

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MARDI 13 SEPTEMBRE 2011

14h-16h- 1^{er} bureau

ASSEMBLEE NATIONALE – PARIS

LISTE DES MEMBRES PRESENTS

Jean-Pierre BLAZY, Président, Maire de Gonesse (95)
Jacques-Alain BENISTI, Vice-Président, Député-Maire de Villiers-sur-Marne (94), représenté par Peggy NICOLAS, Assistante parlementaire
Didier GONZALES, Secrétaire général, Député-Maire de Villeneuve-le-Roi (94)
Lucien BARGE, Trésorier, Maire de Jonage (69)
François GARCIA, Président de la communauté d'agglomération « Les portes de l'Essonne » (91)
Patrice VALENTIN, Vice-président du conseil général de la Marne chargé de Vatry (51)
Jacques LEPELTIER, Adjoint au Maire de Longjumeau (91)
Jean-Louis COHEN, Maire d'Ablon-sur-Seine (94)

Véronique CORNIETI, Adjointe au Député-Maire de Maisons-Laffitte (78)

Jean-Jacques KOGAN, Communauté de communes Erdre et Gesvres (44) (sous-réserve)
Julien DELANNAY, Chargé de mission
Richard GOUSSIES, Chargé de communication
Rémy JOURDAN, Assistant parlementaire de Didier Gonzales
Grégoire de la RONCIERE, Directeur, Agence Agora Europe

LISTE DES MEMBRES EXCUSES

Marie-Josée BANDECCHI, Vice-Présidente, Conseiller général Alpes Maritimes (06)
Christian REY, Maire de Diémoz (38)
Monique PAPIN, Maire de Dammartin-en-Goële (77)
Serge ANDREONI, Sénateur-Maire de Berre- l'Etang (13)
Patricia SCHILLINGER, Sénateur-Maire d'Hegenheim (68)
Jean-Paul PASCO-LABARRE, Maire de Le Pin (77)
Michèle GRESSUS, Maire de Bouguenais (44)
Marie RECALDE, Adjointe du Député-Maire de Mérignac (33)
Gaston LATSCHA, Communauté de communes des Trois Frontières (68)
Maurice BOSCAVERT, Maire de Taverny (95)
Bernard CORNEILLE, Maire d'Othis (77)

Claude NEUILLY, Adjoint au Maire de Savigny-sur-Orge (91)

ORDRE DU JOUR

1) Compte-rendu de la rencontre avec l'Union des Aéroports Français

(gestion de l'urbanisme en zone C des PEB, privatisation des grands aéroports régionaux)

2) Préparation du colloque 2011 Ville et Aéroport sur la politique aéroportuaire

Discussion- Cadrage - Adoption d'une position Ville et Aéroport

3) Questions diverses : audiences ministérielles, déplacements sur site, mission Gonzales sur l'amélioration du dispositif d'aide à l'insonorisation, campagne d'adhésion 2011



D)

Compte-rendu de la rencontre avec l'Union des Aéroports Français

(gestion de l'urbanisme en zone C des PEB, privatisation des grands aéroports régionaux)

L'association Ville et Aéroport s'est rendue mardi 6 septembre au siège de l'Union des Aéroports Français. Reçue notamment par son nouveau Président, Jean-Michel Vernhes, et son délégué général, Jacques Sabourin, cette rencontre a permis d'examiner deux questions sensibles : **la gestion de l'urbanisme en zone C des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) et la privatisation en cours des grands aéroports régionaux.**

Sur le premier point, Ville et Aéroport a présenté sa proposition d'amendement à l'article L.147-5 du code de l'urbanisme. Pour les élus de l'association, il convient d'instaurer une certaine souplesse, selon une approche équilibrée, des dispositions relatives à la zone C du PEB. S'il n'est pas question de favoriser des extensions urbaines et de remettre en question le principe de prévention de l'urbanisme au voisinage des aéroports propre au PEB, il s'agit de gérer le renouvellement urbain dans les tissus urbains des villes et villages existants. Cet assouplissement raisonnable en zone C du PEB dans les PRU visés au 5°) de l'article L.147-5 doit permettre de sortir de cette spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale.

Le président de l'UAF, comme l'ACNUSA dans son dernier rapport d'activités 2010, a reconnu la nécessité d'une respiration dans la zone C des PEB des aéroports. Il a indiqué l'importance de réaliser des mesures via des indicateurs partagés par tous les acteurs. La mise en place d'un outil type observatoire doit permettre d'objectiver la situation régulièrement. Ville et Aéroport, par la voix de son président, Jean-Pierre Blazy, a reconnu que l'idée de créer un observatoire pourrait figurer dans la loi et la proposition d'amendement. La question de l'évolution de la population en zone C des PEB est insuffisamment traitée à ce jour. C'est pourquoi Ville et Aéroport a fait savoir qu'elle avait commandé une étude auprès de l'Université de Cergy-Pontoise afin d'observer l'impact du trafic aérien sur les parcours résidentiels et les valeurs résidentielles autour des aéroports parisiens et de grands aéroports régionaux tels que Lyon Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac.

Sur la privatisation en cours des grands aéroports régionaux (Lyon, Toulouse, Bordeaux et Montpellier), l'ouverture du capital permet à l'Etat, qui s'est engagé à ce que la part publique reste majoritaire jusqu'au 31 décembre 2013, de céder 50% moins une part. Sur ce dossier, et afin d'éviter une prise de contrôle majoritaire par des sociétés privées à partir de

2014, Ville et Aéroport a rappelé qu'il est urgent de constituer un « noyau stable » de l'actionnariat public à l'échelle des sociétés aéroportuaires. Pascal Boureau, Vice-Président de l'association, a précisé que cela passait par la signature de pactes d'actionnaires entre les collectivités locales et la Chambre de commerce et d'industrie. Pour Jean-Michel Vernhes, le pire serait en effet d'arriver à un actionnariat conflictuel entre sociétés privées et collectivités locales.

Sur le fonctionnement des sociétés aéroportuaires depuis leur création en 2007, l'UAF juge positif à la fois le passage des personnels dans la SA qui a permis de resserrer les liens et de favoriser une meilleure gouvernance de l'entreprise car l'ensemble des projets sont validés au sein d'un conseil de surveillance en toute transparence. Ville et Aéroport a fait savoir que la gouvernance est beaucoup plus difficile à Paris. La SA Aéroports de Paris est par exemple propriétaire de ses terrains alors que pour les grands aéroports régionaux ceux-ci sont en concession donc si des projets vont contre l'intérêt des collectivités, l'Etat intervient.

Enfin, dans le cadre de la préparation du prochain colloque de l'association sur la politique aéroportuaire qui se tiendra le lundi 26 septembre à l'Assemblée Nationale, il a été rappelé le déséquilibre existant du système aéroportuaire francilien pointé du doigt par la Cour des comptes dans un rapport thématique publié en 2008. Face à cette situation, des propositions sont à formuler afin de réorganiser l'offre aéroportuaire en Ile de France mais aussi entre Paris et la Province. Si l'on considère que les capacités des aéroports parisiens existants sont limitées au regard de la contrainte environnementale, la question d'un complément d'infrastructure relié à Roissy et Orly est de nouveau posée.



II)

Point sur le colloque 2011

« Quelle politique aéroportuaire pour la France après 2012 ? ».

L'association tiendra son colloque annuel 2011 **lundi 26 septembre 2011, de 9h à 17h à l'Assemblée Nationale (Salle Victor Hugo)**. 300 participants sont attendus pour cette journée. A ce jour on enregistre 160 participants.

Rappel des enjeux du colloque sur la politique aéroportuaire:

Quelle définition ?

Quels regards sur les politiques aéroportuaires étrangères ?

Quel bilan de la politique aéroportuaire depuis 20 ans en Ile de France et en Province ?

Quelles propositions pour une politique aéroportuaire à mettre en œuvre après l'échéance électorale de 2012 ?

Faut-il continuer de développer les aéroports existants hors de toute contrainte environnementale ou favoriser une approche équilibrée avec la création de réseaux aéroportuaires ou de nouvelles infrastructures dédiées ?

Cette journée se déclinera autour de trois tables-rondes et permettra de confronter les points de vue des différents acteurs du transport aérien (**gestionnaires, compagnies aériennes, Etat, ACNUSA, Elus, associations de riverains, universitaire, etc.**).

Rappel de la finalité du colloque sur la politique aéroportuaire :

La finalité du colloque 2011 sera la rédaction d'un cahier d'acteurs intitulé « **Propositions pour une politique aéroportuaire en France après 2012** » qui sera transmis aux candidats à l'élection présidentielle au cours de l'automne 2011.

Les réponses des différents candidats seront publiées sur notre site Internet www.villaeroport.org et diffusées à nos adhérents

Point de M. Grégoire de la Roncière, Directeur de l'Agence Agora Europe

- **Point sur l'organisation de cette journée**
- **Point sur le programme (déroulé)**

ADOPTION D'UNE POSITION VILLE ET AEROPORT

Projet à discuter

Quelle politique aéroportuaire pour la France après 2012 ?

(projet d'adoption de la position Ville et Aéroport)

Lors de sa création en février 2000, les élus de Ville et Aéroport adoptaient une charte constitutive. Dans ce texte, il était notamment question des enjeux d'une politique aéroportuaire à mettre en œuvre à l'échelle du grand Bassin Parisien mais également entre les grands aéroports régionaux et les aéroports parisiens. La charte demandait « une décision rapide concernant la création d'un troisième aéroport (...) et les possibilités de développement des aéroports de province (...) qui permettraient le redéploiement d'une partie du trafic parisien ».

Onze ans plus tard, la question de la politique aéroportuaire à mettre en œuvre en France se trouve toujours posée. En effet, l'impact prévisible de l'augmentation du trafic aérien sur la gestion des infrastructures aéroportuaires françaises à l'horizon de vingt ou trente ans a été l'objet d'études techniques et de débats politiques abondants et passionnés, depuis les années 90.

Quel constat peut-on faire du système aéroportuaire national et parisien ? Leur évolution a conduit à un double déséquilibre. Le modèle économique du Hub a engendré une concentration du trafic en Ile de France, territoire le plus urbanisé de notre pays qui accueille 80% du trafic national ! L'installation du Hub d'Air France à Roissy depuis 1999 a conduit à un déséquilibre entre Roissy et Orly, celui-ci étant par ailleurs doublement plafonné (nombre de créneaux annuels + couvre-feu instauré entre 23h30 et 6h).

La pertinence d'une organisation basée sur le modèle d'un Hub principal tel que Roissy CDG semble atteindre aujourd'hui ses limites au regard de la contrainte environnementale. Dès 2003, l'hypertrophie parisienne engendrait une situation autour de Roissy CDG et Orly qualifiée d'« explosive » par les parlementaires (Mission Gonnot, juillet 2003). Ceux-ci jugeaient « dramatique » l'état des lieux en région parisienne.

Aujourd'hui, Ville et Aéroport relève trois scénarios possibles en matière de développement aéroportuaire : l'optimisation des aéroports existants en dépit de la contrainte environnementale estimée excessive par rapport à la logique économique (thèse libérale) ; le refus de toute augmentation de la demande du transport aérien (thèse écologiste) qui s'oppose à la création de tout nouvel aéroport et prône le développement du train ; la recherche du meilleur compromis possible entre les différentes exigences économique, environnementale et de sécurité (thèse Ville et Aéroport). Cette dernière vision défendue par Ville et Aéroport consiste à demander l'application du principe de développement durable au transport aérien en promouvant la constitution d'un système aéroportuaire francilien équilibré et la création d'un nouvel aéroport pour des raisons environnementales selon les termes de l'article 12 de la loi Grenelle I.

Si l'on regarde la politique aéroportuaire à l'échelle des grands aéroports régionaux, on s'aperçoit que le trafic de ces plates-formes est porté par un nouveau modèle économique, celui des compagnies low-cost. Si bien que la compagnie nationale vient de revoir sa stratégie et s'apprête à ouvrir ses bases de province low-cost cet automne à Marseille et Lille puis au printemps 2012 sur les autres grands aéroports régionaux tels que Lyon, Toulouse et Nice. Elle entend concurrencer les compagnies low-cost basées telles que Ryanair, EasyJet, Vueling, etc. sur la base de 50 euros pour un billet (aller simple). Il y a donc lieu d'observer l'opposition des deux modèles économiques Hub-low-cost et l'évolution possible de celle-ci afin qu'une orientation politique puisse être donnée.

Il s'agit également d'examiner les différents scénarios précités à l'échelle du système aéroportuaire francilien et de choisir celui qui serait le plus profitable aux deux échelles, parisienne et nationale.

Dans ce débat, Ville et Aéroport pose la question de la crédibilité de la position gouvernementale inscrite dans le Grenelle (cas de nouvel aéroport limité au transfert de Nantes-Atlantique sur Nantes-Notre-Dame-des-Landes) alors que dans le même temps la Cour des comptes dans un rapport thématique publié en 2008 pointe du doigt l'absence de politique d'anticipation de la saturation de Roissy CDG. Celle-ci aurait dû être mise en œuvre par l'Etat. Ce rapport conclut avec raison sur la responsabilité des pouvoirs publics qui ne peuvent « s'abstenir de prendre dès à présent les dispositions préservant sa capacité d'offrir, le moment venu, un complément à Roissy CDG ».

Au moment de l'extension de l'aéroport en 1997 les experts prévoyaient 490 000 mouvements à l'horizon 2015. Ils se sont trompés puisque ce seuil a été dépassé dès 2000 avec plus de 508 000 mouvements. Suite à l'abandon du troisième aéroport à Chaulnes en Picardie (2002) le gouvernement avait annoncé la mise en place d'un « troisième réseau aéroportuaire » autour de Paris-Vatry et Paris-Beauvais mais celui-ci est resté virtuel.

Quelle est par ailleurs la crédibilité de la position des écologistes en matière de politique aéroportuaire ? On sait bien que le report modal du trafic aérien sur le train est limité et qu'il est irréaliste de parier sur le renchérissement puis sur la raréfaction de l'énergie à terme pour penser trouver une solution à la question aéroportuaire en France. Pour Ville et Aéroport, il serait plus intelligent de définir un seuil de développement pour chaque plate-forme exprimé sur la base du nombre de mouvements annuels compte-tenu de la contrainte environnementale.

Enfin si on lit le projet du groupe de travail « Métropoliser les dynamiques aéroportuaires » de Paris-Métropole, on observe que si le constat du double déséquilibre parisien, et Paris-Province est juste, les réponses apportées ne sont pas suffisantes. L'organisation actuelle des trois aéroports parisiens CDG-Orly-Le Bourget n'est pas remise en question d'ici 2030. Or, afin de sortir du modèle de la pensée unique, il convient d'expertiser les différents scénarios de développement aéroportuaire et d'en retenir un qui garantisse le rééquilibrage du système parisien et national à la fois en termes de compétitivité économique et dans le respect des contraintes environnementales.

Ville et Aéroport entend continuer à agir pour que des réponses soient trouvées sur ce double déséquilibre. Le colloque du 26 septembre intitulé « Quelle politique aéroportuaire pour la France après 2012 ? » devra précisément permettre de trouver un scénario, un modèle de développement aéroportuaire favorisant le rééquilibrage du système aéroportuaire parisien et national.

III)

Questions diverses

➤ **Campagne d'adhésion 2011**

L'association Ville et Aéroport a mené sa campagne annuelle d'adhésion durant le mois de mai auprès des communes incluses dans les PEB et PGS des 12 grands aéroports français. Elle a également démarché les collectivités locales concernées : conseils généraux, conseils régionaux, communautés urbaines, communautés de communes et communautés d'agglomération.

Au total cela représente 263 communes et près de 60 collectivités.

Le dossier type d'adhésion comprenait un courrier type, la charte V&A, les statuts V&A, le fichier des adhérents V&A, la synthèse des 40 propositions V&A pour un développement durable du transport aérien, un modèle de délibération pour les communes et les collectivités.

Naturellement pour certains conseils généraux, régionaux et certaines communautés urbaines, de communes ou d'agglomération, il est essentiel que les administrateurs V&A puissent avoir un contact direct et remettent en main propre le dossier d'adhésion afin de peser sur une éventuelle décision d'adhésion de la collectivité concernée.

Ex : pour Lyon, les éléments du dossier d'adhésion ont été transmis à M.BARGE afin qu'il puisse démarcher la communauté urbaine de Lyon, le conseil général du Rhône, etc.

A noter l'adhésion de la commune de VITROLLES (13), celle à venir de la commune de CLAYE-SOUILLY (77)

➤ **ACNUSA : constitution d'un groupe de travail indépendant sur les vols de nuit**

A la demande de Ville et Aéroport, l'ACNUSA va prochainement constituer un groupe de travail indépendant sur les vols de nuit. La secrétaire générale indique que l'Autorité est dans la « phase finale pour la présidence du groupe ». « Nous espérons toujours une première réunion du groupe avant la mi-juillet » ajoute-t-elle.

Ce groupe de travail est national, Roissy CDG n'étant pas le seul aéroport concerné la problématique « Vols de nuit ».

La feuille de route de ce groupe travail est le suivant :

- 1°) établir un état des connaissances transversal (économique, social, sanitaire)
- 2°) établir une comparaison internationale
- 3°) établir des préconisations

Ville et Aéroport souhaite qu'un plan de réduction des mouvements de nuit soit discuté et négocié entre 22h et 6h avec les compagnies aériennes.

➤ **Point sur les audiences ministérielles**

L'association Ville et Aéroport sera reçue le **jeudi 22 septembre 2011 à 11h** par Michel AYMERIC, Directeur de cabinet de Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, Ministre de l'Écologie et du Développement Durable.

Cette audience sera l'occasion d'examiner plusieurs sujets sensibles : la politique aéroportuaire, les vols de nuit, la gestion de l'urbanisme en zone C des PEB, l'amélioration du dispositif d'aide aux riverains, la gouvernance des territoires aéroportuaires, les retombées économiques et fiscales.

Ville et Aéroport sera également reçue **durant la semaine du 10 octobre 2011 (date à déterminer)** par le Secrétaire d'État aux Transports, M. Thierry MARIANI.

➤ **Déplacements sur site**

Aéroport Marseille-Provence (fin novembre)

Aéroport Beauvais-Tillé

➤ **Aide aux riverains (Mission GONZALES)**

Projet de décret en cours (Conseil d'Etat) sur le 100% aide aux riverains (+ révision des plafonds)