

Conseil d'administration

Du

mardi 21 septembre 2010

(A l'initiative de Didier Gonzales, Député du Val de Marne)

14h-16h – 8^{ème} bureau

Assemblée Nationale – PARIS

Liste des membres présents

Jean-Pierre BLAZY

Pascal BOUREAU

Jacques-Alain BENISTI

Lucien BARGE

François GARCIA

Véronique CORNIETI

Sébastien LUGOSY

Jacques LEPELTIER

José BRITO

Alain FOREST

Christian REY

Jacques CRANSAC

Patrice VALENTIN

Julien DELANNAY

Rémy JOURDAN

ORDRE DU JOUR

- I.) Colloque 2010 sur la gouvernance des territoires aéroportuaires. Bilan et perspectives

- II.) Point sur l'adoption du projet de loi Grenelle II – Amendements Ville et Aéroport sur la réforme de l'ACNUSA et l'article L.147-5 du code de l'urbanisme (dispositions zone C du PEB)

- III.) Discussion du programme d'activités (dernier trimestre 2010 – premier semestre 2011)

- IV.) Point sur le dispositif d'aide aux riverains et la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) – Adoption d'un vœu « Ville et Aéroport »

- V.) Questions diverses : Mission Roissy ; CCE Le Bourget ; Paris-Vatry ; Recrutement assistant « Ville et Aéroport » ; point financier

Liste des membres présents

Jean-Pierre BLAZY,

Président « Ville et Aéroport », Maire de Gonesse (95)

Pascal BOUREAU,

Vice-Président « Ville et Aéroport », Adjoint au Maire de Blagnac (31)

Jacques-Alain BENISTI,

Vice-Président « Ville et Aéroport », Député-Maire de Villiers-sur-Marne (94)

Lucien BARGE,

Trésorier « Ville et Aéroport », Maire de Jonage (69)

François GARCIA,

Président de la Communauté de communes « Les Portes de l'Essonne »,

Maire d'Athis-Mons (91)

Véronique CORNIETI,

Adjointe au Député-Maire de Maisons-Laffitte chargée du développement durable (78)

Jacques LEPELTIER,

Adjoint au Maire de Longjumeau (91)

Christian REY, Maire de Diémoz (38)

Patrice VALENTIN,

Vice-Président du Conseil général de la Marne chargé de Vatry (51)

Jacques CRANSAC,

Directeur de l'Environnement du CG du Val d'Oise, représentant de Didier ARNAL, Président du CG Val d'Oise (95)

Alain FOREST,

Adjoint au Maire de Bouguenais chargé du Développement durable et de la citoyenneté, représentant Michèle GRESSUS, Maire de Bouguenais (44)

José BRITO,

Directeur de cabinet, Mairie de Dammartin-en-Goële, représentant Monique PAPIN, Maire de Dammartin-en-Goële (77)

Liste des membres excusés

Josy BANDECCHI,

Vice-Présidente « Ville et Aéroport », Conseillère générale des Alpes Maritimes (06)

Didier GONZALES,

Secrétaire général « Ville et Aéroport », Député-Maire de Villeneuve-le-Roi (94)

Serge ANDREONI,

Sénateur-Maire de Berre-l'Etang (13)

Bernard CORNEILLE,

Maire d'Othis, Conseiller général de Seine et Marne (77)

Gaston LATSCHA,

Communauté de communes des Trois Frontières (68)

Jean-Paul PASCO-LABARRE,

Maire de Le Pin (77)

Patricia SCHILLINGER,

Sénatrice-Maire d'Hegenheim (68)

LISTE DES MEMBRES ABSENTS

Jean-Jacques KOGAN,

Communauté de Communes Erdre et Gesvres (44)

Maurice BOSCAVERT,

Maire de Taverny (95)

Nicolas DUPONT-AIGNAN,

Président de la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres

Député-Maire de Yerres (91)

I.)

Colloque 2010 sur la gouvernance des territoires aéroportuaires

Bilan et perspectives

Quel bilan ?

Le colloque 2010 de notre association s'est tenu le 6 mai dernier à l'Assemblée Nationale. **Il a réuni près de 160 participants et une vingtaine d'intervenants.**

Nous avons traité cette année le thème de la gouvernance. Terme anglo-saxon (governance), la gouvernance fait intervenir des réseaux d'actions autonomes et part du principe qu'il est possible d'agir sans se remettre totalement au pouvoir de l'Etat.

Ce qui nous a intéressé dans ce colloque c'est précisément la gouvernance territoriale aéroportuaire. **L'enjeu a été d'observer les modes de gouvernance existants et aussi celui qui serait à inventer pour réussir à la fois l'aménagement du territoire, la juste répartition des retombées économiques et fiscales, la réduction des nuisances aériennes et le dialogue transparent entre les différents acteurs.**

Telle était notre problématique : **comment un mode de gouvernance territorial, qui est encore à inventer, est-il ou non susceptible de réduire les tensions entre les différents acteurs (contradictions d'intérêts) et trouver des réponses réelles pour concevoir finalement le développement durable dans le domaine du transport aérien ?**

Certes le colloque a bien montré que c'est un sujet difficile où les contradictions sont fortes.

Mais faut-il désespérer quant à la recherche d'une gouvernance qui permette de faire participer tous les acteurs autour d'une même table pour trouver des réponses consensuelles sur les questions que nous posons : développement, emploi, environnement, transports, urbanisme.

Le colloque a permis d'observer dans un premier temps ce qui se passe chez nos voisins européens. On a pu voir qu'il y a une culture plus pragmatique par opposition à une culture qui en France est plus institutionnelle et qui très souvent engendre des blocages.

On a vu les expérimentations intéressantes menées à Vienne, à Amsterdam ou Francfort.

On a pu observé la mise en place de forums de dialogue permanents où tous les acteurs sont autour de la table.

En France, on a vu que depuis 10 ans les choses ont changé dans le paysage législatif, réglementaire depuis la loi ACNUSA de 1999 en passant par les réformes créant les sociétés aéroportuaires (loi Aéroports de 2005) et modifiant le statut d'Aéroports de Paris.

En même temps, on a souligné les dysfonctionnements des instances de concertation type CCE notamment sur Paris par rapport à ce qui avait été mis en place.

On peut s'interroger sur la responsabilité de l'Etat. L'Etat qui ne réunit pas toujours les CCE, qui à travers les réformes s'agissant par exemple des aéroports régionaux se retire mais sans laisser tout à fait la place aux nouveaux acteurs. L'Etat qui ne veut pas toujours organiser de façon concertée cette nouvelle gouvernance que les élus et les associations de riverains aimeraient voir émerger.

Même lorsqu'il y a des processus un peu plus spontanés qui apparaissent sur des territoires aéroportuaires (ex : Assises d'Orly) à l'initiative de collectivités locales, on a compris que l'Etat ne participait pas toujours lorsqu'il était invité.

Que ce soit les Assises d'Orly ou celles annoncées de Roissy en 2011, nous pouvons accepter d'y participer à condition que nous ne soyons pas là encore dans un processus qui partirait du haut et qui serait uniquement descendant. **Il s'agit de faire la place de façon équilibrée à ce qui peut émerger du terrain, du territoire, c'est-à-dire aux collectivités territoriales, aux associations de riverains.**

Puisqu'on a déploré que les communautés aéroportuaires soient restées virtuelles, il faut que la loi soit modifiée sur deux points : la participation de la société civile et la question des ressources. A l'évidence il y a une différence d'échelle entre Paris et la Province.

Si l'on veut que la communauté aéroportuaire puisse apporter des réponses concrètes, sans être un énième échelon dans le millefeuille institutionnel territorial que l'on veut par ailleurs simplifié, il faut associer tous les acteurs afin de faire converger des analyses et des propositions d'action. Celles-ci doivent être mises en œuvre en fonction de financements.

Il est fréquent de voir certains gestionnaires d'aéroports (ex : ADP) refuser de participer au financement de desserte routière.

On est loin d'avoir épuisé le sujet difficile de la gouvernance et la route est encore longue pour définir clairement ce que pourrait être une bonne gouvernance des territoires aéroportuaires. Mais les élus en ressentent de plus en plus la nécessité et il faut qu'il y ai une véritable volonté partagée sans laquelle on cultivera les blocages, les crispations et finalement les conflits.

Quelles perspectives d'action post-colloque ?

- communication : diffusion des actes (parution d'un livre- 500 ex.)

- prise de position « Ville et Aéroport » auprès des pouvoirs publics

Les élus locaux peuvent mettre sur pieds des recherches de consensus à condition qu'ils puissent disposer d'un certain pouvoir sur les aéroports et leur juridiction.

Il apparaît nécessaire que la loi du 23 février 2004 portant création des communautés aéroportuaires soit modifiée et que celles-ci puissent être créées. A ce jour, cette loi constitue la seule tentative d'un nouveau mode de gouvernance territorial.

Il s'agit de :

1°) proposer une structure proche de celle généralement mise en place ou susceptible d'être mise en place en Europe

2°) favoriser la démarche de décentralisation. Afin que les régions soient désireuses de gérer les communautés aéroportuaires, il s'agit de réviser les ressources dans le cadre de la loi du 23 février 2004

3°) permettre aux collectivités territoriales d'aborder sereinement et au plus près certains cas de suréquipement aéroportuaire, les complémentarités éventuelles entre les aéroports d'une même région, voire les questions complexes de péréquation financière.

4°) associer les collectivités locales proches de l'aéroport et qui participent à son financement aux actes essentiels de gestion. Cette solution permet d'une part de dégager le meilleur équilibre entre développement et respect de l'environnement, et d'autre part d'associer les collectivités aux gestionnaires actuels.

En Allemagne par exemple un équilibre a été trouvé entre le rôle de l'Etat fédéral, les Länder et des sociétés d'exploitation associant les collectivités locales majoritaires, et des partenaires privés.

II.)

Point sur l'adoption du projet de loi Grenelle II

Amendements Ville et Aéroport sur la réforme de l'ACNUSA

et l'article L.147-5 du code de l'urbanisme (dispositions zone C du PEB)

Le projet de loi portant engagement national pour l'environnement (Grenelle II) a été examiné et adopté à l'Assemblée Nationale au même moment que la tenue du colloque annuel Ville et Aéroport en mai 2010 (séances des 6 et 7 mai 2010).

Le texte final est adopté le 29 juin. Dans celui-ci figurent des amendements Ville et Aéroport défendus par notre secrétaire général et député Didier Gonzales.

- **Un amendement réglementant le trafic aérien en cas de pic de pollution a été adopté**

En effet, aujourd'hui, seule la circulation des voitures, des deux-roues et des camions peut être restreinte en cas de dépassement de seuils d'alerte à la pollution. Le texte du Grenelle II prévoit désormais qu'en cas de pic de pollution les autorités de l'aviation civile prendront « les mesures

nécessaires pour atténuer la pollution due aux mouvements d'aéronefs ».

Il s'agit d'une revendication exprimée depuis un certain temps par les associations de défense des riverains et les élus.

Par ailleurs, le Grenelle II élargit les compétences de l'ACNUSA à la question de la pollution atmosphérique. Une réforme dans laquelle certains amendements formulés par Ville et Aéroport ont été adoptés :

- **une commune riveraine d'un aéroport pourra saisir officiellement l'ACNUSA ;**
- **l'administration devra répondre aux recommandations de celle-ci dans un délai de 6 mois ;**
- **le rapport annuel de l'ACNUSA concernera donc désormais la pollution de l'air mais aussi un volet obligatoire sur les vols de nuit. Il doit être présenté devant chaque Commission Consultative de l'Environnement ;**
- **lorsque deux aéroports voient leur zone de bruit s'interconnecter leur Plan de Gêne Sonore est commun (Ex : Paris-CDG et Paris-Le Bourget)**

Cf. texte amendements adoptés

En revanche, l'amendement Ville et Aéroport visant à réformer l'art.L.147-5 du code de l'urbanisme et la nécessité d'assouplir les règles d'urbanisme en zone C du PEB a été rejeté.

(Cf. texte de l'amendement ci-joint)

Vous trouverez dans l'extrait du compte rendu intégral des débats la réponse motivée de Chantal JOUANNO, Secrétaire d'Etat à l'Ecologie.

Le rapporteur M.PANCHER a justifié son avis défavorable en indiquant que cet amendement n'avait pas de « lien direct avec le texte. » L'article 68 portant sur « l'attribution, à la nouvelle ACNUSA, de compétences en matière de nuisances environnementales, et la réforme de la procédure de sanctions en supprimant la commission nationale de prévention des nuisances ».

La secrétaire d'Etat à l'Ecologie Mme JOUANNO a pour sa part souligner que *« la situation d'Orly et de Roissy est différente du fait du couvre-feu et du plafonnement du nombre de vols. S'agissant de l'interdiction d'urbanisation en zone C du PEB, il existe déjà des dérogations pour permettre notamment la réhabilitation et le réaménagement urbain à condition que cela n'augmente pas la population soumise à ces nuisances. Il s'agit bien de nuisances et pas de risques au sens propre. Les constructions individuelles non groupées sont également autorisées ».*

Force est de constater que la « révolution verte » promise en 2007 au moment du lancement du Grenelle de l'Environnement par le Ministre du Développement durable Jean-Louis BORLOO n'a pas eu lieu pour le transport aérien. En effet, que reste-t-il du Grenelle de l'Environnement sur le volet aérien ? Pas grand chose hormis cette réforme de l'ACNUSA. Le Grenelle a traité marginalement des nuisances aériennes et l'on reste dans un système pollué-payeur.

La convention du 28 janvier 2008 engageant l'ensemble des acteurs du secteur aérien français n'a pas débouché sur des résultats probants en matière de réduction des nuisances sonores. A l'international, la conférence de Copenhague n'a pas permis de définir, pour le secteur aérien, les modalités d'une maîtrise des émissions de CO2.

Enfin, je précise qu'en Ile de France **un comité interrégional de coordination pour la mise en œuvre des engagements du secteur aérien dans le cadre du Grenelle de l'environnement a été mis en place par le Préfet de Région.** Il se réunit d'ailleurs ce jour à cette heure.

L'objet de ce comité est de préciser les indicateurs retenus pour l'évaluation objective des projets de relèvement des trajectoires d'approche dans les aéroports franciliens, détailler le contenu du dossier de l'enquête publique qui a eu lieu à l'automne dernier pour le relèvement des trajectoires à l'arrivée à Orly et d'aborder le dispositif de navigation aérienne envisagé pour l'aéroport Roissy Charles de Gaulle.

III.)

Discussion du programme d'activités

Dernier trimestre 2010 – Premier semestre 2011

1) réunions internes Ville et Aéroport

- réunion du conseil d'administration (Assemblée Nationale ou décentralisée)

Le conseil d'administration se réunit toutes les 6 à 8 semaines, soit le mardi ou mercredi, de 14h à 16h

Prochaine réunion du conseil d'administration à fixer en novembre

- réunion de l'Assemblée générale ordinaire 2011

A fixer en février-mars 2011

2) réunions externes Ville et Aéroport

- **Proposition d'une journée de travail à Bruxelles sur la réglementation du trafic aérien en Europe et les vols de nuit**

Quelle actualité législative et réglementaire ?

- rencontre DG TREN et DG Environnement – Commission européenne
- rencontre Commissaire européen aux Transports

- rencontre députés européens
- rencontre Airport Regions Conference – partenariat

➤ **Proposition d'une audience ministérielle**

A définir

- Ministère de l'Ecologie et du Développement durable
- Secrétariat d'Etat aux Transports
- Secrétariat d'Etat à l'Ecologie

3) déplacements Ville et Aéroport

- **Proposition d'un déplacement sur un grand aéroport français suivant l'actualité**
- **Proposition d'un déplacement sur un aéroport low-cost (Paris-Beauvais)**
- **Proposition d'un déplacement sur un aéroport européen (observer un modèle de gouvernance)**

4) Colloque 2011 « Ville et Aéroport »

Date à fixer : juin 2011

A l'occasion de son 10^{ème} anniversaire, Ville et Aéroport organisera un colloque sur son action (bilan propositions 2000-2010) en associant ses élus et intervenants extérieurs suivant les thématiques envisagées.

Ce colloque dégagera également les perspectives de développement futur (partenariat européen, évolution du réseau d'élus, etc.)

5) Etude « Impact(s) des nuisances aéroportuaires sur les parcours résidentiels et les valeurs immobilières autour de grands aéroports parisiens et régionaux (Toulouse-Blagnac, Lyon-St-Exupéry)

Commande passée auprès de l'Université Cergy Pontoise. Etude comparée ayant comme finalité première la création d'un Observatoire des valeurs immobilières sur ces territoires.

6) Communication « Ville et Aéroport »

- actualisation du site Internet www.villaeroport.org
- bulletin de liaison trimestriel
- campagne d'adhésion 2011
- diffusion des actes du colloque

IV.)

Point sur le dispositif d'aide aux riverains et la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)

Adoption d'un vœu « Ville et Aéroport »

Le fonds d'aide à l'insonorisation des logements riverains des grands aéroports acrusés serait excédentaire. A l'occasion du XXème congrès de la Fédération nationale de l'aviation marchande le 16 juin dernier, le secrétaire d'Etat aux Transports Dominique BUSSEREAU a promis plusieurs mesures aux compagnies aériennes. Parmi celles-ci, la baisse du produit de la Taxe (de plusieurs millions d'euros par an) à laquelle sont assujetties les compagnies pour alimenter le fonds d'insonorisation.

Naturellement, cette annonce est inacceptable pour les élus et les associations de riverains. Elle vient remettre en cause le principe pollueur-payeur.

Il est regrettable que le soutien au secteur aérien se fasse sur le dos des riverains. Cette annonce est un mauvais signal. En ce sens, il est important que Ville et Aéroport réagisse et formule un vœu contre la révision à la baisse du produit de la TNSA.

Un courrier au Secrétaire d'Etat accompagnera ce texte.

Selon le cabinet du ministère chargé des transports, la taxe prélevée serait supérieure aux besoins, ce qui est inexact. Le secrétaire d'Etat doit entamer à compter de ce mois une évaluation pour déterminer le montant de la baisse qui entrerait en application l'année prochaine (via le PLFR).

MENACE SUR LES AIDES A L'INSONORISATION

VILLE ET AEROPORT CONTRE UNE REVISION A LA BAISSSE DE LA TAXE SUR LES NUISANCES SONORES AEROPORTUAIRES

Les élus Ville et Aéroport s'opposent fermement à une révision à la baisse du produit de la Taxe sur les nuisances aéroportuaires (TNSA) affectée au dispositif d'aide à l'insonorisation. Afin de répondre aux demandes du lobby aérien et des compagnies aériennes, M.BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat aux Transports, a promis une telle mesure lors du dernier congrès de la Fédération nationale de l'aviation marchande en juin dernier.

Cette annonce est un mauvais signal faite sur le dos des populations riveraines bénéficiaires de cette aide à l'insonorisation de leur logement.

Selon le cabinet du ministère chargé des transports, la taxe prélevée serait supérieure aux besoins, ce qui est inexact pour les élus de Ville et Aéroport.

En effet, certains riverains d'aéroports ne connaissent pas l'existence des aides à l'insonorisation. D'après la secrétaire d'Etat à l'Ecologie dans une communication du 8 juillet « seulement 54% des personnes concernées ont pu bénéficier de cette aide ces dernières années, nous allons faire en sorte que d'ici un an 100% des foyers bénéficiaires soient contactés, pour les informer ».

Cela permettra d'établir un bilan précis des logements qui restent à insonoriser. Il serait en effet dommage de ne pas profiter des 237 millions d'euros générés par cette taxe entre 2005 et 2009.

La problème n'est donc pas de réduire les recettes de la TNSA mais bien d'évaluer le nombre de foyers bénéficiaires de l'aide.

Le secrétaire d'Etat devrait entamer à compter de ce mois une évaluation pour déterminer le montant de la baisse qui entrerait en application l'année prochaine (via le prochain Projet de Loi de Finances rectificative).

Si tel était le cas, le principe pollueur-payeur serait remis en cause, ce qui est inacceptable pour Ville et Aéroport.

A noter que Chantal JOUANNO a annoncé un dispositif particulier d'aide à l'insonorisation pour les riverains de l'aéroport du Bourget. Celui-ci « sera possible dès la mise en place d'un plan de gêne sonore, prévu dans le cadre du projet de loi de finances 2011 ».

Jusqu'à présent, les critères de fréquentation de cet aéroport (nombre de vols/an, tonnages, etc.) ne permettaient pas aux riverains de bénéficier d'une aide.

V.)

Questions diverses

➤ **Mission Roissy – Charte de développement durable**

(Cf. courrier au Préfet Canepa)

➤ **CCE Paris-Le Bourget**

Le Préfet de région IDF a pris un arrêté créant la CCE de l'aéroport Paris-Le Bourget et fixant sa composition. Trois communes hors EPCI (titulaire-suppléant) seront représentées (vote en cours). Sont candidats : Gonesse, Mitry-Mory, Aulnay sous Bois et Gennevilliers.

Par ailleurs, Ville et Aéroport dispose d'un siège au sein de la nouvelle CCE Paris-Le Bourget et communiquera au Préfet de région IDF d'ici le 30 septembre les noms du titulaire et du suppléant.

Sont pressentis les élus des communes de Villeparisis et Livry-Gargan impactées par le trafic de cet aéroport.

➤ **Paris-Vatry**

Point avec Patrice VALENTIN, VP du Conseil général de la Marne

L'Etat, les collectivités et Réseaux Ferrés de France (RFF) viennent de signer un protocole d'accord portant sur la desserte ferroviaire de l'aéroport Paris-Vatry dans la Marne. Selon ce texte, qui définit les modalités du raccordement à la ligne à grande vitesse est européenne, l'Etat et les collectivités apporteront 5 millions chacun. Le montant total des crédits mobilisables est désormais de 18 millions.

Quid du rôle joué par le Ministre F.BAROIN dans ce dossier ?

➤ **Recrutement d'un assistant « Ville et Aéroport »**

Recrutement en cours d'un assistant « Ville et Aéroport » sur la base de 21h/semaine, soit 91h/mois et une rémunération nette mensuelle de 1200 euros.

➤ **Point financier (Lucien Barge)**

- Tableau actualisé des cotisations 2010
- Synthèse des comptes Ville et Aéroport au 21/092010