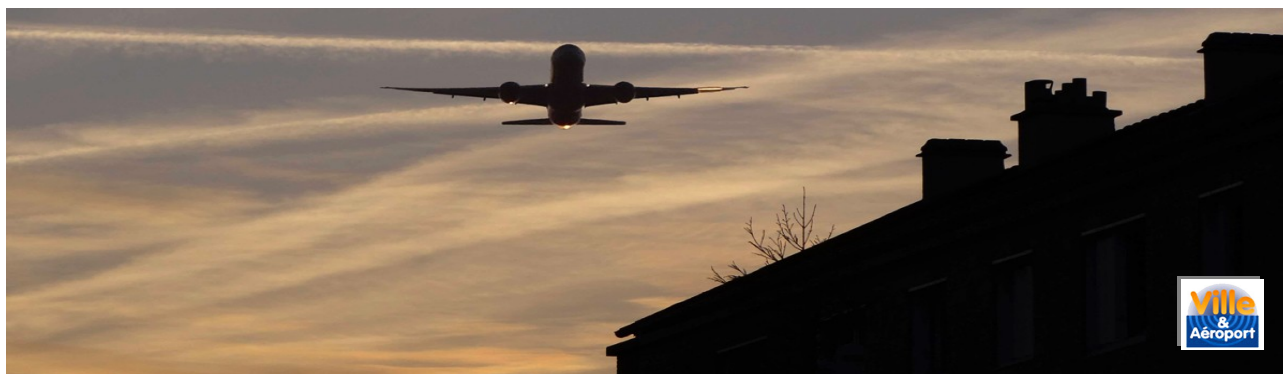


# La Newsletter

Ville & Aéroport

N°26 – Mai 2013



## Nantes-Notre-Dame-des-Landes

*Le contrat d'engagement de Ville & Aéroport  
séduit les membres de  
la Commission du dialogue*

Lors de son audition auprès de la Commission du dialogue le 12 mars dernier, Ville et Aéroport représentée par son Vice-Président, Pascal Boureau et par Jean-Luc Durand, Vice-Président de la communauté de communes Erdre et Gesvres, a pu présenter son analyse et sa vision du développement aéroportuaire pour le Grand Ouest.

En premier lieu, elle a rappelé qu'au-delà du dossier propre à la création d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes il y avait nécessité que le gouvernement organise un débat national sur l'avenir du transport aérien et la politique aéroportuaire à mettre en œuvre d'ici 2030.

En second lieu, elle a souligné la difficile acceptabilité sociale d'un nouvel aéroport et ainsi proposé un contrat d'engagement préalable à sa mise en service et dans lequel figurent les mesures d'accompagnement indispensables pour les élus et les populations riveraines.

Ville et Aéroport a souhaité mettre en exergue le danger de l'extraterritorialité d'un aéroport. La question de la gouvernance est ainsi posée et la nécessité que le gouvernement révise la loi de 2004 portant création des communautés aéroportuaires a été pointée. Ces communautés permettraient de corriger la position extraterritoriale de l'aéroport et de financer des actions d'accompagnement.

Le contrat d'engagement présenté par Ville et Aéroport contient des mesures évaluables et contrôlables sur les différents volets du dossier : aménagement du territoire, environnement, urbanisme-habitat, retombées économiques et fiscales, etc. Elles relèvent d'une maîtrise foncière immédiate, d'une politique concertée de développement local, d'une conception nouvelle de l'aménagement, de la gouvernance du territoire du projet préfigurée le plus rapidement possible, de la mise en place d'information régulière.

Pour Ville et Aéroport, il appartient au gouvernement de prendre des engagements clairs notamment en matière de desserte ferroviaire de ce futur secteur aéroportuaire ainsi que sur la question d'une limitation des vols de nuit.

En effet, pour Jean-Luc Durand, ce dossier comporte de nombreuses carences en matière de desserte ferroviaire (ex : desserte tram-train), d'impact de l'aéroport sur la santé, sur l'habitat. Quant au volet économique, il juge que le dossier est resté trop nanto-nantais. Enfin, il regrette qu'entre la DUP et la concession l'Etat ai fermé les portes aux élus du futur territoire aéroportuaire, parlant de « déni de démocratie ».

A la lecture du rapport final de la Commission du dialogue remis à Frédéric Cuvillier, Ministre délégué aux Transports, le 9 avril dernier, on peut observer dès l'introduction que l'analyse de Ville et Aéroport a pu séduire au sens où elle a su mettre « sérieusement en balance les arguments pour et les arguments contre le transfert de l'aéroport ».

Pour Claude Chéreau, Président de la Commission du dialogue, le contrat d'engagement proposé par Ville et Aéroport doit trouver une forme juridique et pourrait faire l'objet d'une convention. Lors de son audition, les membres de la Commission avaient indiqué à l'association que ce contrat d'engagement pourrait être intégré au volet stratégique du contrat de projet Etat-Région 2014-2020 en cours de préparation. Ville et Aéroport salue à ce titre la recommandation n°8 du rapport qui précise la nécessité de conduire une double démarche : « une mobilisation solidaire des grandes collectivités et des communes, mais également leur implication, dès l'amont dans la préparation des instruments financiers mobilisables dans le cadre de la future programmation des Contrats de projets Etat/régions et des programmes opérationnels FEDER, FEADER, LEADER...(2014 à 2020) ».

Ville et Aéroport regrette cependant que sur le volet environnemental des engagements précis n'aient été pris en matière de limitation des vols de nuit, car c'est l'une des conditions d'acceptabilité d'un tel projet.

Des études complémentaires vont être conduites avant le lancement des travaux de transfert de l'actuel aéroport de Nantes sur le site de Notre-Dame-des-Landes à l'horizon 2017-2018. En juin, la préfecture doit communiquer sur les éventuels retards des travaux de construction de l'aéroport du fait des aménagements demandés par le rapport de la Commission du dialogue, notamment la réduction de l'emprise du futur aéroport et des études destinées à apaiser le débat. Pour sa part, Ville et Aéroport envisage de se déplacer prochainement à Nantes sur le futur territoire aéroportuaire afin de rencontrer les élus locaux (Communauté de communes Erdre et Gesvres).

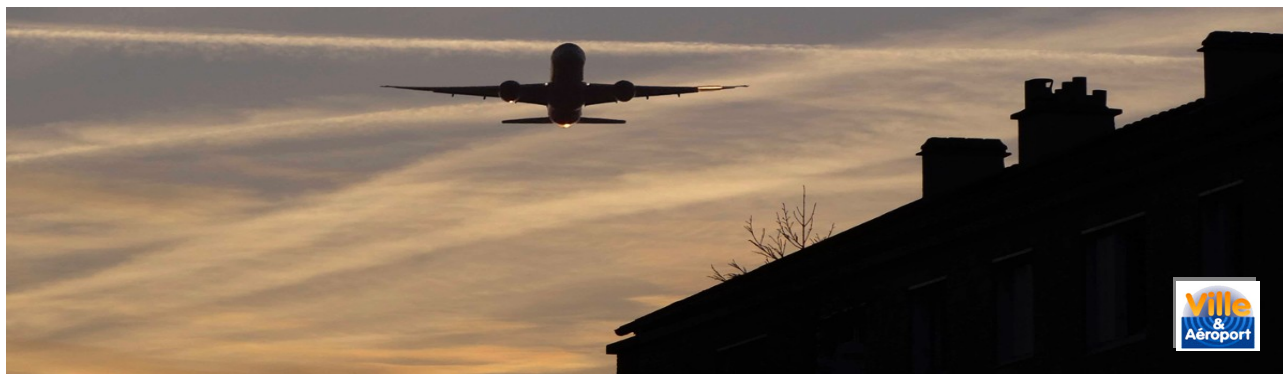


*En savoir plus sur [www.villeaeroport.fr](http://www.villeaeroport.fr)*

# La Newsletter

Ville & Aéroport

N°26 – Mai 2013



## Décentralisation des aéroports régionaux

*Ville & Aéroport*

*rencontre l'Union des Aéroports Français (UAF)*

Le 3 avril dernier, l'association Ville et Aéroport représentée par son Président et Député-Maire de Gonesse, Jean-Pierre Blazy, son Vice-Président et Adjoint au Maire de Blagnac, Pascal Boureau ainsi que son Trésorier et Maire de Jonage, Lucien Barge, s'est déplacée au siège de l'Union des Aéroports Français afin d'échanger sur le thème de la décentralisation des aéroports régionaux. MM. Jean-Michel Vernhes, Président, et Philippe Aliotti, nouveau délégué général, ont d'emblée fait savoir que dans le cadre de l'acte III de la décentralisation trois textes allaient être examinés au Parlement : celui sur les métropoles, celui sur les régions axé sur la décentralisation en matière d'économie et d'emploi et enfin un texte comprenant diverses dispositions.

Sur le volet aérien, la disposition visant à décentraliser les aéroports ayant un trafic inférieur ou égal à 5 millions de passagers n'a pas été retenue suite à différents arbitrages ministériels. Deux dispositions demeurent pour l'aérien et notamment l'une qui prévoit la création de conseils aéroportuaires présidés par les élus locaux (article 11), ce qui ne remet pas en cause les sociétés aéroportuaires déjà constituées depuis la réforme de 2007.

Sur le bilan des réformes, le Président de l'UAF précise que la décentralisation a conduit des aéroports à conclure, dans la plupart des cas, une délégation de service public (DSP) avec des sociétés privées spécialisées (Vinci, SNC Lavalin, etc.) et pour des durées variables (7-10-15 ans). Le rôle de l'Etat est sans doute appelé à évoluer. La loi de 2005 relative aux aéroports ne pose aucun délai ni aucune limitation à la diminution de la part de l'Etat dans le capital des sociétés aéroportuaires. Pour l'heure, le nouveau projet de loi de décentralisation ne prévoirait pas de nouveaux transferts aux collectivités.

Néanmoins, Ville et Aéroport a rappelé la nécessité pour les aéroports où la société aéroportuaire est créée de favoriser la signature de pacte d'actionnaires afin de garantir un noyau stable de l'actionnariat public. En effet, l'aéroport sert à l'aménagement du territoire et pour Ville et Aéroport il est tout à fait exclu de laisser son développement entre les mains d'acteurs qui ont une vision uniquement financière. Il s'agit de trouver le bon mécanisme pour que les collectivités locales ait une implication dans la vision de développement à moyen et long terme.

Sur le fonctionnement propre de la société aéroportuaire, l'UAF a indiqué qu'elle s'occupait essentiellement de gestion du développement de l'aéroport via son conseil de surveillance (bilan d'activités, plan d'investissement, nouvelles lignes, etc.) et qu'il n'y a pas de périmètre de réflexion spécifique au-delà pour faire des propositions sur les retombées économiques, sur l'environnement. L'Etat quitte les conseils de surveillance. Il a initié le processus, mais il est propriétaire et régulateur. Il n'a donc pas à rester opérateur.

Dès lors, Ville et Aéroport pose la question : quelle structure est la mieux adaptée pour prendre en compte l'ensemble des problématiques ? Il y a manifestement un problème de gouvernance et d'interaction entre l'aéroport et son territoire. Sur ce point, l'UAF juge pertinente une évolution législative sur les communautés aéroportuaires qui n'ont pu être créées depuis la loi de 2004. Selon son Président, il serait utile de les créer plutôt à l'échelle de l'Ile de France. Sur ce point, Jean-Pierre Blazy précise qu'il est indispensable de créer un lieu de gouvernance qui permette d'apporter des réponses aux interrelations entre l'aéroport et son territoire et avec des moyens définis et partagés. Il y aurait là une architecture plus pertinente, spécifique et simplifiée avec la création des communautés aéroportuaires.

L'UAF ajoute que la communauté aéroportuaire telle qu'elle a été présentée est connotée « environnement ». Pour Ville et Aéroport, il s'agit plutôt de mutualiser les compétences déjà inscrites dans la loi de 2004 : urbanisme, emploi-formation, transports, environnement et information.

Le dernier point de la rencontre a porté sur les aides d'Etat aux aéroports régionaux. En effet, la Commission européenne veut modifier les règles d'attribution des aides publiques aux aéroports selon une logique financière qui ne tient pas compte des retombées économiques et sociales de ces équipements vitaux pour les territoires. Attendue avant l'été, la nouvelle mouture devrait considérablement changer la donne : les subventions d'exploitation accordées aux aéroports de plus de 200000 passagers annuels seront désormais susceptibles d'être considérées comme des aides d'Etat et devront, à ce titre, faire l'objet d'une notification auprès de Bruxelles. Jusqu'ici, la mesure concernait seulement les aéroports de plus d'un million de passagers, soit 17 plateformes en France.

Or, l'UAF tire le signal d'alarme en affirmant que tous les aéroports de plus de 200000 passagers ne vont pas tous devenir rentables d'ici 10 ans. Selon les chiffres 2012 de l'UAF, 16 aéroports de province seraient concernés. En dépit d'un certain dynamisme en terme de trafic, les finances des aéroports régionaux restent structurellement déficitaires. Selon un rapport de la Cour des comptes publié en 2008, « malgré quelques exceptions, aucun aéroport décentralisé n'équilibre son exploitation ». L'impossibilité d'équilibrer les comptes explique le versement de subventions au titre du développement régional et de l'aménagement du territoire, reconnaît la Commission européenne. Le bilan d'activité des aéroports français montre très nettement qu'en deçà d'un million de passagers les aéroports ont besoin de subventions pour équilibrer leurs coûts d'exploitation.

L'UAF conclut en rappelant la motion signée par les élus pour qui ces nouvelles règles signent « l'arrêt de mort de la plupart des aéroports de moins d'un million de passagers – qui est précisément le seuil de rentabilité généralement admis pour un tel équipement ! ». L'UAF a ainsi indiqué à la Commission européenne qu'un aéroport de moins d'un million de passagers par an doit être considéré comme un service d'intérêt économique général dont le financement ne doit pas être considéré comme des aides d'Etat.



*Rapport d'activités 2012 de l'UAF*

## **Campagne d'adhésion 2013**

### **Ville et Aéroport sensibilise plus de 150 collectivités**

Ville et Aéroport vient d'achever sa campagne d'adhésion 2013 auprès des collectivités (communes, communautés de communes, communautés d'agglomération, communautés urbaines, conseils généraux, conseils régionaux) et des parlementaires (députés et sénateurs).

Elle a sensibilisé ces acteurs sur le travail qu'elle mène depuis sa création en 2000. Celui-ci porte sur huit axes qui constituent le développement durable Etat-Elus-Riverains sur la question aéroportuaire:

- 1°) une politique de développement aéroportuaire maîtrisée et d'aménagement du territoire équilibré sachant que le trafic aérien va doubler à l'horizon 2025-2030 ;
- 2°) une réduction négociée des vols de nuit pour les plates-formes situées en zone urbanisée ;
- 3°) une répartition équitable des retombées économiques et fiscales pour les riverains d'aéroports ;
- 4°) une harmonisation des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) et des Plans de Gêne Sonore (PGS) et une gestion plus souple de l'urbanisme en zone C des PEB ;
- 5°) une amélioration du dispositif d'aide aux riverains qui instruit les dossiers d'aide à l'insonorisation des logements inclus dans les PGS ;
- 6°) un renforcement de la fiscalité écologique du transport aérien passant par une internalisation des coûts environnementaux ;
- 7°) une meilleure gouvernance des territoires aéroportuaires via la mise en place des communautés aéroportuaires autour des grands aéroports ;
- 8°) une évaluation de l'impact sanitaire dû au trafic aérien à travers une grande enquête épidémiologique à l'échelle nationale



*Cliquez sur l'image et accédez au dossier - ADHESION 2013*

**AGENDA** \* Ville & Aéroport

