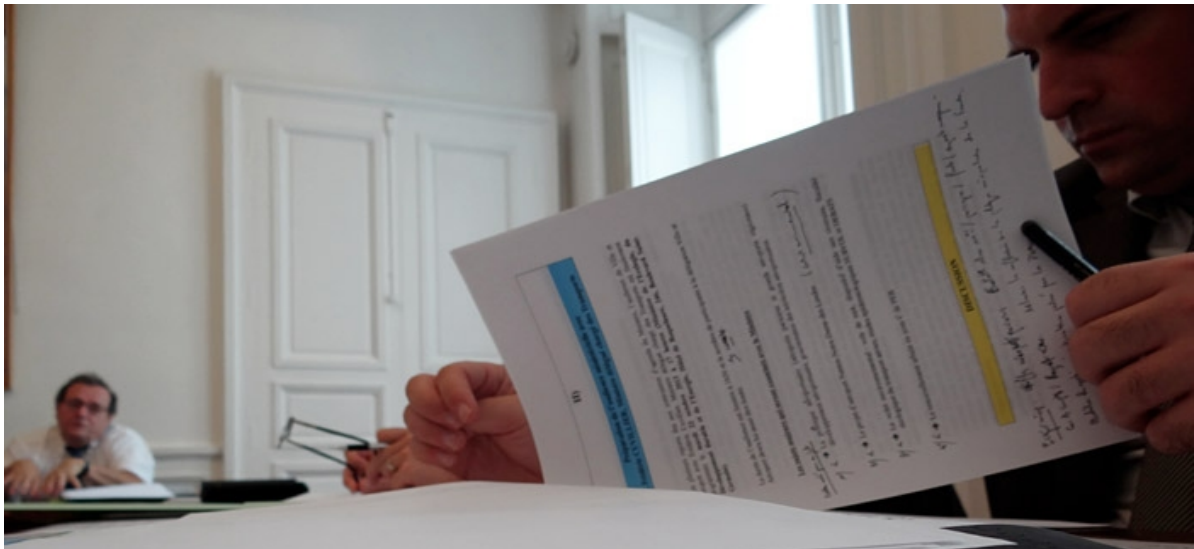


CONSEIL D'ADMINISTRATION

Mercredi 9 octobre 2013
14h00-16h00
Assemblée Nationale – 4^{ème} bureau

ORDRE DU JOUR

- 1) Renouveau urbain en zone C de PEB - Retour sur l'examen du projet de loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR)
- 2) Préparation de l'audience ministérielle avec Frédéric Cuvillier, Ministre délégué chargé des Transport
- 3) Dossier Nantes-Notre-Dame-des-Landes
- 4) Questions diverses : CCE Paris-CDG sur les vols de nuit ; Point sur la situation à Francfort (vols de nuit) ; Point sur l'étude « Impact du transport aérien sur les parcours résidentiels et les valeurs immobilières autour de Paris-CDG, Paris-Orly, Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac » ; Point sur la révision du SDRIF (recommandations sur l'aérien) ; Point financier (proposition augmentation salariale)



I)

Renouvellement urbain en zone C de PEB – Retour sur l'examen du projet de loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR)

L'Assemblée Nationale a adopté en première lecture le 13 septembre dernier le projet de loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR).

Une évolution législative limitée dans l'espace et dans le temps. Progrès et insuffisances de l'article 78 bis

L'article 78 bis de ce texte (cf. ci-joint) reprend la formulation proposée par Ville et Aéroport depuis sa création afin d'assouplir la réglementation issue du code de l'urbanisme (art. L.147-5) qui restreint la possibilité d'opérations de renouvellement urbain en zone C du Plan d'Exposition au Bruit (PEB). Sur les territoires aéroportuaires concernés, le PEB a pour conséquence d'alimenter la spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale.

En 2000, la loi SRU avait permis d'assouplir la contrainte du PEB en autorisant une « augmentation non significative » de la population. Cette disposition qui donnait un peu de respiration et venait rompre avec la règle étouffante du 1m² démoli pour 1m² construit fut annulée en 2002 en dépit de sa validation par le conseil constitutionnel.

Au fil des années, Ville et Aéroport n'a eu de cesse de proposer cette rédaction à travers un amendement (cf. ci-joint) qui prévoit que les PEB délimitent « des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbains peuvent être autorisées à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores ». L'article 78 bis de ce projet de loi reprend cette formulation et l'on peut s'en féliciter.

Cependant, cet article limite l'évolution législative dans l'espace et dans le temps aux contrats de développement territorial (CDT – Loi sur le Grand Paris) conclus ou révisés avant le 1^{er} janvier 2015.

Ville et Aéroport dénonce aujourd'hui la double iniquité de traitement introduite par l'article 78 bis :

1°) s'agissant du territoire de Roissy puisque 9 communes du Val d'Oise et 8 communes de Seine-et-Marne incluses en zone C du PEB ne sont pas aujourd'hui concernées par un CDT. Elles ne le seront pas avant le 1^{er} janvier 2015 alors qu'elles connaissent les mêmes réalités.

2°) l'article 78 bis écarte les grands aéroports régionaux tels que Toulouse-Blagnac, Marseille-Provence, Bordeaux-Mérignac, Lyon Saint-Exupéry, Nice-Côte-d'Azur ou le PEB constitue également une contrainte urbaine et sociale forte.

Ville et Aéroport regrette l'obstination de la Ministre du Logement à ne pas vouloir apporter la solution qu'attendent de nombreux élus, solution qui avait été trouvée en 2000 avec la loi SRU puis remise en cause deux ans plus tard.

Rappel de la proposition plus équilibrée et plus équitable défendue par Ville et Aéroport

La proposition défendue par Ville et Aéroport est plus équilibrée et plus équitable. Elle modifie l'article L.147-5 du code de l'urbanisme sans remettre en question le principe du PEB qui vise à prévenir l'urbanisme au voisinage des aéroports. Afin de lutter contre la spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale observée autour de Roissy comme sur d'autres territoires aéroportuaires, l'enjeu est d'instaurer un assouplissement raisonnable en zone C des PEB des aéroports acrusés, dans les secteurs de renouvellement urbain visés au 5° de l'article L.147-5. La définition des limites de chacune des opérations sera négociée avec le représentant local de l'Etat au regard des enjeux de développement durable et de mixité sociale, dans le cadre de l'acte de créations de ces secteurs.

Ville et Aéroport lance un appel à contribution à l'échelle des grands aéroports régionaux

Afin de continuer à défendre cette proposition à l'avenir dans l'intérêt de l'ensemble des élus et des populations des territoires concernés, Ville et Aéroport vient de lancer un appel à contribution auprès des élus concernés. Il s'agit de présenter au-delà du cas de Roissy CDG, les conditions de constructibilité en zone C des PEB de l'aéroport Bordeaux-Mérignac, Toulouse-Blagnac, Marseille-Provence, Nice-Côte-d'Azur et Lyon-Saint-Exupéry. L'objectif est d'illustrer, de démontrer les difficultés actuelles rencontrées par les élus dans le cadre d'opérations de renouvellement urbains (déficits d'opérations et surcoûts pour les communes) et de confirmer l'existence des phénomènes de dégradation urbaine et de paupérisation sociale au sein des quartiers et centres anciens existants.

Ville et Aéroport transmettra ces contributions régionales afin de faire évoluer la position du gouvernement en sachant que ce projet de loi ALUR sera examiné au Sénat à partir du 22 octobre prochain.

PROJET DE LOI ALUR – ARTICLE 78 bis

« Les contrats de développement territorial, prévus par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, peuvent, pour répondre aux enjeux spécifiques de renouvellement urbain qu'ils identifient et dans un but de mixité sociale et d'amélioration de la qualité de vie des populations, prévoir des opérations de réhabilitation ou de réaménagement urbain en zone C des plans d'exposition au bruit, à condition que ces opérations n'entraînent pas d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores, nonobstant les dispositions figurant au 5° de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme.

Le contrat de développement territorial précise alors le contenu de ces opérations et délimite les périmètres concernés. Il définit des mesures de suivi de ces opérations au regard notamment de l'augmentation de la population, précise l'augmentation de la capacité de logement résultant de ces opérations et prévoit des mesures permettant de limiter l'impact des nuisances sonores sur la qualité de vie des populations exposées.

Pour l'application de ces dispositions, le contrat de développement territorial est révisé dans les conditions prévues par l'article 15 du décret n° 2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial. Ces dispositions ne peuvent être incluses que dans les contrats de développement territorial conclus ou révisés avant le 1^{er} janvier 2015 »

PROJET DE LOI ALUR AMENDEMENT VILLE ET AEROPORT

L'article L.147-5 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1° Le 5° est ainsi rédigé :

a) A la première phrase, après les mots « zones C », sont insérés les mots « des aérodromes qui enregistrent un trafic annuel de plus de vingt mille mouvements d'avions de plus de vingt tonnes » ;

b) A la même phrase, après le mot « augmentation », est inséré le mot : « significative »

c) Après la première phrase, la phrase suivante est ainsi rédigée : « Ces opérations sont définies dans l'acte de création de ces secteurs et motivée au regard des enjeux de développement durable et de mixité sociale ».

d) Après le mot « délimités », la fin de la troisième phrase est ainsi rédigée : « selon les mêmes modalités prises par arrêté préfectoral après enquête publique » ;

2°) Après le même 5°, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Une évaluation et un suivi de ces opérations de renouvellement urbain à l'intérieur des zones C est assuré au niveau local en amont et en aval par le représentant local de l'Etat. En aval au niveau national, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires présente un rapport annuel de la mise en œuvre du présent article ».

II)

Préparation de l'audience ministérielle avec M. Frédéric CUVILLIER, Ministre délégué chargé des Transports

Après plusieurs reports dus aux contraintes d'agenda du Ministre, l'audience de Ville et Aéroport avec Frédéric Cuvillier, Ministre délégué chargé des Transports est finalement programmée le **mardi 22 octobre 2013 à 17 heures (Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, Hôtel de Roquelaure, 246, Boulevard Saint-Germain).**

La durée de l'audience est limitée à 1h30 et le nombre de participants à la délégation Ville et Aéroport devra lui aussi être limité.

Les sujets majeurs qui seront examinés avec le Ministre :

- ➔ La politique aéroportuaire (aéroports parisiens et grands aéroports régionaux) : développement aéroportuaire, gouvernance des territoires aéroportuaires

- ➔ Le projet d'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes

- ➔ Le volet environnemental : vols de nuit, dispositif d'aide aux riverains, fiscalité écologique du transport aérien, études épidémiologiques SURVOL et DEBATS

- ➔ Le renouvellement urbain en zone C de PEB

DISCUSSION

III)

Point sur le dossier Nantes-Notre-Dame-des-Landes

Pas d'incompatibilité de ce dossier avec la législation européenne

La Commission européenne a annoncé le 17 septembre qu' « *il ne lui semblait pas indiqué, à ce stade, d'ouvrir une procédure d'infraction formelle* » contre l'Etat français, dans le dossier de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, qui devrait être construit au nord de Nantes.

Le directeur général de l'environnement, Karl Falkenberg, qui a souligné devant les eurodéputés membres de la commission des pétitions le « *fort caractère émotionnel* » du dossier de cette future plate-forme aéroportuaire défendue par le gouvernement, a néanmoins précisé que le dossier était « *complexe de par sa nature et de par son histoire* ».

Soucieuse de ne pas interférer dans un dossier politique, les commissaires européens ont précisé qu'ils n'étaient pas là pour juger sur le fond de l'opportunité et de la nécessité de ce nouvel aéroport, mais de sa seule « *totale compatibilité avec la législation européenne* ».

L'éventuel non-respect de plusieurs directives a été étudié, dont celles sur la loi-cadre sur l'eau, sur la compensation des zones humides, sur les espèces protégées ou encore les mesures d'impact cumulé des différentes annexes, comme les infrastructures de transport ou de zones d'activités proches de l'aéroport. « *La Commission se réserve la possibilité de suivre de très près les dernières décisions, notamment les impacts cumulatifs* », a précisé M.Falkenberg. Ces impacts sont encore inconnus puisque l'Etat français ne les a pas encore évalués.

Les opposants au projet craignent à présent que le gouvernement et la préfecture de région des Pays-de-la-Loire ne profitent de cette situation de statu quo pour avancer dans le chantier et ne mette Bruxelles devant le fait accompli. Le dossier européen de Notre-Dame-des-Landes reste ouvert et malgré la demande du responsable des socialistes européens de « *fermer la pétition* », soit d'arrêter toute procédure des députés, celle-ci restera ouverte. En attendant que de nouvelles précisions du gouvernement français ne soient données à Bruxelles. En attendant aussi que sur le terrain les derniers arrêtés préfectoraux ne soient publiés annonçant ainsi le démarrage effectif du nouvel aéroport.

Rappel du contrat d'engagement Ville et Aéroport remis à la Commission du dialogue

Pour sa part, Ville et Aéroport avait pu remettre auprès de la Commission du dialogue son contrat d'engagement en mars 2013 dans lequel elle demandait d'une part des 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. L'enjeu est de ne pas reproduire les erreurs du passé commises autour de Roissy par exemple et de relier le nouvel équipement aéroportuaire à son territoire d'implantation (villages préexistant).

D'autre part, le contrat d'engagement Ville et Aéroport mettait en avant la question environnementale. Elle souhaitait qu'un contrat environnemental soit rédigé et conclut entre l'ensemble des parties prenantes et faisait des vols de nuit la question sensible à traiter en priorité (limitation). C'est l'une des conditions d'acceptabilité d'un tel projet.

Position du gouvernement sur le dossier Notre-Dame-des-Landes

Suite aux rapports des trois commissions remis au ministre F.Cuvillier, celui-ci a déclaré qu'il n'y aurait pas de travaux sans levée des réserves et notamment celles concernant les mesures de compensation environnementale. Une part des préconisations des commissions concerne la faisabilité des mesures de compensation environnementale et nécessite la réalisation de vérifications supplémentaires. « *Les travaux ne pourront s'engager tant que cette faisabilité n'aura pas été démontrée. Le gouvernement sera attentif à ce que ces réserves soient levées et sollicitera une expertise scientifique et technique sur les réponses apportées* » indiquait le ministre délégué aux transports au début de l'été.

M.Durand (CCEG) précise que les services de l'Etat ont effectué un important travail depuis le début de l'été car le dossier finalisé doit être présenté au gouvernement d'ici la mi-octobre au plus tard. Le gouvernement devrait rendre sa décision entre le 15 octobre et le 15 décembre.

Opportunité d'un déplacement Ville et Aéroport sur site

Ville et Aéroport envisage un déplacement sur site suite à la décision du gouvernement sur ce dossier et afin de rencontrer les élus de la communauté de communes Erdre et Gesvres.

Cf. sur www.villeaeroport.fr le rapport de la Commission du dialogue (avril 2013) et le contrat d'engagement Ville et Aéroport



IV)

Questions diverses

→ CCE Paris-CDG sur les vols de nuit

Une CCE Paris-CDG exclusivement consacrée aux vols de nuit est programmée le 17 octobre. Les différents collèges de la CCE présenteront leur contribution et un débat sera organisé suite aux présentations. Au-delà de ce débat, les collèges « Elus » et « Associations » de la CCE Roissy CDG ont demandé au Préfet de région IDF que la CCE émette un avis sur le sujet des vols de nuit : **la CCE demande au gouvernement d'engager des négociations entre l'ensemble des parties prenantes visant à la réduction progressive des vols de nuit. Un calendrier de ces négociations sera arrêté.**

Roissy-Charles-de-Gaulle est l'aéroport européen le plus nuisant la nuit avec 170 vols en moyenne enregistrés entre 22h et 6h alors que ses principaux concurrents (Londres-Heathrow, Amsterdam-Schiphol et Francfort) ont réduit significativement leurs vols de nuit pour prendre en compte la protection de la santé des riverains. Francfort, le dernier en date, a établi un couvre-feu depuis novembre 2011 entre 23h et 5h.

Suite aux Assises du Grand Roissy en janvier 2011, un groupe de travail national sur les vols de nuit avait été constitué sous l'égide de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA). Il réunissait professionnels du transport aérien, élus et associations. S'il a travaillé pendant plusieurs mois sur un état des lieux des vols de nuit, le volet « propositions » est resté vide faute d'une réelle volonté d'avancer sur le thème « comment aboutir à une réduction négociée des vols de nuit ? ».

→ Point sur la situation à Francfort (vols de nuit)

M.DELANNAY a participé à un séminaire « Vols de nuit » organisé par la direction de l'aéroport (FRAPORT) les 25 et 26 septembre dernier

Compte-rendu : La concertation animée par le Forum Aéroport et la Région (regroupant le gouvernement du Land de Hesse, les communes, les associations, les autorités aéroportuaires et la compagnie Lufthansa) avait conduit à faire accepter à la création d'une quatrième piste sur l'aéroport en contrepartie de la suppression des vols de nuit.

Le plan approuvé par le ministère de l'Economie, des Transports et de l'Aménagement du territoire du land de Hesse du 18 décembre 2007 a finalement autorisé les vols de nuit en les encadrant par :

- une limitation du nombre de vols de 23h à 5h fixée à 17. Cette partie de la nuit 23h-5h est dénommée « nuit de médiation ».
- cette limitation est complétée d'un plafond de vols réguliers autorisés la nuit de 22 heures à 6 heures fixé à 150 vols par nuit en moyenne (soit sur un an 54 750 vols de 22h à 6h dont 6 205 de 23h à 5h).

Le dispositif prévoyait également:

- en plus de l'interdiction des avions du chapitre 2 déjà existante une autorisation la nuit de 22h à 6h des seuls vols d'avions du chapitre 4.
- une priorité absolue au fret de 23h à 5h dans le cadre des 17 vols

Ces nouvelles dispositions contrepartie de la construction de la 4^e piste n'ont pas été acceptées par les riverains et un recours a été déposé.

Une interdiction totale des vols de nuit sur 23h-5h a été décidée le 11 octobre 2011 par le tribunal du land de Hesse et ce à compter du 30 octobre 2011 au motif que l'obligation d'examiner les intérêts contradictoires avait été enfreinte par le ministère. Cette décision de justice a été confirmée par la cour fédérale le 14 mars 2012.

Aujourd'hui le problème qui demeure à Francfort est la concentration des vols de nuit entre 22h et 23h et entre 5h et 6h puisque l'aéroport enregistre en moyenne 133 vols par nuit. La nouvelle piste incite les autorités aéroportuaires à prévoir un fort développement portant le nombre de mouvements annuels à 700 000 à l'horizon 2020. Plusieurs dispositifs complètent ces restrictions sur le nombre de mouvements. Entre 23h et 5h il est demandé aux pilotes d'appliquer une procédure de descente continue et éventuellement, si les conditions de trafic le permettent, en dehors de ces horaires.

➔ Point sur l'étude « Impact du transport aérien sur les parcours résidentiels et les valeurs immobilières autour de Paris-CDG, Paris-Orly, Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac »

L'étude est dans sa dernière phase puisque suite aux résultats produits sur les valeurs immobilières autour des aéroports parisiens, Melle SEDOARISOA a pu travailler cet été sur les données PERVAL (notaires) renseignant sur les prix immobiliers autour des aéroports de Lyon et Toulouse.

Ville et Aéroport fera partie du jury de thèse lors de la soutenance de celle-ci prévue en décembre 2013. Melle SEDOARISOA viendra présenter aux membres du conseil d'administration Ville et Aéroport les conclusions de son étude.

Une fois l'étude finale publiée, Ville et Aéroport sensibilisera l'ensemble des acteurs concernés sur le sujet (ministères, DGAC, gestionnaires d'aéroports, ACNUSA, communes, etc.). **L'enjeu est de créer des observatoires des valeurs immobilières sur les territoires aéroportuaires concernés pas l'étude.**

→ Révision du SDRIF (recommandations sur l'aérien)

La commission d'enquête sur le SDRIF vient de publier son rapport et ses recommandations. Deux d'entre elles portent sur l'aérien et vont dans le sens des propositions portées par Ville et Aéroport depuis plusieurs années.

Extrait du rapport de la Commission d'enquête publique relative à la révision du SDRIF - RECOMMANDATION N° 5

« En matière de prise en compte du long terme et de l'aménagement du territoire, la commission d'enquête recommande l'engagement d'une étude prospective sur le développement à terme de la région en lien avec l'aménagement du territoire national et celui du Bassin parisien. Dans ce cadre, cette étude devra porter notamment sur la création éventuelle d'un troisième aéroport en dehors de la région Ile-de-France afin de limiter à leur niveau actuel le trafic aérien des aéroports franciliens et leurs nuisances. »

RECOMMANDATION N° 10

« La commission d'enquête recommande l'examen avec l'Etat de l'ensemble des contributions du public relatives à l'incidence du trafic aérien sur les nuisances et la santé, afin de donner des perspectives sur les mesures permettant de répondre aux attentes très importantes du public quant à la diminution de ces nuisances.

Dans ce cadre elle demande l'engagement :

- d'une étude relative à la déconcentration du trafic de fret aérien sur l'aéroport de Vatry, sans pour autant dissocier le trafic fret de Roissy-CDG de son trafic passager ;
- de la mise en place d'une structure de réflexion et de concertation à l'échelle régionale pour concilier l'usage du transport aérien et le développement de l'urbanisation tout en garantissant la protection des riverains ;
- d'une réflexion en faveur d'un plan de réduction des vols de nuit en Ile-de-France conformément aux recommandations de l'OMS ».

→ Point financier (proposition augmentation salariale)

Le Président et le Trésorier de Ville et Aéroport proposent une augmentation salariale pour les deux salariés de l'association MM. Julien DELANNAY et Richard GOUSSIES.