



# La Newsletter

Ville & Aéroport

Spéciale Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires  
(ACNUSA)

**Ville et Aéroport rencontre le président de l'ACNUSA  
et intervient lors de son colloque  
« Gagner la confiance des territoires »**

*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 des sujets d'actualité touchant au transport aérien. Par ailleurs, 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.*

## **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. À 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. À Nantes, une voie un peu différente a été trouvée. À 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. À Marseille, la région et la métropole aident 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 exploités 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 500 000 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'État 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.

## **Restaurer la confiance et le dialogue entre acteurs en créant la communauté aéroportuaire**

Ville et Aéroport partage le constat formulé par le président de l'ACNUSA dans son dernier édito. 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 » organisé par l'autorité le 9 janvier à l'Assemblée nationale par la voie 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 consultées, 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 producteurs de données. Ville et Aéroport salue sa signature. Ceux-ci s'engagent, conformément à la directive européenne du 14 mars 2007, « à rendre publiques 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 ».



**Rencontre Acnusa-Ville et Aéroport le 13 décembre 2022 à Paris (siège de l'Autorité)**

À gauche la délégation de l'ACNUSA conduite par son président, M. Gilles Leblanc;

à droite, la délégation Ville et Aéroport (M. Didier Gonzales, secrétaire général, maire de Villeneuve-le-Roi, M. Jean-Pierre Blazy, président, Maire de Gonesse, M. Jean-Claude Lemasson, vice-président, Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu, Mme Sandrine Eichenberger, Cheffe de projet Aéroport, Nantes Métropole)



Agenda Ville & Aéroport