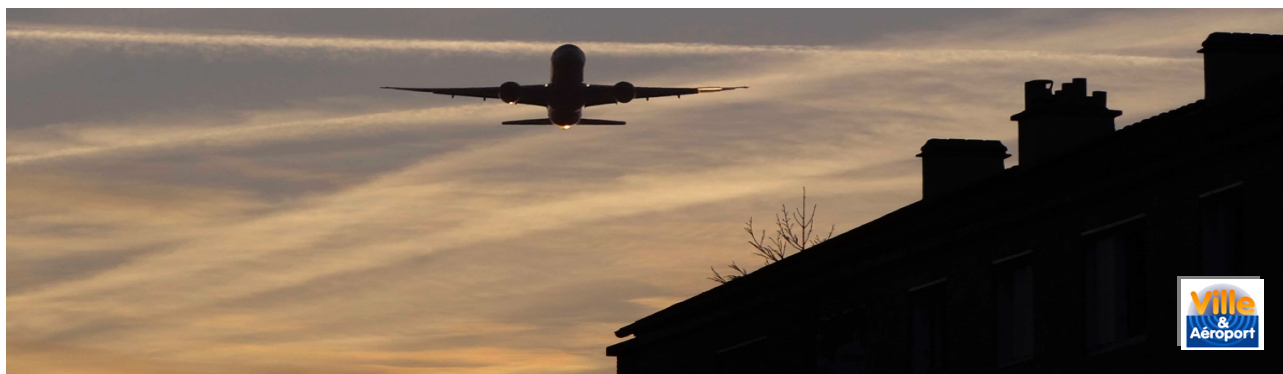


La Newsletter

Ville & Aéroport

N° 35– Décembre 2013



Dispositif d'aide aux riverains

Prolongation de l'aide à 100% pour les travaux d'insonorisation
Mission d'expertise confiée par F.Cuvillier au CGEDD

En cette fin d'année 2013, Ville et Aéroport relève certaines mesures bonnes à prendre relatives au dispositif d'aide aux riverains même s'il y a nécessité de procéder en 2014 à une évaluation technique et financière de celui-ci.

Ville et Aéroport salue la prolongation de l'aide à 100% jusqu'au 31 décembre 2014 pour les travaux d'insonorisation des logements situés dans les Plans de Gêne Sonore des aéroports acrusés. La mesure de remboursement à 100% des travaux d'insonorisation des logements situés dans le PGS décidée par l'ancien gouvernement va prendre fin le 31 décembre 2013. Il était donc essentiel que le gouvernement décide la prolongation de cette aide car un retour à l'ancien système avec un remboursement partiel des frais engagés par les riverains aurait été très mal ressenti. Par ailleurs, Ville et Aéroport rappelle que la révision du PGS de Paris-CDG, effective au travers d'un arrêté inter-préfectoral pris au plus tard le 31 décembre 2013, va conduire à un élargissement de son périmètre et du nombre d'ayant-droits (Ex : +19957 logements pour Paris-CDG). La prolongation de cette mesure bénéficiera aux nombreux riverains qui n'ont pas encore fait leur demande, souvent découragés par les temps d'attente importants de traitement des dossiers, ou tout simplement pas informés de l'existence du dispositif dont Aéroports de Paris ne fait guère la promotion auprès des populations concernées.

Le ministre délégué chargé des Transports, Frédéric Cuvillier, s'apprête à confier une mission d'expertise sur le dispositif d'aide financière à l'insonorisation des logements au Conseil général de l'Ecologie et du Développement Durable (CGEDD). Pour Ville et Aéroport, le projet d'une mission au CGEDD n'est intéressant que si l'on entend remettre à plat le dispositif d'aide à

l'insonorisation afin de juger à la fois de son efficacité technique et financière. Cela permettra d'envisager ensuite les mesures à prendre pour améliorer ce dispositif. C'est pourquoi elle a attiré l'attention du ministre des Transports sur la nécessité d'une évaluation complète du dispositif d'aide aux riverains concernant la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), son produit, sa gestion et l'efficacité technique du dispositif par rapport à l'insonorisation des logements. En quoi le diagnostic établi et les travaux d'insonorisation réalisés permettent-ils d'atténuer les nuisances sonores pour les riverains ?

Enfin, il est important qu'un bilan financier du dispositif d'aide aux riverains depuis cinq ans soit communiqué. La gestion du dispositif doit-elle être confiée à Aéroports de Paris ou aux sociétés aéroportuaires qui sont juges et parties?

Ville et Aéroport considère comme l'ACNUSA qu'une régression est en cours sur ce dossier, au moment même où les gestionnaires d'aéroport doivent faire face à un afflux de dossiers et à une progression de leurs besoins en trésorerie (hausse de la TVA de +3% en 2014 ; solde déficitaire de la TNSA par rapport aux engagements 2013 (-48,5 millions d'euros cumulés pour Orly, Roissy-CDG et Le Bourget)).

Nantes-Notre-Dame-des-Landes

Signature imminente des arrêtés environnementaux
autorisant le lancement du chantier en 2014

Ville et Aéroport rappelle la nécessité d'un contrat d'engagement préalable

Ville et Aéroport prend acte de l'annonce du Préfet de Loire-Atlantique, Christian de Lavernée, faite le 16 décembre dernier sur la signature d'arrêtés environnementaux autorisant le lancement du chantier en 2014. Elle rappelle la nécessité d'un contrat d'engagement préalable à la mise en service de l'aéroport prévue en 2019. Celui-ci doit porter sur l'aménagement du territoire et l'environnement.

Ville et Aéroport a pris acte de cette annonce attendue par de nombreux élus locaux et qui, malgré les oppositions au projet, marque d'une certaine façon la fin d'un conflit vieux de 40 ans. Elle ouvre également un nouveau chapitre de ce dossier qui entre de fait dans sa phase active puisque les travaux de construction de l'aéroport pourront juridiquement débuter à partir de 2014. Le Directeur général de l'aviation civile, Patrick Gandil, a confirmé ce calendrier sans plus de précision sur la date de démarrage effectif des travaux.

Comme elle l'avait indiqué à la Commission du dialogue lors de son audition, **Ville et Aéroport rappelle aux pouvoirs publics la nécessité d'un contrat d'engagement préalable à la mise en service de l'aéroport portant sur l'aménagement du territoire et l'environnement.** La rédaction de ce contrat pris par l'aéroport vis-à-vis de son territoire d'implantation est la condition a minima de son acceptabilité. Avant l'ouverture de l'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-landes prévue en 2019 il est essentiel que figurent dans ce contrat des engagements évaluables et contrôlables avec la meilleure gouvernance possible. Faute de quoi on retrouvera les problèmes que l'on a connus pour les aéroports parisiens.

Ce contrat doit d'une part préciser les réponses concrètes visant à renforcer **les mesures d'accompagnement de cet aéroport en faveur de l'aménagement du territoire** (ex : projet Tram-Train sur site) qui bénéficieront aux populations riveraines. D'autre part, **la question environnementale doit être examinée au bon niveau**. Il s'agit de préparer un contrat environnemental dans lequel soit traitée en priorité la question sensible des **vols de nuit**. Il faut déterminer en amont de la réalisation du projet la limitation des vols de nuit. Les élus locaux membres du réseau Ville et Aéroport demandent à l'Etat des mesures compensatoires exemplaires compte-tenu de la destruction par le projet de deux têtes de bassins versants. En outre, ils souhaitent **un état zéro de la santé « de l'espèce humaine »** ainsi qu'un suivi dans le temps pour les populations résidant dans les zones de bruit avant l'ouverture de la plate-forme.

Par ailleurs, l'aéroport va contribuer à accroître la pression foncière sur le territoire, que ce soit en termes d'habitat ou d'activités économiques. Ville et Aéroport demande à l'Etat **un plan d'accompagnement financier pour pallier le retard d'équipements du territoire avant l'arrivée de l'aéroport**, afin de pouvoir accueillir décemment et dans les meilleures conditions de nouvelles populations.

Enfin, **la question du déménagement de Nantes-Atlantique doit également être regardée**. C'est un autre chapitre du contrat d'engagement qui concerne les populations riveraines de l'aéroport existant. Le déménagement de l'aéroport va avoir plusieurs impacts (socio-économique, environnemental, foncier, etc.) qu'il convient d'évaluer.

Le contrat d'engagement du nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes doit poser les conditions d'accompagnement d'un aéroport, qui ne saurait être conçu sans éviter les erreurs passées identifiées.

Au-delà du cas de Notre-Dame-des-Landes, **Ville et Aéroport considère que l'Etat ne peut s'abstenir d'engager dès à présent une réflexion stratégique globale sur l'avenir de la politique aéroportuaire de la France**, compte-tenu de l'évolution du trafic aérien et des horizons de saturation annoncés par les experts en 2030-2035 (Eurocontrol, IATA, ACARE, IAURIF, rapport Viau sur l'avenir d'Orly, etc.).



AGENDA * Ville & Aéroport