



Association nationale d'élus

CONSEIL D'ADMINISTRATION

DOSSIER DE SÉANCE

Jeudi 29 décembre 2024

14h00-16h00 – 9^{ème} bureau

ASSEMBLEE NATIONALE – PARIS



Mme Naïma Moutchou, Vice-Présidente de l'Assemblée nationale, députée du Val d'Oise (95);
M Jean-Pierre Blazy, Président de Ville & Aéroport, Maire de Gonesse (95)

ORDRE DU JOUR

I)	Discussion de la proposition de loi « visant à protéger la santé des populations et l'environnement des nuisances aériennes » (05/12/23) en présence de Mme Naïma Moutchou, Vice-Présidente de l'Assemblée nationale, députée du Val d'Oise
II)	Retour sur le déplacement sur site à Bordeaux-Mérignac (01/02/24)
III)	Point sur la consultation publique « Nuisances aériennes en Île-de-France » (11/03/24 au 24/03/24)
IV)	Point sur les Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) des principaux aéroports français en cours de réalisation
V)	<u>Questions diverses</u> : - point sur la démarche d'évaluation de la contribution de l'ACNUSA à la politique de lutte contre les nuisances aéroportuaires (rapport final) ; - point sur le projet d'arrêté modificatif du 28 septembre 2021 portant restrictions d'exploitation de Nantes-Atlantique ; - programmation d'une session de formation des élus en visioconférence ; - demande d'audience auprès du nouveau Ministre des Transports.

D

Discussion de la proposition de loi « visant à protéger la santé des populations et l'environnement des nuisances aériennes »

*(en présence de Mme Naïma Moutchou, Vice-Présidente de l'Assemblée
Nationale, députée du Val d'Oise)*

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Entre pollution chimique et bruit, les dégâts du trafic aérien sur la santé des riverains et sur le réchauffement climatique ne sont plus à démontrer mais ne cessent pourtant de se développer. Les enjeux sont considérables sur le cadre de vie et l'environnement, mais également sur l'état physique et psychique de ceux qui vivent au quotidien, jour et nuit, avec les nuisances aériennes.

Pour en évaluer précisément les effets sanitaires, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a piloté une étude épidémiologique (le programme de recherche national « DEBATS ») portant sur l'analyse croisée des données de santé et de mortalité des habitants des 161 communes situées aux abords de trois aéroports français (Paris-Charles-de-Gaulle, Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac). Publiés en octobre 2020, les résultats de cette étude sont édifiants.

L'exposition au bruit aérien, qui se concentre autour des aéroports, est associée à une mortalité plus élevée par maladie cardiovasculaire. Ainsi, le risque de décéder des suites d'un infarctus du myocarde est 28 % plus élevé pour les riverains d'aéroports par rapport à la population générale. Dans une étude parue en juillet 2021, l'ADEME et le Conseil national du bruit estiment que le coût social relatif aux nuisances sonores aériennes s'élève à 6,1 milliards d'euros par an.

Si des dommages parfois irrémediables pour les cellules auditives de l'oreille interne se manifestent à partir de 80 décibels (dB), des effets extra-auditifs apparaissent à des niveaux beaucoup plus faibles, dès 50 dB, en raison du stress physiologique provoqué par l'exposition au bruit, qu'il soit perçu ou non comme une gêne. La fréquence cardiaque s'accélère, la pression artérielle augmente, le système endocrinien et le métabolisme sont perturbés, avec diminution de la tolérance au glucose et augmentation de la sécrétion de cortisol, d'adrénaline et de dopamine. Le bruit soutenu engendre également des difficultés de concentration et des troubles du sommeil pouvant conduire à des états anxiodépressifs. En cas d'exposition prolongée, ces effets à court terme peuvent se traduire par un risque accru de diabète de type II, de surpoids, mais aussi, plus brutalement, d'infarctus du myocarde. D'autant qu'il n'existe pas de phénomène d'habituation au bruit. La répétition de la gêne sonore représente, au contraire, un facteur aggravant. Selon les estimations de l'Organisation mondiale de la santé, plus d'un million d'années de vie en bonne santé seraient perdues chaque année en Europe, en raison du bruit causé par les infrastructures de transport.

Et parmi l'ensemble de ces nuisances, le lien entre hypertension et trafic aérien est de loin le plus marqué. Pour le seul aéroport de Paris Charles-de-Gaulle, certaines habitations sont survolées par 450 avions chaque jour. Les habitants de la région Île-de-France exposés à ces nuisances aériennes peuvent perdre jusqu'à trois années d'espérance de vie en bonne santé. Le rapport Emile Quinet de septembre 2013 portant sur l'évaluation socioéconomique des investissements publics estime que le coût social des nuisances sonores liées au trafic aérien s'élèverait à 283 euros par personne et par an, pour un niveau d'exposition journalier moyen de 65 décibels.

Les nuisances aéroportuaires ne se limitent pas au bruit des avions. La pollution de l'air et les émissions de carbone sont d'autres externalités négatives aux conséquences durables sur la santé-environnementale et le climat, même si les effets cumulés du bruit et de l'exposition à d'autres types de pollution, notamment atmosphérique, demeurent mal connus. Afin de limiter l'impact carbone du transport aérien responsable de 5 à 6 % des émissions de gaz à effet de serre en France et 3 % dans le monde, le Parlement et le Conseil européen sont parvenus à un accord en avril 2023 visant à accroître la part de carburants durables pour l'aviation pour atteindre 2 % dès 2025, 34 % d'ici 2040 et 70 % d'ici 2050. Un système d'étiquetage européen sur la performance environnementale des vols commerciaux est également prévu à horizon 2025.

Pour tenter de limiter l'impact des nuisances sonores aériennes pour les riverains des zones aéroportuaires, la doctrine internationale dite « approche équilibrée » a été élaborée par l'Organisation de l'Aviation civile internationale dans le cadre de sa résolution A33/7, traduite dans le Règlement UE 598/2014 du Parlement européen et du Conseil, qui fixe la procédure à suivre pour introduire des restrictions d'exploitation. En vertu de cette procédure, « *sont examinées de façon cohérente les diverses mesures disponibles, à savoir la réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien, l'aménagement et la gestion du territoire, les procédures d'exploitation dites « à moindre bruit » et les restrictions d'exploitation, en vue de traiter le problème du bruit de manière économiquement efficiente, aéroport par aéroport.* »

Dans la réglementation française, l'approche équilibrée se traduit par les mesures suivantes :

- modulation de la redevance d'atterrissage en fonction des performances acoustiques des avions et de la période de la journée ;
- élaboration de Plans d'exposition au bruit (PEB), dont la finalité est de limiter l'urbanisation autour des aéroports ;
- amélioration des procédures d'exploitation allant de l'optimisation de l'utilisation des pistes en fonction de la direction de départ à la généralisation de la technique d'approche en descente continue qui permet par exemple de réduire de 4 à 6 dB le niveau sonore perçu au sol pour un A320, équivalent à une division par 4 du volume sonore (sachant que l'intensité sonore double tous les 3 dB, 70 dB est par exemple le double de 67 dB en termes de quantité d'énergie sonore) ;
- restrictions d'exploitation, notamment interdiction de certains aéronefs (les modèles construits avant 1977 par exemple), plafonnement annuel du trafic aérien, couvre-feu - les aéroports d'Orly, de Bâle-Mulhouse, de Beauvais, et l'aéroport de Nantes ont par exemple instauré un couvre-feu allant de 22 h 15 à minuit le soir, jusqu'à 5 heures à 6 h 15 le matin ;

– taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) dont les recettes servent, depuis 2005, au financement des travaux d’insonorisation des riverains situés dans le périmètre des Plans de gêne sonore (PGS) des 12 principaux aéroports français.

Plus récemment, les vols intérieurs pour lesquels une alternative de moins de 2 h 30 existe par voie ferroviaire ont été interdits – cette mesure concernant essentiellement les liaisons Paris-Orly à Bordeaux, Nantes et Lyon.

Le plan d’action « zéro pollution » de l’Union européenne prévoit une réduction de 30 % des personnes affectées par le bruit lié au transport d’ici à 2030 par rapport à 2017. Or, le rapport de la Commission européenne publié le 20 mars 2023, sur la mise en œuvre de la directive sur les bruits dans l’environnement, laisse augurer des résultats bien en-deçà de cet objectif avec de réels risques, souvent sous-estimés, pour la santé publique.

En dépit des efforts entrepris, une partie de la population reste exposée au bruit, et notamment au bruit aérien. Aussi, les commissaires européens appellent les États membres à intensifier leurs efforts, en réduisant les vols de nuit, en renforçant la réglementation relative au fret et aux procédures de décollage et d’atterrissage des avions et en favorisant le renouvellement des flottes et la conception de technologies moins bruyantes.

L’activité de l’aéroport Paris-Charles de Gaulle, premier aéroport le plus fréquenté de l’Union européenne, a représenté 504 839 mouvements en 2019, dont 12 % de vols de nuit. D’après le plan de prévention du bruit dans l’environnement (PPBE) 2022-2026 élaboré par l’aéroport, 316 525 riverains sont encore exposés aux nuisances sonores aériennes, essentiellement dans le Val-d’Oise. Plus de 100 000 personnes sont affectées par une forte gêne (entre 55 et 75 dB) et plus de 12 000 personnes voient leur sommeil fortement perturbé. Aussi, la commission européenne appelle les États membres à prendre des mesures plus contraignantes pour réduire les nuisances sonores liées au trafic aérien, notamment en exploitant les aéronefs de la manière la moins bruyante possible et en réduisant le trafic de nuit. Ainsi, l’aéroport Amsterdam-Schiphol aux Pays-Bas a annoncé une limitation du nombre de vols annuels à 440 000 mouvements, contre 504 839 avant la pandémie. Les riverains de l’aéroport Paris-Charles-de-Gaulle et certaines associations telles que l’Association de défense contre les nuisances aériennes (ADVOCNAR) plaident pour qu’une mesure similaire soit appliquée à l’aéroport Paris-Charles de Gaulle dont le nouveau plan de prévention du bruit dans l’environnement prévoit une forte évolution du trafic qui pourrait être porté à 680 000 mouvements annuels en 2025 contre 500 000 en 2019 ! La décision récente de la compagnie Air France de faire transférer presque tous ses vols de l’aéroport d’Orly à celui de Roissy n’est pas, dans ces conditions, sans inquiéter.

Malgré un haut niveau d’externalités négatives, le transport aérien n’est pas promis à un sombre avenir. Nous avons confiance en la capacité d’innovation des multiples acteurs économiques qui travaillent actuellement au développement d’aéronefs moins bruyants et plus respectueux de l’environnement. L’avion à hydrogène pourrait par exemple représenter une évolution viable et durable pour l’aéronautique civile dans les décennies à venir. C’est tout l’objet des mesures de soutien pour le développement de la filière de l’avion vert annoncées par le Président de la République en juin 2023. À horizon 2030, il prévoit une enveloppe de 300 millions d’euros par an consacrée à la conception de nouveaux avions et de nouveaux moteurs à laquelle s’ajoute 200 millions d’euros d’investissement public pour soutenir le développement de

petits avions électriques ou à hydrogène. La création d'une filière française de production et de distribution de carburants aériens durables (CAD) a également été annoncée, avec comme objectif la production de 500 000 tonnes de CAD d'ici 2030.

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

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

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

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

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

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

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

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

L'**article 7** vise à inclure une évaluation de l'impact sanitaire de l'exposition au bruit lié au trafic aérien dans les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement. En effet, l'application de la Directive (UE) 2020/367 du 4 mars 2020 concernant le bruit du transport aérien via les articles R 572-6, R 572-6-1, R 572-6-2 et R 572-12 du Code de l'Environnement prévoit uniquement une évaluation de l'impact sanitaire du bruit aérien relatif aux fortes gêne et perturbation du sommeil, mais ne prend pas en considération l'ensemble des impacts sanitaires, notamment l'occurrence des cardiopathies ischémiques, lacune qu'il convient de combler.

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

L'**article 9** prévoit une réforme du dispositif d'aide à l'insonorisation pour les riverains des zones aéroportuaires, prévoyant que cette aide puisse rembourser l'ensemble des dépenses engagées par le propriétaire pour isoler son logement des nuisances sonores aériennes, dans la limite d'un plafond revalorisé chaque année. En effet, le plafonnement du dispositif n'a pas été révisé depuis plus d'une décennie. Or, le reste à charge des riverains a considérablement augmenté, particulièrement depuis 2 ans compte tenu de la forte augmentation du prix des vitrages.

L'**article 10** prévoit la remise par la Cour des comptes au Parlement d'un rapport relatif aux dispositifs alternatifs d'aide à l'insonorisation pour les populations exposées aux nuisances sonores aériennes, tels que le rachat des habitations dès 65 Lden et le relogement de certains riverains. Si un système de rachat est prévu par le troisième alinéa de l'article R. 571-85 du code de l'environnement ainsi que les articles R. 571-88 et R. 571-89, aucune habitation autour de Roissy n'est concernée en raison du seuil d'exposition au bruit retenu. L'Organisation de l'aviation civile internationale demande à ce qu'aucun riverain d'aéroport ne soit exposé à un niveau de bruit supérieur à Lden 65.

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

L'**article 12** prévoit la prise en compte de l'amélioration des performances thermiques des logements dans le cadre des travaux d'isolation phonique.

En accord avec les recommandations de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), l'**article 13** prévoit de simplifier, de fluidifier et de rendre plus lisible le pouvoir de sanction de l'autorité (possibilité de publicité des décisions et de règlement à l'amiable des litiges notamment).

L'**article 14** prévoit que la consultation de l'ACNUSA soit effectuée en amont de l'enquête publique préalable à toute modification de la circulation aérienne et rendue publique pour éclairer l'avis du public.

L'**article 15** prévoit la consultation de l'ACNUSA sur les projets de plan de prévention du bruit dans l'environnement. Actuellement les tribunaux ne reconnaissent pas à l'ACNUSA le droit de rendre un avis sur les PPBE aéroports, alors que ces plans concernent bien la "protection de l'environnement sonore."

Conformément aux recommandations de l'ACNUSA, l'**article 16** vise à demander au Gouvernement une étude évaluant l'impact de la réforme de la classification acoustique des aéronefs sur les nuisances sonores et environnementales.

L'**article 17** prévoit une réévaluation périodique de la classification acoustique des aéronefs au plus tard tous les cinq ans.

Sur le modèle des indicateurs de gênes sonores applicables au transport ferroviaire, l'**article 18** instaure des critères d'intensité et de répétitivité pour les indicateurs de gênes sonores aériennes.

L'**article 19** vise à renforcer et à améliorer le contrôle de la pollution atmosphérique liée aux activités aériennes.

L'**article 20** gage financièrement la proposition de loi.



De gauche à droite

M. Julien Delannay, chargé de mission Ville & Aéroport;
Mme Naïma Moutchou Vice-Présidente de l'assemblée nationale, Députée du Val-d'Oise (95);
M. Jean-Pierre Blazy, Président de Ville & Aéroport, Maire de Gonesse (95);
M. Pascal Boureau, Vice-Président de Ville et Aéroport, Conseiller municipal de Blagnac,
Conseiller métropolitain du Grand Toulouse, Conseiller départemental de la Haute-Garonne (31)

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

Le chapitre Ier du titre VII du livre V du code de l'environnement est complété par une section 7 ainsi rédigée :

« *Section 7* »

« **Dispositions particulières pour l'aérodrome Paris-Charles de Gaulle** »

« *Art. L. 571-20.* – Le nombre maximal annuel de créneaux horaires attribuables par le coordonnateur de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est fixé à 440 000.

« *Art. L. 571-21.* – L'utilisation de nuit de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est ainsi limitée :

« 1° Aucun atterrissage d'aéronef ne sera programmé entre 23 heures et 6 heures – heure locale du toucher des roues ;

« 2° Aucun atterrissage pour retard accidentel ne sera admis après 23 heures ; cette disposition ne s'étend pas aux situations susceptibles de mettre en cause la sécurité de l'aéronef, réservées à la seule appréciation du commandant de bord, sous réserve d'une justification a posteriori ;

« 3° Aucun décollage d'aéronef ne sera programmé entre 23 heures et 6 heures – heure locale de départ de l'aire de stationnement ;

« 4° Aucun décollage pour retard accidentel ne sera admis après 23 heures ;

« 5° Les aéronefs effectuant des atterrissages entre 22 heures et 7 heures – heure du toucher des roues - sont manœuvrés au tracteur électrique sur les voies de circulation ;

« 6° L'utilisation des dispositifs de freinage au moyen des groupes moteurs est interdite entre 22 heures et 7 heures, sauf raisons particulières mettant en jeu la sécurité et dont le bien-fondé est apprécié a posteriori sur un rapport du commandant de bord. »

Article 2

Le premier alinéa de l'article L. 6361-13 du code des transports est ainsi modifié :

1° À la première phrase, le montant : « 20 000 € » est remplacé par le montant : « 40 000 € » ;

2° À la seconde phrase, le montant : « 40 000 € » est remplacé par le montant : « 80 000 € ».

Article 3

Après l'article L. 6360-4 du code des transports, il est inséré un article L. 6360-5 ainsi rédigé :

« *Art. L. 6360-5.* Pour les aérodromes des groupes 1 à 3 mentionnés à l'article L. 6360-1 du présent code :

« I. – Aucun aéronef certifié conformément aux normes mentionnées au « chapitre 3 » avec une marge cumulée inférieure à 13 niveau effectif de bruit perçu ne peut :

« a) Atterrir entre 22 heures et 7 heures, heure du toucher des roues ;

« b) Quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22 heures et 7 heures ;

« II. – Entre 22 heures et 7 heures :

« a) Aucun essai de moteurs ne peut être effectué du lundi au samedi et toute la journée le dimanche, sauf lorsqu'ils sont exécutés avec un réducteur de bruit ;

« b) Les déplacements des aéronefs entre les hangars et les postes de stationnement sont obligatoirement effectués à l'aide de tracteurs électriques ;

« c) Le recul des avions à l'aide de leurs propres moteurs est interdit.

« III. – Tout aéronef au décollage est tenu, entre 22 heures et 7 heures, heures locales, de décoller depuis l'extrémité de la piste.

« IV. – Tout aéronef évoluant selon les règles de vol aux instruments respecte les procédures élaborées en vue de limiter les nuisances sonores.

« V. – Tout exploitant d'aéronef effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée des aéroports des groupes 1 à 3 publie dans son manuel d'exploitation des consignes de conduite machine visant à réduire au minimum l'impact sonore des phases d'approche, d'atterrissage et de décollage. Ces consignes sont conformes aux prescriptions du document 8168/OPS/611 publié par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

« VI. – Tout exploitant effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée des aérodromes des groupes 1 à 3 publie dans son manuel d'exploitation, la classification et la marge cumulée de ses aéronefs.

« VII. – Le contrôle de la circulation aérienne attribue les niveaux de vol et optimise l'organisation des pistes et des trajectoires de façon à minimiser les nuisances sonores et le survol des zones densément peuplées, notamment en généralisant les procédures d'approche en descente continue. Ce faisant, il tient compte de la sécurité de l'aviation et des flux du trafic.

« VIII. – Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux III, IV et VII que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol. »

Article 4

Après l'article L. 6360-4 du code des transports, il est inséré un article L. 6360-6 ainsi rédigé :

« *Art. L. 6360-6.* – I. – Les dispositions prévues au 22° de l'article L. 6323-4 et à l'article L. 6360-5 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

- « a) Aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;
- « b) Aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ou de sûreté ;
- « c) Aéronefs mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 6100-1 du code des transports ;
- « d) Aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

« II. – Des dérogations aux règles définies au 22° de l'article L. 6323-4 et à l'article L. 6360-5 peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile en raison notamment de manifestations à caractère international ou d'importance économique majeure.

« III. – Le transporteur aérien fournit dans un délai de quarante-huit heures aux services de l'aviation civile les éléments relatifs aux motifs du retard des vols opérés en application du 22° de l'article L. 6323-4 et du I de l'article L. 6360-5. »

Article 5

Après l'article L. 6360-4 du code des transports, il est inséré un article L. 6360-7 ainsi rédigé :

« *Art. L. 6360-7.* – Un bilan des mouvements effectués au titre des I et II de l'article L. 6360-6 est présenté chaque année, par les services de l'aviation civile, à l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires. »



M. Philippe TRUBERT,
Administrateur Ville &
Aéroport, Directeur du
Syndicat Mixte
Aéroportuaire de l'aéroport
Beauvais-Tillé (60)

M. Yohann DESSALLES,
Collaborateur de M. Didier
Gonzales, Secrétaire général
de Ville et Aéroport, Maire
de Villeneuve-le-Roi (94)

TITRE II

MESURES D'ÉVALUATION DES EFFETS SANITAIRES ET DE PROTECTION DES POPULATIONS EXPOSÉES AU BRUIT AÉRIEN

Article 6

À titre expérimental pour une durée de 5 ans, un label relatif à la performance environnementale et sanitaire des vols commerciaux est mis en place à partir de 2025 par les compagnies aériennes. Il indique l'empreinte carbone prévue par passager, les émissions de gaz à effet de serre prévues par kilomètre et le niveau de performance acoustique de l'aéronef. Les critères et les modalités de délivrance de ce label sont précisés par décret pris après avis de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires.

Au plus tard douze mois avant le terme de l'expérimentation, le Gouvernement remet au Parlement un rapport évaluant l'impact du dispositif sur le choix des consommateurs et sur les performances sanitaires et environnementales des vols commercialisés par les compagnies aériennes.

Article 7

Le chapitre II du titre VII du livre V du code de l'environnement est ainsi modifié :

1° À l'article L. 572-1, les mots : « fait l'objet d'actions tendant à le prévenir ou à le » sont remplacés par les mots : « l'impact sanitaire de ces émissions sonores sur la population sont évalués et font l'objet d'actions tendant à les prévenir ou à les » ;

2° Au premier alinéa de l'article L. 572-3, après le mot : « environnement » sont insérés les mots : « , à estimer les effets sanitaires de l'exposition au bruit sur la population » ;

3° Au deuxième alinéa de l'article L. 572-6, après le mot : « excessif » sont insérés les mots : « une estimation des effets sanitaires de cette exposition sur la population impactée ».

Article 8

Dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi, le Conseil national du bruit et le Conseil national de l'air sont chargés de remettre au Gouvernement et au Parlement une étude épidémiologique portant sur les effets cumulés du bruit et des principaux polluants sur la santé des populations présentes sur les territoires identifiés par les différentes cartes de bruit stratégiques. Cette étude évalue notamment l'impact de ces expositions sur les femmes enceintes et les enfants.

Article 9

L'article L. 571-14 du code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Les mots : « contribuent aux » sont remplacés par les mots : « remboursent les » ;

2° Le mot : « fixées » est remplacé par les mots : « et dans la limite d'un plafond fixés » ;

3° Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Ce plafond fait l'objet d'une revalorisation annuelle sur la base de l'évolution de l'indice des prix à la consommation ».

Article 10

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, la Cour des comptes remet un rapport au Parlement sur les dispositifs alternatifs d'aide à l'insonorisation pour les propriétaires de logements situés dans le périmètre d'un plan de gêne sonore afin d'étudier l'opportunité et la faisabilité de modalités d'action pratiquées dans d'autres pays, comme le rachat d'habitations, le relogement et le versement de compensations aux riverains ou aux communes.

Article 11

L'article L. 571-15 du code de l'environnement est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Toute personne qui prouve, par des mesures de bruit individuelles menées chez le demandeur sur une période de quatorze jours, que les niveaux de bruit atteints pour une durée d'au moins quatre jours sont supérieurs ou égaux à ceux du plan de gêne sonore, voit son logement éligible à l'aide à l'insonorisation. »

Article 12

À l'article L. 571-14 du code de l'environnement, après le mot : « sonores », sont insérés les mots : « tout en concourant à l'isolation thermique ».



M. Jean-Claude LEMASSON,
Vice-Président de Ville et Aéroport, Vice-
Président de Nantes Métropole, Maire de
Saint-Aignan-de-Grandlieu (44)

M. Casimir PIERROT, Administrateur de
Ville et Aéroport, Adjoint au Maire de
Montigny-lès-Cormeilles chargé de
l'écologie (95)

TITRE III

MESURES VISANT À SIMPLIFIER ET RENFORCER LE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉRIENNES

Article 13

Le chapitre Ier du titre VI du livre III de la sixième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° À la fin de la première phrase de l'article L. 6361-11, le mot : « suppléant » est remplacé par le mot : « adjoint » ;

2° L'article L. 6361-12 est ainsi modifié :

a) Au 3°, après le mot : « aérienne » sont insérés les mots : « ou aéroportuaire » ;

b) Au sixième alinéa, les mots : « ne respectant pas » sont remplacés par les mots : « lorsque ces personnes n'ont pas respecté ».

3° L'article L. 6361-13 est ainsi modifié :

a) À la première phrase du dernier alinéa, après le mot : « amendes », sont insérés les mots : « , qui peuvent être assorties d'un sursis d'une durée maximale d'un an, » ;

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Le collège peut rendre publiques les décisions qu'il prend. Il peut également ordonner leur insertion dans des publications, journaux et supports qu'il désigne, aux frais des personnes sanctionnées. »

4° Après l'article L. 6361-13, il est inséré un article L. 6361-13-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 6361-13-1.* – Le sursis dont le collège peut assortir une décision de sanction, en application de l'article L. 6361-13, ne peut être ordonné à l'égard d'une personne physique ou morale que lorsque celle-ci n'a pas été condamnée, au cours des deux années précédant les faits, pour méconnaissance de la réglementation environnementale sur et autour d'un aéroport français, à une amende d'un montant égal au plafond prévu à l'article L. 6361-13.

« La condamnation à une amende pour méconnaissance de la réglementation environnementale sur et autour d'un aéroport français assortie du sursis est réputée non avenue si la personne qui en bénéficie n'a pas de nouveau méconnu la réglementation environnementale sur et autour d'un aéroport français, dans le délai d'un an à compter de celle-ci.

« Le collège peut, par décision spéciale, révoquer totalement ou partiellement, pour un montant qu'il détermine, le sursis antérieurement accordé, lorsqu'il prononce une nouvelle condamnation à une peine d'amende.

« En cas de révocation du sursis, la première amende est due sans qu'elle puisse se confondre avec la seconde. »

5° L'article L. 6361-14 est ainsi modifié :

a) Au deuxième alinéa, les mots : « de deux ans » sont remplacés par les mots : « d'un an » ;

b) Au début du quatrième alinéa, les mots : « L'instruction est assurée » sont remplacés par les mots : « Les compléments d'instruction demandés par le rapporteur permanent sont réalisés »

c) Le cinquième alinéa est ainsi modifié :

– au début, les mots : « Après s'être assuré que le dossier d'instruction est complet, le rapporteur permanent le notifie à la personne concernée et l'invite à présenter ses observations écrites dans un délai d'un mois, par tout moyen, y compris par voie électronique. À l'issue de cette procédure contradictoire, le rapporteur permanent clôt l'instruction et » sont remplacés par les mots : « Lorsque le dossier est en état, le rapporteur permanent ou son adjoint »

– à la deuxième phrase, les mots : « complet d'instruction à l'autorité » sont remplacés par les mots : « au collège » ;

d) La dernière phrase du cinquième alinéa est supprimée ;

e) Le sixième alinéa est supprimé ;

f) Aux septième et huitième alinéas, après le mot : « rapporteur », sont insérés les mots : « , ou son adjoint, » ;

g) Au huitième alinéa, les mots : « l'autorité » sont remplacés par les mots : « le collège » ;

h) À la fin du dernier alinéa, les mots : « et ne prennent pas part au vote » sont supprimés ;

6° Est ajoutée une section 5 ainsi rédigée :



« Section 5 »

« Procédure de composition administrative devant l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires »

« Art. L. 6361-16. – Lorsque, dans les conditions fixées par l'article L. 6361-14, plusieurs procès-verbaux ont été dressés, sur une période de six mois, à l'encontre d'une même personne et lui ont été notifiés et transmis à l'autorité, le rapporteur permanent ou son adjoint peut proposer à la personne concernée d'entrer en voie de composition administrative.

« L'entrée en voie de composition administrative est conditionnée à la reconnaissance des faits par la personne concernée et au versement, par cette dernière, d'une somme au Trésor dont le montant, fixé par le rapporteur permanent ou son adjoint, ne peut excéder la somme des montants maximums des amendes encourues pour tous les manquements inclus dans le périmètre de la procédure de composition administrative.

« L'acceptation de cette proposition par la personne concernée dans les conditions posées par l'alinéa précédent interrompt le délai de prescription fixé au deuxième alinéa de l'article L. 6361-14. L'accord conclu entre le rapporteur permanent ou son adjoint et la personne concernée est soumis, pour homologation, au collège sans que la personne mise en cause soit mise en mesure de se présenter devant lui.

« Si, à l'issue des négociations, aucun accord n'a été conclu, l'instruction du dossier se poursuit dans les conditions prévues par l'article L. 6361-14. »

Article 14

Au premier alinéa de l'article L. 6362-2 du code des transports, après le mot : « objet » sont insérés les mots : « d'un avis rendu public de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires comprenant une étude de l'impact sanitaire de la modification de la circulation aérienne envisagée sur les populations, suivi ».

Article 15

Au 5° de l'article L. 6361-7 du code des transports, après le mot : « environnement », sont insérés les mots : « , plan de prévention du bruit dans l'environnement ».

Article 16

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport évaluant les effets de la nouvelle classification acoustique des aéronefs en vigueur depuis le 1^{er} avril 2022 sur, d'une part les recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, d'autre part les modulations tarifaires des redevances des aéroports selon les caractéristiques acoustiques des aéronefs, afin d'apprécier l'efficacité de cette nouvelle classification au regard des objectifs sanitaires et environnementaux recherchés.

Article 17

Le dernier alinéa de l'article L. 422-55 du code des impositions sur les biens et les services est complété par une phrase ainsi rédigée : « La classification acoustique des aéronefs est réévaluée au plus tard tous les cinq ans. »

Article 18

À la deuxième phrase de l'article L. 6361-5 du code des transports, après le mot : « adéquats », sont insérés les mots : « prenant en compte des critères de durée, d'intensité, de répétitivité des nuisances »

Article 19

Le II de l'article L. 6361-6 du code des transports est ainsi rédigé :

« II. – Dans le domaine de la pollution atmosphérique et des gaz à effet de serre générés par l'aviation, l'autorité :

« 1° S'assure que les indicateurs de la qualité de l'air sur les plateformes aéroportuaires sont suivis grâce aux moyens propres du gestionnaire ou par ceux de l'association agréée de la surveillance de la qualité de l'air compétente sur le territoire ;

« 2° S'assure de la qualité des protocoles de mesure des polluants atmosphériques effectués sur les plateformes aéroportuaires ;

« 3° Vérifie que les plateformes aéroportuaires assurent un suivi de leurs émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ;

« 4° S'assure de la qualité des inventaires des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre réalisés sur les plateformes aéroportuaires ;

« 5° S'assure des programmes et moyens mis en œuvre par les différents acteurs agissant sur les plateformes aéroportuaires pour limiter les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre et respecter les prescriptions les concernant. »

Article 20

La charge pour l'État est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre Ier du livre III du code des impositions sur les biens et services. »

Présentation de la proposition de loi

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

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

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

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

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

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

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

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

« Sommeil perturbé » et risques accrus sur la santé

La proposition de loi rappelle les risques sur la santé liés notamment au sommeil perturbé par le bruit notamment la nuit. « Le risque de décéder des suites d'un infarctus du myocarde est 28 % plus élevé pour les riverains d'aéroports par rapport au reste de la population.

450 avions par jour et un vol toutes les 5 minutes la nuit !

Les habitants du Val-d'Oise, à proximité immédiate de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle sont particulièrement exposés : certaines habitations sont survolées par 450 avions chaque jour, avec en moyenne un vol toutes les cinq minutes la nuit ».

680 000 vols par an en 2026...

Demain, ça pourrait être pire. « Elles le seront [les nuisances aériennes] encore davantage à l'avenir si rien n'est fait : l'aéroport Paris-Charles de Gaulle prévoit un trafic de 680 000 vols d'ici 3 ans, contre 500 000 actuellement, tandis que le trafic aérien devrait doubler à l'échelle mondiale d'ici 20 ans ».

Cette proposition de loi pose les conditions « d'un nouvel équilibre » entre sécurité sanitaire, développement durable et prospérité économique, « pour une nouvelle approche du transport aérien ».

Deux ans de travail pour aboutir à ce texte. Ce texte, qui est le fruit de deux années de travail et de concertations avec tous les acteurs du secteur, comporte vingt articles.

Respecter les procédures de vol

Il prévoit notamment « d'instaurer un couvre-feu à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle entre 23 heures et 6 heures et de plafonner le nombre de mouvements annuels à 440 000 ; de contraindre les compagnies aériennes et les contrôleurs aériens à respecter les procédures de vol et les trajectoires permettant de limiter les nuisances aériennes ; de donner davantage de compétences et de pouvoirs à l'Autorité de contrôle des nuisances aériennes (Acnusa) ; de promouvoir la décarbonation du secteur de l'aviation et d'inciter les compagnies aériennes à renouveler leurs flottes au profit d'avions moins bruyants, en créant un écolabel sur les billets d'avion indiquant le bilan carbone et le niveau de performance acoustique des aéronefs ».

Une proposition « transpartisane »

La proposition a été soumise à cosignature transpartisane « car la lutte contre les nuisances aériennes pour mieux vivre dans les prochaines années est l'affaire de tous ».

DISCUSSION AVEC MME NAIMA MOUTCHOU [14h00-14h30]

*Vice-Présidente de l'Assemblée nationale
Députée du Val d'Oise (Horizons, majorité présidentielle)
Auteure de la proposition de loi*

II)

Retour sur le déplacement sur site à Bordeaux-Mérignac (01/02/24)

Rappel de la délégation Ville et Aéroport

Jean-Pierre Blazy	Président Ville et Aéroport, Maire de Gonesse (95)
Jean-Claude Lemasson	Vice-Président Ville et Aéroport, Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu (44)
Frédéric Chauchet	Adjoint au Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu (44)
Ludovic Guitton	Adjoint au Maire du Haillan (33), Administrateur Ville et Aéroport
Casimir Pierrot	Adjoint au Maire de Montigny-lès-Cormeilles (95)
Julien Delannay	Chargé de mission Ville et Aéroport

Liste des acteurs locaux rencontrés

Réunion « Elus locaux » - 09h30-12h00 – Mairie du Haillan – Salle du Conseil municipal

Andréa Kiss	Maire du Haillan
Marie Ammeux	Directrice de cabinet, Mairie du Haillan
Serge Tournier	Adjoint au Maire en charge des mobilités et de l'Aéroport, Mairie de Eysines
Juliette Perez	Directrice adjointe de cabinet, Mairie de Eysines
David Charbit	Chargé de mission Aéroport et Transport aérien, Conseil régional Nouvelle-Aquitaine
Claire Lambelin	Adjointe au Maire déléguée au Développement durable et transition écologique, Mairie de Saint-Jean-d'Ilac
Danielle Neveu	Conseillère municipale chargée de la biodiversité et de la recyclerie, Mairie de Saint-Jean-d'Ilac
Mathieu Commet	Directeur de cabinet, Mairie de Mérignac
Audrey Rut	Directrice du développement, Mairie de Mérignac
Bruno Fareniaux	1 ^{er} Adjoint au Maire, Mairie de Blanquefort
Brigitte Terraza	Maire de Bruges, VP de Bordeaux-Métropole

Réunion « Associations » - 14h00-15h30 – Mairie du Haillan – Salle du Conseil municipal	
Pierre Arnal	Membre du conseil d'administration de l'Association Eysino-Haillanaise de Défense Contre les Nuisances de l'Aéroport (AEHDCNA)
Alexandre Bordes	Membre du conseil d'administration de l'AEHDCNA
Daniel Lagorce	SEPANSO Gironde
Florence Bougault	Vice-Présidente de la Fédération de quartiers de Pessac
Monique Guedon	Présidente de l'association EPBE (Environnement Patrimoine Bourg Eysines)
Mme Mouillaud	Trésorière de EPBE
M. Dominique Lestynek	Administrateur de la Fédération des syndicats et comités de quartier de Pessac Président du syndicat de quartier de Pessac Bourg
Mme Huguette Latécoère	Association ARPRAM Mérignac
M. Jean-Luc Bodineau	Vice-Président de l'association APILLAC (Saint-Jean-d'Illac)

Réunion « Direction de l'aéroport » - 16h15-17h45 – Aéroport de Bordeaux-Mérignac	
Jean Pouget	Chef du Service SFS, Conformité, Qualité et Environnement, Aéroport de Bordeaux-Mérignac
Henri-Marc Dupuis	Responsable Cellule Environnement et Insertion, Aéroport de Bordeaux-Mérignac
Olivier Cabanne	Chargé des Relations Territoriales, Direction Générale, Aéroport Bordeaux Mérignac



Brève présentation de l'aéroport Bordeaux-Mérignac

L'aéroport de Bordeaux-Mérignac est un aéroport international français situé sur la commune de Mérignac à 12 km à l'ouest de Bordeaux dans le département de la Gironde, en région Nouvelle-Aquitaine.

L'aéroport sert de base pour les compagnies aériennes easyJet, Ryanair et Volotea. Il a accueilli 7,7 millions de passagers en 2019, ce qui en fait le 8^e aéroport français et le 6^e hors région parisienne. Cependant, depuis 2020, l'aéroport de Nantes-Atlantique tend à s'imposer comme étant le premier aéroport de l'Ouest de la France, au détriment de l'aéroport bordelais qui rétrograde au rang de 9^e aéroport français (7^e de province) en nombre de passagers.

Il partage ses pistes avec la base aérienne 106 Bordeaux-Mérignac de l'Armée de l'Air.

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

Les nuisances sonores, la qualité de service, le développement des vols low cost ou encore l'avenir de la « piste sécante » : ces thèmes, qui intéressent au premier chef usagers et riverains, figurent dans le dernier rapport de la Cour des comptes qui ausculte la gestion de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac de 2013 à 2021, concerté avec les dirigeants de la plateforme et ses actionnaires – principalement l'État (60 %) et la Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux (25 %) et les collectivités locales (15 %). Alors que la stratégie de l'aéroport a été entièrement repensée après la crise du Covid, le rapport éclaire – à rebours – les coulisses d'un tel enjeu, en rembobinant des années de course à la croissance et d'un modèle « qui a mal résisté aux crises et conduit à négliger d'importants enjeux ».

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

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

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

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

Avec un programme d'investissement à cinq ans inédit (240 millions d'euros), l'aéroport, mal noté par les passagers, vise l'excellence opérationnelle, une croissance raisonnée et tourne le dos à l'essor du low cost. L'objectif est d'accélérer sur la transition écologique.

Simon Dreschel, le jeune président du directoire, aux commandes depuis 2021, indique qu'il faut tourner la page d'une augmentation rapide du trafic low-cost sur laquelle l'aéroport avait basé sa stratégie depuis 2010, se fixant pour objectif les 10 millions de passagers pour 2023.

La pandémie de Covid est passée par là. L'ambition est désormais d'atteindre 7,8 millions de passagers en 2027 et de retrouver ainsi le trafic de 2019. « Nous voulons conserver notre offre low-cost et faire progresser le nombre de compagnies Premium avec un équilibre respectif de 60 % et 40 % », précise Simon Dreschel. La part du low-cost était encore de 67 % l'an dernier.

Les investissements sont le reflet de cette évolution stratégique. Le doublement de la surface du terminal Billi, support de la croissance du trafic low-cost, n'est plus d'actualité, même s'il est prévu quelques travaux pour améliorer l'accueil des passagers dans cette aérogare au confort spartiate. En revanche, le coût de la nouvelle aérogare, reliant les deux halls A et B, a été revu à la hausse avec un budget passant de 42 millions à 100 millions. L'objectif d'améliorer l'offre de boutiques pour augmenter les « revenus extraaéronautiques » (la moitié du chiffre d'affaires de 70 millions) est toujours présent.

Les trois scénarios de développement de l'aéroport Bordeaux-Mérignac à l'examen

Pour préparer ce projet de développement, il est nécessaire de repenser l'organisation actuelle de la plateforme aéroportuaire.

Parmi les scénarios sur la table, le scénario 1) porte sur le maintien des deux pistes actuelles ; le scénario 2) sur la suppression de la piste sécante, et le scénario 3) sur la suppression de la piste sécante et un doublement de la piste principale

C'est l'État qui, au final, tranchera entre ces différentes options.

Mais celle de la suppression de la piste sécante, qui serait transformée en taxiway pour les avions, semble à ce jour tenir la corde. Ce qui voudrait dire que l'intégralité du trafic serait supporté par la piste principale. En gros, on propose de multiplier par 2,5 le trafic, en faisant la part belle aux low-cost, et que les 80.000 personnes situées sous le couloir aérien de la piste principale en prennent 100 %, ce qui met en colère certains élus locaux. C'est déjà assez insupportable à certains moments, alors eux disent que la coupe est pleine. **Il s'agit des maires du Haillan, d'Eysines, de Bruges, de Parampuyre, de Blanquefort, de Saint-Jean-d'Illac et de Saint-Médard-en-Jalles.**

Ces élus ont d'ailleurs cosigné un courrier adressé à l'ancien Ministre des Transports, Clément Beaune, le 17 février 2023 dans lequel il porte à sa connaissance leur inquiétude face aux nuisances auxquelles sont confrontées leurs populations du fait de la proximité de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

Certes les élus reconnaissent l'aéroport comme un outil de développement économique, mais peut-être faut-il réfléchir à un modèle de développement un peu différent, sachant que deux pistes, cela permet de répartir la nuisance.

Ils ont le sentiment que ce qui prévaut est de développer le trafic aérien, et que la problématique du bruit est la portion congrue de l'analyse.

Les élus rappellent au ministre que sur le territoire plus de 80 000 personnes sont aujourd'hui quotidiennement exposées à un nombre de mouvements pouvant atteindre 100 vols par jour (toutes les 3 minutes à certaines périodes de l'année) mesurés entre 70 et 75 dB (source aéroport).

Le projet de suppression de la piste sécante 11/29 à l'horizon 2026, prévu dans le Schéma de Composition Générale de l'Aéroport de Bordeaux Mérignac, induirait, de fait, un report de 10 à 15 % du trafic au-dessus des habitations. 100 % du trafic serait ainsi supporté par les riverains des communes précitées auquel s'ajoute le développement prévisionnel de l'aéroport portant le nombre de passagers à 12 millions puis à 16 millions à l'horizon 2050 pour 8 millions de passagers en 2019. Cela représente une projection de 80 000 mouvements/an à 120 000 mouvements/an.

À ces nuisances déjà très impactantes s'ajoutent les vols de qualification sur les Rafales, les vols de l'Armée de l'air française et enfin les vols de nuit. Ces nombreux effets cumulatifs déjà supportés par les populations auraient donc vocation à s'intensifier au regard de ces perspectives qui sont contestées par les élus.

Or, selon l'Organisation Mondiale de la Santé, le bruit représente le second facteur environnemental provoquant le plus de dommages sanitaires en Europe. L'ADEME en estime le coût sociétal, toutes dépenses confondues, à 147 millions d'euros par an.

La position des élus locaux sur le volet environnemental du dossier

Comment admettre dans ces conditions et malgré l'arsenal législatif français, malgré les conclusions indiscutables des programmes de recherche médicale que les mesures envisagées sont aussi timorées ?

Comment admettre que les valeurs prises en compte pour apprécier les nuisances soient des mesures lissées sur 24 h masquant ainsi une réalité faite d'une succession, de jour comme de nuit, d'émergences fortes et traumatisantes ? Les experts médicaux sont formels et unanimes à dénoncer des mesures de références inappropriées pour juger des effets sanitaires.

Comment admettre qu'aucune réflexion ou idée de réflexion ne soit amorcée pour apprécier précisément et sur chaque aéroport le seuil d'acceptabilité du trafic pour le tissu urbain existant et surtout bien entendu pour la santé des populations exposées ? Certaines plateformes ont à ce jour pris conscience de cette nécessité environnementale et décidé de réduire et de contenir leur activité.

Comment admettre que, malgré les demandes insistantes des principales communes impactées, la direction de l'aéroport de Bordeaux Mérignac ait décidé de baser son schéma de composition sur la suppression de la deuxième piste ? Si cette hypothèse se confirmait cela induirait une concentration de 100 % du trafic actuel sur un périmètre d'impact encore plus réduit et le plus urbanisé induisant à court terme une situation quotidienne insupportable sur les communes du Haillan, d'Eysines et de Saint-Jean-d'Illac et de moins en moins supportable pour les communes de Blanquefort, Parempuyre, Bruges et Saint-Médard-en-Jalles.

Vols de nuit

Comment admettre que l'aéroport de Bordeaux Mérignac soit un des seuls, voire le seul à n'imposer aucune mesure de restriction des vols entre 22 h et 6 h, imposant aux populations l'impact d'une dizaine de vols chaque nuit ? Les autres plateformes y sont parvenues, et les élus ne voient pas par quelles raisons spécifiquement bordelaises seraient de nature à interdire cette évolution évidente pour l'ensemble des plateformes aéroportuaires et attendues depuis de nombreuses années par les habitants des territoires impactés.

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement et Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) de l'aéroport

Ce document, signé le 21 décembre 2022, a été vécu comme une déclaration de guerre par les élus et les associations de riverains. Il prévoit 122 000 vols par an d'ici 2025, largement au-dessus du record de 2019 (84 000 mouvements).

L'approbation du PPBE avait entraîné l'organisation d'une manifestation qui avait réuni 400 personnes en mars 2023. Pour rappel, les associations de défense contre les nuisances de l'aéroport **réclament le plafonnement du nombre de vols annuels**, qui est prévu à la hausse à l'horizon 2040, et **demande « une trêve nocturne »**, c'est-à-dire **la suppression des vols commerciaux la nuit**.

Les élus considèrent que le PPBE de l'aéroport tel qu'il a été approuvé ne propose aucune mesure sérieuse et concrète pour réduire les nuisances sonores aériennes le jour ou plus particulièrement la nuit. Ce manque d'engagement est d'ailleurs dénoncé dans le cadre de l'enquête publique réalisée par les communes voisines et par l'ACNUSA.

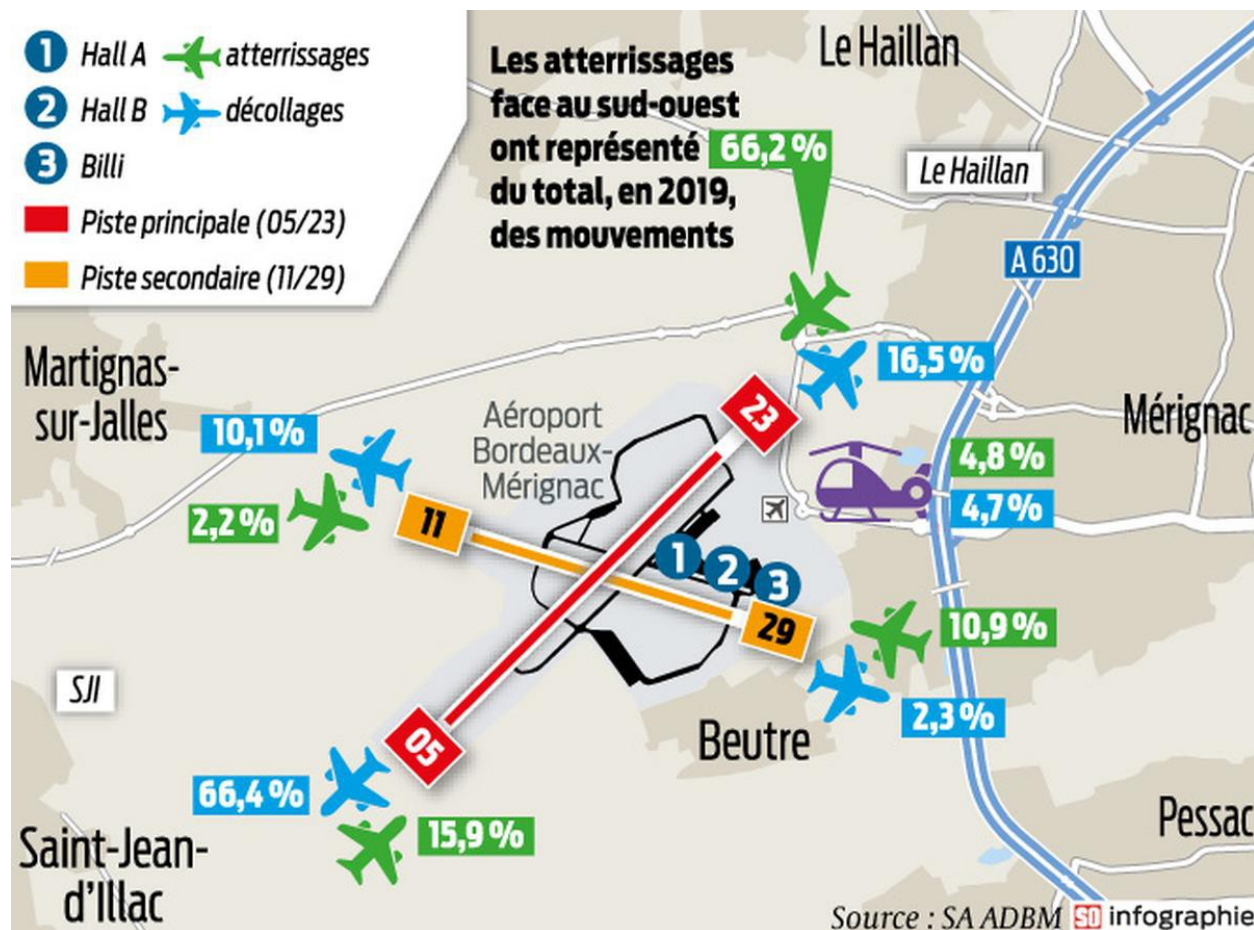
Depuis la préfecture de Gironde a lancé une nouvelle étude d'impact sur les nuisances sonores (EIAE) de l'aéroport de Bordeaux Mérignac. Il s'agit de faire un diagnostic avant d'éventuelles restrictions.

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

Deux réunions se sont tenues les 25/09/23 et 06/02/24 avec l'ensemble des parties prenantes et le bureau d'études TO70, et les résultats de l'étude « feront l'objet d'une consultation du public après avis de la commission consultative de l'environnement, et de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires. » La Commission européenne disposera ensuite d'un délai de trois mois pour donner son avis sur une proposition d'arrêté ministériel qui mettra en œuvre les restrictions.

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

En résumé, les élus demandent au gouvernement de bien vouloir intervenir pour que la piste sécante de l'aéroport Bordeaux-Mérignac soit conservée et pour faire cesser le plus tôt possible les vols de nuit dans le cadre des conclusions de l'EIAE conduite par la Préfecture de Gironde.



L'inégale répartition des trajectoires d'approche entre la piste principale et la piste secondaire ou sécante

Sur la carte ci-dessus, on peut voir que les atterrissages face au sud-ouest ont représenté 66,2 % du total des mouvements en 2019 (piste principale 05/23). Et qu'il y a une inégalité de répartition des mouvements entre la piste principale et la piste secondaire ou sécante 11/29 (qui impacte Pessac et Martignas-sur-Jalles).

Révision récente du Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aéroport Bordeaux-Mérignac

Le plan de gêne sonore (PGS) révisé est entré en application fin décembre 2023 et remplace le précédent document qui datait de 2004. Il identifie de nouveaux logements éligibles au dispositif d'aide à l'insonorisation au Haillan, à Mérignac et surtout à Eysines.

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires recommande une évaluation régulière du plan de gêne sonore. Elle conseille également de mandater un assistant à maître d'ouvrage pour aider les propriétaires éligibles à des travaux d'insonorisation à monter leurs dossiers.

La révision du PGS s'est appuyée sur les bases réglementaires en vigueur, à savoir un trafic aérien inférieur à celui constaté avant la crise sanitaire. Le plan devra certainement être de nouveau révisé rapidement puisque les prévisions actuelles pour cet aéroport font état d'un retour du trafic au niveau de 2019 entre 2024 et 2026.

Les nouvelles courbes de bruit réglementaires intègrent déjà près de 1 300 nouveaux logements, majoritairement localisés à Eysines. Ceux-ci deviennent éligibles à l'aide à l'insonorisation financée par les recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). Au-delà, l'Acnusa « recommande de bien identifier les établissements scolaires, sanitaires ou sociaux susceptibles d'être insonorisés afin d'envisager, avec les collectivités territoriales propriétaires de ces bâtiments, un programme d'actions complémentaires ». Elle souligne la nécessité d'assurer une « cohérence entre ressources mobilisables et besoins à satisfaire, en faisant observer que le taux en vigueur pour le calcul de la TNSA est inférieur à Bordeaux-Mérignac par rapport à d'autres aéroports comparables. »

Des collectivités qui vont adhérer à Ville et Aéroport

Suite au déplacement, plusieurs collectivités ont d'ores et déjà confirmé qu'elles allaient adhérer prochainement à Ville et Aéroport. C'est le cas des communes de Bruges, Blanquefort, Saint-Jean-d'Illac et Saint-Médard-en-Jalles. Des contacts ont été pris également avec Bordeaux-Métropole, le département de la Gironde et la Région Nouvelle Aquitaine.



de gauche à droite

M. Philippe TRUBERT, Directeur du Syndicat Mixte Aéroportuaire de l'aéroport Beauvais-Tillé (60);

M. Yohann DESSALLES, Collaborateur de M. Didier Gonzales, Maire de Villeneuve-le-Roi (94);

M. Jean-Bernard PAUL, 1^{er} Adjoint au Maire d'Ablon-sur-Seine chargé de l'urbanisme et des travaux (94));

M. Ludovic GUITTON, Administrateur de Ville et Aéroport, Adjoint au Maire du Haillan (33);

M. Jean-Philippe BEGAT, Adjoint au Maire de Villiers-sur-Marne délégué à la Transition énergétique et écologique, au cadre de vie, au patrimoine, aux travaux, au développement durable (94)

III)

Point sur la consultation publique « Nuisances aériennes en Île-de-France » (11/03/24 au 24/03/24)

Inédit ! Pour la première fois, une grande consultation citoyenne est organisée en Île-de-France et dans l'Oise sur les nuisances aériennes.

La quasi-totalité des villes adhérentes du réseau Ville et Aéroport en Île-de-France engagées en faveur de la protection de ses habitants, sont partenaires de cette consultation publique, comme **plus de 130 autres villes enregistrées à ce jour.**

Vivre sous les couloirs aériens réduits jusqu'à trois ans l'espérance de vie en bonne santé. Maladies cardiovasculaires, troubles du sommeil et de la concentration, difficultés des apprentissages peuvent être induits par les nuisances sonores

Le secteur de l'aérien est le seul secteur à avoir augmenté en Île-de-France les oxydes d'azote responsables pour partie de la pollution de l'air.

L'ADEME indique qu'il faut réduire le trafic aérien de 15 % en 2050 par rapport à 2019 pour que le secteur aéroportuaire rentre dans la trajectoire carbone imposée pour la sauvegarde du climat.

Entre le 11 et le 24 mars, donnez votre avis et répondez à la question :

Pour votre santé et face à l'urgence climatique, souhaitez-vous la réduction des vols et leur interdiction la nuit entre 22 heures et 6 heures sur les aéroports de Paris-Charles-de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget et Beauvais-Tillé ?

Pour faire entendre votre voix, votez à l'adresse suivante :

<https://opensourcepolitics.limesurvey.net/ConsultationNuisancesAeriennes>

Modalités du vote

Vote électronique ouvert **du lundi 11 mars 8h au dimanche 24 mars 18h**

Modalités du vote
➤ Référencer la plateforme du vote sur le site de la ville
➤ Communiquer via les réseaux sociaux
➤ Mettre à disposition des flyers de communication dans les bâtiments publics
➤ Mettre à disposition une tablette pour pouvoir voter dans les accueils mairie, centres socioculturels
➤ Mettre à disposition une tablette pour pouvoir voter dans les accueils mairie, centres socioculturels

➤ accompagnement personnalisé au vote
➤ Réaliser un boîtage de flyers pour inviter au vote
➤ Apposer un calicot sur la mairie

Lien vers la vidéo permettant de la plateforme de vote électronique

<https://www.loom.com/share/cf2031212d284b10b458b9f71936c85b?sid=5e31a349-8181-4717-b638-b33cf10114c1>

Eléments de communication à télécharger

➤ PDF et JPEG : https://we.tl/t-YGlagL1qvu
➤ Fichiers source : https://we.tl/t-8oEofpmMb6

Proposition de calendrier de communication essentiellement réseaux sociaux

➤ Mention de la consultation publique dans les journaux municipaux de mars
➤ Lundi 11 mars communication sur l'ouverture du vote
➤ Dimanche 17 mars journée mondiale du sommeil - rassemblement élus et citoyens à Paris
➤ Lundi 18 mars, diffusion vidéos tournées la veille
➤ Mercredi 20 mars, relance réseaux sociaux autour du printemps
➤ Samedi 23 mars, communication autour du dernier week-end de votes
➤ Lundi 25 mars, communication des résultats



De droite à gauche

Mme Brigitte VERMILLET,
Vice-Présidente de Ville et
Aéroport, 6^e Vice-Présidente du
conseil départemental de
l'Essonne en charge de l'habitat
et du patrimoine départemental,
Maire de Morangis (91)

M. Laurent TAUPIN, Adjoint au
maire de Chevilly-Larue chargé
de la transition écologique et des
mobilités (94);

IV)

Point sur les Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) des principaux aéroports français en cours de réalisation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'enjeu principal reste la protection de la période nocturne

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

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

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

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

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

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

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

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

Après la publication du décret du 16 mai 2023 portant déconcentration, plusieurs préfets ont été mandatés pour conduire ces études de manière impartiale selon une approche réellement équilibrée. Les aéroports concernés sont Marseille-Provence, Toulouse – Blagnac, Bordeaux – Mérignac, Paris – Orly, Paris – Le Bourget et Paris – Charles-de Gaulle. L'objectif est de mettre en place les mesures de restriction les plus équilibrées possible en 2025 au plus tard, pour ensuite entrer en vigueur au début de la saison été 2025 ou de la saison hiver 2025/2026 selon les cas.

Avant la publication du décret susvisé, deux études d'impact avaient été réalisées par l'administration de l'aviation civile pour les aéroports de Bâle – Mulhouse et Nantes-Atlantique. Le ministre délégué chargé des Transports a annoncé leur évaluation avant la fin 2024 afin de pouvoir procéder aux modifications éventuellement nécessaires des arrêtés en vigueur. Il est en

effet probable que les impacts négatifs des mesures entrées en vigueur en 2022 aient été surévalués et que leurs impacts positifs aient été sous-estimés.

En avance de phase sur le décret susvisé, une étude d'impact des mesures de régulation de l'exploitation de l'aéroport de Lille – Lesquin a été confiée au préfet de région Hauts-de-France, préfet du Nord. Cette étude a pris du retard.

Conformément aux dispositions du règlement UE 598/2014, ces études d'impact devraient éclairer les concertations et consultations locales et permettre aux ministres chargés de l'Environnement et des Transports de prendre, parmi les mesures envisageables pour atteindre les objectifs locaux, les mesures qui ont le meilleur rapport coût/efficacité. Les projets d'arrêtés interministériels, accompagnés de leurs rapports de présentation et de leurs études d'impact seront soumis à avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, chargée de les faire respecter. Ils seront ensuite publiés au Journal Officiel et notifiés à la Commission européenne au moins six mois avant d'entrer en vigueur.

Les études et concertations en cours au niveau local devraient contribuer à mobiliser les opérateurs (sociétés aéroportuaires, assistants d'escale, compagnies aériennes et services locaux de la navigation aérienne) pour donner de la consistance aux Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de chacun des aéroports. Ces plans d'action, qui regroupent leurs engagements opérationnels pour la période 2024/2028, doivent en effet être approuvés par les préfets avant le 18 juillet 2024.

En articulant et en faisant respecter localement les engagements que prendront les professionnels de l'aéronautique sur la période 2024/2028 et en proposant aux ministres de prendre des mesures de restriction d'exploitation adaptées à chaque situation, les préfets devraient avoir les moyens de garantir aux collectivités et populations concernées une réduction effective du bruit dans l'environnement des grands aéroports français avant 2028.

DISCUSSION



V)

Questions diverses :

- point sur la démarche d'évaluation de la contribution de l'ACNUSA à la politique de lutte contre les nuisances aéroportuaires (rapport final) ;
- point sur le projet d'arrêté modificatif du 28 septembre 2021 portant restrictions d'exploitation de Nantes-Atlantique ;
- programmation d'une session de formation des élus en visioconférence;
- demande d'audience auprès du nouveau ministre des Transports

- **Point sur la démarche d'évaluation de la contribution de l'ACNUSA à la politique de lutte contre les nuisances aéroportuaires (rapport final) ;**

« Extrait de l'avis amendé du comité de suivi de l'Acnusa sur « L'évaluation de l'action de l'Acnusa »

Composition du comité de suivi : Justine Coutard (ADP), Vincent Etchebehere (Air France), Geneviève Laferrère (FNE), Dominique Lazarski (UFCNA, Adera), Philippe Ledenvic (IGEDD), Jean-Claude Lemasson (**Ville & Aéroport**), Catherine Rivoallon-Pustoc'h (IGEDD), Bruno Vincent (Acoucité)

Planète publique : Théophile Courtier, Julie Quartermaine, Benoît Simon

ACNUSA : Philippe Gabouleaud

Après avoir eu communication du document « Évaluation de l'action de l'ACNUSA » préparé par Planète Publique, dont le cahier des charges a été défini par l'Acnusa, puis après présentation à sa réunion du 4 décembre 2023, le comité de suivi de l'Acnusa émet l'avis suivant :

- il souscrit dans son ensemble au constat établi sur la base des réponses aux questionnaires adressés aux parties prenantes et des entretiens ciblés dans le cahier des charges. Il relève quelques points de vigilance et pistes d'amélioration :
 - le taux de retour au questionnaire apparaît faible, mais la nature des répondants est suffisamment diversifiée ;
 - les différents services de la DGAC potentiellement concernés n'ont pas pu être entendus ;
 - l'évaluation aurait dû s'appuyer également sur une évaluation *ex post*, permettant de faire le bilan des avis et recommandations de l'Acnusa ;
- **parmi les enseignements les plus importants, il retient :**

- la perception d'une prépondérance de l'action de l'Acnusa sur les nuisances sonores, avec une focalisation croissante des moyens sur le traitement des sanctions, et en parallèle une réduction des moyens au profit des autres nuisances et des autres modes d'action de l'Acnusa (écoute des parties prenantes, information/sensibilisation, recommandations) ;

Le comité de suivi considère que cette évolution ne permet pas de valoriser pleinement les compétences rassemblées au sein du collège et des services de l'Acnusa et qu'il conviendrait d'envisager tout moyen permettant à l'Acnusa de mettre en œuvre **la procédure** de sanction de façon plus efficace **dans des délais réduits** (par exemple, la formulation des décisions), pour lui permettre d'exercer pleinement ses autres missions.

- L'incompatibilité entre sa mission de contrôle et de sanction dans le domaine du bruit et celle de conseil.
- Le choix de l'Acnusa de concentrer son investissement sur un nombre limité de plateformes parmi celles prévues par la loi se traduit par la perception des parties prenantes des autres plateformes d'une autorité peu présente, voire « parisienne ».

Le comité de suivi recommande que le rééquilibrage des missions de l'Acnusa se fasse au profit de toutes les plateformes. S'inspirant de l'expérience du comité de suivi des vols de nuit sur Roissy – Charles de Gaulle, il suggère que soit retenue, sur chaque site, **une thématique prioritaire, de nature à réunir régulièrement les parties prenantes**.

- **Un cadre réglementaire imprécis**, conférant aux autorités décisionnelles une marge d'interprétation excessive, **et un cadre procédural** ne permettant pas en outre à l'Acnusa d'exprimer ses avis de façon suffisamment précoce, utile et dans un cadre suffisamment transparent pour pouvoir être pris en compte lors de la consultation du public puis dans les décisions accordées aux plateformes et aux compagnies aériennes. **En particulier, l'instruction technique du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transports devrait mieux prendre en compte les projets aéronautiques** ;

Pour renforcer significativement la portée de l'action de l'Acnusa sur ses autres missions, le comité de suivi considère que son rôle consultatif doit pouvoir s'exercer plus en amont, sur la base de projets de décision formalisés des autorités décisionnelles, **au moyen d'avis argumentés et motivés**, au besoin après des premiers échanges informels, et que les raisons pour lesquelles ses avis ont été suivis ou non soient explicitement motivées, que ce soit pour des raisons techniques, économiques ou environnementales, **sans accorder la priorité à certaines par rapport à d'autres**.

- Une articulation peu lisible avec la direction générale de l'aviation civile, **subie plus que coconstruite**, conduisant à l'expression par les acteurs de l'aéronautique d'une partialité de l'Acnusa, largement induite par la définition de sa mission et par son exercice, en creux, par rapport aux missions de la DGAC, **dans le contexte d'un rapport de force déséquilibré au détriment des riverains** ;

Il semble opportun au comité de suivi de formaliser plus explicitement les champs respectifs des missions de la DGAC et de l'Acnusa, le cas échéant par voie réglementaire. L'évaluation de l'action de l'Acnusa présentée au comité de suivi devrait conduire à étendre ou recentrer ces

missions et les différents modes d'action. En cohérence avec les évolutions antérieures et compte tenu de l'importance accrue de la lutte contre le changement climatique pour l'avenir de l'aviation civile, le comité de suivi recommande en particulier d'élargir le champ de l'Acnusa à tous les rejets atmosphériques directs et indirects liés aux activités des plateformes, en y incluant les enjeux d'atténuation et d'adaptation au changement climatique. Le suivi et le contrôle des émissions pourraient constituer un des modes d'action de l'Autorité.

- La faculté pour les tiers de saisir l'Acnusa est peu connue et l'expression de l'Acnusa est parfois empêchée par les préfets, ou faute de temps ou des moyens suffisants pour valoriser l'action de l'Autorité ;

La question de la suffisance des moyens rejoint le premier point de vigilance sur la capacité de l'Acnusa à dégager les marges de manœuvre pour mettre en œuvre l'ensemble de ces missions. L'action locale est un aspect important de légitimation de l'Autorité. Le comité de suivi rappelle qu'il revient *in fine* à l'Acnusa de mettre en œuvre toute initiative qu'elle l'estimerait opportune, sans que l'avis des autorités décisionnelles constitue un préalable ni *a fortiori* une condition. ».

➤ **Point sur le projet d'arrêté modificatif du 28 septembre 2021 portant restrictions d'exploitation de Nantes-Atlantique ;**

Le ministère de la transition écologique et de la Cohésion des territoires a organisé une consultation publique jusqu'au 25 février 2024 sur le projet de modification mineure de l'arrêté portant couvre-feu sur l'aéroport de Nantes-Atlantique.

L'ACNUSA avait été saisie par 17 collectivités locales d'une première version du projet sur la base de l'article L. 6361-5 du code des transports. Le projet a été modifié après la réunion de la commission consultative de l'environnement de la plateforme du 15 janvier 2024.

L'ACNUSA sera saisie pour avis en fin de procédure de consultation. Le projet d'arrêté modificatif sera alors accompagné de son rapport de présentation et d'une notice d'impact permettant de justifier la modification en regard des premiers objectifs annoncés par le ministre délégué aux transports.

Au second semestre 2024, une évaluation des dispositions prises a été annoncée par le ministre afin d'envisager de soumettre à étude d'impact des mesures plus strictes.

Ville et Aéroport soutient pleinement la position de Nantes Métropole et le courrier des 24 Maires valant avis dans le cadre de la consultation relative au projet d'arrêté modificatif du 28 septembre 2021 portant restrictions d'exploitation de Nantes-Atlantique. La position de Nantes Métropole ainsi exprimée s'inscrit de fait pleinement et en continuité avec le socle métropolitain de mesures attendues qu'elle a formalisé en octobre dernier.

➤ **programmation d'une session de formation des élus en visioconférence**

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

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

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

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

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

Le 2^{ème} séminaire de formation sera consacré aux trajectoires et programmé durant la semaine du 25 mars 2024 (hors période de vacances scolaires). La date sera communiquée début mars par mail.

➤ **demande d'audience auprès du nouveau ministre des Transports**

Suite au remaniement gouvernemental, Ville et Aéroport adressera prochainement à M. Patrice Vergriete, nouveau ministre des Transports, un courrier de demande d'audience. Cette demande reprendra les sujets qui avaient été adressés à son prédécesseur, M. Clément Beaune, et restés sans suite.

