

AUDIENCE MINISTERIELLE AVEC M. Frédéric CUVILLIER

Ministre délégué chargé des Transports

Mardi 22 octobre 2013 à 17 heures
Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie
246 boulevard Saint-Germain – 75007 PARIS

Compte-rendu

Délégation Ville et Aéroport	Délégation ministérielle
M. Jean-Pierre BLAZY Président Député-Maire de Gonesse (95)	M. Frédéric CUVILLIER Ministre délégué chargé des Transports
M. Pascal BOUREAU Vice-Président, Adjoint au Maire de Blagnac (31)	Mme Alice-Anne MEDARD Conseillère technique « Transport aérien » auprès du Ministre des Transports
M. Didier GONZALES Secrétaire général, Maire de Villeneuve-le-Roi (94)	M. Jean-Marc AMBROSINI Conseiller technique
M. Lucien BARGE Trésorier Maire de Jonage (69)	M. Pascal LUCIANI Sous-Directeur au développement durable (DGAC)
M. Nicolas DUPONT-AIGNAN Président de la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres (91)	M. Serge BILLIOTTET Sous-direction du développement durable (DGAC)
M. Gérard BOUTHIER Conseiller communautaire du Val d'Yerres (91)	
M. Jean GOISET Président de la Communauté de communes Erdre et Gesvres (44)	
M. Jean-Luc DURAND Vice-Président de Communauté de communes Erdre et Gesvres (44)	
M. Stéphane JABUT Maire de Dammartin-en-Goële (77)	
M. Etienne-Christian VILLEMAGNE Ancien adjoint au Maire de Saint-Laurent-de-Mure (69)	
M. Julien DELANNAY - Chargé de mission	
M. Richard GOUSSIES - Chargé de communication	



L'audience est ouverte à 17h20.

Jean-Pierre BLAZY introduit la réunion en remerciant le ministre de recevoir une délégation de l'association Ville et Aéroport et rappelle qu'elle a été créée il y a plus de 10 ans. Celle-ci s'est donné pour objectif la conciliation entre l'économie du transport aérien, son développement et l'amélioration du cadre de vie des populations riveraines qui en subissent les nuisances. Il ajoute que Ville et Aéroport est force de propositions et souhaite devenir un interlocuteur privilégié et mieux reconnu des pouvoirs publics.

Il aborde ensuite certains sujets fixés à l'ordre du jour de l'audience : la politique aéroportuaire de la France ; le volet environnemental du dossier avec notamment la question sensible des vols de nuit et le dispositif d'aide aux riverains ; enfin le renouvellement urbain en zone C de PEB.

Sur la politique aéroportuaire, il renvoie au rapport thématique de la Cour des comptes « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien » (2008) et attire l'attention du Ministre sur l'absence d'anticipation du devenir du système aéroportuaire national et parisien depuis plus de 10 ans et la décision de créer un nouvel aéroport parisien à Chaulnes en Picardie (2001). Cette décision a été annulée en 2002 suite à l'alternance politique.

Depuis, alors même que l'article 12 de la loi Grenelle I prévoit de limiter la création de nouveaux aéroports aux transferts d'activités pour des raisons environnementales, le déséquilibre de notre système aéroportuaire national et parisien s'est sensiblement aggravé.

Jean-Pierre BLAZY précise au ministre que le gouvernement ne peut trouver les solutions les plus optimales sans d'abord réfléchir sur les réalités de l'hypertrophie aéroportuaire parisienne qui concentre 80% du trafic national. En 2030 la saturation des capacités aéroportuaires en Ile-de-France serait atteinte sans aucune anticipation.

Cela est confirmé par le dernier rapport Viau sur l'avenir d'Orly commandé par le précédent gouvernement et qui recommande au gouvernement d'exprimer clairement la politique qu'il entend suivre en ce qui concerne le réseau aéroportuaire desservant l'Ile-de-France.

Jean-Pierre BLAZY indique au Ministre que la politique aéroportuaire de la France ne saurait se résumer au projet d'aéroport de Nantes-Notre-Dame-et-Landes et qu'il s'agit d'avoir une

approche globale et équilibrée du développement aéroportuaire français. Ville et Aéroport demande un débat public national sur le sujet au-delà de la décision d'implanter un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Par ailleurs, une réorganisation du réseau aéroportuaire francilien nécessite que des mesures d'incitation et d'accompagnement soient prises sur le volet environnemental et sanitaire ainsi que sur le volet économique et social. Enfin, la gouvernance doit évoluer à la fois pour associer les différents acteurs et dégager les réponses indispensables.

Jean-Pierre BLAZY aborde ensuite deux points majeurs du volet environnemental : les vols de nuit et le dispositif d'aide aux riverains. Sur le premier point, il regrette que le groupe de travail national piloté par l'ACNUSA ait échoué à proposer un plan national de réduction des vols de nuit alors que dans le même temps et depuis l'arrêté de 2003 plafonnant le nombre de créneaux horaires attribuables entre 0h et 5h à Roissy CDG le nombre des vols a augmenté entre 22h et 0h et entre 5h et 6h. Air France, FedEx et Europe Airpost représentent près de la moitié des vols de nuit sur Roissy CDG. Dans le même temps les exemples européens (Londres-Heathrow, Amsterdam-Schiphol, Francfort) ont démontré la capacité d'adaptation et de réorganisation des compagnies aériennes aux nouvelles réglementations. Il s'agit avant tout d'un enjeu de santé publique et de protection des populations riveraines. **Jean-Pierre BLAZY** souligne que lors d'une CCE spéciale Vols de nuit de l'aéroport Roissy CDG tenue le 17 octobre dernier Ville et Aéroport a proposé un projet d'avis devant la CCE qui demande que le gouvernement engage des négociations entre l'ensemble des parties prenantes visant à la réduction significative des vols de nuit afin d'aligner Roissy CDG sur ses concurrents dans un délai raisonnable et négocié. Sur ce point, le Préfet de région s'est engagé à ce que la CCE prononce un avis à l'occasion d'une prochaine réunion programmée en janvier 2014. Enfin, **Jean-Pierre BLAZY** relève avec satisfaction les recommandations du récent rapport de la commission d'enquête publique relative à la révision du SDRIF. L'une demande « une étude portant notamment sur la création éventuelle d'une troisième aéroport hors Ile de France afin de limiter à leur niveau actuel le trafic aérien des aéroports franciliens et leurs nuisances ». L'autre demande notamment l'engagement « d'une réflexion en faveur d'un plan de réduction des vols de nuit conformément aux recommandations de l'OMS ».

Sur le dispositif d'aide aux riverains, **Jean-Pierre BLAZY** questionne directement le ministre sur la révision complète des PGS des aéroports parisiens d'ici la fin 2013, la pérennisation du taux d'aide aux riverains à 100% à compter du 1^{er} janvier 2014. Par ailleurs, il juge inacceptable l'abaissement du tarif de la Taxe sur les nuisances aériennes (TNSA) affectée au financement du dispositif d'insonorisation des logements (Cf. arrêté du 13 mars 2013). Celui-ci est confirmé par l'écêtement de la TNSA programmé dans le cadre du PLF 2014 (1^{ère} partie, article 31). L'évaluation prévisionnelle de recette de la TNSA pour 2014 est plafonnée à 49 millions d'euros. Ce plafonnement par le PLF est inacceptable.

Jean-Pierre BLAZY indique au ministre que les excédents de trésorerie pour Roissy et Orly posent le problème de la gestion du dispositif par Aéroports de Paris. Celui-ci n'a pas une politique suffisamment incitative auprès des riverains au regard du nombre de logements restant à insonoriser, de plus ce nombre est amené à croître suite à la révision des PGS (ex : +19957 logements autour de Roissy CDG). Quid des 7% de frais de gestion pris par ADP ? Quand on dit aux riverains qu'on modulera le tarif de la TNSA le jour où il y aura besoin d'argent, il s'agit d'un mensonge puisque ce montant global est plafonné.

Compte-tenu de ces éléments, **Jean-Pierre BLAZY** demande au ministre un bilan financier du dispositif d'aide aux riverains depuis 5 ans ainsi qu'une évaluation des travaux d'insonorisation effectués chez les particuliers et dans les bâtiments publics.

Sur le renouvellement urbain en zone C de PEB, **Jean-Pierre BLAZY** attire l'attention du ministre sur le projet de loi ALUR et l'amendement de la rapporteure (article 78 bis). Celui-ci constitue une première avancée mais il s'agit d'une évolution législative limitée dans l'espace et dans le temps. Cette disposition se limite aux contrats de développement territorial (loi sur le Grand Paris). Elle écarte ainsi à la fois les communes incluses en zone C du PEB et hors CDT autour de Roissy (9 communes dans le Val d'Oise et 8 communes en Seine-et-Marne).

Cette disposition ne vaut que pour les communes étant incluses dans un CDT conclu ou révisé avant le 1^{er} janvier 2015. Les communes actuellement hors CDT le resteront compte-tenu des délais et il est inacceptable que l'on abandonne des territoires qui connaissent les mêmes réalités de la zone C du PEB (dégradation urbaine et paupérisation sociale).

D'autre part, la disposition législative de la rapporteure écarte les grands aéroports régionaux tels que Toulouse-Mérignac, Bordeaux-Mérignac, Lyon-St-Exupéry ou le PEB constitue également une contrainte urbaine et sociale forte.

Didier Gonzales attire l'attention du ministre sur la situation de l'aéroport d'Orly. Il met en garde contre toute tentation d'un déplafonnement de l'aéroport aujourd'hui réglementé sur la base de 250000 créneaux/an soit environ 200000 mouvements (Cf. arrêté du 6 octobre 1994). Il fait savoir son inquiétude au ministre à ce sujet et lui indique l'enquête publique en cours sur Orly (nouveau terminal).

Rappel des chiffres du trafic : plus de 27 millions de passagers en 2012 pour 233000 mouvements, largement au-delà de l'objectif des « 200000 mouvements » fixés par le SDRIF de 1994 repris par l'arrêté du 6 octobre 1994. **Didier Gonzales** questionne : comment croire qu'ADP fera voyager 32,5 millions de passagers puis 40 millions à terme sans déroger encore plus au plafonnement en vigueur sur cette plateforme enclavée dans un tissu urbain dense et préexistant à l'aéroport ? Il fait savoir au ministre que Ville et Aéroport refuse la mise en œuvre de ce projet de développement du trafic sur la plateforme d'Orly dont la situation particulière d'aéroport urbain doit être pleinement respectée (plafonnement annuel à 200000 mouvements/an et couvre-feu entre 23h30 et 6h). La desserte aérienne de la Métropole du Grand Paris ne doit pas passer par l'utilisation plus soutenue de l'aéroport d'Orly mais doit faire l'objet d'une véritable programmation à long terme comme vient de le rappeler la commission d'enquête publique sur le SDRIF dans sa recommandation n°5. Enfin, **Didier Gonzales** juge inacceptable de développer l'usage de gros porteurs qui génèrent plus de nuisances. Il propose au ministre que l'ensemble des communes concernées par le PGS (30 communes) rentrent dans le cadre consultatif de cette enquête publique au lieu des 4 communes actuelles dont 3 d'entre elles ne sont pas concernées par les nuisances générées par l'aéroport.

Nicolas Dupont-Aignan attire l'attention du ministre sur l'augmentation inquiétante du nombre de déviation de trajectoires non justifiées par des conditions météorologiques sur Orly depuis 3 mois. Il en rappelle les chiffres et demande au ministre de saisir la DGAC afin de procéder à un véritable contrôle de ces déviations de trajectoires car la situation devient sensible.

Pascal Boureau interpelle le ministre sur les réalités rencontrées autour des aéroports régionaux tels que Toulouse-Blagnac concernant la problématique du renouvellement urbain en zone C de PEB. C'est l'article L.147-5 du code de l'urbanisme qui doit être révisé afin de permettre une plus grande respiration en zone C. Il rappelle que la règle étouffante du 1 pour 1 (1m² construit pour 1m² démoli) est incompatible avec la logique des opérations de renouvellement urbain. Par ailleurs, il fait savoir son inquiétude sur le dispositif d'aide aux riverains en observant d'une part la baisse du produit de la TNSA et il s'interroge d'autre part sur la pérennisation de l'aide à 100%, mesure qui arrive à échéance au 31 décembre 2013.

Lucien Barge confirme les propos de MM. Blazy et Boureau sur la question du renouvellement urbain en zone C de PEB qui concerne aussi l'aéroport Lyon-St-Exupéry et ses communes riveraines dont celle de Jonage dont il est Maire (ex : commissariat en zone C -problème logements policiers).

Jean Goiset fait état du dossier de Notre-Dame-des-Landes notamment pour signifier au ministre l'attente des élus de la communauté de communes Erdre et Gesvres d'une décision gouvernementale sur ce dossier et l'annonce du lancement des travaux avec un calendrier. Quand sera-t-elle prise ?

Jean-Luc Durand indique que les services de l'Etat (Préfecture) ont effectué un important travail depuis le début de l'été car le dossier finalisé doit être présenté au gouvernement ce mois-ci. Il indique la nécessité de rendre une décision d'ici la fin 2013 compte-tenu des échéances électorales de 2014.

Sur le fond du dossier, il rappelle que Ville et Aéroport demande la rédaction d'un contrat d'engagement préalable à la mise en service de l'aéroport. Telle est la condition a minima de l'acceptabilité du projet. 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.

Jean-Luc Durand précise que ce contrat d'engagement doit porté sur l'aménagement du territoire (ex : projet de desserte Tram-Train sur site). Il rappelle la décision du syndicat mixte aéroportuaire prise à l'unanimité le 21 juin 2013 demandant sans délais le lancement d'une étude sur la réalisation de cette ligne tram/train reliant la gare de Nantes à Notre-Dame-des-Landes et passant par le pôle Treillères/Grandchamp des Fontaines. Il demande que l'Etat s'engage de manière formelle et qu'il précise la nature des financements permettant de soutenir sa réalisation.

D'autre part, il s'agit de préparer un contrat environnemental dans lequel soit traitée en priorité la question des vols de nuit. NDDL sera-t-il ouvert la nuit et dans quel volume de trafic ? Si oui, il convient de prévoir une limitation des vols de nuit sur la future plateforme.

Enfin, **Jean-Luc Durand** attire l'attention du ministre sur la problématique globale de la santé publique sur le futur secteur aéroportuaire. Il demande à l'Etat que soit finalisé le principe d'une étude santé portant sur les populations résidants actuellement dans les futures zones de bruit. L'intérêt est de réaliser un état zéro de la santé des habitants et de pouvoir ensuite en suivre l'évolution au regard de la mise en service de la future plateforme et de ses nuisances. Sur le volet environnemental, Ville et Aéroport et la CCEG demandent des mesures compensatoires exemplaires et pragmatiques compte-tenu de la destruction par le projet de deux têtes de bassins versants.

Frédéric Cuvillier est heureux de pouvoir rencontrer les élus de l'association Ville et Aéroport dont il a lu les différentes publications de qualité. A ses yeux, il y a une méthode de travail à trouver avec son cabinet et la DGAC sur les modalités d'une concertation plus effective.

Sur la politique aéroportuaire, le ministre indique qu'il était beaucoup plus simple en 2001 (Cf. débat public et décision d'un 3ème aéroport à Chaulnes en Picardie) de mettre en place une politique de développement aéroportuaire. Il y a lieu d'avoir une démarche concertée sur le sujet. Il faudra prendre le temps de définir une politique aéroportuaire nationale avec une analyse prospective menée par l'Etat du futur développement aéroportuaire, de l'aménagement du territoire, etc.

La problématique est à revisiter et il faut profiter de la démarche européenne pour être dans un constat et des projets. Le ministre souligne l'augmentation du taux d'emport moyen des avions et la nécessité pour les compagnies aériennes d'optimiser le remplissage de leurs appareils. Par ailleurs, sur l'anticipation du développement aéroportuaire il y a des sites qui selon lui peuvent être optimisés (trafic, accès-dessertes, etc.).

Entre l'aéroport qui est un vecteur de développement économique et la nécessaire protection du cadre de vie des populations riveraines, il y a un point d'équilibre à trouver.

Sur la question difficile des vols de nuit, le ministre met en garde. Ce n'est pas dans un climat d'hostilité, de tension que l'on peut avancer. Selon lui, il faut qu'il y ai le maximum de transparence par rapport aux enjeux de cette question. Il est clair qu'on ne peut laisser les élus locaux face aux populations. Cela passe par une meilleure association des élus à la concertation et à la décision. **Frédéric Cuvillier** demande à la DGAC de voir quelles propositions sont à faire pour améliorer le débat sur les vols de nuit.

Il précise que ce gouvernement ne reviendra pas sur la réglementation en vigueur sur Orly : 250000 créneaux horaires/an pour environ 200000 mouvements.

Jean-Pierre Blazy questionne : jusqu'où poursuivre le développement aéroportuaire de Roissy ? Ville et Aéroport demande l'organisation d'un débat national sur la politique aéroportuaire de la France. Il existe des contradictions d'intérêt mal gérées qui créent des déséquilibres. Or, il faut dès à présent trouver des réponses.

Frédéric Cuvillier trouve sain qu'il y ait un lobby aérien et qu'il faut préserver et valoriser l'emploi sur les aéroports. **Jean-Pierre Blazy** répond qu'il y aurait lieu de mener une étude qualitative de l'emploi sur les aéroports car il a un retour souvent négatif des syndicats (emploi précaire, peu qualifié, horaires décalés, interim, etc.).

Frédéric Cuvillier lui confirme que c'est un chantier à avoir.

Jean-Pierre Blazy ajoute que lorsque les décisions se prennent il faut qu'une association comme Ville et Aéroport soit mieux associée. Or, il observe qu'il y a aujourd'hui plutôt une opacité qu'une transparence.

Nicolas Dupont-Aignan renvoie au rapport 2012 de l'ACNUSA qui insiste sur la dégradation des rapports et le non-respect des populations. Il estime que la construction de l'aérogare à Orly va devenir un abcès de fixation. Il prévient contre le risque qu'il y ait un jour un Notre-Dame-des-Landes en région parisienne.

Gérard Bouthier démontre au ministre que le plafonnement des créneaux et mouvements à Orly est aujourd'hui menacé avec le futur aérogare et les 450 millions d'euros engagés par

ADP. En effet, avec les prévisions de trafic annoncé (40 millions de passagers à terme) et malgré une progression relative du taux d'emport moyen à Orly il sera mathématiquement impossible d'en rester à 200000 mouvements annuels.

Frédéric Cuvillier prend note et demande que lorsqu'il y a de tels projets d'aménagement sur un site une approche raisonnable de partage et de respect des territoires soit privilégiée. L'Etat se doit d'avoir une stratégie globale en la matière.

Sur le dispositif d'aide aux riverains, **Frédéric Cuvillier** tiens à rassurer les élus de Ville et Aéroport. Il précise que la politique du gouvernement vise aussi à réduire les taxes quand c'est possible car le gestionnaire ADP est actuellement assis sur un tas d'or. Il reconnaît la stratégie de défense de la compagnie Air France face aux assauts des low-cost et des compagnies des pays du Golfe. Le ministre ajoute que dans le même temps une démarche de solidarité est nécessaire (ex : Taxe Chirac). Enfin, il affirme que son ministère est extrêmement attentif à ce que tous les dossiers de demande d'insonorisation puissent être éligibles et financés.

Jean-Pierre Blazy répond au ministre qu'il y a sur ce sujet un point de désaccord. Le dispositif d'aide aux riverains n'a pas été évalué à la fois qualitativement et quantitativement. Il rappelle les problèmes liés à la gestion assurée par ADP (ex : 7% de frais de gestion prélevés). **Frédéric Cuvillier** constate qu'il n'y a pas de problème de performance du dispositif et que la ressource financière est par ailleurs excédentaire (trésorerie). Il indique que la disposition de l'écrêtement de la TNSA prévue dans le cadre du PLF 2014 est dûe à Bercy et qu'elle est généralisée à d'autres taxes. Le ministre confirme par ailleurs son engagement sur la pérennisation de l'aide à 100% au-delà du 31 décembre 2013.

Didier Gonzales interpelle le ministre sur le rapport qu'il avait remis sur le sujet à son prédécesseur et qui proposait un élargissement des bâtiments publics éligibles au dispositif (crèches, équipements sportifs, etc.) et qui sortent de la règle de l'antériorité.

Frédéric Cuvillier partage la préoccupation des élus de Ville et Aéroport sur l'évolution de la constructibilité en zone C de PEB. Il considère qu'il vaut mieux commencer par dire qu'on est satisfait de la disposition législative introduite dans le projet de loi ALUR avant d'émettre une critique et dire que c'est insuffisant.

Enfin, sur le dossier du futur aéroport Nantes-Notre-Dame-et-Landes, **Frédéric Cuvillier** précise que la décision doit être prise au moment le plus opportun pour garantir le projet.

Il faut une démarche irréprochable, exempte de tout recours. Le ministre se satisfait que la France ait franchi l'obstacle européen. Ce dossier méritait que les services de l'Etat retravaille un certain nombre de points (rebâtir la loi sur l'eau, consultation sur les espaces protégés, etc.). La décision sur ce dossier ne se prendra donc pas en fonction du calendrier électoral (municipales de mars 2014) mais au moment le plus opportun.

Quant au contrat d'accompagnement souhaité par Ville et Aéroport, le ministre engage ses services à regarder cela de prêt avec le Préfet. Sur les vols de nuit, il est d'accord sur le principe qu'il vaut mieux préciser les choses avant qu'après.

L'audience se termine avec un engagement du ministre sur les déviations de trajectoires non justifiées et enregistrées sur Orly. Il adresse une commande à la DGAC sur ce point et demande un contrôle efficace de son administration.