



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Mercredi 15 mai 2013

14h00-16h00

Assemblée Nationale – 8^{ème} bureau

ORDRE DU JOUR

- I) Nomination du conseil d'administration renouvelé suite à l'AG 2013
- II) Décentralisation des aéroports régionaux : compte-rendu de la rencontre avec l'Union des Aéroports Français (UAF)
- III) Point sur le dossier Nantes-NDDL : compte-rendu de l'audience auprès de la Commission du dialogue, discussion du rapport final de la Commission
- IV) Préparation de l'audience ministérielle avec F.CUVILLIER (Transports) (5 juin, 11h45)
- V) Questions diverses

NOMINATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION RENOUVELE SUITE A L'ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE 2013

Lors de son assemblée générale ordinaire 2013 qui s'est tenue le 20 février dernier à l'Assemblée Nationale, les membres de Ville et Aéroport ont voté le renouvellement du conseil d'administration conformément à l'article 7 des statuts.

Avant le vote, le conseil d'administration était composé des 5 membres du bureau (M. Jean-Pierre Blazy, Président ; M. Jacques-Alain Bénisti, Vice-Président ; M. Pascal Boureau, Vice-Président ; M. Didier Gonzales, Secrétaire général ; M. Lucien Barge, Trésorier) et de 20 administrateurs.

Il a été décidé la révision de l'article 6 des statuts afin d'étendre le nombre d'administrateurs à trente membres au lieu de vingt-trois actuellement :

Article 6

« L'assemblée générale élit en son sein un conseil d'administration composé d'un président, de trois vice-présidents, d'un secrétaire général, d'un trésorier *et de trente membres*. Les anciens présidents font également partie du conseil d'administration. Elle se réunit au moins une fois par an sur convocation du conseil d'administration ou à la demande d'un quart des membres, sans possibilité de procuration en ce cas. Le conseil d'administration fixe l'ordre du jour. »

Suite à l'AG 2013, je rappelle que les membres démissionnaires sont :

- ➔ Monique Papin (77), ancien Maire de Dammartin-en-Goële
- ➔ Maurice Boscavert (95), Maire de Taverny
- ➔ Jean-Louis Cohen (94), ancien Maire d'Ablon-sur-Seine (décès)

Les nouveaux membres élus au conseil d'administration sont :

- ➔ Corinne Gorlier (94), Maire d'Ablon-sur-Seine (remplace M.Cohen)
- ➔ Jean-Benoît Pinturier (77), Maire de Saint-Pathus
- ➔ Stéphane Jabut (77), Maire de Dammartin en Goële (remplace Mme Papin)

Dans le cadre de la nomination du conseil d'administration Ville et Aéroport, je vous informe qu'un poste de vice-président est à pourvoir.

Nomination du Conseil d'administration Ville et Aéroport (25 membres)

→ Bureau (5 membres)

Jean-Pierre BLAZY (95), Président, Député-Maire de Gonesse

Jacques-Alain BENISTI (94), Vice-président, Député-Maire de Villiers-sur-Marne

Pascal BOUREAU (31), Vice-président, Adjoint au Maire de Blagnac

Didier GONZALES (94), Secrétaire général, Maire de Villeneuve-le-Roi

Lucien BARGE (69), Trésorier, Maire de Jonage

1 poste de vice-président à pourvoir

→ Administrateurs (20 membres) (en gras les nouveaux membres élus lors de l'AG 2013)

Serge ANDREONI (13), Sénateur-Maire de Berre-l'Etang

Gérard BOUTHIER (91), Conseiller communautaire, Communauté d'agglomération du Val d'Yerres

Bernard CORNEILLE (77), Maire d'Othis

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

Jean-Luc DURAND (44), Vice-Président de la Communauté de communes Erdre et Gesvres

Jacques FERGEAU (33), Maire de Saint-Jean-d'Illac

François GARCIA (91), Président de la Communauté d'agglomération « Les portes de l'Essonne »

Corinne GORLIER (94), Maire d'Ablon-sur-Seine

Michèle GRESSUS (44), Maire de Bouguenais

Daniel HAQUIN (77), Président de la Communauté de communes Plaine de France

Stéphane JABUT (77), Maire de Dammartin-en-Goële

Gaston LATSCHA (68), C.C des Trois Frontières, Adjoint au Maire de Hésingue

Jacques LEPELTIER (91), Adjoint au Maire de Longjumeau

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

Jean-Paul PASCO-LABARRE (77), Maire de Le Pin

Jean-Benoît PINTURIER (77), Maire de Saint-Pathus

Marie RECALDE (33), Adjointe au Député-Maire de Mérignac

Christian REY (38), Maire de Diémoz

Patricia SCHILLINGER (68), Sénateur-Maire de Hegenheim

Patrice VALENTIN (51), Vice-Président du Conseil général de la Marne

DECENTRALISATION DES AEROPORTS REGIONAUX

Compte-rendu de la rencontre avec l'union des aéroports français
(uaf)

Le 3 avril dernier, l'association Ville et Aéroport représentée par **MM. Blazy**, Président, **Boureau**, Vice-Président, et **Barge**, Trésorier, 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 l'acte III de la décentralisation

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 (2004-2005) et le fonctionnement des sociétés aéroportuaires

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.

→ **Sur la nécessité d'une évolution législative de la loi de 2004 sur les communautés aéroportuaires**

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. 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.

→ **Sur les aides d'Etat aux aéroports régionaux**

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.



POINT SUR LE DOSSIER NANTES-NOTRE-DAME-DES-LANDES

Compte-rendu de l'audience auprès de la commission du dialogue et discussion du rapport final de la commission

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 révisé 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.

→ Ville et Aéroport présente son contrat d'engagement à la Commission du dialogue

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 ».

→ **Le rapport final de la Commission du dialogue intègre la proposition de Ville et Aéroport (recommandation n°8)**

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.

→ **Les prochaines évolutions du dossier et l'opposition au projet toujours très forte sur le terrain. Ville et Aéroport programmera un déplacement en concertation avec les élus locaux de la CCEG**

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).**

Une chaîne humaine regroupant plusieurs milliers de personnes s'est formée le 11 mai dernier à Notre-Dame-des-Landes. Les tensions sont retombées d'un cran à la suite des conclusions du rapport de la Commission du dialogue mettant en cause divers éléments du dossier.

PREPARATION DE L'AUDIENCE MINISTERIELLE

avec
M.Frédéric Cuvillier,
ministre délégué aux transports

Initialement programmée le 16 mai à 11 heures, l'audience avec le Ministre délégué aux transports, M. Frédéric Cuvillier, est finalement reportée au **mercredi 5 juin 2013 à 11h45**.

Il convient de lister les différents sujets que nous souhaitons aborder avec le Ministre et de rédiger un document de synthèse reprenant nos propositions et qui lui sera remis lors de l'audience.

- La politique aéroportuaire – Quel développement aéroportuaire des aéroports parisiens et régionaux ? Quelle politique d'anticipation de la demande du transport aérien d'ici 2030 ? Nécessité d'un débat national ?
Présentation des propositions de Ville et Aéroport (Cf. cahier d'acteurs sur la politique aéroportuaire)
- Les vols de nuit – Echec du groupe de travail national ACNUSA – Nécessité de prendre des mesures sur cette question sensible pour les élus et les populations riveraines des grands aéroports français
Présentation des propositions de Ville et Aéroport sur les vols de nuit
- La gouvernance du territoire aéroportuaire – les communautés aéroportuaires –
Nécessité d'une évolution législative de la loi de 2004 (Cf. PPL)
- L'évolution de la constructibilité (renouvellement urbain) en zone C des PEB
Présentation de l'amendement V&A Art. L.147-5 du code de l'urbanisme
- Nantes-NDDL
Présentation du contrat d'engagement V&A
- L'impact sanitaire et social du transport aérien
Etude DEBATS – Etude Univ. Cergy-Pontoise (présentation synthèse)
- Les retombées économiques et fiscales
- ...

QUESTIONS DIVERSES

- ➔ Participation au colloque du CIDB le 20 juin 2013 dans le cadre du salon du Bourget
Table-ronde sur le thème de la gestion de l'urbanisme autour des aéroports
- ➔ Préparation du colloque européen V&A-ARC à Bruxelles (fin 2013)
- ➔ Communication V&A – Changement de nom de domaine du site Internet