



Association nationale d'élus

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

# DOSSIER DE SÉANCE

**Jeudi 9 février 2023**

14h00-16h00

[Salle 23 – 3 rue Aristide Briand]



**ASSEMBLEE NATIONALE – PARIS**

## ORDRE DU JOUR

<b>I)</b>	Préparation de l'audition auprès de M. Clément Beaune, Ministre délégué chargé des Transports
<b>II)</b>	Retour sur l'audition du 13/12/22 auprès de M. Gilles Leblanc, Président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA); Retour sur le colloque "Gagner la confiance des territoires" organisé par l'Autorité le 09/01/23 à l'Assemblée Nationale
<b>III)</b>	Point d'actualité sur les aéroports parisiens et régionaux
<b>IV)</b>	Point sur le dispositif d'aide aux riverains
<b>V)</b>	Point sur la préparation de la table-ronde "Quel scénario de décarbonation pour le secteur aérien à l'horizon 2050 ?" (16/02/23 - Assemblée Nationale)
<b>VI)</b>	<u>Questions diverses :</u> <ul style="list-style-type: none"><li>- retour sur le séminaire de formation "bruit aérien" auprès des élus;</li><li>- préparation du déplacement sur site à Lille-Lesquin;</li><li>- préparation d'une proposition de loi sur les nuisances aéroportuaires;</li><li>- point sur l'Assemblée générale 2023 ;</li><li>- point sur la campagne d'adhésion 2023 et l'animation des réseaux sociaux</li></ul>

**I)****Préparation de l'audition auprès de M. Clément Beaune,  
Ministre délégué chargé des Transports**

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

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

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

Ce à quoi nous avons répondu que, conformément à la demande initiale, nous souhaitions expressément rencontrer le ministre lui-même. Il a dès lors été convenu qu'un entretien préparatoire à cette audience se tiendrait entre les conseillers précités et notre chargé de mission, M. Julien Delannay. Celui-ci est prévu le mardi 14 février prochain à 15 heures.

Préalablement à cet entretien préparatoire, les membres du conseil d'administration ont été saisis et certains d'entre eux ont communiqué une série de sujets. Un ordre du jour détaillé a pu ensuite être finalisé et il a été transmis au cabinet du ministre.

Vous trouverez pour rappel ci-dessous cet ordre du jour détaillé :

**PROPOSITION D'ORDRE DU JOUR****I) Point sur les axes de la politique gouvernementale pour le secteur aérien après la pandémie**

(Scénario choisi de décarbonation du secteur suite au rapport de l'ADEME ; schéma national des infrastructures aéroportuaires ; nouveau schéma de dessertes et cohérences aéroportuaires régionales ; projets des extensions et modernisations de Lille-Lesquin, Nantes-Atlantique, Marseille-Provence, Nice Côte-d'Azur ; développement de l'intermodalité air-rail ; réglementation du trafic de nuit)

**II) Point sur la gouvernance des territoires aéroportuaires**

(Bilan critique des instances de concertation existantes ; la communauté aéroportuaire, un nouveau mode de gouvernance territoriale à inventer en association avec les territoires concernés afin de restaurer la confiance (établissements publics présidé par les régions – refonte de la loi du 23 février 2004)

**III) Point sur les nouveaux Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) adoptés ou en cours d'adoption**

(Critique des PPBE adoptés au regard de la Directive européenne 2002/49/CE ; désignation d'une autorité indépendante suite à la décision du conseil d'Etat (article 3 du règlement (UE) n°598/2014)) en charge des études d'approche équilibrée pouvant conduire à l'établissement de restrictions d'exploitation)

**IV) Point sur le programme d'aides à l'insonorisation des logements**

(Nécessité d'une réforme du dispositif d'aide aux riverains et son financement (TNSA) : refonte du décret de février 2011 définissant les plafonds de travaux d'insonorisation, et les conditions d'éligibilité des logements ; couplage isolation phonique- isolation thermique et mise en place d'un guichet unique ; bilan des pertes de recettes de la TNSA pendant la pandémie et les compensations partielles obtenues au Parlement ; réflexion sur la fiscalité écologique (TNSA) afin d'accélérer l'insonorisation des logements éligibles ; réflexion sur les réparations financières (retombées économiques et fiscales) pour les communes impactées par les nuisances aéroportuaires) proposition d'un décret sur la règle d'antériorité)

**V) Point sur les Plans d'Exposition au Bruit (PEB) et les Plans de Gêne Sonore (PGS)**

(Nécessité d'une réforme visant à harmoniser et simplifier les procédures (cartographie unique) avec une évaluation à mi-parcours tous les 5 ans ; point sur la révision de PEB et PGS à venir pour les aéroports acensés)

**VI) Point sur les effets sanitaires du bruit aérien sur les populations riveraines**

(Suites à donner à l'étude épidémiologique DEBATS ; quelle prise en compte des enjeux santé/bruit autour des aéroports ? (maladies cardio-vasculaires, hypertension artérielle, perturbations du sommeil, etc.) ; programmation d'études impact-santé autour des principaux aéroports français ; création d'observatoires de veille sanitaire )

**VII) Questions diverses : Harmonisation des décrets et arrêtés type APU en concordance avec les préconisations de l'OMS et CEE ; bilan de la consultation publique sur le projet de décret précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de 2h30 ; nécessité de suivi des recommandations 2022/1 et 2022/4 formulées par l'ACNUSA portant respectivement sur la définition d'indicateurs événementiels de gêne sonore (type NA) et la mise en place des restrictions horaires en fonction des bruits certifiés des aéronefs et non plus en fonction des marges acoustiques ;**

**DISCUSSION DE L'AUDIENCE A VENIR AVEC M. CLEMENT BEAUNE**

## II)

**Retour sur l'audition du 13/12/22 auprès de M. Gilles Leblanc, Président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA);**

**Retour sur le colloque "Gagner la confiance des territoires" organisé par l'Autorité le 09/01/23 à l'Assemblée Nationale**

### **→ Retour sur l'audition du 13/12/22 auprès de M. Gilles Leblanc, Président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA)**

Une délégation d'élus Ville et Aéroport conduite par son président, M. Jean-Pierre Blazy, a rencontré M. Gilles Leblanc, président de l'ACNUSA le 13 décembre dernier au siège de l'Autorité à Paris. L'occasion de faire un tour d'horizon avec lui des sujets d'actualité touchant au transport aérien.

**Composition de la délégation Ville et Aéroport :** M. Jean-Pierre Blazy, M. Jean-Claude Lemasson, M. Didier Gonzales, M. Lucien Barge, Mme Sandrine Eichenberger, M. Julien Delannay

Vous trouverez ci-dessous le compte-rendu de l'audition du 13/12/22 :

### **Le jour d'après ressemble au jour d'avant : le trafic aérien a quasiment retrouvé en 2022 son niveau (record) d'avant-Covid**

2022 a été un véritable « come-back » pour l'aviation civile. Selon les chiffres publiés début janvier par Eurocontrol, le trafic aérien a retrouvé l'année dernière 83% de son niveau de 2019, avant la crise sanitaire (86% pour la France). Ce sont les transporteurs low cost qui sont sortis renforcés de la crise, retrouvant 85% de leur trafic de 2019, contre 75% pour les transporteurs classiques. Ryanair a conforté sa première place européenne en réalisant en 2022 109% de ses vols de 2019, tout comme Volotea. Les vols Air France ont représenté 80% du niveau de 2019, ceux de Lufthansa 72% juste devant British Airways (71%). Eurocontrol prédit que le nombre de vols annuels en Europe atteindra 92% du nombre de 2019 en 2023, mais prévoit une année difficile, l'enjeu étant de limiter les retards. Le trafic de fret n'a pas été soumis à la crise sanitaire, tout comme l'aviation d'affaires et l'aviation légère.

Les différents témoignages des riverains d'aéroport attestent de cette reprise et les nuisances sonores sont d'autant plus mal ressenties après la période d'accalmie vécue pendant la crise sanitaire. Le trafic a quasiment atteint son niveau d'avant-Covid alors que nous sommes face à l'urgence climatique et sanitaire. Ville et Aéroport a rappelé la tribune signée par plus de cent professionnels de santé et parue dans Le Monde. Les médecins alertent désormais sur le bruit aérien.

Selon Gilles Leblanc, cette croissance très forte du trafic aérien a été très mal anticipée (ex. : +7,3% de mouvements programmés et non opérés). Le trafic domestique en France a progressé avec une croissance plus forte en région. A ses yeux, la période de crise n'a pas été mise à profit pour préparer l'après-crise. Il n'y a pas eu d'accélération dans le renouvellement des flottes. La promesse de progrès technologique sera en partie tenue d'ici 15 ans mais ce n'est pas perceptible par les populations. Ce saut technologique qu'on nous promet est insuffisant et il faut travailler davantage sur les pollutions directes qui ont des effets délétères sur la santé. On observe que la confiance n'y est pas et qu'il y a de fortes tensions entre acteurs. Si l'on prend le seul cas d'Orly, on observe un nombre important de manquements au couvre-feu (dérogations, déroutements, ...). Cela constitue un mauvais bilan environnemental.

### **Dispositif d'aide aux riverains : des moyens pas au niveau des besoins**

L'ACNUSA s'est mobilisée sur la compensation des pertes de recettes de la Taxe sur les nuisances aériennes (TNSA). De la même manière que l'on a été capable de compenser la Taxe de l'aviation civile, la TNSA aurait dû subir le même traitement. Dans son rapport au gouvernement et au Parlement, l'ACNUSA recommande d'emprunter sur le produit futur de la Taxe afin d'empêcher le blocage de nombreux dossiers. Elle indique que l'amendement qui ouvre cette possibilité est prêt et qu'au-delà de cette disposition il s'agit de réformer le mode de financement. C'est précisément ce que l'Autorité a indiqué aux rapporteurs spéciaux du budget Transports aériens à l'Assemblée Nationale et au Sénat. A Nantes, une voie un peu différente a été trouvée. A partir de périmètres identifiés, on a un abondement de la Taxe par les collectivités territoriales et on observe des mécanismes de solidarité territoriale en lien avec l'exploitant de l'aéroport. A Marseille, la région et la métropole aide une partie du territoire au niveau de l'étang de Berre où l'on a concentré les nuisances. Les actions de compensation ne doivent pas être que sur le bâti mais aussi sur l'humain (ex. : action médico-sociale).

Dans le cadre du projet de loi de finances rectificative pour 2022, le Parlement a adopté, à l'initiative du Sénat, une dotation de 20 millions d'euros supplémentaires pour la TNSA. C'est une compensation très partielle puisque les pertes de recettes dues à la crise Covid-19 sont évaluées à plus de 80 millions d'euros sur la période 2020-2023.

Didier Gonzales, Maire de Villeneuve-le-Roi (94), a rappelé qu'il y avait encore la moitié des habitations à insonoriser autour d'Orly, et que par ailleurs le volume de crédits n'était pas consommé. Le mode de distribution pose problème avec seulement deux CCAR par an.

### **Contraintes d'urbanisme en zone de bruit (PEB) : il faut aider les villes à vivre**

Il a également été question des contraintes d'urbanisme en zone de bruit (PEB). Les élus observent sur le terrain que le desserrement des ménages diminue et que la spirale de la paupérisation sociale et de la dégradation urbaine s'amplifie. Pour Ville et Aéroport, il faut agir sur deux pieds en aidant individuellement ces populations exposées au bruit d'une part et en aidant les villes à vivre d'autre part (ex. : 2 friches industrielles squattées à Villeneuve-le-Roi – « système Favela »). L'État n'intervient pas alors que la ville essaie de faire de petites unités urbaines pour maintenir un tissu cohérent. L'ACNUSA peut-elle intervenir sur ce chapitre alors que les études sur l'habitat montrent que les villes incluses dans le PEB se paupérisent ?

L'ACNUSA précise qu'elle a essayé de convaincre la fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) mais sans succès. Elle reconnaît que sa capacité à faire bouger les lignes sur le PEB est faible car le sujet ne coïncide pas directement avec son champ de compétences.

### **De la nécessité de repenser le modèle socio-économique des aéroports**

Jean-Claude Lemasson, Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu (44), a souligné la nécessité de repenser le modèle socio-économique des aéroports. Il s'agit désormais d'évaluer le niveau d'acceptation des populations par rapport au développement des nuisances induites par ce développement (bruit/air).

La discussion avec l'ACNUSA a abouti sur l'idée qu'il faut considérer les territoires aéroportuaires comme des secteurs à protéger. L'approche du PEB est sans doute trop technocratique. Il faudrait plutôt regarder du côté des PPRI et des études de danger. Une fois l'étude transmise il y a un travail territorial à avoir et notamment l'évaluation du risque sanitaire. C'est une stratégie locale de gestion des risques qu'il faut élaborer. Et un nouveau modèle de gouvernance territoriale décentralisé au niveau des régions que serait la « communauté aéroportuaire » pourrait s'occuper notamment d'un tel travail. Il est important de faire connaître la réalité du risque. Il y a l'analyse du risque d'un côté et l'action territoriale encadrée de l'autre. Les élus sont d'accord pour dire qu'il faut une gestion territoriale et pas une gestion purement technocratique. Aujourd'hui, l'ACNUSA dénonce également une gestion trop étatique, trop verticale, extraterritoriale et pas assez intégrée. Elle ajoute que les CCE et CCAR sont des outils de concertation réglementaires très peu exploitées par les services de l'État.

### **PPBE : quel développement aéroportuaire pour demain ? Le cas d'Amsterdam-Schiphol**

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) recensent les actions engagées ou envisagées par les opérateurs sur chacun des aéroports. Ils doivent indiquer les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées. L'Autorité constate que plusieurs PPBE n'ont pas fixé ces objectifs et elle n'a donc émis un avis favorable que dans de rares cas où l'objectif de réduction du bruit apparaissait clairement. Dans certains cas (ex : Paris-CDG) on a même une hypothèse de trafic à 680000 mouvements à l'horizon 2026 contre 500000 en 2019 (soit 35% d'avions en plus !), incompatible avec l'esprit de la Directive européenne, l'urgence climatique et sanitaire.

L'ACNUSA considère qu'il faudrait déconcentrer la procédure d'élaboration des PPBE pour que cela soit géré territorialement. Il s'agit d'évaluer avant tout la capacité des opérateurs sur leur performance environnementale. En outre, l'arrêt du Conseil d'Etat du 5 avril 2022 invite le Gouvernement à désigner une autorité indépendante pour l'élaboration des PPBE et la conduite des études d'approche équilibrée. L'ACNUSA a fait savoir qu'elle était disponible pour assurer la mission que la direction du transport aérien ne peut assumer.

Cette prise de conscience portant sur la régulation du trafic aérien s'est déjà traduite en Europe au niveau notamment des principaux hubs. Il existe déjà une limitation ou une interdiction des vols de nuit sur Londres-Heathrow, Francfort ou Madrid-Barajas.

Le gouvernement néerlandais a pris la décision historique de plafonner le trafic de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol à 440 000 mouvements par an dès 2023 (-13% du trafic). L'ACNUSA

considère que les vols qui seront supprimés n'apportent rien économiquement à la région d'Amsterdam et qu'il s'agit donc d'une décision plus économique qu'environnementale (cf. la notice d'impact transmise à la Commission européenne suite à la décision de plafonnement).

De plus, les travaux de l'ADEME sur les scénarios de décarbonation du secteur aérien qui sont parus fin septembre 2022 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* ».

### **Une proposition de loi à venir sur les nuisances aéroportuaires**

Gilles Leblanc a indiqué qu'une proposition de loi sur les nuisances aéroportuaires serait en préparation à l'Assemblée Nationale. Ce travail serait porté par Mme Naïma Moutchou, vice-présidente de l'Assemblée Nationale et députée du Val d'Oise. M. Blazy a sollicité le cabinet de Mme Moutchou afin de la rencontrer et voir de quelle manière Ville et Aéroport pourrait contribuer à cette PPL. Ce rendez-vous s'est tenu le 9 février à 10h30 à l'Assemblée nationale (cf. questions diverses)

## **DISCUSSION DE L'AUDIENCE AVEC M. GILLES LEBLANC**

### **➔ Retour sur le colloque "Gagner la confiance des territoires" organisé par l'Autorité le 09/01/23 à l'Assemblée Nationale**

Ville et Aéroport est intervenue lors du colloque « Gagner la confiance des territoires » organisé par l'Autorité le 9 janvier à l'Assemblée Nationale. Son vice-président, M. Jean-Claude Lemasson, a notamment rappelé la nécessité d'inventer un nouveau mode de gouvernance territoriale afin de restaurer la confiance entre acteurs : la communauté aéroportuaire. C'est une vieille idée qui avait été introduite dans une loi de 2004 et qu'il faut aujourd'hui faire évoluer.

Ville et Aéroport partage le constat formulé par le président de l'ACNUSA. Il précise à juste titre que si les acteurs du transport aérien ont commencé à prendre des engagements aux différentes

échelles (internationales, communautaires, nationales et locales) pour un développement « *plus raisonnée et durable* » (...) « *il reste que les résultats locaux sont peu perceptibles par les collectivités, les associations et les populations les plus impactées* ». Il ajoute qu'« *il importe de traduire de nouvelles stratégies environnementales des opérateurs et des pouvoirs publics par des actions concrètes, en surmontant une à une les inerties qui freinent les changements nécessaires* ».

Ce constat a été fait depuis ces deux dernières décennies par Ville et Aéroport. L'« inertie » dont parle le président de l'ACNUSA a souvent été le fait de l'administration, en l'occurrence la Direction générale de l'aviation civile, et des gouvernements successifs qui ont insuffisamment traité la question des nuisances aériennes (bruit/air) sur et autour des aéroports.

Cette situation a conduit à un climat de défiance entre l'État, ses services, les autorités aéroportuaires, les opérateurs d'une part, et les collectivités locales, associations et populations riveraines d'autre part.

Aujourd'hui, alors qu'un nouveau quinquennat vient de s'ouvrir, il s'agit de rétablir la confiance entre l'ensemble des parties prenantes et d'aboutir à des résultats concrets. Le recours à des organismes indépendants (comme l'ACNUSA) d'expertise et de contrôle, la transparence de l'information, et la permanence du dialogue seront les garants de cette confiance et la condition d'un développement durable des principaux aéroports français.

Pour Ville et Aéroport, il est impératif d'inventer une nouvelle gouvernance territoriale afin de favoriser le dialogue entre acteurs. La communauté aéroportuaire est un mode de gouvernance qui a été proposé il y a bientôt 19 ans dans la loi du 23 février 2004 restée inappliquée. Nous considérons qu'il faut faire évoluer la loi de 2004. La loi d'orientation sur les mobilités constituait une occasion et il faudra à l'avenir que nos parlementaires se penchent sérieusement sur la question.

C'est ce que Ville et Aéroport a proposé lors du colloque « Gagner la confiance des territoires » par la voix de son vice-président, M. Jean-Claude Lemasson, dans le cadre de la table-ronde 2 « Quelles actions pour quels résultats territoriaux sur la période 2024-2028 ? »

Ville et Aéroport a également proposé qu'au niveau territorial un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) spécifique pour chaque aéroport acensé soit négocié et signé selon les cas entre l'État, le gestionnaire de l'aéroport, les entreprises du secteur, les collectivités territoriales et les associations. Ce CDDA aiderait les communautés aéroportuaires dans l'exercice de leurs compétences.

Au sein de la communauté aéroportuaire qui serait présidée par les régions, des réunions régulières et des groupes de travail thématiques devraient permettre de renouer les fils d'un dialogue continu, régulier, à même de développer la connaissance réciproque et d'instaurer un climat de confiance mutuelle.

Pour utiliser pleinement la dynamique aéroportuaire en assurant un développement équilibré du territoire, cette modification de la gouvernance s'impose. Elle implique plusieurs conditions indispensables : une vision stratégique clairement exprimée par l'État et qui fait défaut aujourd'hui, tant pour l'aéroport que pour son territoire, dans la mesure où le développement durable de ces espaces constitue un enjeu local, régional, national, voire européen ; un dialogue étroit et une coordination permanente entre l'ensemble des acteurs décisionnels ; une écoute réelle des attentes et des propositions des élus et des associations de riverains qui ne seraient plus seulement consultés mais qui feraient partie intégrante du processus de décision.

La communauté aéroportuaire pourrait prendre la forme d'un établissement public afin de coordonner les politiques et assurer les redistributions économiques et fiscales. Une mesure législative est nécessaire pour définir l'appellation, l'organisation, les compétences et les moyens propres de cette nouvelle structure.

De même, il est indispensable, à l'inverse de la situation actuelle, que les ressources financières et fiscales générées par l'activité aéroportuaire soient plus équitablement réparties entre les collectivités territoriales, notamment au bénéfice de celles qui subissent les nuisances importantes ou connaissent une situation économique et sociale moins favorable ou doivent faire face à des besoins importants en logement.

Au préalable, il convient de faire une proposition législative tant sur l'organisation de cette Communauté que sur la définition des ressources financières nécessaires à son action.

### **Ville et Aéroport salue la signature d'une Charte pour la transparence des données**

Cette Charte s'adresse aux organismes productrices de données. Ville et Aéroport salue sa signature. Ceux-ci s'engagent, conformément à la directive européenne du 14 mars 2007, « à rendre public les données utiles aux opérateurs pour supprimer ou réduire les émissions de leurs activités à la source, aux pouvoirs publics pour prendre les dispositions permettant de réduire les impacts de nuisances aéroportuaires sur les territoires les plus concernés, et aux populations pour disposer et être informées des mesures de bruit et de polluants atmosphériques ainsi que de leurs interprétations ».

## **DISCUSSION DU COLLOQUE DE L'ACNUSA**



### III)

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

### ➔ LE TRANSPORT AERIEN FRANÇAIS TERMINE 2022 A SEULEMENT 6,1% EN-DESSOUS DU NIVEAU DE 2019

Le transport aérien français aura confirmé son retour à la normale en décembre. Selon la DGAC, le trafic passagers n'était plus que 6,1% inférieur à celui de décembre 2019. Pour 2022, le nombre de passagers en France n'est plus que de 19,4% inférieur à celui de 2019...

Un peu plus de 144 millions de passagers en France métropolitaine et outremer en 2022. C'est le résultat qu'a annoncé la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Un résultat plutôt favorable puisqu'il montre que le nombre de passagers n'est plus que de 19,4% inférieur au chiffre record de fréquentation de 2019. Pour la seule France métropolitaine, l'écart est même un peu plus réduit, à 19,2%.

	Décembre 2022/2019	Cumul 2022 (Mn de Pax)	Cumul 2022 / 2019
Trafic intérieur	90,8%	28,70	84,1%
Métropole Intérieur	87,0%	21,62	80,7%
dont radiales	82,4%	12,58	77,2%
dont transversales	94,5%	9,04	86,3%
Métropole - Outre-Mer	104,6%	4,79	98,7%
Outre-Mer Intérieur	97,3%	2,29	92,2%
Trafic international	94,7%	116,10	79,8%
Métropole - International	94,7%	114,40	80,2%
dont Union Européenne (UE27)	95,5%	59,14	85,2%
dont Europe hors UE	85,1%	18,08	72,3%
dont Amérique	98,0%	12,79	81,5%
dont Asie-Pacifique	77,1%	7,03	54,0%
dont Afrique	113,5%	17,35	88,8%
Outre-Mer - International	91,5%	1,71	62,5%
Sous-total trafic Métropole	93,8%	140,81	80,8%
Total trafic France	93,9%	144,81	80,6%

(Source: DGAC)

Au mois de décembre, le trafic aérien en France représentait même 93,9% de ses résultats de 2019, à la même date. Il est donc plus que probable, sauf incident majeur, que le transport aérien français dépassera en 2023 son niveau de 2019.

Si l'on regarde les résultats par segment, l'international s'est comporté un peu moins bien que le domestique. Une évolution normale, puisque certains pays continuaient d'imposer des restrictions d'entrée sur leur territoire durant l'année. Le nombre de passagers s'est ainsi élevé à 116,10 millions à l'international, soit un écart de 20,2% avec 2019.

Les deux segments qui ont connu la plus forte reprise en 2022 sont l'Afrique et l'Union Européenne. Le trafic France-Afrique n'était plus que de 11,2% inférieur à 2019 pour toute l'année 2022 avec 17,35 millions de passagers. En décembre, il s'affichait même en hausse de 13,5% par rapport à son homologue de 2019. Avec 59,14 millions de passagers sur France-UE, le trafic était sur l'année inférieur de 14,8% à son niveau de 2019. En décembre, il était même très proche de son niveau de 2019 à -4,5%.

Toujours à l'international, on note que le trafic France-Amériques a également connu une évolution favorable. Il n'était plus que de 18,5% inférieur à 2019 en cumul annuel avec 12,8 millions de passagers. En revanche, les flux France-Asie seront restés les plus affectés en 2022. L'année passée ne représentait que 54% du trafic passagers de 2019.

Sur le domestique, le trafic intérieur métropole sur l'ensemble de 2022 représentait 79,3% du trafic de 2019. Soit 21,6 millions de passagers. Avec cependant un meilleur résultat pour les lignes transversales (86,3%) que celles reliant les régions à Paris (77,2%). Il faut cependant noter la très forte progression des lignes métropole-DROM. Sur l'ensemble de 2022, ce segment a généré 4,79 millions de voyageurs -soit un recul de 1,3% par rapport à 2019.

## ➔ NOMBREUX CHANGEMENTS DANS LES CLASSEMENTS DES AEROPORTS

Si l'on regarde les résultats par aéroport, Beauvais, Paris-Orly et Marseille ont enregistré les meilleurs résultats dans le top 10 aéroportuaire. Beauvais, avec 4,6 millions de passagers, termine même l'année en hausse de 15,6% par rapport à 2019. Tandis qu'Orly et Marseille termine respectivement l'année à -8,4% et -10,1% par rapport à 2019. En revanche, Lyon, Toulouse, Bordeaux et Roissy CDG ont connu les taux de reprise les plus lents.

Avec pour conséquence que le trafic passagers à Marseille dépasse désormais celui de Lyon, tout comme Nantes, au-dessus du trafic de l'aéroport de Bordeaux. Tandis que le trafic de Bâle-Mulhouse s'affiche désormais à égalité avec celui de Toulouse.

	* Pax totaux (locaux + transit)	
	Cumul 2022 (Mn de Pax)	Cumul 2022 / 2019
Paris-CDG	57,48	75,5%
Paris-Orly	29,19	91,6%
Nice	12,12	83,7%
Lyon	8,55	72,9%
Marseille	9,12	89,9%
Toulouse	7,04	73,2%
Bâle-Mulhouse	7,04	77,6%
Bordeaux	5,70	74,1%
Nantes	5,80	80,3%
Beauvais	4,60	115,6%

(Source: DGAC)

## ➔ ACTUALITE SUR LES PRINCIPAUX AEROPORTS FRANCAIS

### Aéroport Paris-CDG

Projet de PPBE 2022-2026 en cours d'adoption (l'arrêté préfectoral n'est toujours pas signé). D'après ce qu'avait indiqué le Préfet du Val d'Oise lors de la CCE Paris-CDG du 15/12/22, l'arrêté ne pouvait être signé qu'après la signature de l'annexe 2 du PPBE (accords des autorités ou organismes compétents pour décider la mise en œuvre de mesures prévues).

Autrement dit les négociations sont toujours en cours avec les opérateurs (compagnies aériennes notamment) et elles s'avèrent difficiles au niveau des engagements pris par eux en matière de réduction du bruit sur la période du nouveau PPBE (2022-2026).

Pour rappel, 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 d'ores et déjà envisagée (recours en annulation du PPBE 2022-2026)

### Aéroport Paris-Orly

L'actualité importante est notamment **la réduction des vols matinaux à Orly** : une décision nécessaire à cause des abus des compagnies. L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) met en avant les conséquences néfastes de ces abus pour justifier ce projet de décision.

Cette prochaine réduction des capacités matinales de l'aéroport de [Paris-Orly](#) est voulue par l'opérateur national de la navigation aérienne (DSNA). La décision n'a pas encore été annoncée officiellement, mais on parle d'une limitation à 20 départs dans la tranche du matin de 6h à 7h, au lieu au minimum de 25. C'est une plage stratégique, en particulier pour les compagnies basées à Orly puisque ça leur permet des départs tôt le matin et de faire un certain nombre de rotations dans la journée.

Dans un premier temps, la filière a avancé que cette décision était liée à des effectifs insuffisants de contrôleurs aériens. Mais le 2 février dernier, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) considère dans un communiqué *"que la régulation du nombre de départs dans la première heure qui suit la levée d'un couvre-feu (période nocturne pendant laquelle décollages et atterrissages sont interdits, NDLR) ainsi que du nombre d'arrivées dans l'heure qui précède le début d'un couvre-feu est nécessaire"*.

D'autant plus qu'Orly est de plus en plus attractif pour les compagnies aériennes qui cherchent à se renforcer sur cet aéroport. *"Elle permet d'éviter que les compagnies chargent de manière excessive leurs programmes de rotations journalières durant la saison estivale (5, 6, 7 voire 8 vols par jour) en prenant le risque de reproduire la situation de l'été 2022 qui s'était traduite par 7% d'annulation des vols, une forte dégradation de la ponctualité et une forte augmentation des manquements aux règles environnementales"* indique l'Autorité.

Elle invite donc les opérateurs *"à prendre en considération l'acceptabilité de la programmation des vols sur les territoires impactés. Les territoires aéroportuaires ne peuvent pas être les victimes de la concurrence entre les compagnies"*.

En clair, les compagnies semblent avoir abusé de ces créneaux ce qui a donné lieu à des dysfonctionnements

Par ailleurs, **le développement d'Orly inquiète, et ce, malgré l'adoption le 17 mars 2002 du PPBE**. Le trafic aérien a en effet augmenté de 7% durant l'été 2022, par rapport à l'été 2019, une période record avant la crise du Covid. Le survols des avions les plus bruyants en soirée est proscrit, pourtant, il ne fait que s'intensifier. Le nombre de mouvements annuels n'est toujours pas plafonné. Le couvre-feu, applicable de 23h30 à 6 heures, n'est pas respecté (35 dépassements entre septembre et juillet) alors qu'il devrait être étendu.

### Aéroport Nantes-Atlantique

**Le dossier du réaménagement piétine et agace : un comité de suivi des engagements de l'État s'est tenu le 27 janvier en préfecture, sans convaincre.**

**Les élus de Nantes Métropole et de la Région Pays de la Loire reprochent à l'État de ne pas avancer et ont écrit au préfet de Loire-Atlantique. L'association « Des ailes pour l'ouest » fustige également un manque de transparence.**

En 2019, l'État s'était engagé à moderniser la structure existante de Nantes-Atlantique. Rénovation de l'aérogare et allongement de la piste étaient au programme, une fois le nouveau concessionnaire désigné. Sauf qu'à ce jour on ne connaît toujours pas le futur concessionnaire et le comité de suivi du 27 janvier, avec tous les acteurs du projet, n'a pas permis d'en savoir davantage.

Face au silence du préfet et des services de la DGAC sur l'état d'avancement du projet, les acteurs sont perplexes. Les services de l'État ont prévu d'annoncer la désignation du nouveau concessionnaire en 2023, sans plus de précisions. La DGAC admet poser la question de la pertinence de l'allongement de la piste, sans toutefois y répondre. Concernant l'expérimentation des nouveaux couloirs aériens, réalisée en 2022, le bilan est toujours en cours.

Pour rappel, la préfecture doit superviser la réalisation des 31 mesures de compensation et d'accompagnement du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique. A date, environ la moitié (17) a été réalisée selon les services de l'État dont la mise en place d'un couvre-feu le 8 avril 2022, contesté par les riverains qui en dénoncent les nombreuses violations par les compagnies aériennes.

Une évolution qui peine à masquer les manques qui concernent notamment les volets du rapprochement du bassin nantais des aéroports parisiens ou la desserte facilitée de Nantes-Atlantique. Dans le courrier co-signé par la présidente de Nantes Métropole, Johanna Rolland, et la présidente de la région Pays de la Loire, Christelle Morançais, au nouveau préfet de Loire-Atlantique, Fabrice Rigoulet-Roze, il est écrit que « *le silence de l'État sur la démonstration de la pertinence de l'allongement de la piste ou des conséquences des trajectoires actuelles n'est pas à la hauteur des engagements pris en termes de gouvernance, de dialogue et de transparence* ».

## Aéroport Toulouse-Blagnac

Le bruit des avions jour et nuit auprès des riverains des aéroports a fait l'objet d'une tribune signée par une centaine de soignants en France. L'aéroport de Toulouse Blagnac est en première ligne. Parmi les soignants signataires, un cardiologue toulousain (CHU Rangueil) Alexandre Duparc affirme que le « *stress lié au bruit des avions a augmenté de 18% le taux de mortalité* » chez les personnes souffrant de maladies cardiovasculaires.

Ils sont des dizaines de milliers à Toulouse et autour à vivre sous le couloir aérien.

Le PPBE, piloté par la préfecture de la Haute-Garonne, doit prendre fin en 2023 et les autorités devront se mettre d'accord sur un nouveau PPBE. Pour l'heure, pas de bilan, assure la préfecture. Elle a confirmé avoir mis sur pied trois groupes de travail ad hoc qui se sont réunis fin 2021. Ces groupes de travail sont des instances informelles qui ont réuni les trois collèges des membres de la CCE. Le travail a porté sur les trois thématiques de la réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien, de l'aménagement et la gestion du territoire et des procédures opérationnelles de réduction du bruit.

## Aéroport Bordeaux-Mérignac

Fabienne Buccio, qui vient de quitter ses fonctions de Préfète de Gironde et de Nouvelle-Aquitaine, a récemment approuvé le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac 2021-2025. Pour les élus et les riverains, ce plan n'est pas à la hauteur des enjeux de santé publique. En effet, ce plan approuve précisément l'accroissement du trafic aérien pour atteindre 122 000 vols par an, soit 45% de hausse par rapport à 2019 (84 000 vols annuels). Il ne remplit donc absolument pas son objectif de protection des populations riveraines

La question sensible concerne les vols de nuit. L'aéroport de Bordeaux-Mérignac est l'un des principaux aéroports de France à ne pas restreindre les vols de nuit. De jour comme de nuit, il y a des périodes de demi-heure où il n'y a pas d'avions. Puis, il y a des périodes où il y en a toutes les trois, quatre minutes. C'est le cas de mai à septembre. Les 88 000 riverains habitant sous le couloir aérien sont inclus dans le plan de gêne sonore (PGS).

Autre cause de crispation : le nouveau plan stratégique 2023-2027 de l'aéroport. Il pose le projet de supprimer la piste sécante, autrement dit la piste secondaire. Cela signifie que l'ensemble du trafic aérien passerait par la piste principale. « *L'aéroport assoit son développement sur la suppression de la piste sécante pour stationner davantage d'aéronefs. Cette suppression signifie, pour nous, récupérer la totalité du trafic. C'est un casus belli, une catastrophe* », affirme Christine Bost, maire d'Eysines, commune adhérente de Ville et Aéroport. Christine Bost estime que le PPBE de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac 2021-2025 est, certes, « *pétri de bonnes intentions* », mais « *insuffisant et timide* » : « *Il faut réellement prendre en considération les nuisances sonores que subissent les riverains. Pas seulement avoir des intentions ou prononcer des mots qui nous portent à des perspectives temporelles inacceptables.* » Faisant référence à la volonté de l'aéroport de développer des énergies décarbonées et des filières locales de biocarburants aéronautiques, elle ajoute : « *Je veux bien croire à l'avion hydrogène. Néanmoins, ce qui fait du bruit, ce n'est pas seulement le moteur, c'est aussi la pénétration dans l'air* ».

**Une réunion publique s’est tenue le 21 janvier dernier à Eysines, regroupant élus, associations et collectifs d’habitants. Une manifestation contre les nuisances est prévue le 18 mars 2023 à l’aéroport de Bordeaux.**

### **Aéroport Lille-Lesquin**

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

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

**Ville et Aéroport a eu l’occasion d’avoir une réunion en visioconférence avec la ville de Fretin, commune adhérente, le 2 février dernier et elle se déplacera sur site en avril 2023 (cf. questions diverses).**

### **Aéroport Beauvais-Tillé**

Après des records en 2022 – il est le seul parmi les plus grands de France dont la fréquentation n’a pas chuté-, l’aéroport de Beauvais devrait dépasser les 5 millions de passagers en 2023, nécessitant des aménagements (aérogare modernisée sur deux étages, nouveau parking en silo, etc.). De quoi attirer de grands noms comme Vinci ou Eiffage qui ont candidaté à la reprise de la gestion de l’équipement pour 2024.

Pour la reprise de la concession, les 4 candidats sont connus. Le 3 février le syndicat mixte de l’aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) a dévoilé le nom des quatre porteurs de projet en lice pour reprendre la gestion du site dès l’année prochaine. Une année qui s’annonce particulièrement importante pour l’aéroport avec la proximité des Jeux olympiques de Paris 2024 pendant l’été.

Il s’agit donc dans l’ordre de dépôts des dossiers de :

- **Vinci airports**, *«numéro 1 mondial de l’exploitation aéroportuaire avec deux milliards d’euros de chiffre d’affaires»*, indique Philippe Trubert, directeur du SMABT.
- **SAVE**, un groupe italien qui exploite entre autres les aéroports de Venise, Trévise et Brescia. Le groupe est aussi un actionnaire majoritaire de l’aéroport de Charleroi, en Belgique, selon Philippe Trubert. *«Ils ont aussi des filiales dans le commerces de voyage et le stationnement»*, précise le président du SMABT.

- **Le groupement NGE** associé à la Chambre de commerce et d'industrie des Hauts-de-France et à Transdev (tous les deux déjà partie prenante de la **SAGEB** qui exploite actuellement [l'aéroport de Beauvais](#)). NGE est un groupe français de travaux publics mais dont «des filiales ont l'habitude de travailler avec les aéroports», explique Philippe Trubert.
- **Un groupement composé de Égis airport operation, Bouygues, THIC (une entreprise de conseil en investissements) et du Groupe des aéroports de la côte d'Azur.**

Pour le moment, il s'agissait seulement pour les candidats de déposer un dossier qui réponde aux critères imposés par le syndicat mixte de l'aéroport. Notamment en ce qui concerne les capacités financières et les compétences dans le développement durable. Jacques Doridam, vice-président de la communauté d'agglomération, a d'ailleurs insisté sur la volonté d'avoir «*un aéroport vert et exemplaire*».

De son côté Dominique Lazarski, présidente de l'Adera, association de riverains qui lutte contre les nuisances de l'aéroport, craint toujours que l'exploitant qui sera retenu ne se contente de «*greenwashing*».

Les quatre dossiers déposés ont ensuite été examinés par des assistants en maîtrise d'ouvrage qui les ont validés. Une visite de l'aéroport sous le contrôle d'un huissier doit maintenant être organisée. Elle aura lieu au même moment pour les quatre candidats positionnés. Leur offre doit être finalisée dans un délai d'environ trois mois.

L'entreprise ou le groupement qui succèdera à la Sageb devra assurer l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé pour les 30 ans à venir. Son développement, qui inquiète les riverains et les militants de l'Adera, dépendra donc des offres reçues par le SMABT. D'ores et déjà Philippe Trubert rassure : «*Il n'y aura qu'une piste*». L'aéroport n'ayant pas la place suffisante pour en créer une deuxième.

Une autre source d'inquiétude pour les riverains, c'est la création d'un «taxi way». Une route qui permet aux avions de dégager la piste plus rapidement pour aller se garer sans faire de détour. Dominique Lazarski voit là la possibilité de multiplier les départs depuis le tarmac beauvaisien. Et le trafic aérien. «*C'est surtout pour sécuriser*», tempère Philippe Trubert qui précise que ce projet est aussi une demande des contrôleurs aériens.

Quant à l'augmentation du nombre de voyageurs, celle-ci devrait se poursuivre. On annonce même jusqu'à huit millions de passagers dans les années à venir. «*C'est possible mais ce n'est pas un objectif*», rétorque aussitôt Caroline Cayeux, la présidente du syndicat mixte de l'aéroport.

### **Aéroport Nice-Côte d'Azur**

L'aéroport de Nice sera indéniablement plus vert et de meilleure qualité, promet la société des Aéroports de la Côte d'Azur dans son bilan d'activités pour l'année 2022, qu'elle a rendu public le lundi 9 janvier 2023.

Essais d'un Airbus A380 à l'huile de friture, plan de sobriété énergétique ou encore raccordement du terminal 1, qui a rouvert le 27 mars, avec la station d'épuration voisine pour qu'elle récupère les eaux usées et les transforme en énergie pour le quartier de l'Arénas : l'aéroport mise sur un « tourisme durable » qui, promet-elle, a « accéléré » en 2022.

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

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

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

### Aéroport Marseille-Provence

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

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

Le coût global de la réhabilitation d'une partie de l'existant, couplée à une extension de 22 000 m<sup>2</sup>, est estimé à 180 millions d'euros. Le chantier est aujourd'hui bien avancé bien que le cœur ne soit « *pas encore sorti de terre* ».

Et pour cause, la première phase de restructuration consistait à jusqu'alors à aménager le centre de tri-bagage sous-terrain. Les premières charpentes métalliques de l'ouvrage viennent d'être dressées.

À terme, cette nouvelle aérogare, dessinée par l'architecte Norman Foster, s'élèvera sur trois étages – près de 23 mètres de haut. À chaque niveau, une fonction spécifique. « *On a une volonté de mutualiser toutes les fonctions, comme les grands aéroports internationaux* », indique Thierry Bompard, le chef de projet, quelques mois après le début des travaux. Les enregistrements seront situés au rez-de-chaussée, et les commerces, au premier étage. Un salon VIP et un espace

restauration seront aménagés au troisième niveau. **La livraison du cœur est prévue pour juin 2024 au plus tard.** L'aéroport a bon espoir que le chantier respecte ce délai.

### **Aéroport Montpellier-Méditerranée**

Trafic en hausse, développement de la zone de fret, investissements dans la RSE... Le 17 janvier, l'Aéroport de Montpellier Méditerranée (AMM) a fait le bilan de l'année. Retour sur les grandes annonces et l'ambition 2026.

1,7 million de passagers en 2022, soit 91 % du trafic de 2019. Montpellier a su limiter la baisse de trafic à 9 % par rapport à 2019. L'aéroport annonce ainsi un résultat net de 3 millions d'euros pour l'année 2022. L'objectif est d'atteindre les 2,5 millions de passagers d'ici 2026.

L'aéroport redécoule donc, restant le dixième aéroport français et deuxième en Occitanie, après Toulouse.

L'aéroport de Montpellier enregistre une hausse de passagers sur les compagnies low cost en 2022 (69 % contre 39 % en 2021). En région, le trafic est notamment en hausse grâce à une offre plus importante de Volotea et Transavia, filiale low cost d'Air France. Cette dernière représente 30 % du trafic.

« Nous prévoyons d'investir 50 millions d'euros d'ici à 2026, dont 10 millions d'euros dans la RSE », annonce le président du directoire. Pour cela, l'aéroport souhaite mettre à disposition des APU, petits turboréacteurs qui permettent de démarrer les appareils et maintenir la climatisation avec de l'électrique (3,2 millions d'euros) ; réduire les entraînements le soir au-dessus de l'aéroport ; demander aux compagnies d'atterrir et de décoller sur la mer ; ou encore équiper les flottes de véhicules de l'aéroport de moteurs électriques. Le plan intègre également l'atteinte de soixante destinations reliées par vingt compagnies d'ici à 2026.

## IV)

## Point sur le dispositif d'aide aux riverains

### ➔ PLFR 2022 : le Parlement adopte, à l'initiative du Sénat, une dotation supplémentaire de 20 millions d'euros pour les travaux d'insonorisation des logements

Dans le cadre du projet de loi de finances rectificative pour 2022, le Parlement a adopté le 25 novembre dernier en commission mixte paritaire la proposition du sénateur Vincent Capocanellas. Celle-ci prévoit une dotation de 20 millions d'euros supplémentaires pour la Taxe sur les nuisances sonores aériennes qui finance les travaux d'insonorisation des logements autour des grands aéroports français. Cette mesure vient compenser partiellement les pertes de recettes de la TNSA dues à la crise sanitaire du Covid-19 et estimées à plus de 80 millions d'euros sur la période 2020-2023. Dans le cadre du PLFR 2021 déjà le Parlement avait voté 8 millions d'euros de crédits budgétaires pour compenser à titre exceptionnel la baisse de rendement de la TNSA. On est très loin du compte !

### La crise Covid-19 a fortement impacté le produit de la TNSA

Le produit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), acquittée par les compagnies aériennes, est reversé aux exploitants d'aéroports pour financer les aides accordées aux riverains pour l'atténuation des nuisances sonores ou le remboursement à des personnes publiques des avances consenties pour financer des travaux de réduction des nuisances sonores. La TNSA est assise sur le trafic avec un rendement qui est à la baisse du fait des années covid.

Alors que le rendement de la taxe a connu une très forte diminution depuis 2020, les prévisions de recettes jusqu'en 2023 sont également en forte baisse par rapport aux projections réalisées avant la crise. En 2020, le rendement de la taxe ne s'est établi qu'à 26 millions d'euros, en retrait de 28 millions d'euros par rapport à la prévision initiale de 54 millions d'euros. En 2021, le montant des recettes n'a atteint que 23,6 millions d'euros pour une prévision initiale de 54,4 millions d'euros, soit un écart de 31 millions d'euros. D'après les projections réalisées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), cette situation devrait se poursuivre en 2022 puis en 2023.

Aérodromes	2021	2022*	2023*
Beauvais-Tillé	83 166 €	127 394 €	150 042 €
Bordeaux-Mérignac	245 513 €	398 986 €	466 987 €
Lille-Lesquin	6 616 €	5 360 €	6 500 €
Lyon-Saint Exupéry	-	-	-
Marseille-Provence	546 095 €	746 353 €	896 186 €
Nantes-Atlantique	1 213 843 €	1 969 701 €	2 320 401 €
Nice-Côte d'Azur	51 240 €	79 871 €	92 765 €
Paris-Charles de Gaulle	13 110 826 €	21 463 946 €	25 688 687 €
Paris-Le Bourget	1 077 069 €	892 545 €	1 069 040 €
Paris-Orly	5 782 814 €	8 761 520 €	10 521 188 €
Strasbourg-Entzheim	-	-	-
Toulouse-Blagnac	1 403 933 €	2 200 137 €	2 610 804 €
<b>Total reversé</b>	<b>23 521 115 €</b>	<b>36 645 813 €</b>	<b>43 822 599 €</b>
<b>Total ADP</b>	<b>19 970 709 €</b>	<b>31 118 011 €</b>	<b>37 278 914 €</b>
<b>Total province</b>	<b>3 550 406 €</b>	<b>5 527 802 €</b>	<b>6 543 685 €</b>
<b>Total TNSA, frais de gestion inclus (0,5%)</b>	<b>23 639 311 €</b>	<b>36 829 963 €</b>	<b>44 042 813 €</b>

\*Prévisions de recettes (février 2022)

Ainsi, la perte de financement cumulée pour le dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains d'aéroports entre 2020 et 2023 pourrait s'élever à plus de **80 millions d'euros**.

Dans le cadre de la loi n° 2021-1549 du 1<sup>er</sup> décembre 2021 de finances rectificative pour 2021, le Parlement a voté 8 millions d'euros de crédits budgétaires sur le programme 203 « Infrastructures et services de transports » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » au titre d'un dispositif de compensation exceptionnel d'une partie de la baisse de rendement de la TSNA.

Toutefois cette mesure est bien loin du compte.

En application l'article 226 de la loi de finances initiale pour 2021, en mars 2022, le Gouvernement a présenté un rapport au Parlement concernant les impacts de la crise sur le dispositif d'aide à l'insonorisation pour la période 2020-2021. Ce rapport comporte des pistes de mesures correctrices et notamment l'éventualité d'une compensation totale ou partielle du déficit de rendement de la TNSA lié à la crise sous la forme de subventions ou d'avances de l'État.

### **L'ACNUSA signale un ralentissement des travaux d'insonorisation faute d'argent dans les caisses et un allongement de la durée d'insonorisation des locaux éligibles**

D'après l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), ce déficit de financement ralentit les travaux d'insonorisation. Des dossiers dont la programmation avait été prévue restent en attente faute de financements. En 2020, toutes plateformes aéroportuaires confondues, le montant des travaux validés en commission avait été réduit des deux tiers, passant de 35 millions d'euros à seulement 14 millions d'euros. Toujours d'après l'ACNUSA, *« le nombre d'années nécessaires pour insonoriser potentiellement la totalité des locaux n'a pas diminué au cours des trois dernières années comme cela aurait dû être le cas. Il s'est au contraire allongé depuis la pandémie, passant, selon l'administration, de 11,4 années à 12,3 années entre décembre 2019 et décembre 2020 »*.

Aussi, dans le prolongement de la subvention exceptionnelle de 8 millions d'euros qui avait été adoptée par le Parlement lors du PLFR de fin d'année pour 2021 l'amendement défendu par le sénateur Vincent Capo-Canellas et adopté au Parlement vise à majorer pour 20 millions d'euros l'ouverture d'autorisations d'engagements (AE) de l'action 52 « Transport aérien » du programme 203 « Infrastructures et services de transports

### **12 ans pour réaliser l'ensemble des travaux d'insonorisation. Nécessité de réformer le dispositif d'aide aux riverains pour Ville et Aéroport**

On calcule aujourd'hui qu'il faudrait théoriquement presque 12 ans pour réaliser l'ensemble des travaux. Les guichets arrêtent d'instruire les demandes des riverains car il n'y a plus d'argent. Pendant ce temps-là, alors que le trafic aérien est à un niveau proche de celui (record) de 2019 (89,5 % en octobre 2022 par rapport à octobre 2019), les riverains qui subissent les nuisances sonores attendent.

Ville et Aéroport considère qu'il faut par principe assurer la réparation de la nuisance subie particulièrement en matière de bruit et d'insonorisation. Elle observe que le dispositif d'aide aux riverains fonctionne mal en Île-de-France à la différence des régions. En effet, il existe de fréquents blocages dans l'instruction des dossiers avec des temps d'attente trop longs pour le riverain et les entreprises spécialisées dans l'isolation phonique des bâtiments éligibles.

Au niveau de la Taxe sur les nuisances aériennes (TNSA), Ville et Aéroport propose une nouvelle fiscalité fondée sur le principe pollueur-payeur avec un élargissement de la contribution aux gestionnaires d'aéroports. Elle demande, outre la TNSA, l'instauration d'une taxe de compensation des nuisances aéroportuares (TCNA) de 1% prélevée sur le chiffre extra aéronautique des aéroports pour financer les actions des communautés aéroportuares. Cette taxe ne grèvera pas la compétitivité des aéroports et du transport aérien. Elle constituera une participation des opérateurs d'aéroports à la réparation des nuisances, issue de leurs activités économiques dérivées.

Concernant l'aéroport Paris-CDG, Ville et Aéroport déplore l'absence de commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) depuis plus de 6 mois. Celle-ci est chargée d'instruire les dossiers d'aide à l'insonorisation déposés par les riverains dont les logements sont éligibles. Cette absence de CCAR est due au renouvellement de deux collèges de la commission consultative de l'environnement (CCE), procédure très longue qui a pris fin lors de la CCE du 15 décembre prochain qui a élu le nouveau comité permanent. La CCAR a pu être valablement convoquée le 17 février 2023.

V)

**Point sur la préparation de la table-ronde  
"Quel scénario de décarbonation pour le secteur aérien à l'horizon  
2050 ?" (16/02/23 - Assemblée Nationale)**

**Rappel du contexte**

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 (parue en septembre 2022) afin d'analyser les différentes pistes de transition écologique du secteur aérien à l'échelle nationale pour l'accompagner dans sa décarbonation.

Je vous invite à télécharger le rapport "Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien" sur notre site : [https://www.villeaeroport.fr/pdf/rapport\\_ademe\\_final.pdf](https://www.villeaeroport.fr/pdf/rapport_ademe_final.pdf)

L'ADEME a étudié cinq catégories de leviers de "décarbonation" que sont l'augmentation de 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.

Elle les a ensuite mobilisés dans trois scénarios contrastés sur lesquels le débat de la table-ronde portera : **un scénario A "rupture technologique", un scénario B "Modération du trafic" et un scénario C "Tous leviers"**.

Alors que les leviers portant sur l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions et le recours aux carburants durables ne produiront des effets sensibles qu'à moyen et long terme, le levier portant sur la maîtrise et la réduction du trafic pourrait être efficace à court terme.

**Après une présentation générale de l'étude assurée par l'ADEME (M. Marc Cottignies, Ingénieur Expert de l'ADEME et coordinateur de l'étude et le cabinet I CARE by Bearing Point (M. Léo Genin et M. Adrien Decourcelles), un débat réunissant les acteurs du transport aérien, les collectivités territoriales, les parlementaires, et les associations de riverains, sera organisé. L'objectif est de pouvoir confronter les points de vue des différents acteurs sur les trois scénarios proposés par l'étude.**

Après la pandémie, le trafic aérien a confirmé sa reprise et a atteint en 2022 un niveau proche de celui enregistré en 2019. Il appartient désormais à l'État de présenter les axes de sa stratégie pour le transport aérien, notamment en matière de décarbonation du secteur. **Le rôle de l'association est d'être une force de propositions sur ce sujet auprès des pouvoirs publics.**

**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 différentes acteurs du transport aérien. En effet, cette mesure soulève de nombreuses inquiétudes au sein de la filière. 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.* »

## **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 CO<sub>2</sub> 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**

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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>), s’il y en a suffisamment pour l’aviation. La production d’électro-carburants à partir d’électricité décarbonée et de CO<sub>2</sub> 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.

Enfin, 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.

Cette étude va 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.

### **Ville et Aéroport favorable au scénario B « Modération du trafic »**

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.



## VI)

### Questions diverses :

- ➔ Retour sur le séminaire de formation "bruit aérien" auprès des élus;
- ➔ Préparation du déplacement sur site à Lille-Lesquin; Préparation d'une proposition de loi sur les nuisances aéroportuaires;
- ➔ Point sur l'Assemblée générale 2023 ;
- ➔ Point sur la campagne d'adhésion 2023 et l'animation des réseaux sociaux

#### ➔ Retour sur le séminaire de formation "bruit aérien" auprès des élus

Ce séminaire de formation « bruit aérien » a été **organisé en visioconférence le mercredi 8 février** et il a réuni à la fois certains élus membres du réseau Ville et Aéroport ainsi que des collaborateurs d'élus.

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

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

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

**Le premier séminaire a porté sur la thématique du bruit aérien.** On s'est ainsi intéressé au 4),5) et 6) du programme (bruit; bruit des avions; "chapitres" et groupes acoustiques). La question des indicateurs de bruit (Lden; IGMP; indicateur événementiel type NA) a également été abordée.

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

#### ➔ Préparation du déplacement sur site à Lille-Lesquin

**Une réunion en visioconférence a été organisée le 2 février** dernier avec la ville de Fretin, commune adhérente, qui a sollicité l'association sur le projet de modernisation et d'extension de l'aéroport Lille-Lesquin porté par le groupe Eiffage. Au-delà, Mme Béatrice Mullier, Maire de Fretin, accompagnée de Mme Marie-Jeanne Marseguerra, Adjointe au maire déléguée à

l'Environnement, et de Mme Valérie Morillon, membre de l'association ADNA2L, ont attiré notre attention sur la question des nouvelles trajectoires qui impactent fortement Fretin et d'autres communes environnantes (décollages par vent d'est en piste 08).

La question des vols de nuit a également été discutée, sujet sur lequel le ministre des Transports a demandé une étude d'impact.

**Il a été convenu d'un déplacement en délégation sur site positionné durant la première quinzaine d'avril.** Une date est actuellement recherchée avec la mairie de Fretin. Ce déplacement sur site permettra de rencontrer un collectif de communes opposées au projet d'extension du site, la Métropole Européenne de Lille et son président, M. Damien Castelain, défenseur du projet, la Région des Hauts-de-France, défenseur du projet (celles-ci sont toutes deux propriétaires de la plateforme). Par ailleurs, nous regardons la faisabilité d'une rencontre avec le groupe Eiffage et la direction de l'aéroport. Enfin, un entretien avec les associations est prévu.

**Au préalable, une série de courriers seront adressés au ministre des Transports, au directeur général de l'aviation civile, à la Maire de Lille, etc.**

### **→ Préparation d'une proposition de loi sur les nuisances aéroportuaires**

Le président de Ville et Aéroport a rencontré le 9 février à l'Assemblée nationale Mme Naïma Moutchou, vice-présidente de l'Assemblée nationale, députée du Val d'Oise, afin de discuter avec elle d'une proposition de loi sur les nuisances aéroportuaires en préparation. A cette occasion, il lui a notamment été rappelé les différentes propositions de lois, rapports parlementaires déposés sur le sujet depuis près de 20 ans. L'enjeu était d'évaluer l'ambition de cette proposition de loi et de voir comment Ville et Aéroport pouvait apporter sa contribution à ce travail.

### **→ Point sur l'Assemblée générale 2023**

En vue de la tenue de l'Assemblée générale 2023, il est proposé qu'elle soit décentralisée. Après discussion, il s'agit de définir un lieu et une date (fin mars-début avril).

### **→ Point sur la campagne d'adhésion 2023 et l'animation des réseaux sociaux (Page Facebook et compte Twitter)**