'avoir un État stratège et régulateur sur ce sujet.

→ Organisation d'une conférence de presse post-colloque à Paris

Suite aux débats du colloque, Ville et Aéroport organisera une conférence de presse au cours de laquelle elle présentera ses propositions pour le transport aérien post crise sanitaire.

→ Réunions du conseil d'administration Ville et Aéroport à l'Assemblée Nationale ou au siège de Villes de France

Les réunions du conseil d'administration se tiennent traditionnellement les mardis, de 14 heures à 16 heures à l'Assemblée Nationale (126 rue de l'Université) ou au siège de Villes de France (94 rue de Sèvres).

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

- **Mardi 26 avril 2022, 14h-16h ;**
- **Mardi 14 juin 2022, 14h-16h ;**
- **Mardi 4 octobre 2022, 14h-16h ;**
- **Mardi 6 décembre 2022, 14h-16h ;**

→ Mobilisation des collectivités locales concernées par le PPBE Paris-CDG dans le cadre de la phase de consultation publique (20/01/22 au 22/03/22)

Ville et Aéroport sensibilisera les collectivités concernées (95,93,77,78,60) et leur proposera un projet d'avis. Elle s'inspirera du travail de mobilisation effectué autour d'Orly durant la phase de consultation publique sur le projet de PPBE de Paris-Orly (23/08/21 au 25/10/21).

→ 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. 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 2022 et communication Ville et Aéroport

En février 2022, Ville et Aéroport diffusera 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 2022 mis à jour accompagné de sa brochure de présentation. Les parlementaires concernés par la problématique du transport aérien seront sensibilisés à l'action de Ville et Aéroport au lendemain des élections législatives (à partir du 19 juin 2022).

En 2022, Ville et Aéroport poursuivra le développement de sa communication : administration de son site Internet, newsletter mensuelle, revue de presse hebdomadaire, veille des questions écrites sur le transport aérien au Parlement, réalisation de la communication et publication des actes de son colloque annuel, etc.
