



Association nationale
d'élus

CONSEIL D'ADMINISTRATION

DOSSIER DE SÉANCE

Mercredi 12 octobre 2022

14h00-16h00

Salle 23 – 3 rue Aristide Briand

ASSEMBLEE NATIONALE – PARIS

ORDRE DU JOUR

I)	Présentation des actes du colloque "Transport aérien, le jour d'après?" (04/03/22 - Maison de la Chimie)
II)	Point sur le plafonnement du trafic annoncé à Amsterdam-Schiphol et l'actualité des principaux aéroports français
III)	Point sur le rapport de l'ADEME « Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien » (septembre 2022)
IV)	Point sur l'agenda Ville et Aéroport fin 2022 : audience ministérielle (Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports), déplacement sur site aéroportuaire, etc.
V)	Point sur la nouvelle communication Ville et Aéroport : réseaux sociaux (Twitter - Facebook), campagne d'adhésion 2023, newsletter, site Internet.
VI)	<u>Questions diverses</u> : synthèse du rapport annuel de l'ACNUSA; programmation d'un séminaire de formation aux élus;

I)

**Présentation des actes du colloque
"Transport aérien, le jour d'après?"
(04/03/22 - Maison de la Chimie)**

Du travail de transcription à la publication des actes

Après un long de travail de transcription sur la base de l'enregistrement audio du colloque (environ 6 heures), de mise en page au format livret, les actes de colloque viennent d'être publiés il y a quelques jours.

Outre l'édition papier des actes, ils sont téléchargeables en ligne sur www.villeaeroport.fr

Ils ont d'ores et déjà été adressés par email à l'ensemble des adhérents Ville et Aéroport, des participants au colloque, et plus largement à notre base mail.

Le livre des actes sera adressé très prochainement aux adhérents Ville et Aéroport, aux intervenants du colloque, aux acteurs du transport aérien, aux pouvoirs publics (première ministre et ministres concernés du gouvernement), aux organismes concernés, aux parlementaires, etc.

Il accompagnera également le courrier adressé à près de 200 collectivités (de la région à la commune) dans le cadre de la campagne d'adhésion 2023 qui va s'ouvrir.

Rappel des grands enseignements du colloque

Ces 11es rencontres ont pu aborder un certain nombre de sujets. Nous devons aborder le sujet du transport aérien sans tabous, de manière directe encore plus aujourd'hui et pour demain en rapport à la transition énergétique qu'il doit penser, assurer et réussir, car il s'agit peut-être comme certains l'ont suggéré lors du colloque de son avenir propre.

En même temps, nous devons le faire en regardant conjointement l'échelle planétaire et l'échelle locale, car nous sommes élus des territoires aéroportuaires. On peut retenir à l'échelle planétaire, s'agissant de la décarbonation de l'aviation civile qui a largement été débattue, qu'au-delà d'un trajet supérieur à 1 500 kilomètres, ce sera difficile comme l'expliquait le directeur Climat du groupe Safran. En tout cas cela ne sera pas atteignable dans les délais impartis. En revanche, c'est possible sur une distance qui n'est pas celle du long courrier.

Et puis, comme d'autres l'ont observé, il n'y a pas que la décarbonation. Il y a les autres émissions dont il faut tenir compte. En même temps, l'on voit bien que pour nous élus comme pour les populations riveraines, donc pour les associations de riverains, il y a lieu aussi d'aborder à court terme, à moyen terme, et en disant cela on peut penser à l'échelle d'un quinquennat par exemple, des orientations, des décisions, une politique.

Bref, on attend enfin un État stratège, que ce soit pour concevoir les évolutions de la transition énergétique 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 il faut rappeler 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. C'est la raison pour laquelle nous avons de nouveau interpellé le gouvernement et adressé récemment un courrier au ministre délégué chargé des Transports, M. Clément Beaune, afin de solliciter une audition.

Ensuite, évidemment sur la transformation écologique, énergétique, on a bien compris qu'il faut soutenir la recherche. En France, elle est active. Nous en sommes convaincu et ce n'est pas nouveau. Il y a des progrès technologiques possibles pour résoudre cette problématique. En même temps, on voit bien dans tout ce qui a été dit que la route est encore un peu longue et qu'il n'est pas sûr que l'on puisse atteindre les objectifs fixés par les accords de Paris dans les délais impartis.

Comme cela a été dit sur le sujet de la décarbonation quelques limites peuvent apparaître rapidement, mais nous pensons que ce sont des pistes indispensables qu'il faut poursuivre, encourager, stimuler. C'est aussi le rôle de l'État stratège.

Il y a par ailleurs tout l'aspect des métiers du transport aérien, le volet social qui a été discuté. Il y a eu évidemment les difficultés ressenties avec la crise épidémique, atténuées par les mesures d'accompagnement prises par l'État. Comment pense-t-on l'évolution des métiers dans la perspective de la transition écologique ? Comment pense-t-on dans le cadre de mutations à intervenir l'évolution des métiers et le volet social du transport aérien ? Pour les salariés, c'est un sujet important et pour les élus également, car parmi nos populations nous avons des salariés du transport aérien. Par exemple à Gonesse, ADP m'indiquait récemment que 0,7% des salariés travaillant sur Paris-CDG habitent la commune. Cela représente près de 600 salariés fin 2021 (donc post-Covid).

C'est donc un sujet de préoccupation et on peut être d'accord tant avec les entreprises qu'avec les représentants des salariés et les syndicats. On a vu le développement de la sous-traitance depuis un certain nombre d'années et ses effets, notamment quand il y a une crise comme la crise sanitaire. Les effets sont immédiats dans la sous-traitance plus qu'au niveau des pilotes par exemple et c'est un pilote qui nous l'a dit. Comment va-t-on aussi trouver des régulations ?

Nous sommes heureusement dans un pays, à la différence d'autres où le droit social n'est pas aussi protecteur qu'il ne l'est en France. Cela nous intéresse et nous l'avons fait savoir notamment aux syndicats.

Il faut que le dialogue se poursuive entre les uns et les autres. Ville et Aéroport y est très attaché. C'est avec lui au niveau des différents acteurs, et il devrait aussi être encouragé dans ce nouveau quinquennat par l'exécutif en place, que l'on pourra trouver des réponses aux problématiques dont nous avons discuté lors du colloque tant au niveau planétaire qu'à l'échelle locale.

Commande d'exemplaires livret des actes de colloque

Chaque adhérent qui le souhaite peut commander un nombre d'exemplaires (limité) auprès du bureau de l'association.



II)

Point sur le plafonnement du trafic annoncé à Amsterdam-Schiphol et l'actualité des principaux aéroports français

Limiter le trafic de l'aéroport Amsterdam-Schiphol à un maximum de 440 000 vols annuels, contre une capacité de 500 000 vols atteinte avant la pandémie de Covid-19. Objectif : protéger les riverains des nuisances sonores et réduire les émissions de Co2 du secteur. De quoi donner des idées en France ?

Le 24 juin, le gouvernement des Pays-Bas a présenté ce projet en réponse aux plaintes répétées des riverains. L'objectif affiché par les dirigeants néerlandais est de réduire les pollutions sonores ainsi que les émissions de CO₂, pour protéger la santé des habitants et l'environnement.

« *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* », a notamment déclaré le ministre des Infrastructures, Mark Harbers.

La décision néerlandaise inspire les associations de défense de l'environnement et des riverains autour de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, près de Paris. Dix-huit associations locales, parmi lesquelles France Nature Environnement, Greenpeace, Les Amis de la Terre ou encore le collectif Non au T4, appellent l'aéroport international français à réduire son trafic de 12 % à court terme, soit supprimer quelque 60 000 vols par an.

« *Ce qui est possible à Amsterdam-Schiphol est aussi possible à Roissy-Charles de Gaulle, écrivent-elles dans un communiqué. Cette démarche va totalement dans le sens des directives et règlements européens sur la réduction des pollutions sonores et chimiques autour des aéroports, et des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation.* »

La partie semble toutefois mal engagée: dans son projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement, ouvert à la consultation du public le 20 janvier dernier, l'aéroport de la capitale prévoyait en effet 680 000 mouvements par an en 2025, contre 504 000 en 2019.

Tenter d'atteindre la neutralité carbone passe par une réduction du trafic

Cette décision est donc exceptionnelle, surtout que l'aéroport Amsterdam-Schiphol est l'un des quatre principaux hubs d'Europe avec Londres Heathrow, Paris-Charles de Gaulle et l'aéroport de Francfort. Par ailleurs, la mesure intervient après plusieurs mois d'activité assez calamiteux à Schiphol où de nombreux vols ont été annulés afin d'éviter l'engorgement, notamment en raison d'une pénurie de personnel. Évoquons également la construction de l'aéroport de Lelystad, un deuxième aéroport à Amsterdam dont le but est de libérer de l'espace pour l'expansion de la compagnie néerlandaise KLM. Pour l'instant, la mise en route de cet aéroport est en stand-by.

La décision intervient également dans un contexte de défis techniques très importants en ce qui concerne la décarbonation du transport aérien. Dans tous les cas, une réduction du nombre global de vols semble nécessaire pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris.

En 2020, le cabinet B&L Evolution avait publié une étude à propos de la neutralité carbone du secteur aérien. Afin d'y parvenir, il faudrait réduire le nombre de passagers de 2,5 % à 4 % par an pour atteindre une baisse de 50 % d'ici une vingtaine d'années.

Prenant en compte les externalités des activités aéroportuaires (impacts sur des émissions sonores et des émissions atmosphériques sur la santé, l'environnement et le climat), les Pays-Bas ont décidé d'abaisser le plafond du nombre de mouvements sur l'aéroport d'Amsterdam de 500 000 à 440 000 par an. Cette décision équilibrée intervient après les mesures prises à Londres et à Francfort pour limiter ou supprimer les mouvements en cœur de nuit.

Faire voler moins d'avions. Cela fait des années que les experts du climat le disent, et aujourd'hui, l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, troisième aéroport européen, est le premier à oser le faire, en réduisant de 12 % ses vols à partir de 2023. Enfin ! L'aviation représente 2,1 % des émissions de gaz à effet de serre mondiales, et comme le rappelait le rapport du GIEC il y a quelques semaines, il est nécessaire de réduire le trafic aérien mondial.

Les mécanismes de compensation carbone, pour l'instant largement préférés par le secteur de l'aviation, sont insuffisants (voire contreproductifs) au vu des objectifs fixés par les Accords de Paris.

S'attaquer déjà à la pollution sonore

C'est tout le but de la lettre ouverte d'un collectif d'associations précité destinée à Elisabeth Borne : **inscrire dans le marbre le fait d'aller vers une réduction du trafic aérien**. Comme aux Pays-Bas, la première raison invoquée est sanitaire. Les conséquences du bruit sont de mieux en mieux connues. Selon l'observatoire du bruit d'Ile-de-France, dans la zone nord concernée par les aéroports Charles-de-Gaulle et du Bourget, 1,4 million de Franciliens sont exposés à des nuisances sonores aéroportuaires qui excèdent la recommandation de l'OMS* en journée, et 1 million la nuit.

Pour eux, [des mois de vie en bonne santé perdue](#).

Tout le problème est que cette pollution sonore ne s'est guère réduite ces dernières années. Pourtant, les dernières générations d'avions sont moins bruyantes mais on observe un nombre d'avions toujours plus important à être passé par Roissy entre 2014 et 2019. Le nombre de mouvements est passé de 471.382 à 504.836 entre ces deux dates, indique [l'Union des aéroports français et francophone associés \(UAF & FA\)](#). Tous ces petits progrès ont été annihilés par cette hausse du trafic.

Le secteur aérien à court d'arguments ?

Évidemment, cette décision n'est pas du goût de tout le monde. « Il ne fait aucun doute que la décision du gouvernement de réduire considérablement la capacité de l'aéroport rendra les Pays-Bas plus petits », a déclaré Olivier Jankovec, directeur général de l'ACI (association des aéroports européens).

Oui mais le dernier rapport du Haut conseil pour le climat (juin 2022) pointe les conditions auxquelles on pourra voler en 2050. La conclusion est la suivante : « **le secteur aérien doit engager la décarbonation par la maîtrise de sa demande** ». Autrement dit, en limitant le nombre de vols. C'est cette brèche qu'ont ouverte les Pays-Bas en annonçant un plafonnement des vols de leur premier aéroport. Certes, plusieurs aéroports ont déjà limité leur trafic, ne serait-ce qu'en instaurant des couvre-feux la nuit. C'est le cas à Francfort, Orly ou, récemment, Nantes, mais peu respecté se plaignent les riverains... La région Wallone veut aussi introduire un couvre-feu pour l'aéroport de Liège et limiter le nombre de mouvements à 50.000 par an (contre 70.000 jusque-là).

ACTUALITE SUR LES PRINCIPAUX AEROPORTS FRANCAIS

Aéroport Paris-CDG

Projet de PPBE 2022-2026 en cours d'adoption (l'arrêté préfectoral n'est pas signé)

La quasi-totalité des collectivités concernées, la CCE et l'ACNUSA ont émis un avis défavorable.

Les objectifs de réduction du bruit aérien ne sont pas posés et surtout figure une hypothèse de trafic de 680000 mouvements annuels à l'horizon 2026 contre 504000 en 2019.

Une action contentieuse est envisagée (recours en annulation du PPBE 2022-2026)

Aéroport Paris-Orly

A l'initiative du collectif Défense des riverains de l'aéroport Paris-Orly (DRAPO), une manifestation est organisée **samedi 15 octobre à 10h30 au terminal Orly 3**. De nombreuses communes de l'Essonne et du Val de Marne seront représentées. Un temps ralenti par la pandémie, le trafic aérien a repris son rythme de croisière, avec des conséquences perçues négativement sur tout le territoire. Dans une pétition, l'association réclame une limitation à 200 000 mouvements annuels, une interdiction de survol pour les avions les plus bruyants, l'allongement du couvre-feu à 8h consécutives et l'élaboration d'un nouveau plan de protection du bruit.

La situation est grave depuis la dernière CCE d'Orly (janvier 2022). Lors de cette CCE, Madame la Préfète du Val-de-Marne a décidé de valider le PPBE 2018-2023 malgré un vote largement négatif des membres de droit de cette commission (31 voix contre et 11 voix pour).

Aéroport Nice-Côte d'Azur

L'extension du Terminal 2 de l'aéroport vient d'être confirmée par le tribunal administratif de Marseille suite au rejet du recours du collectif citoyen 06. Le tribunal administratif estime que « *le projet n'a pas pour effet d'accroître de façon sensible et certaine le trafic aérien* ».

Portée par la société des aéroports de la Côte d'Azur, cette extension est soutenue par la ville de Nice et la Métropole qui y voient un enjeu touristique majeur dans la 5^{ème} ville de France. Elle permettrait l'accueil de 3 millions de passagers en plus. Avant l'épidémie de Covid-19, l'aéroport niçois avait enregistré un chiffre record : 14 millions et demi de passagers. Cela ferait donc plus de 18 millions à l'horizon 2025-2030. Pour la direction de l'aéroport, il est impossible de quantifier le nombre d'avions et de vols en plus. Le collectif citoyen avance le chiffre de 20 000 vols en plus chaque année.

Aéroport Marseille-Provence

Un projet d'extension est également programmé pour cet aéroport : la construction d'un nouveau bâtiment de 22.000 mètres carrés attenant au Terminal 1. Selon les opposants au projet, cet agrandissement va permettre d'accueillir quatre millions de voyageurs supplémentaires par an. Depuis 1997 et la modification des trajectoires d'atterrissage à Marignane, certains riverains sont réveillés jour et nuit par le bruit des réacteurs. L'autre source d'inquiétude, ce sont les particules fines rejetées par les réacteurs. La direction de l'aéroport est formelle : il n'y aura pas plus d'avions qu'avant. Cette extension doit permettre « *de rattraper le retard compétitif pris par rapport aux grands aéroports régionaux français* ». L'idée est d'augmenter la qualité de service aux passagers, « *sans développer la capacité de l'aéroport* » indique la direction de l'aéroport sur le site détaillant le projet.

Classé cinquième aéroport français en terme de fréquentation, avec 10 millions de passagers en 2019, les travaux d'extension sont en cours, malgré un recours déposé par le collectif en juin 2021.

Aéroport Lyon Saint-Exupéry

L'aéroport a annoncé une série de mesures pour réduire les nuisances sonores. Elles ont été validées par la DGAC il y a 1 an. Parmi elles : l'interdiction de vol entre 22h et 6h pour les avions les plus bruyants. Une décision actée par le ministère des Transports en 2022. Les compagnies aériennes ont 3 ans pour s'y adapter.

Le 2^{ème} aéroport régional français a lancé sa plateforme d'information à destination des riverains début 2022. Ces derniers peuvent consulter en temps réel le suivi des vols et les niveaux de bruit de l'aéroport, à l'aide de l'outil CASPER. Ils pourront même déposer une réclamation sur le site en cas de nuisance sonore.

Aéroport Toulouse-Blagnac

Deux ans et demi après le début de la crise sanitaire, l'aéroport Toulouse-Blagnac enregistre une véritable reprise. La plateforme a attiré plus de 3 millions de passagers sur le premier semestre, autant que sur toute l'année 2020 et vise les 6,5 millions de voyageurs en 2022. En attendant le retour au niveau d'avant-crise, le président du directoire d'ATB Philippe Crébassa a indiqué récemment les grands chamboulements qui attendent le 5^{ème} aéroport français : arrivée de nouvelles compagnies sur les lignes domestiques délaissées par Air France, diversification des revenus via un vaste projet immobilier, nouvelles destinations, etc.

Aéroport Bordeaux-Mérignac

Plus de 80000 mouvements en 2019, la dernière année pleine sans pandémie. L'aéroport de Bordeaux prévoit environ 60000 mouvements en 2022 et espère 16 millions de passagers en 2035, ce qui représenterait 130000 mouvements. 88000 habitants, plus ou moins impactés selon leur localisation, se trouvent sous le couloir aérien et sont exposés à des niveaux sonores égaux ou supérieurs à 80 décibels. Le trafic low cost représente 65% des mouvements de l'aéroport.

Aéroport Nantes-Atlantique

Sur les 12 derniers mois, le trafic voyageurs a plus que doublé. Mais on est encore loin du record de fréquentation enregistré avant le coup d'arrêt de la crise sanitaire. En août 2022, l'aéroport nantais a vu passer plus de 646500 passagers (hors transit). Soit près de 90000 de plus qu'en août 2021, mais 150000 de moins qu'en août 2019, l'année où la plateforme nantaise a établi son record historique avec 7,2 millions de passagers. La reprise de la fréquentation n'est pas uniforme. Si la clientèle touristique est à présent du même niveau qu'avant la pandémie, le redressement des voyages d'affaires, dont une partie est remplacée par des réunions à distance, est encore incomplet.

A noter :

1°) l'expérimentation d'un nouveau point de virage des avions qui décollent et qui impacte la commune de Saint-Philbert de Grand Lieu, située au Sud de Nantes. Le changement des trajectoires face au sud fait partie des 31 mesures de réaménagement de l'aéroport. La modification définitive du virage ne pourrait être décidée qu'après enquête publique à l'horizon **de l'été 2023**.

2°) non-respect du couvre-feu : en cinq mois, au moins 201 vols ont enfreint le couvre-feu instauré à Nantes-Atlantique. Les maires de Rezé, Bouguenais et Saint-Aignan de Grandlieu se sont émus d'une seule voix du non-respect du couvre-feu observé cet été (communiqué de presse du 9 septembre 2022). Certaines compagnies aériennes font fi de cette réglementation, au détriment de la santé des riverains, et du cadre de vie des habitants de tout un territoire.

Aéroport Montpellier-Méditerranée

Malgré le Covid, la guerre et l'inflation, le volume de passagers de 2019 a quasiment été retrouvé. Tandis que 4 nouvelles lignes vont ouvrir cet hiver, rien ne semble pouvoir enrayer le développement de l'aéroport. Ni le départ surprise de Ryanair début 2019, ni l'effondrement du trafic aérien à cause du Covid en 2020-2021, ni cette année la guerre en Ukraine ou l'inflation énergétique n'ont eu raison de la santé économique de la structure dirigée par Emmanuel Brehmer et récemment désignée « aéroport préféré des Français ». L'installation durable de Transavia qui va « *continuer à monter en puissance* ». Même ralentie par la crise sanitaire, la compagnie low cost est pour beaucoup dans le fait que l'aéroport de Montpellier a mieux résisté dans la tempête que la plupart de ses concurrents. Et qu'aujourd'hui, 92% du trafic qui était le sien avant la pandémie fin 2019 a été retrouvé

Avec plus de 400 000 clients cet été, l'aéroport a transporté au 31 août 1 190 198 voyageurs contre à peine 598 198 l'an passé à la même époque. Le mois de mai 2022 a même été supérieur (+12,4%) à celui de 2019. « *Sans nouvelle crise, notre objectif de 1,7 million de passagers annuels, que certains jugeaient ambitieux, sera atteint et peut-être dépassé* », se réjouit le président du directoire. Et ce, en dépit « *du manque de personnel qui a perturbé le trafic cet été* », rappelle Pascal Bigot.

Plus gros bémol : la perte d'une certaine clientèle affaires avec le développement du télétravail et l'arrêt de la navette Hop d'Air France vers Paris Orly.

24 nouvelles destinations vont être proposées à partir du 30 octobre, dont 8 Françaises et 16 Européennes ou méditerranéennes. Parmi les nouveautés, on peut citer l'arrivée d'une liaison vers Madrid, le retour de Rome mais aussi Oran ou Alger, avec chaque fois deux vols hebdomadaires.

Une offre hivernale qualifiée de « *record* » qui repose à 69% sur les compagnies low cost dont Easy Jet (Londres Gatwick, Paris Orly, Bâle-Mulhouse), Volotea (Brest, Caen, Lille, Nantes, Strasbourg) et bien sûr Transavia (12 destinations). Pour atteindre à terme l'objectif de 2,5 millions de passagers rendu possible par l'extension de l'aérogare, la possible installation d'une seconde compagnie à bas coût (Easy Jet ou Volotea ?) serait un énorme coup d'accélérateur.

Aéroport Lille-Lesquin

Ces derniers jours, 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.

La ville de Fretin, adhérente de Ville et Aéroport, vient de nous solliciter pour intervenir dans ce dossier.

Aéroport Beauvais-Tillé

Malgré un premier trimestre au ralenti pour cause de crise sanitaire, l'aéroport de l'Oise devrait battre tous les records de fréquentation en 2022 en dépassant les 4,3 millions de passagers. Et l'arrivée d'easyJet devrait doper davantage la fréquentation. Une première ligne Paris-Lisbonne ouvrira dès le 1^{er} novembre 2022.



Trois scénarios pour accélérer la transition écologique du secteur aérien

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 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. Rappelons que 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. **Dans ce contexte, l'ADEME a réalisé une étude prospective afin d'analyser les différentes pistes de transition écologique du secteur aérien à l'échelle nationale pour l'accompagner dans sa décarbonation.**

Une méthodologie de travail en 5 phases (état des lieux, identification des leviers de décarbonation, élaboration de 3 scénarios, analyse des impacts, identification des mesures à mettre en œuvre) ainsi qu'une approche collaborative (ADEME, Direction Générale de l'Aviation Civile, Direction Générale de l'Énergie et du Climat, et acteurs du secteur) ont été développées.

Périmètre de l'étude : temporel = 2020-2050, nature des vols = vols commerciaux de passagers et de fret, géographique = trafic lié au territoire Français.

L'ADEME a donc étudié cinq catégories de leviers de « décarbonation » que sont l'augmentation du remplissage des avions, l'amélioration de l'efficacité énergétique, la baisse de l'intensité carbone de l'énergie consommée, le report modal et la réduction du niveau de trafic, et les a mobilisés dans trois scénarios contrastés :

Scénario A : « Rupture technologique »

Des investissements importants sont réalisés dans la recherche et la construction aéronautique (avion à hydrogène notamment) ainsi que dans la production de Carburants d'Aviation Durables (CAD), afin de conserver une croissance du trafic aérien.

Scénario B : « Modération du trafic »

Il mobilise à la fois des mesures de sobriété pour stabiliser le niveau de trafic aérien et un développement important de l'usage des CAD, visant à minimiser les émissions cumulées entre 2020 et 2050 et à réduire nettement les émissions d'ici à 2030.

Scénario C : « Tous leviers »

Il mobilise l'ensemble des leviers à un degré moindre que dans les deux premiers scénarios, afin de réduire les risques et les coûts liés au recours à des technologies de rupture, ainsi que les impacts socioéconomiques des mesures de modération du trafic.

À travers ses scénarios, 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. Alors que les deux premiers ne produiront des effets sensibles qu'à moyen et long terme, le dernier pourrait être efficace plus vite. Il pourrait prendre la forme d'un plafonnement du nombre de vols, comme nous l'avons vu pour l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol. L'aéroport parisien d'Orly connaît déjà un plafonnement du nombre de vols à 250 000 par an pour limiter ses nuisances sonores. **Alors pourquoi ne pas étendre une telle obligation à tous les aéroports français ?**

La décarbonation du secteur aérien devra intégrer un plafonnement du trafic

Ce point fait évidemment débat et l'ADEME reconnaît des échanges tendus, vifs avec les différents acteurs du transport aérien. En effet, cette mesure soulève de nombreuses inquiétudes au sein de la filière. *« Ce fut des échanges agités sur cette question, mais notre étude a aussi permis d'en parler de manière plus posée et factuelle »*, témoigne Baptiste Périssin-Fabert, directeur de l'ADEME par intérim. Il faut rappeler par ailleurs que le transport aérien joue un rôle important pour la cohésion du territoire national et qu'il génère des emplois : 1,1 million en 2019, dont 342 000 emplois directs. **L'ADEME propose donc d'approfondir la question en évaluant, dans une seconde étude, les impacts sociaux-économiques qu'aurait une stabilisation, voire une réduction des vols, et non la croissance attendue dans les décennies à venir.**

Certains acteurs semblent avoir déjà intégré cette perspective d'une maîtrise du trafic aérien, tel qu'Aéroports de Paris récemment par la voix de son PDG, Augustin de Romanet, chez BFM Business : *« Il faut être aussi raisonnable que possible dans ses comportements pour la période de transition qui va durer à peu près vingt ou trente ans (...) Si demain matin le trafic devait décroître, ça ne serait pas une tragédie existentielle pour nous. »*

Quant à Marc Cottignies, coordinateur technique de l'étude à l'ADEME, il déclare : *« Cette étude fournit un ensemble très riche d'informations sur l'avancée et les enjeux de la transition écologique du transport aérien. Même si son périmètre cible le trafic en France et avec la France, elle intègre des considérations en lien avec les vols depuis l'étranger vers la France, et ses enseignements sont généralisables. Elle a le mérite de poser la question de la maîtrise du trafic comme levier de décarbonation, en montrant son efficacité, notamment à court terme. Une suite logique serait d'étudier les modalités potentielles du recours à ce levier. »*

Une réduction possible des émissions de Co2 de 75%

Si la France a déjà commencé à mobiliser certains des leviers de décarbonation du secteur aérien, et si les acteurs de la construction aéronautique poursuivent leurs travaux pour apporter les solutions technologiques, les efforts doivent se poursuivre pour atteindre les objectifs. A travers ses scénarios, 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 pour baisser l'intensité carbone de l'énergie ;
- la maîtrise et réduction du trafic.

Alors que les deux premiers leviers ne produiront des effets sensibles qu'à moyen et long terme, le dernier pourrait être efficace à court terme. Par ailleurs, l'analyse des différents scénarios révèle que le recours aux carburants durables sera confronté à des difficultés de disponibilité des ressources et de capacité technique des avions (certification à l'utilisation des biocarburants à 100%, par exemple). Il induira un surcoût significatif des billets qui aura pour effet une baisse relative de la demande et donc du trafic (en 2050, l'ADEME évalue cet impact à une diminution de 15 à 19% du niveau de trafic).

La disponibilité des carburants décarbonés sera limitée

Reste que « *le plafonnement pourrait être un outil efficace à court terme, le temps que les technologies de décarbonation se généralisent* », estime Marc Cottignies, expert de l'ADEME, auteur de l'étude. Car, 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. Les biocarburants produits à partir d'esters et d'acides gras hydrotraités (huiles de cuisson usagées ou résidus de graisses animales) seront les seuls disponibles d'ici à 2030. Ils émettent environ 65 % de CO₂ en moins que le kérosène.

À partir de 2030, viendront les biocarburants de seconde génération fabriqués à partir de résidus de cultures et de déchets (- 88 % de CO₂), s'il y en a suffisamment pour l'aviation. La production d'électro-carburants à partir d'électricité décarbonée et de CO₂ capturé à la sortie d'installations industrielles commencera tout juste.

Mais leur pouvoir de décarbonation dépendra du mix électrique du pays dans lequel ils sont produits, c'est-à-dire celui d'où les avions décollent. « *Aujourd'hui, différentes études nous permettent d'anticiper l'évolution du mix électrique des pays du monde. Elles révèlent que les électro-carburants constitueront un vrai levier de décarbonation uniquement pour les vols au départ de l'Union européenne, du reste de l'Europe (dès 2040) et de l'Amérique centrale et du Sud* », détaille Marc Cottignies.

Finalement, la production de carburants durables se base sur des ressources déjà convoitées par ailleurs. « Par conséquent, choisir d'approvisionner massivement le secteur aérien en biocarburants, en électro-carburants et en hydrogène est le résultat d'un choix de politique publique, qui implique d'arbitrer un ordre de priorité entre les différents secteurs (transport aérien, transport routier, bâtiment, industrie, bioéconomie...) », prévient l'ADEME dans son étude. « *Quelle que soit la famille, il y aura un problème de disponibilité de la ressource, l'électricité bas carbone va devenir une ressource rare*, ajoute Baptiste Périssin-Fabert. Notre

rôle, à l'ADEME, n'est pas de choisir le scénario, mais ces exercices de pensée peuvent aider à construire les politiques publiques », conclut-il.

Cette étude va, en effet, enrichir les réflexions du gouvernement et du secteur de l'aviation en vue de l'élaboration de la prochaine Stratégie française énergie-climat et celle des budgets carbone à partager entre tous les secteurs d'activité.

Nécessité pour Ville et Aéroport de choisir l'un des trois scénarios

A la lecture des trois scénarios de décarbonation précités, le choix de Ville et Aéroport se porte sur le scénario B « Modération du trafic » le plus efficace à ses yeux car il peut produire des résultats plus immédiats.

Ville et Aéroport considère qu'il appartient désormais aux pouvoirs publics de définir ces mesures de plafonnement du trafic pour ses principaux aéroports « acnés ».



IV)

Point sur l'agenda Ville et Aéroport fin 2022 : audience ministérielle (Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports), déplacement sur site aéroportuaire, etc.

- **Présentation de la demande d'audience ministérielle auprès de M. Clément BEAUNE, Ministre délégué auprès du Ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, chargé des Transports**

→ Lettre du 5 octobre 2022

Nous venons d'adresser un courrier de demande d'audition auprès du Ministre délégué chargé des Transports, M. Clément Beaune. Nous lui rappelons dans ce courrier le contexte d'après-Covid et d'urgence climatique dans lequel le transport aérien doit redéfinir son développement.

Nous attirons son attention sur notre dernier colloque « Transport aérien, le jour d'après ? » en lui joignant les actes de cette journée, les enjeux de celui-ci et les réponses à trouver aux différentes problématiques (transition écologique, volet économique et social, la régulation du secteur par un Etat stratège, etc.).

Enfin, nous lui rappelons la décision importante prise par le gouvernement néerlandais de plafonner le trafic de son plus grand aéroport, Amsterdam-Schiphol, dès novembre 2023, ce qui représente -11% de mouvements. Nous corrélons cette information avec le rapport de l'ADEME que nous citons quand il dit que la décarbonation du transport aérien doit intégrer un plafonnement du trafic

Courrier du 5 octobre 2022 à M. Clément Beaune

Gonesse, le 5 octobre 2022

M. Clément BEAUNE

Ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique
et de la Cohésion des territoires, chargé des Transports
Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires
246 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

N./Ref. : RG/JD/JPB/AUD/BEA/650

Objet : *demande d'audition*

Monsieur le Ministre,

Créé en 2000, le réseau national Ville et Aéroport que j'ai l'honneur de présider regroupe des élus de toutes tendances politiques représentant plus de 70 collectivités territoriales de la commune à la région autour des principaux aéroports français. Elu du territoire aéroportuaire de Roissy depuis 1995 comme maire de Gonesse et comme député du Val d'Oise de 1997 à 2007 puis de 2012 à 2017, je n'ai cessé de travailler la question du transport aérien, de la relation entre une infrastructure aéroportuaire et son territoire d'implantation. Je fus notamment rapporteur à l'Assemblée Nationale de la loi du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA).

Notre association a pour objet de promouvoir l'approche équilibrée entre le développement économique du secteur aérien et l'impact de cette activité sur l'environnement et la santé des 2 millions de riverains exposés à des niveaux sonores situés au-dessus des valeurs limites recommandées par l'Organisation mondiale de la santé.

Le 4 mars dernier, nous avons tenu un colloque « Transport aérien, le jour d'après ? » afin de débattre des conséquences durables et inédites de la crise sanitaire du Covid-19 sur le transport aérien : en quoi le jour d'après peut-il être différent du jour d'avant pour ce secteur ? L'ensemble des opérateurs aériens affichent désormais dans le discours une volonté d'accélérer leur transformation écologique. Le transport aérien ne peut plus s'exonérer d'une action plus résolue à la fois à l'échelle planétaire (climat) et à l'échelle territoriale (ex: vols de nuit). Ces deux échelles ne s'opposent pas et il faut les traiter ensemble dans le cadre d'une véritable politique aéroportuaire d'un Etat redevenu stratège. D'autant plus que les effets sanitaires de ce mode de transport sur les populations riveraines sont enfin démontrés en France par l'étude épidémiologique DEBATS.

J'ai le plaisir de vous transmettre les actes du colloque.

Nous considérons que la 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 le transport aérien et pour nos aéroports, mais nous devons accepter de revoir notre modèle de croissance indéfinie d'un trafic aérien trop bruyant et polluant. Il est aujourd'hui impératif de mettre autour de la table autorités publiques, aéroports, compagnies aériennes et acteurs de la filière aéronautique, afin d'établir la feuille de route d'un transport aérien mieux régulé qui concilie compétitivité et respect de l'environnement selon une approche équilibrée, protectrice de la santé des populations survolées.

La crise provoquée par l'épidémie de Covid-19 a mis en évidence la fragilité du modèle économique différent des aéroports concédés par l'État et les collectivités territoriales. Elle a provoqué une accélération de la recherche de réponses aux enjeux sanitaires, environnementaux et climatiques. La décarbonation du secteur est un objectif dont les résultats seront progressifs. Les perspectives actuelles ne suffisent pas à regagner la confiance des populations au moment où le trafic reprend à un niveau qui peut atteindre rapidement celui (record) de 2019.

Les cinq prochaines années seront décisives. Une planification territoriale de la transition écologique fondée sur les engagements des opérateurs et une régulation environnementale adaptée à la situation de chacun des territoires impactés par les activités aéroportuaires est nécessaire pour concrétiser la mise en œuvre des différentes politiques publiques. Les résultats devront être au rendez-vous pour regagner la confiance des populations dans la capacité du secteur aéronautique à réduire les externalités négatives de ses activités.

Le gouvernement néerlandais en a pris conscience en décidant de plafonner le trafic de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol à 440 000 mouvements par an dès 2023 (-13% du trafic). En France, les travaux de l'ADEME sur la décarbonation du secteur aérien qui viennent de paraître confirment la nécessité d'intégrer le plafonnement du trafic comme l'un des leviers de cette décarbonation : *« Le plafonnement du trafic serait une mesure rapide et efficace, en attendant les avancées technologiques sur les avions et les carburants »*.

C'est dans ce contexte que nous souhaitons vous rencontrer afin de discuter des différents enjeux qui se posent pour le secteur aérien post Covid et vous présenter nos propositions.

Dans cette attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

**Le Président,
Jean-Pierre BLAZY**

PJ :

- *Actes du colloque « Transport aérien, le jour d'après ? » (04/03/22)*

Suite à l'envoi de ce courrier, nous avons contacté le cabinet de M. Clément Beaune :

- ✓ - M. Victor PACE, Conseiller auprès du ministre, chef du cabinet
- ✓ - M. Alexandre MOLINA, Conseiller Territoires et Elus
- ✓ - Mme Claire RAIS-ASSA, Conseillère Transport aérien, Transport fluvial et Dialogue environnemental

Nous connaissons Mme RAIS-ASSA, anciennement à la DGAC et plus récemment à France Stratégie. Chacune de ces personnes a reçu le courrier au Ministre (scanné par voie électronique).

Nous espérons pouvoir être auditionnés en délégation dans les prochaines semaines.

➤ **Choix d'un déplacement sur site aéroportuaire d'ici la fin 2022-début 2023**

Comme nous l'avons vu précédemment, la situation est actuellement très tendue autour de 3 sites aéroportuares :

- ➔ Lille-Lesquin (projet de modernisation et d'extension du site) – Ville de Fretin sollicite V&A
- ➔ Marseille-Provence (projet d'extension : construction d'un nouveau bâtiment de 22.000 mètres carrés attenant au Terminal 1)
- ➔ Nice-Côte-d'Azur : L'extension du Terminal 2 de l'aéroport vient d'être confirmée par le tribunal administratif de Marseille

Il serait donc opportun de programmer un déplacement sur l'un de ces trois sites.

➤ **Rencontre-débat avec l'ADEME sur le rapport « Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien » (septembre 2022)**

Invitation de M. Patrick Lavarde, Président du Conseil d'administration de l'Ademe par interim ; M. Baptiste Périssin-Fabert, Directeur général de l'Ademe par interim ; M. Marc Cottignies, expert de l'Ademe, auteur du rapport.

Rencontre-débat qui serait programmée à l'Assemblée Nationale.

➤ **CA Ville et Aéroport – Mardi 6 décembre 2022 – PARIS**

Cette réunion se tiendra à l'Assemblée Nationale ou au siège de Villes de France.

➤ **Séminaire de formation aux élus de Ville et Aéroport**

Ce séminaire de formation se tiendrait sur une demi-journée et serait assuré par M. Gérard Stemmer, administrateur Ville et Aéroport et ancien pilote de ligne.

V)

**Point sur la nouvelle communication Ville et Aéroport :
réseaux sociaux (Twitter - Facebook),
campagne d'adhésion 2023, newsletter, site Internet**

Présentation de la nouvelle communication Ville et Aéroport

- ✓ **Ville et Aéroport enfin présente sur les réseaux sociaux :**
création d'un compte Twitter et Facebook

1°) **Twitter** est un réseau social qui permet aux particuliers et aux entreprises de diffuser leurs propres messages (tweets) ou partager ceux des autres (retweets) à une communauté. Les publications ne peuvent excéder 280 caractères, espaces compris, et le texte est très souvent associé à une image ou une vidéo.

L'objectif de Twitter est de permettre à ses utilisateurs de communiquer et d'échanger au sujet de thématiques variées dans son propre domaine d'activité.

La grande force de cette plateforme réside dans **la rapidité et la facilité des échanges** : en quelques clics, nous pouvons interpeller un acteur du transport aérien, les pouvoirs publics ou encore un média, tout en rendant notre propos public, grâce à **l'utilisation de hashtags** (mots-clés sous lesquels sont répertoriées les publications traitant du même sujet).

Véritable « poulx de la planète », Twitter est **idéal pour mener une veille globale**.

Sur une seule et même plateforme, nous pouvons suivre les **tendances du marché**, garder un œil sur l'activité des acteurs du transport aérien, du gouvernement, de différents organismes rattachés (actualités, bonnes pratiques en communication) et **savoir ce que l'on dit de l'actualité, de nous**. Et tout cela, en **temps réel**.

Ce réseau social nous aidera également à trouver des contenus à partager et découvrir les **thématiques qui « font le buzz »** dans votre domaine d'activité.

Il existe plusieurs fonctionnalités permettant de faciliter votre veille :

- **La barre de recherche** : pour trouver des personnes, actualités, photos ou vidéos en rapport avec votre mot-clé
- **L'abonnement aux notifications** : pour ne pas rater les posts publiés par un compte important
- **La section « mentions »** : pour voir les tweets qui vous citent
- **La création de listes** : pour répartir les comptes que vous suivez en plusieurs catégories

Avec Twitter on peut identifier les médias. Afin de développer la visibilité de l'association, nous pourrions être amené à contacter différents médias (radios, journaux, magazines) ou à nouer des partenariats avec des acteurs évoluant dans le même secteur d'activité que nous.

Ça tombe bien, Twitter est un véritable vivier regroupant journalistes, experts, etc. reconnus et écoutés par leur communauté.

Avec Twitter on peut accroître la visibilité et l'influence de l'association

En fonction de notre domaine d'activité et nos adhérents, Twitter peut devenir un outil de communication précieux pour nous faire connaître et présenter nos actions, étendre notre réseau.

Il existe de nombreuses façons de promouvoir l'association auprès de potentiels adhérents : mise en avant des nouveautés et des promotions, relais d'un évènement à venir, création d'un jeu concours, diffusion de contenus pertinents, d'informations exclusives...

Twitter possède également son propre système de publicité afin de diffuser nos publications à un public plus large, que nous aurons préalablement ciblé.

Pour obtenir de la visibilité sur ce réseau, il faut l'utiliser comme ce qu'il est : un réseau informationnel. En partageant, créant et diffusant des contenus de qualité à nos adhérents, nous nous positionnons en tant qu'expert. Cela renforce ainsi la confiance de ceux qui nous suivent ou qui nous découvrent via cette plateforme.

Twitter est un outil de relation client extrêmement puissant, basé sur l'instantanéité. Ce réseau permettra à l'association de construire un nouvel espace de dialogue avec ses adhérents ou en démarcher de nouveaux. En un clic, les collectivités concernées peuvent poser leur question, de manière totalement publique, et obtenir une réponse personnalisée.

La relation client sur Twitter est particulière, du fait de la rapidité des échanges. Plus que sur n'importe quel réseau social, nous devons montrer un intérêt réel aux questions, y répondre dans les plus brefs délais en optant pour un ton bienveillant.

2°) Création d'une page Facebook Ville et Aéroport

En tant qu'association, notre présence sur le net ne peut pas se résumer à notre site Internet. Avec ses 2,74 milliards d'utilisateurs actifs dans le monde par mois dont 38 millions d'utilisateurs en France, Facebook est le réseau social le plus utilisé au monde, ce qui en fait un puissant levier de marketing et de communication pour les entreprises de toutes les tailles.

Aujourd'hui, pour réussir à atteindre nos adhérents et futurs adhérents, développer une communauté de fans et créer une relation de confiance avec eux, nous devons envisager la création de notre propre page professionnelle sur Facebook.

Avec la page Facebook Ville et Aéroport, nous allons accroître notre notoriété et notre visibilité, fédérer notre communauté d'adhérents et futurs adhérents. Il s'agit de développer et d'entretenir un lien régulier avec nos adhérents en communiquant régulièrement sur notre page, en étant réactif et en répondant à tous les messages et commentaires.

La création d'une page Facebook et la publication de contenu sont totalement gratuites.

- ➔ **Lancement de la campagne d'adhésion 2023**
- ➔
- ➔ **Diffusion d'une newsletter plus courte (2 fois par mois)**
- ➔
- ➔ **Administration du site Internet www.villeaeroport.fr**

VI)

Questions diverses : synthèse du rapport annuel de l'ACNUSA; programmation d'un séminaire de formation aux élus;

Synthèse du rapport annuel de l'ACNUSA : la protection nocturne, priorité de l'Autorité

L'effondrement de certains segments des activités aéroportuaires n'a pas eu les mêmes impacts sanitaires autour de tous les aéroports. Là où la reprise est maintenant rapide et forte, notamment la nuit, les tensions locales sont importantes, conduisant l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa), à réaffirmer sa vigilance, notamment à Roissy-Charles-de-Gaulle, dans son rapport d'activité remis le 13 juin dernier au gouvernement.

Alors que le trafic de passagers mis à l'arrêt par la pandémie redécoule, et a approché dans certains aéroports français cet été les niveaux atteints en 2019, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa), aiguise sa vigilance et cible en particulier le fret aérien et l'aviation d'affaires stimulés par la crise sanitaire. L'Autorité de contrôle y constate néanmoins un meilleur respect des règles environnementales, concernant le bruit et la pollution atmosphérique, par les grandes compagnies qui ont fait l'objet de moins de poursuites l'an passé rapportées au nombre de mouvements réalisés (0,92 poursuite pour 10.000 mouvements en 2021 contre 1,50 en 2019).

Un effort important a également été produit pour rattraper le retard de la France dans la mise en œuvre de la directive européenne sur le bruit. Les cartes stratégiques du bruit (CSB) des aéroports pour la période 2018/2023 ont désormais toutes été réalisées. Malgré tout, tous les plans d'actions des aéroports ne se valent pas. Sur les projets de plans pour la prochaine échéance (2024/2028), l'Acnusa se montre en outre **plus exigeante, notamment à Roissy-Charles-de-Gaulle, où le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) "n'est pas à la hauteur des enjeux sanitaires et sociaux"**.

Parmi ses recommandations, l'Autorité indépendante demande à la ministre chargée de l'aviation civile de faire respecter le plafond des créneaux de nuit autorisés à Roissy-Charles-de-Gaulle où le fret aérien a explosé avec la pandémie. Les limites réglementaires du nombre de mouvements nocturnes (de 00h00 à 5h30) pourraient y être dépassées une fois que le trafic passagers vers l'Asie retrouvera son volume, justifiant une "très grande vigilance", selon le président de l'Acnusa, Gilles Leblanc, interrogé par l'AFP, **car il s'agirait d'un "coup de canif dans la confiance des collectivités territoriales et des populations"**. Autre effet pervers de la forte reprise du fret aérien, le retour sur le marché d'avions moins performants alors que le renouvellement des flottes constitue un levier efficace pour réduire leurs empreintes sonores et leurs émissions de polluants atmosphériques.

Réguler le développement des jets privés

L'Autorité recommande à "l'État stratège d'accompagner les collectivités territoriales dans un développement raisonné de ce segment d'activités" sorti lui aussi renforcé de la crise. Des actions mises en œuvre sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur par exemple pour réduire les

émissions de l'aviation d'affaires dans le cycle complet - atterrissage, roulage, stationnement et décollage - et celles qui s'engagent sur l'aéroport de Paris-Le Bourget doivent représenter des sources d'inspiration pour animer la réflexion qui doit s'engager localement sur les conditions d'un développement durable des différentes formes de transport à la demande sur les aéroports français.

Temps perdu et perte de ressources financières

Le président de l'Acnusa a regretté "**trois ans d'inertie**" après les engagements pris en matière de lutte contre les nuisances lors des Assises du transport aérien, et ce au risque d'une "**perte de confiance des populations**", avec des "**points de tension**" à Nantes, à Toulouse et à Roissy. Le rapport invite donc le gouvernement "**à mettre en place une planification territoriale écologique pour obtenir des résultats concrets et mesurables pour rétablir la confiance avec les territoires (collectivités, associations, riverains, etc.)**". Le dispositif permettant l'insonorisation des établissements scolaires, des établissements sanitaires et sociaux, et des logements existe. Cependant, les textes qui le régissent "**mériteraient d'être simplifiés**", relève le rapport, pointant des délais de traitement "**particulièrement longs par manque de ressources financières**".

Pour aider les riverains des aéroports à être plus rapidement protégés du bruit, l'État s'était engagé en clôture des Assises à mettre dix millions d'euros supplémentaires par an sur la table pour accélérer le traitement des demandes d'aide à l'insonorisation. Or, le produit de la taxe additionnelle - la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) - a malheureusement connu une baisse substantielle durant la crise sanitaire (**estimée à 75 millions d'euros en 2020 et 2021, dont 8 millions d'euros seulement ont été compensés par le budget général de l'Etat fin 2021**), entraînant une augmentation des délais de traitement des dossiers. "**Il sera important de dégager les ressources nécessaires au début de la prochaine législature pour réaliser les programmes inscrits dans les plans de gêne sonore dans un délai qu'il serait utile de déterminer au cas par cas**", insiste le rapport.

Le document souligne en outre la nécessité pour les ministères concernés "**de surmonter les cloisonnements administratifs pour mettre au fait un dispositif dont la mise en œuvre au niveau local serait plus efficiente**". Les retours d'expériences menées à Nantes et Toulouse, ainsi que dans le Val-de-Marne, pour faciliter des opérations groupées de rénovation énergétique et d'insonorisation de logements pourraient y contribuer.

Il est par ailleurs souhaitable, selon l'Acnusa, que l'État incite les dernières grandes agglomérations qui ne disposent pas encore d'observatoires du bruit à s'en doter. L'Autorité de contrôle recommande aussi la mise en place d'un observatoire local des mouvements de nuit sur chacun des grands aéroports français.

De même encourage-t-elle à créer les conditions juridiques "permettant de traiter le bruit et la qualité de l'air local avec la même attention".

Simplifier la procédure de sanction

"Une plus grande acceptabilité des sanctions prononcées par le collège, confortées par les juridictions administratives, conduit les compagnies à focaliser leurs efforts sur la prévention des risques de récidive", se félicite le rapport. Les outils et méthodes ont permis "de commencer à réduire les délais de traitement des dossiers à un an", relève-t-il parallèlement. Pour autant, l'Autorité de contrôle estime qu'il convient "d'aller plus loin pour inciter les compagnies aériennes à être beaucoup plus réactives après un premier manquement en prenant des mesures correctrices le plus vite possible pour limiter les récidives". Il serait donc opportun que le législateur l'autorise à assortir certaines décisions de sanction d'un sursis, l'amende n'étant pas toujours utile, selon elle, pour que le contrevenant prenne conscience de la nécessité de davantage faire attention aux règles environnementales en vigueur sur et autour des aéroports français.

Programmation d'un séminaire de formation aux élus

Séminaire de formation sur une demi-journée au mois de novembre destiné aux élus.
Information préalable auprès du réseau d'élus Ville et Aéroport afin de les informer du séminaire et du programme de formation (thèmes abordés).

Ce séminaire est nécessaire car bien souvent des questions très techniques sont posés aux élus par leurs administrés et cela suppose qu'ils maîtrisent les différents sujets.

Formateur : M. Gérard Stemmer, administrateur Ville et Aéroport, ancien pilote de ligne

