# DOSSIER D'ADHESION 2017

L'ASSOCIATION VILLE & AÉROPORT

TABLE DES MATIÈRES


| | | |
|---|---|---|
| I | Charte de l'association | 2 |
| II | Statuts de l'association | 6 |
| III | Synthèse des propositions thématiques | 8 |
| IV | Liste des membres du conseil d'administration | 27 |
| V | Liste des adhérents | 33 |

# I CHARTE VILLE & AÉROPORT

*Les élus regroupés au sein de l'association Ville et Aéroport, représentant la diversité des situations géographiques comme la diversité des opinions et des idées, considèrent qu'il convient de réfléchir et d'agir ensemble et en concertation avec les pouvoirs publics et les acteurs économiques, en France et en Europe, pour concilier l'enjeu économique et l'enjeu environnemental désormais étroitement liés. L'association s'est donnée pour objet de promouvoir le développement durable du transport aérien, d'améliorer la qualité de vie des populations soumises aux nuisances aéroportuaires, et de favoriser une plus juste répartition des retombées économiques et fiscales générées par l'activité aéroportuaire. Elle se veut être une force de proposition en la matière et un interlocuteur privilégié des pouvoirs publics.*

| | |
|---|---|
| **I)** | **Une politique aéroportuaire maîtrisée favorisant un aménagement du territoire équilibré.**<br>Comme la souligné la Cour des comptes dans un rapport thématique « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien » en 2008, l'absence d'anticipation du devenir du système aéroportuaire francilien et national est préjudiciable pour le pays si l'on considère 2030 comme horizon de saturation physique des plates-formes existantes.<br>Depuis plus de 10 ans, le politique a fait le choix d'une gestion à saturation des aéroports existants. En effet, la dernière décision prise en matière de politique aéroportuaire remonte au gouvernement Jospin en novembre 2001 avec la création d'un nouvel aéroport parisien à Chaulnes. Il fut remis en question dès l'alternance politique en 2002. **Ville et Aéroport demande la tenue d'un débat public national au-delà de la décision d'implanter un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes.** Une réorganisation plus équilibrée du réseau aéroportuaire national et parisien 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. |
| **II)** | **Un nouveau mode de gouvernance des territoires aéroportuaires à inventer : la communauté aéroportuaire.**<br>Certains territoires aéroportuaires ont souffert d'une gouvernance éclatée, de transport en commun inadaptés, de nuisances aériennes très contraignantes ou encore de retombées économiques et fiscales inégalement réparties. La loi du 23 février 2004 créait des communautés aéroportuaires, établissements publics présidés par les présidents de régions, dont la mission était « de soutenir les actions territoriales et les projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale, l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs, et l'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire et aux actions menées pour en corriger les effets ». (article 2) Ces communautés aéroportuaires devaient voir le jour autour des aéroports dits « acnusés ». A ce jour, il n'en existe aucune. **Dix ans après l'échec de la loi du 23 février 2004 restée virtuelle, une évolution législative est nécessaire pour favoriser l'organisation, les compétences et les moyens propres des communautés aéroportuaires. Leur création réelle est indispensable pour promouvoir une gouvernance des territoires aéroportuaires plus cohérente, plus solidaire et plus partagée.** |

| | |
|---|---|
| **III)** | **Nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes : un contrat d'engagement préalable à la mise en service de l'aéroport en 2019 est nécessaire.**<br>Pour Ville et Aéroport, la rédaction d'un contrat d'engagement pris par l'aéroport vis-à-vis de son territoire d'implantation et préalable à sa mise en service est la condition a minima de son acceptabilité. Avant l'ouverture de l'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-landes à l'horizon 2019 il est essentiel que figurent dans ce contrat des engagements évaluables et contrôlables avec la meilleure gouvernance possible. Le contrat d'engagement du nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes doit poser les conditions d'accompagnement d'un aéroport, qui ne saurait être conçu sans éviter les erreurs passées identifiées. Elles relèvent d'une maîtrise foncière immédiate, d'une politique concertée de développement local, d'une conception nouvelle de l'aménagement (plus soucieuse des besoins des employés et des riverains d'un aéroport), de la gouvernance du territoire du projet préfigurée le plus rapidement possible (mise en place d'instances de coopération territoriale, d'économie mixte, et de concertation destinées à maîtriser l'aménagement du territoire étendu soumis à l'influence de l'aéroport), de la mise en place d'information régulière, consultation et concertation. **Il appartient au gouvernement de prendre des engagements clairs en matière de desserte ferroviaire de ce futur secteur aéroportuaire ainsi que sur la question d'une limitation des vols de nuit. Le gouvernement doit également préciser comment le futur aéroport NDDL doit s'intégrer dans un système aéroportuaire français aujourd'hui déséquilibré entre Paris et la Province. Ville et Aéroport prend acte de la signature des arrêtés environnementaux (décembre 2013) et du lancement annoncé des travaux en 2014.** |
| **IV)** | **Un plan national de réduction des nuisances aériennes entre 22h et 6h doit être discuté par l'ensemble des parties prenantes**.<br>Il s′agit de construire dés a présent sur ce sujet le plus sensible le compromis audacieux par voie réglementaire et /ou voie de la négociation comme le suggère les conclusions du rapport de synthuse de l'ACNUSA sur les vols de nuit (juin 2012). Il appartient donc au gouvernement de faire des propositions en ce sens. Celles-ci doivent s′inscrire dans un cadre européen mais aussi national tout en tenant compte des contextes propres a chacune des plateformes. **Pour le cas de Paris-Charles-de-Gaulle, Ville et Aéroport demande un plan de réduction des nuisances aériennes entre 22h et 6h. Cette réduction doit-être progressive et effective d′ ici 2017. Elle passe par une négociation avec les principaux opérateurs (Air France, FedEx, Europe Airpost) dans un délai raisonnable et négocié**. |
| **V)** | **Une évaluation technique et financière du dispositif d'aide aux riverains doit être réalisée.**<br>Ville et Aéroport considère comme l'ACNUSA qu'une régression est en cours sur ce dossier au moment même où les gestionnaires d'aéroport doivent faire face à un afflux de dossiers et à une progression de leurs besoins en trésorerie (hausse de la TVA de +3% en 2014 ; solde déficitaire de la TNSA par rapport aux engagements de 2013 (-48,5 millions d'euros cumulés pour Orly, Roissy-CDG et Le Bourget). Le projet de loi de finances 2014 prévoit dans son article 31 un écrêtement de la TNSA et un plafonnement à 49 millions d'euros annuels. La mission confiée au CGEDD en 2014 n'est intéressante que si l'on entend remettre à plat le dispositif d'aide à l'insonorisation afin de juger à la fois de son efficacité technique et financière. Cela permettra d'envisager ensuite les mesures à prendre pour améliorer ce dispositif. **Il s'agit de procéder à une évaluation complète du dispositif d'aide aux riverains concernant la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), son produit, sa gestion et l'efficacité technique du dispositif par rapport à l'insonorisation des logements.** En quoi le diagnostic établi et les travaux |

| | |
|---|---|
| | d'insonorisation réalisés permettent-ils d'atténuer les nuisances sonores pour les riverains ? Enfin, il est important qu'un bilan financier du dispositif d'aide aux riverains depuis cinq ans soit communiqué. La gestion du dispositif doit- elle être confiée à Aéroports de Paris ou aux sociétés aéroportuaires qui sont juges et parties ? |
| **VI)** | **Une gestion plus souple de l'urbanisme en zone C des Plans d'Exposition au Bruit (PEB).**<br>Le gouvernement a missionné fin 2012 le Conseil général de l'écologie et du développement durable (CGEDD) sur l'évolution de la constructibilité en zone C du PEB de Roissy-CDG. Le rapport final ne propose pas la nécessaire modification législative des dispositions du Code de l'urbanisme relatives aux Plans d'Exposition au Bruit (PEB) à proximité des aéroports. Le rapport admet pourtant le caractère composite et difficilement applicable de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme et constate aujourd'hui l'absence de marge de construction possible sur certains territoires. Mais en réponse la seule proposition d'évolution législative s'inscrirait dans le cadre de la loi sur le Grand Paris pour lier l'assouplissement du PEB aux Contrats de Développement Territorial (CDT). Est-il juste de limiter cette disposition législative aux contrats de développement territorial (loi sur le Grand Paris) ? Elle créée une double inéquité de traitement s'agissant du territoire de Roissy par exemple puisque certaines communes en zone C de PEB sont à ce jour hors CDT. Par ailleurs, elle écarte les grands aéroports régionaux ou le PEB constitue également une contrainte urbaine et sociale forte (cf. Projet de loi ALUR, art. 78 bis). **La proposition de 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. L'enjeu est d'instaurer un assouplissement raisonnable en zone C des PEB des aéroports acnusés, dans les secteurs de renouvellement urbain visés au 5° de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme.** La définition des limites de chacune des opérations sera négociée avec le représentant local de l'État au regard des enjeux de développement durable et mixité sociale, dans le cadre de l'acte de création de ces secteurs. Un contrôle et une évaluation de chacune des opérations de renouvellement urbain autorisées dans ce cadre seront effectués en amont et en aval tant au niveau local que national. Au niveau local le contrôle est assuré par le Préfet en amont et en aval. Au niveau national le contrôle et l'évaluation sont assurés par l'ACNUSA dans le cadre de son rapport annuel. |
| **VII)** | **Une évaluation de l'impact sanitaire et du coût social du transport aérien.**<br>Il y a aujourd'hui en France une méconnaissance des effets du bruit des avions sur la santé. De nombreuses études statistiques ponctuelles sur ce sujet démontrent certes un lien entre cette nuisance et la dégradation de l'état de santé des populations qui y sont exposées. Mais il semble, en revanche, que l'effet réel et individuel du bruit n'a jamais été scientifiquement mesuré dans la durée. L'ACNUSA, en lien avec la direction générale de la santé, a préparé depuis plusieurs années une étude sur ce point précis, intitulée DEBATS (Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé). Elle porte notamment sur le sommeil et ses troubles, les risques cardio-vasculaires, l'anxiété et la dépression et la qualité de la vie. **Il est nécessaire que le gouvernement prenne des mesures afin de garantir la poursuite jusqu'à son terme de cette étude, qui constitue une première mondiale et placera la France en position de leader dans le domaine du suivi de la santé des riverains des aéroports.** Afin d'objectiver scientifiquement le coût social du transport aérien, une thèse sur « les impacts des plateformes aéroportuaires sur les valeurs immobilières et la mobilité résidentielle autour de Roissy CDG, Orly, Lyon St-Exupéry et Toulouse-Blagnac », a été initiée en 2010 à l'Université de Cergy-Pontoise (laboratoire MRTE). **Cette étude a été demandée par Ville et Aéroport et a reçu le** |

| | |
|---|---|
| | **cofinancement de l'ADEME. Le rapport final est attendu à la fin du premier semestre 2014.** Elle a pour objectif d'analyser les inégalités environnementales dues aux infrastructures de transports aériens en analysant les causes : la mobilité résidentielle et la dépréciation des valeurs immobilières dues au bruit des avions et aux effets de certaines politiques environnementales. Elle évalue ensuite le coût monétaire des nuisances sonores et propose des politiques permettant de résoudre ces problèmes de bruit et d'inégalité environnementale. **Elle vise enfin à fournir des outils méthodologiques permettant de rendre ce concept opérationnel par la création d'un observatoire des valeurs immobilières sur le territoire aéroportuaire.** |
| **VIII)** | **Une plus juste répartition des retombées économiques et fiscales sur les territoires aéroportuaires.**<br>Les aéroports constituent des pôles d'activité majeurs, créateurs important d'emplois, de richesse économique et fiscale. Pourtant à proximité immédiate se trouvent des territoires dont la population est marquée par un chômage important, qui connaissent des situations urbaines très dégradées et qui ne bénéficient pas ou peu des retombées fiscales.<br>Autour des principaux aéroports français, les retombées économiques et fiscales se sont concentrées sur un nombre très limité de communes. Celles-ci ont contribué de manière positive aux seuls habitants de certaines communautés de communes. Cependant des villes plus importantes en ont toujours été exclues alors qu'elles subissent très fortement les nuisances aéroportuaires et qu'elles connaissent des réalités sociales plus difficiles. Le Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) créé en 1999 et menacé depuis la disparition de la taxe professionnelle constitue un dispositif utile mais insuffisant. **Ville et Aéroport demande une évaluation des retombées économiques et fiscales sur les territoires aéroportuaires des principaux aéroports français. Elle considère que celles-ci sont inégalement réparties et qu'il convient de corriger cette inégalité de traitement.** |
| **IX)** | **Une évolution de la fiscalité écologique du transport aérien est nécessaire.**<br>Le transport aérien qui est, et sera plus encore demain, un contributeur important au réchauffement climatique mondial, bénéficie, sur le plan international depuis les accords de Chicago de 1944, d'une non taxation des carburants. Toutefois, les textes juridiques permettraient au moins une taxation sur les vols nationaux sans remise en cause. Cette non taxation constitue un biais de concurrence très important. A l'échelle européenne, une meilleure taxation de l'aviation civile pourrait rapporter plus de 40 milliards d'euros par an. Par ailleurs, le transport aérien bénéficie d'exemption de TVA ou de taux très favorables. Ainsi, peu de pays de l'Union européenne appliquent la TVA sur les billets d'avion. Enfin, contrairement à l'essence ou au gazole, le kérosène connaît une exemption fiscale. Il est inconcevable que dans le contexte budgétaire actuel de telles inégalités soient maintenues. **Ville et Aéroport demande notamment la taxation du kérosène sur les vols nationaux (= 1,3 milliards d'euros/an) afin de rétablir un équilibre concurrentiel avec le train ou le transport routier.** |

# II STATUTS DE L'ASSOCIATION VILLE & AÉROPORT

| | |
|---|---|
| **Article 1** | L'association Ville et Aéroport a pour objet notamment de promouvoir le développement durable autour des aéroports, d'améliorer la qualité de vie des populations soumises aux nuisances aéroportuaires, et de favoriser une plus juste répartition des retombées économiques générées par l'activité aéroportuaire. L'activité de l'association se déploiera par l'organisation de toute mission conforme à ses objectifs. Elle peut se saisir de toute question qui concerne le devenir économique des aéroports, du transport aérien et de l'activité aéronautique ainsi que de leurs conséquences. |
| **Article 2** | Pour parvenir à la réalisation de son objet, l'association se donne pour moyens :<br>- de créer des liens étroits entre ses différents membres, notamment par l'échange d'informations et d'expériences,<br>- d'intervenir auprès des pouvoirs et services publics afin d'obtenir la prise en considération de ses voeux,<br>- d'informer l'opinion et les partenaires des villes sur tous les objectifs et les actions qu'elle entreprend. La durée de l'association est illimitée. Le siège de l'association est fixé à l'Hôtel de ville de GONESSE, 66 rue de Paris, 95500 GONESSE. Il peut être déplacé par décision du conseil d'administration. |
| **Article 3** | L'association se compose de membres fondateurs, de membres adhérents et de membres de droit :<br>- ont de plein droit la qualité de membres fondateurs, les participants à l'assemblée générale constitutive du 23 février 2000.<br>- sont membres les collectivités territoriales françaises et de l'Union Européenne et les parlementaires.<br>- sont membres de droit, toute personne physique ou morale, proposée par le bureau et confirmée par l'assemblée générale, en raison de la qualité de leurs travaux ou de leur action bénéficiant à l'objet de l'association. La qualité de membre est dans tous les cas décernée par le conseil d'administration. |
| **Article 4** | La qualité de membre de l'association se perd par :<br>- la démission,<br>- la radiation, prononcée pour non-paiement de la cotisation ou pour motif grave apprécié par le bureau, sauf recours à l'assemblée générale. Le membre intéressé est préalablement appelé avec un délai de 15 jours pour fournir ses explications. |
| **Article 5** | L'assemblée générale comprend tous les membres de l'association. Elle délibère valablement par le vote d'un quart des membres présents ou représentés à jour de cotisation. Si le quorum n'est pas réuni, l'assemblée est convoquée à nouveau, et lors de la deuxième réunion, elle délibère valablement quel que soit le nombre de sociétaires présents, mais seulement sur les questions mises à l'ordre du jour de la réunion initiale. Le représentant d'une collectivité territoriale peut se faire représenter à une réunion de l'assemblée. Il peut également adresser une procuration à un membre du conseil d'administration ou à tout membre adhérent de l'association et ayant droit de vote à l'assemblée générale. |

| | |
|---|---|
| **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 vingt-trois 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. |
| **Article 7** | Le conseil d'administration, élu par l'assemblée générale selon les modalités définies à l'article 6, est renouvelé par tiers tous les ans à l'occasion de la réunion de l'assemblée générale ordinaire. Les membres du conseil d'administration sont rééligibles. Le bureau fondateur de l'association ne fait pas l'objet d'élection. Le conseil d'administration se réunit au moins une fois tous les six mois à la demande du président ou d'un tiers de ses membres. Un quorum d'un tiers présent ou représenté est nécessaire pour la validité des délibérations. Tout membre du conseil d'administration n'ayant pas assisté à trois séances consécutives est considéré comme démissionnaire. Les membres du conseil d'administration ne peuvent recevoir aucune rétribution à raison des fonctions qui leur sont confiées. Des remboursements de frais sont seuls possibles et doivent faire l'objet d'une décision expresse du conseil d'administration statuant hors de la présence des intéressés et sur présentation de justificatif. Les agents rétribués de l'association peuvent être appelés par le président à assister avec voix délibérative aux séances d'assemblée générale et du conseil d'administration. |
| **Article 8** | Le Président représente l'association dans tous les actes de la vie civile. Il ordonnance les dépenses. Il pourvoit aux emplois et aux collaborations nécessaires au fonctionnement de l'association. Il met en place toutes missions susceptibles d'être effectuées par l'association dans le cadre de ses attributions. Il peut donner des délégations. |
| **Article 9** | Le montant de la cotisation est fixé par l'Assemblée Générale ordinaire chaque année sur proposition du Conseil d'Administration.<br><u>Les recettes annuelles de l'association se composent</u> :<br>- des cotisations et souscriptions de ses membres :<br>**1)** Pour les communes, les communautés de communes et les communautés d'agglomération, la cotisation est fixée à 0,08 euros par habitant sur la base du dernier recensement et plafonnée à 6500 euros.<br>**2)** Pour les collectivités locales *(conseils généraux, conseils régionaux, communautés urbaines)*, la cotisation est fixée à 6500 euros.<br>**3)** Pour les parlementaires (députés et sénateurs), la cotisation est fixée à 150 euros.<br>- des subventions de l'État, des régions, des départements, des communes et des établissements publics ;<br>- du produit des libéralités dont l'emploi est autorisé au cours de l'exercice ;<br>- des produits des rétributions perçues pour service rendu. |
| **Article 10** | Les statuts peuvent être modifiés par l'assemblée générale sur proposition de la majorité du conseil d'administration et du quart des membres de l'assemblée générale et à la majorité des deux tiers. |

Paris, le 7 avril 2004
**Le Président, Jean-Pierre Blazy – Le Secrétaire Général, Bernard Garandeau**

# III SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS THÉMATIQUES


| | | |
|---|---|---|
| ✔ | Politique aéroportuaire | 9 |
| ✔ | Gouvernance des territoires aéroportuaires | 12 |
| ✔ | Nantes-Notre-Dame-des-Landes | 13 |
| ✔ | Vols de nuit | 15 |
| ✔ | Dispositif d'aide aux riverains | 18 |
| ✔ | Gestion de l'urbanisme en zone C des PEB | 21 |
| ✔ | Impact sanitaire et social du transport aérien | 22 |
| ✔ | Répartition des retombées économiques et fiscales | 24 |
| ✔ | Fiscalité du transport aérien | 26 |

# POLITIQUE AÉROPORTUAIRE

## Pour une politique aéroportuaire maîtrisée favorisant un aménagement du territoire équilibré

Comme la souligné la Cour des comptes dans un rapport thématique « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien » en 2008, l'absence d'anticipation du devenir du système aéroportuaire francilien et national est préjudiciable pour le pays si l'on considère 2030 comme horizon de saturation physique des plates-formes existantes.
Depuis plus de 10 ans, le politique a fait le choix d'une gestion à saturation des aéroports existants. En effet, la dernière décision prise en matière de politique aéroportuaire remonte au gouvernement Jospin en novembre 2001 avec la création d'un nouvel aéroport parisien à Chaulnes. Il fut remis en question dès l'alternance politique en 2002.

Depuis 20 ans, la concentration du trafic en France et en Europe est corrélée à la concentration financière des compagnies, générée par la déréglementation. Paris, Londres, Amsterdam et Francfort luttent désormais plus âprement pour devenir la porte aérienne du continent. Parallèlement, les pays européens craignent le déclassement face aux pays émergents d'Asie et des Emirats Arabes. Cette réalité renforce l'immobilisme d'un certain nombre d'experts. En effet, 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.

## Le double déséquilibre de notre système aéroportuaire national et parisien

Notre système aéroportuaire national et parisien est doublement déséquilibré. Le modèle économique du hub a aggravé la concentration du trafic à Paris essentiellement à Roissy sans contrainte hormis le plafonnement à 22500 créneaux annuels entre 0h et 5h qui a entraîné une aggravation des nuisances nocturnes en dépit de l'effort consenti par les compagnies aériennes en faveur du renouvellement des flottes. Les recommandations répétées de l'ACNUSA ont été peu entendues par les pouvoirs publics. A Orly le trafic est doublement plafonné avec le couvre-feu et l'installation du hub d'Air France à Roissy CDG équipé de deux doublets de pistes a provoqué un déclin relatif. Le modèle low-cost s'est imposé largement sur les aéroports régionaux d'autant plus que le développement du réseau TGV concurrence efficacement l'avion sur une distance-temps inférieure à trois heures. Si bien qu'Air France a corrigé sa stratégie et a créé ses bases de province low-cost (Marseille, Lille, etc.).

## Comment corriger le déséquilibre du système aéroportuaire national ?

D'abord comment faire en sorte que les sociétés aéroportuaires ne soient pas déstabilisées par le retrait de l'État ? Le calendrier de privatisation des aéroports de Montpellier, Bordeaux, Lyon et Toulouse a été repoussé après l'élection présidentielle de 2012. Sur ce dossier, et afin d'éviter une prise de contrôle majoritaire à partir de 2014 par des capitaux privés qui seraient volatiles, il est donc urgent de constituer un noyau stable de l'actionnariat public à l'échelle des sociétés aéroportuaires. Sur ces questions l'Etat doit s'investir dans son rôle de régulateur et d'incitateur en matière d'aménagement du territoire. Si l'on peut se satisfaire des orientations du SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transports) pour le transport ferroviaire et routier et des engagements annoncés à hauteur de 100 milliards d'euros, on peut s'inquiéter du seul milliard d'euros consacré au transport aérien.

## Comment corriger le déséquilibre du système aéroportuaire parisien ?

Selon la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) qui mise sur l'augmentation de l'emport moyen, il n'y a pas de besoins de développement des infrastructures dans les 20 ans qui viennent. En même temps elle prévoit 600 000 mouvements supplémentaires sur les aéroports parisiens à l'horizon 2030. Sur la base d'une croissance annuelle entre 4 et 5% sur 18 ans on atteindrait le seuil de saturation des capacités à Roissy, soit entre 900 000 (limite de 120 mouvements/heure) et 1 million de mouvements annuels. Pour Orly cela reviendrait à faire sauter le plafond actuel des 200 000 mouvements pour atteindre celui de 350 000, soit un total de 1,35 million de mouvements à Paris. En 2030 la saturation des capacités des aéroports parisiens serait atteinte sans aucune anticipation pour définir l'avenir. Quant à la saturation environnementale elle aura été atteinte bien avant à l'horizon 2020.

# PROPOSITIONS

**Ville et Aéroport demande la tenue d'un débat public national au-delà de la décision d'implanter un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes.** Une réorganisation plus équilibrée 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. Dans le même temps, la gouvernance doit évoluer à la fois pour associer les différents acteurs et dégager les réponses indispensables.

**Plusieurs scénarios de développement aéroportuaire existent et il appartient au politique de décider :**

**1°)** optimiser le déséquilibre constaté consisterait à ne rien faire. Roissy hypertrophié, étouffé par le gigantisme et par la saturation des accès terrestres avant celle des capacités

Cette première hypothèse d'un développement sans contraintes de Roissy CDG renvoie au choix d'Air France et de FedEx et certainement d'ADP au nom de la concurrence et de la mondialisation. C'est le rêve à peine caché d'une extension impossible de l'aéroport bien que le rapport Gonnot et Air France se soient prononcés pour la création d'une 5ème piste à Roissy. Cela pourrait être aussi la tentation d'un déplafonnement d'Orly et la suppression du couvre-feu.

**2°)** fermer Orly après avoir construit un nouvel aéroport au sud de Paris

C'était la proposition de loi « Desserte aérienne du Grand Paris » du député Gonzales qui était soutenue par l'ensemble des associations de riverains autour d'Orly mais également autour de Roissy CDG. En effet, outre la délocalisation d'Orly la proposition de loi Gonzales prévoit le plafonnement de Roissy et son couvre-feu entre 22h et 6h.

**3°)** réengager la réflexion stratégique relative à la création d'un complément d'infrastructure aéroportuaire dans le grand Bassin Parisien afin d'anticiper la croissance du trafic et la saturation environnementale

Dans ce cadre, l'État pourrait faire le choix de la création ex-nihilo d'un aéroport comme le proposait le gouvernement Balladur au travers du rapport Douffiagues en 1995 à Beauvilliers ou le gouvernement Jospin en 2001 à Chaulnes. C'est le troisième aéroport qui ne peut plus être un sujet tabou. D'ailleurs le récent rapport d'enquête publique relatif à la révision du SDRIF fait cette recommandation (n°5).

## Rapport Viau sur l'avenir de l'aéroport d'Orly

Le rapport final sur l'avenir de l'aéroport d'Orly a été remis au gouvernement durant l'été 2012. Celui-ci est décevant car il ne propose aucune vision ni prévision d'une politique aéroportuaire pour le grand Bassin Parisien.

Rédigé par le Préfet Viau et la DGAC, ce rapport conforte le statuquo actuel, c'est-à-dire la gestion à saturation des aéroports existants (Orly, Roissy) sans considérer la contrainte environnementale, sanitaire et sécuritaire et les analyses prospectives sur la croissance continue du trafic aérien (Eurocontrol, Commission européenne, etc.) qui sont convergentes et prévoient son doublement à l'horizon 2030. Au nom de l' « incertitude des prévisions », le rapport avance l'idée de l'optimisation de l'aéroport d'Orly. Limité par des restrictions réglementaires, son trafic passager ne croîtrait qu'en raison de la taille des avions qui l'utilisent et de leur taux d'emport. Aéroports de Paris a d'ailleurs présenté son plan d'investissement de 450 millions d'euros d'ici 2018 visant notamment à augmenter la capacité d'accueil d'Orly de 10 millions de passagers par an (soit 40 millions de passagers prévus à terme).

Le rapport Viau évoque néanmoins un horizon de saturation du système aéroportuaire francilien et le situe, selon un scénario médian, aux alentours de 2035. Il ajoute que c'est au gouvernement d' « exprimer clairement la politique qu'il entend suivre en ce qui concerne le réseau aéroportuaire desservant l'Ile de France ».

Quant à l'enquête publique qui a eu lieu fin 2013 sur Orly, Ville et Aéroport a rappelé dans sa contribution adressée au Président de la Commission d'enquête d'une part les 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. 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 ? D'autre part, elle a fait savoir qu'elle refusait 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 à 200000 mouvements/an et couvre-feu entre 23h30 et 6h). Enfin, elle a indiqué que 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 sur le SDRIF dans sa recommandation n°5.

# GOUVERNANCE DES TÉRRITOIRES AÉROPORTUAIRES

## PROPOSITIONS

### Ville et Aéroport propose un nouveau mode de gouvernance des territoires aéroportuaires à inventer : la communauté aéroportuaire

Certains territoires aéroportuaires ont souffert d'une gouvernance éclatée, de transport en commun inadaptés, de nuisances aériennes très contraignantes ou encore de retombées économiques et fiscales inégalement réparties.
La loi du 23 février 2004 créait des communautés aéroportuaires, établissements publics présidés par les présidents de régions, dont la mission était « de soutenir les actions territoriales et les projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale, l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs, et l'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire et aux actions menées pour en corriger les effets ». (article 2) Ces communautés aéroportuaires devaient voir le jour autour des aéroports dits « acnusés ». A ce jour, il n'en existe aucune.

Dans la même période le paysage aéroportuaire français a été profondément modifié. La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales a transféré aux collectivités territoriales ou à leur groupement la propriété et la gestion de 150 aérodromes civils appartenant à l'État et ne présentant pas d'intérêt national ou international (19 régions, 29 départements, 61 EPCI, 41 communes). Par la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports, Aéroports de Paris est devenue société anonyme et les sociétés aéroportuaires ont été créées afin d'établir le nouveau cadre de gestion des douze grands aéroports régionaux.

Cependant aucune réponse n'est aujourd'hui encore apportée à ce qui constituait la finalité envisagée pour les communautés aéroportuaires. D'une part les conseils de surveillance des sociétés aéroportuaires régionales n'exercent en aucun cas les missions dévolues aux communautés aéroportuaires dont ils n'ont pas les compétences. D'autre part, il en est de même en Ile-de-France où la promesse d'une charte de développement durable de l'aéroport de Roissy annoncée en 2007 est demeurée lettre morte. Le rapport confié à Jacques Dermagne alors président du Conseil économique et social prévoyait dans ses propositions la mise en place de « communautés de territoires » et les assises du Grand Roissy. Seules ces dernières ont été créées en 2011 sous l'autorité du Préfet de région mais elles ne peuvent suppléer à l'absence d'une véritable gouvernance de la problématique de la correction des atteintes aéroportuaires. Au même moment à l'inverse une démarche ascendante à l'initiative des deux conseils généraux concernés dite des « assises du pôle d'Orly » a vu le jour. Bien que plus stimulante elle n'est pas plus susceptible de satisfaire à la recherche de toutes les réponses utiles.

**Dix ans après l'échec de la loi du 23 février 2004 restée virtuelle, une évolution législative est nécessaire pour favoriser l'organisation, les compétences et les moyens propres des communautés aéroportuaires. Leur création réelle est indispensable pour promouvoir une gouvernance des territoires aéroportuaires plus cohérente, plus solidaire et plus partagée.**

# PROPOSITIONS

## Ville et Aéroport demande la rédaction d'un contrat d'engagement préalable à la mise en service de l'aéroport

Pour Ville et Aéroport, la rédaction d'un contrat d'engagement pris par l'aéroport vis-à-vis de son territoire d'implantation et préalable à sa mise en service est la condition a minima de son acceptabilité.

Avant l'ouverture de l'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-landes à l'horizon 2019 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.

**Synthèse des grandes lignes du contrat d'engagement proposé par Ville et Aéroport à la Commission du dialogue**

**1°)** Renforcement des mesures d'accompagnement de cet aéroport en faveur de l'aménagement du territoire (ex : projet Tram-Train sur site) qui bénéficieront aux populations riveraines.

**2°)** Examen de la question environnementale : il s'agit de préparer un contrat environnemental dans lequel soit traitée en priorité la question sensible des vols de nuit.
Les élus locaux membres du réseau Ville et Aéroport demandent à l'Etat des mesures compensatoires exemplaires compte-tenu de la destruction par le projet de deux têtes de bassins versants. En outre, ils souhaitent un état zéro de la santé « de l'espèce humaine » ainsi qu'un suivi dans le temps pour les populations résidant dans les zones de bruit avant l'ouverture de la plateforme.

**3°)** Plan d'accompagnement financier afin de pallier le retard d'équipements du territoire avant la mise en service de l'aéroport. Celui-ci va contribuer à accroître la pression foncière sur le territoire, que ce soit en termes d'habitat ou d'activités économiques.

**4°)** Le déménagement de Nantes-Atlantique : c'est un autre chapitre du contrat d'engagement qui concerne les populations riveraines de l'aéroport existant. Le déménagement de l'aéroport va avoir plusieurs impacts (socio-économique, environnemental, foncier, etc.) qu'il convient d'évaluer.

Le contrat d'engagement du nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes doit poser les conditions d'accompagnement d'un aéroport, qui ne saurait être conçu sans éviter les erreurs passées identifiées. Elles relèvent d'une maîtrise foncière immédiate, d'une politique concertée de développement local, d'une conception nouvelle de l'aménagement (plus soucieuse des besoins des employés et des riverains d'un aéroport), de la gouvernance du territoire du projet préfigurée le plus rapidement possible (mise en place d'instances de coopération territoriale, d'économie mixte, et de concertation destinées à maîtriser l'aménagement du territoire étendu soumis à l'influence de l'aéroport), de la mise en place d'information régulière, consultation et concertation.

**Il appartient au gouvernement de prendre des engagements clairs en matière de desserte ferroviaire de ce futur secteur aéroportuaire ainsi que sur la question d'une limitation des vols de nuit. Le gouvernement doit également préciser comment le futur aéroport NDDL doit s'intégrer dans un système aéroportuaire français aujourd'hui déséquilibré entre Paris et la Province. Ville et Aéroport prend acte de la signature des arrêtés environnementaux (décembre 2013) et du lancement annoncé des travaux en 2014.**

# VOLS DE NUIT

Le problème posé par les vols de nuit ne peut aujourd'hui être considéré comme secondaire, compte tenu de la sensibilité croissante de la société aux questions environnementales. Ainsi, seul l'encadrement et l'atténuation des nuisances liées aux mouvements d'avions la nuit permettra aux populations riveraines d'aéroports de mieux accepter le développement du transport aérien.

Des progrès sont nécessaires à court terme dans la réduction des nuisances sonores aéroportuaires, notamment la nuit. Il s'agit d'un problème national, qui concerne plus de 500 000 riverains à proximité des plates-formes et bien plus encore si l'on compte ceux qui habitent sous les couloirs aériens.
Ainsi, la multiplication des vols de nuit depuis plusieurs années suscite chez les riverains une légitime appréhension, que les pouvoirs publics se doivent désormais de prendre en compte.

Depuis 2001, plusieurs propositions de lois visant à interdire les vols de nuit en France ont été déposées. Elles ont naturellement provoqué de vives réactions de la part des secteurs économiques concernés.

Les premières recommandations de l'ACNUSA sur les vols de nuit allaient dans le sens d'une restriction des vols de nuit les plus bruyants. L'ACNUSA s'est positionnée au départ contre l'interdiction des vols de nuit à court terme et pour une limitation avec un indice événementiel du bruit des avions la nuit. Ces propositions ne devaient constituer qu'un point de départ permettant d'ouvrir un débat sérieux sur ces problèmes.

Ville et Aéroport considère que l'augmentation des niveaux sonores autour de certains aéroports proches d'agglomérations et de zones résidentielles, qui résulte du développement de la circulation aérienne, ne devrait pas conduire à priver de sommeil les populations avoisinantes pour la seule satisfaction d'exigences purement commerciales – en matière de fret par exemple, on peut songer notamment aux activités nocturnes de d'Europe Airpost et de FedEx pour le fret express.

Il est urgent qu'un vaste programme intégré de lutte contre les nuisances sonores générées par les vols de nuit soit mis en œuvre, assorti de mesures contraignantes et concrètes et tenant compte des plaintes de plus en plus nombreuses que les citoyens formulent en ce domaine.

Les élus de Ville et Aéroport sont préoccupés par la persistance et l'accroissement des niveaux sonores la nuit sur certains aéroports, comme par exemple à Roissy Charles de Gaulle, où le trafic de nuit a augmenté entre 22h et 0h et entre 5h et 6h suite à l'arrêté de Robien de 2003 qui a plafonné le nombre de créneaux attribuables entre 0h et 5h. Cette situation affecte gravement la santé de la population locale. Il en est de même pour certains aéroports de province.

Face à cet écueil, devant le silence de tous les gouvernants européens et le manque d'ambition des mesures préconisées par la Commission européenne, Ville et Aéroport appelle l'ACNUSA :

- ➔ **à émettre les recommandations nécessaires, qui sont en réalité de nature plus politique que technique,**
- ➔ **à s'attacher à convaincre la Commission européenne d'engager un réel débat sur le sujet**
- ➔ **et émet des propositions visant à une réduction négociée des vols de nuit**

## L'échec du groupe de travail national sur les vols de nuit piloté par l'ACNUSA

Comme suite aux travaux du groupe de travail national sur les vols de nuit à l'arrêt depuis le 29 février 2012 faute d'accord sur des mesures à mettre en œuvre pour réduire les nuisances nocturnes, l'ACNUSA a publié en mai 2012 un rapport de synthèse s'en tenant à l'état des lieux de la question sur les aéroports acnusés en France et sur les principaux aéroports européens (Londres, Amsterdam et Francfort). Aucune proposition concrète à trouver dans cette synthèse et visant à réduire le trafic de nuit. Telle était pourtant l'attente de Ville et Aéroport partagée avec les associations et les élus représentés au sein du groupe de travail.
Les représentants des compagnies aériennes (Air France, La Poste, FedEx), Aéroports de Paris ou l'Union des Aéroports Français sont restés fermement campés sur leur position avançant toujours l'argument de l'impact économique et social des vols de nuit. Les professionnels ne souhaitent pas de nouvelles contraintes en terme de restrictions de trafic alors qu'élus et associations demandent une limitation des mouvements au niveau moyen des plates-formes européennes comparables ; ce qui à titre d'exemple conduirait sur Paris-CDG à une réduction de l'ordre de 50% des vols de nuit. L'ambition d'un couvre-feu total entre 22h et 6h n'apparaît pas réaliste.

## État des lieux et analyse prospective – Le cas de Roissy-Charles-de-Gaulle

A l'instar de ce qui a été fait sur les principaux aéroports européens, des mesures ont été mises en œuvre sur les aéroports acnusés avec des impacts inégaux. Si l'on prend l'exemple de Roissy CDG, l'arrêté pris en 2003 par Gilles de Robien visant à plafonner le nombre de créneaux attribuables entre 0h et 5h a eu des effets pervers de report du trafic entre 22h et 0h et entre 5h et 6h. Sur cette plate-forme, le trafic de nuit est en augmentation depuis 10 ans (2002-2012) entre 22h et 0h (+15%) et entre 5h et 6h (+31%).

En 2011, on a enregistré 59210 vols de nuit à Roissy CDG, soit 162 vols en moyenne par nuit (104 sur les plages horaires 22h-0h et 5h-6h et 58 entre 0h et 5h). Cela fait de Roissy CDG l'aéroport européen le plus nuisant la nuit car le niveau moyen des vols de nuit enregistrés par an sur Londres-Heathrow, Amsterdam-Schiphol et désormais Francfort (couvre-feu décidé entre 23h et 5h) est de 31000.

A la concentration horaire s'ajoute la concentration géographique puisque l'Ile de France centralise 60% du trafic national et 58% des vols de nuit.

Le rapport de synthèse de J. Rebuffel se livre à une analyse prospective en page 40 : « (…) si l'on prend l'hypothèse que les vols de nuit sur les plateformes acnusées vont continuer à connaître la même évolution que les mouvements totaux cela conduirait à l'horizon 2020 sur la base du taux de

croissance de 1,3% prévu dans l'étude prospective de la DGAC à une croissance de 17000 vols soit +14% par rapport à 2010.

Sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, dans l'hypothèse d'un maintien de sa part actuelle dans les vols de nuit de l'ensemble des plateformes acnusées soit environ 50% et compte tenu du plafonnement existant en cœur de nuit ce serait environ 8000 mouvements supplémentaires sur les tranches horaires 22h-minuit et 5h-6 heures ».

Non seulement il ne serait pas concevable d'ajouter 8000 mouvements supplémentaires sur les tranches horaires 22h-0h et 5h-6h d'ici 2020 comme l'estime le rapport de synthèse du groupe de travail Vols de nuit, mais il convient de promouvoir un certain nombre de mesures concrètes.

## PROPOSITIONS

- **Ville et Aéroport demande une réduction significative des vols de nuit entre 22h et 6h en alignant Roissy CDG au même niveau que ses principaux concurrents (Heathrow, Schiphol, Francfort), soit une diminution d'environ 50% du trafic nocturne (30000 mouvements).** Cette réduction doit être progressive et effective d'ici 4 ans et elle passe par une négociation avec les principaux opérateurs (Air France, FedEx et Europe Airpost) dans un délai raisonnable et négocié

- **Ville et Aéroport demande l'accélération du renouvellement des flottes comme le propose l'ACNUSA**

- **Ville et Aéroport demande la réalisation de Roissy-Carex dans le cadre des grands projets d'avenir européens avec négociation préalable de son dividende environnemental**

- **Ville et Aéroport demande une action plus forte de la France au niveau européen pour réduire les vols de nuit en proposant d'aller plus loin que le futur règlement proposant de considérer le chapitre 4 comme seuil de qualité acoustique au-delà duquel un avion ne peut faire l'objet d'une restriction d'exploitation la nuit**

- **Ville et Aéroport demande la mise en place de la descente douce de jour comme de nuit**

- **Ville et Aéroport demande la mise à l'étude de l'exploitation alternée des doublets de pistes mais pas uniquement de 0h à 5h**

Il s'agit de construire dès à présent sur ce sujet le plus sensible le compromis audacieux par voie réglementaire et/ou voie de la négociation comme le suggère les conclusions du rapport de synthèse sur les vols de nuit. Il appartient donc au gouvernement de faire des propositions en ce sens. Celles-ci doivent s'inscrire dans un cadre européen mais aussi national tout en tenant compte des contextes propres à chacune des plateformes.

# DISPOSITIF D'AIDE AUX RIVERAINS

Ville et Aéroport a relevé fin 2013 certaines bonnes mesures à prendre relatives au dispositif d'aide aux riverains même si elle considère qu'il y a nécessité de procéder en 2014 à une évaluation technique et financière de celui-ci. Ville et Aéroport considère comme l'ACNUSA qu'une régression est en cours sur ce dossier au moment même où les gestionnaires d'aéroport doivent faire face à un afflux de dossiers et à une progression de leurs besoins en trésorerie (hausse de la TVA de +3% en 2014 ; solde déficitaire de la TNSA par rapport aux engagements de 2013 (-48,5 millions d'euros cumulés pour Orly, Roissy-CDG et Le Bourget).
Le projet de loi de finances 2014 prévoit dans son article 31 un écrêtement de la TNSA et un plafonnement à 49 millions d'euros annuels. En outre, il est prévu que la taxe qui serait collectée au-delà de ce montant soit directement affectée au budget général de l'État, et non plus à l'aide à l'insonorisation. Il est inacceptable que cette taxe soit utilisée, même partiellement, à d'autres fins que celle pour laquelle elle a été instituée. Ville et Aéroport rappelle que le principe pollueur-payeur qui a présidé à la naissance de la TNSA ne doit pas être détourné.

**Ville et Aéroport salue la prolongation de l'aide à 100% jusqu'au 31 décembre 2014 pour les travaux d'insonorisation des logements situés dans les Plans de Gêne Sonore des aéroports acnusés**. La mesure de remboursement à 100% des travaux d'insonorisation des logements situés dans le PGS décidée par l'ancien gouvernement a pris fin le 31 décembre 2013. Il était donc essentiel que le gouvernement décide la prolongation de cette aide car un retour à l'ancien système avec un remboursement partiel des frais engagés par les riverains aurait été très mal ressenti. Par ailleurs, Ville et Aéroport rappelle que la révision du PGS de Paris-CDG, effective au travers d'un arrêté inter-préfectoral pris le 11 décembre 2013, va conduire à un élargissement de son périmètre et du nombre d'ayant-droits (Ex : +19957 logements pour Paris-CDG). La prolongation de cette mesure bénéficiera aux nombreux riverains qui n'ont pas encore fait leur demande, souvent découragés par les temps d'attente importants de traitement des dossiers, ou tout simplement pas informés de l'existence du dispositif dont Aéroports de Paris ne fait guère la promotion auprès des populations concernées.
Le ministre délégué chargé des Transports, Frédéric Cuvillier, s'apprête à confier une mission d'expertise sur le dispositif d'aide financière à l'insonorisation des logements au Conseil général de l'Écologie et du Développement Durable (CGEDD). **Pour Ville et Aéroport, le projet d'une mission au CGEDD n'est intéressant que si l'on entend remettre à plat le dispositif d'aide à l'insonorisation afin de juger à la fois de son efficacité technique et financière. Cela permettra d'envisager ensuite les mesures à prendre pour améliorer ce dispositif.** C'est pourquoi elle a attiré l'attention du ministre des Transports sur la nécessité d'une évaluation complète du dispositif d'aide aux riverains concernant la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), son produit, sa gestion et l'efficacité technique du dispositif par rapport à l'insonorisation des logements. En quoi le diagnostic établi et les travaux d'insonorisation réalisés permettent-ils d'atténuer les nuisances sonores pour les riverains ?

**Enfin, il est important qu'un bilan financier du dispositif d'aide aux riverains depuis cinq ans soit communiqué. La gestion du dispositif doit-elle être confiée à Aéroports de Paris ou aux sociétés aéroportuaires qui sont juges et parties ?**

## PROPOSITIONS

- la révision du plafond des aides financières actuellement inférieur au coût réel des travaux

- la suppression de la règle d'antériorité par rapport au PEB

- le renforcement du produit de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) compte-tenu de l'augmentation du nombre de logements à insonoriser (Ex : +19957 logements dans le nouveau PGS de Roissy-CDG) et l'abrogation de l'arrêté du 13 mars 2013 qui abaisse le tarif de la TNSA pour Roissy CDG, Orly et Nice

- la réalisation d'une évaluation des travaux d'insonorisation effectués dans le cadre du dispositif d'aide aux riverains chez les particuliers et dans les bâtiments publics. Parallèlement, un bilan financier du dispositif d'aide aux riverains depuis cinq ans est nécessaire.

- l'accélération du traitement des dossiers comme celui du nombre de logements à insonoriser (mise en place d'un plan quinquennal), et une campagne d'information annuelle sur les droits à insonorisation des riverains

- la pérennisation du taux d'aide aux riverains à 100% à compter du 1er janvier 2014

- le couplage entre l'isolation phonique et thermique

- la publication annuelle d'un bilan technique et financier du dispositif d'aide aux riverains pour l'ensemble des aéroports acnusés à destination de tous les acteurs

# GESTION DE L'URBANISME EN ZONE C DES PEB

Le gouvernement a missionné fin 2012 le Conseil général de l'écologie et du développement durable (CGEDD) sur l'évolution de la constructibilité en zone C du PEB de Roissy-CDG. Le rapport final ne propose pas la nécessaire modification législative des dispositions du Code de l'urbanisme relatives aux Plans d'Exposition au Bruit (PEB) à proximité des aéroports. Le rapport admet pourtant le caractère composite et difficilement applicable de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme et constate aujourd'hui l'absence de marge de construction possible sur certains territoires. Mais en réponse la seule proposition d'évolution législative s'inscrirait dans le cadre de la loi sur le Grand Paris pour lier l'assouplissement du PEB aux Contrats de Développement Territorial (CDT).

Cette proposition se trouve confirmée par l'amendement porté par la rapporteure du projet de loi Duflot II (article 78 bis) examiné en septembre à l'Assemblée Nationale et adopté en première lecture le 17 septembre.

**Ville et Aéroport se félicite de la formulation de l'amendement de la rapporteure (article 78 bis) qui reprend sur le fond mot pour mot celle qu'elle propose depuis fort longtemps à travers l'expression « pas d'augmentation significative de la population ».**
Cette rédaction avait déjà eu l'accord du gouvernement en 2000 dans le cadre de l'examen du projet de loi relatif à la solidarité et au renouvellement urbain (cf. article 36 crée un 5° qui facilite le renouvellement urbain). Malheureusement, un nouvel amendement présenté en 2002 (loi relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport) avait supprimé le qualificatif « significative » en dépit de la validation de cette rédaction par le conseil constitutionnel (décision rendue en décembre 2000), ce qui a empêché dès lors toute augmentation de la population soumise aux nuisances sonores dans les opérations de renouvellement urbain qui sont autorisées par le 5°. Néanmoins, était-il juste de limiter cette disposition législative aux contrats de développement territorial (loi sur le Grand Paris) ? A ses yeux, l'amendement de la rapporteure est insuffisant car il créé une double inéquité de traitement :

**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 avant le 1er janvier 2015 alors qu'elles connaissent les mêmes réalités et que le renouvellement urbain sur ces territoires est vital pour contrer la spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale.

**2°)** enfin la disposition législative de la rapporteure écarte les grands aéroports régionaux tels que Toulouse-Blagnac, Bordeaux-Mérignac ou Nice-Côte-d'Azur ou le PEB constitue également une contrainte urbaine et sociale forte. Oublie-t-on les toulousains, les bordelais et les niçois ?

Par ailleurs, il convient de supprimer la contrainte en termes de délai que fait peser la rédaction actuelle du troisième alinéa de l'article 78 bis qui implique que les dispositions précitées dans l'article ne concernent que les contrats de développement territorial (CDT) conclus ou révisés avant le 1er janvier 2015. En effet, il est regrettable que le délai fixé par ce texte en réduise la portée dans le temps de manière aussi excessive au point de rendre cette disposition difficilement applicable. A compter de la promulgation de la loi, les communes et intercommunalités devront valider le projet de révision, le soumettre à évaluation environnementale, recueillir l'avis des

personnes publiques associées, mener l'enquête publique et signer l'avenant de révision avant le 1er janvier 2015. La période électorale en 2014 apporte une complexité supplémentaire au calendrier de ces procédures.

Les communes et intercommunalités auront donc un délai insuffisant pour définir les projets de renouvellement urbain et, après le 1er janvier 2015, seront dans l'impossibilité de faire évoluer le contenu du CDT sur les enjeux de renouvellement urbain.

## PROPOSITION

**La proposition de 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. L'enjeu est d'instaurer un assouplissement raisonnable en zone C des PEB des aéroports acnusés, dans les secteurs de renouvellement urbain visés au 5° de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme.**

**La définition des limites de chacune des opérations sera négociée avec le représentant local de l'État au regard des enjeux de développement durable et mixité sociale, dans le cadre de l'acte de création de ces secteurs.**

**Un contrôle et une évaluation de chacune des opérations de renouvellement urbain autorisées dans ce cadre seront effectués en amont et en aval tant au niveau local que national. Au niveau local le contrôle est assuré par le Préfet en amont et en aval. Au niveau national le contrôle et l'évaluation sont assurés par l'ACNUSA dans le cadre de son rapport annuel.**

La rédaction actuelle de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme constitue en effet un vrai frein aux opérations de renouvellement urbain : une opération de démolition d'un bâtiment dégradé en vue de réaliser une construction neuve ne peut trouver une faisabilité économique que si le nombre de logements reconstruits est supérieur au nombre de logements démolis. La règle du 1 pour 1 du PEB (1 m² construit pour 1 m² démoli) est incompatible avec la logique des opérations de renouvellement urbain. Celles qui ont pu être réalisées l'ont été grâce à des subventions publiques pour équilibrer les bilans de ZAC. Les collectivités territoriales n'ont pas les capacités pour accompagner financièrement ces opérations.

# PROJET DE LOI ALUR
# AMENDEMENT VILLE ET AÉROPORT

**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 ».

**Article L.147-5, 5°) du code de l'urbanisme ainsi modifié :**

« 5° A l'intérieur des zones C des aérodromes qui enregistrent un trafic annuel de plus de vingt mille mouvements d'avions de plus de vingt tonnes, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter 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. 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. Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités selon les mêmes modalités prises par arrêté préfectoral après enquête publique.

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. »

# IMPACT SANITAIRE ET SOCIAL DU TRANSPORT AÉRIEN

## Étude épidémiologique DEBATS

Pilotée par le Ministère de la Santé, l'étude épidémiologique DEBATS rencontre des difficultés de financement depuis qu'elle a été initiée en 2006. Or, il y a une méconnaissance des effets du bruit des avions sur la santé. De nombreuses études statistiques ponctuelles sur ce sujet démontrent certes un lien entre cette nuisance et la dégradation de l'état de santé des populations qui y sont exposées. Mais il semble, en revanche, que l'effet réel et individuel du bruit n'a jamais été scientifiquement mesuré dans la durée.

L'ACNUSA, en lien avec la direction générale de la santé, a préparé depuis plusieurs années une étude sur ce point précis, intitulée DEBATS (Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé). Elle porte notamment sur le sommeil et ses troubles, les risques cardio-vasculaires, l'anxiété et la dépression et la qualité de la vie. Plusieurs organismes scientifiques incontestables sont impliqués dans ce projet, et une première étude préliminaire, destinée à vérifier sa faisabilité, a été conduite en 2012.

Ses résultats étant positifs, l'étude longitudinale, qui doit durer quatre ans, a été engagée au début de l'année 2013. Les riverains des trois zones d'exposition au bruit (fortement exposée autour de Paris – Charles de Gaulle, moyennement exposée autour de Lyon-Saint-Exupéry et de Toulouse – Blagnac, et non exposée) en attendent beaucoup et sont très attentifs à son déroulement.

Mais il semblerait que des difficultés de financement risquent de compromettre la réalisation de cet important projet, qui n'a pratiquement pas d'équivalent dans le monde, seule l'Allemagne s'étant engagée dans une démarche comparable, mais avec une cible différente.
**En conséquence, il est nécessaire que le gouvernement prenne des mesures afin de garantir la poursuite jusqu'à son terme de cette étude, qui constitue une première mondiale et placera la France en position de leader dans le domaine du suivi de la santé des riverains des aéroports.**

Cette étude a été subventionnée par le ministère chargé de la santé à hauteur de 785 000 € sur la période 2009-2012. Une nouvelle convention pluriannuelle d'objectifs doit maintenant être élaborée pour la période 2013-2016 entre l'institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) et le ministère chargé de la santé, qui renouvellera ainsi son soutien à la réalisation de ce projet. Cette convention précisera le montant de la subvention qui sera accordée à l'IFSTTAR, afin de mener à bien cette étude épidémiologique dans les meilleures conditions. Pour financer l'étude longitudinale qui démarrera en septembre 2013, il est d'ores et déjà prévu le versement d'une subvention de 200 000 €.

**Étude « Les incidences des trafics aéroportuaires : dépréciation immobilière, mobilité résidentielle et inégalité environnementale. Cas des aéroports de Paris-CDG, Paris-Orly, Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac ».**

## PROPOSITION

**Ville et Aéroport demande la création d'Observatoires des valeurs immobilières et des parcours résidentiels sur les territoires aéroportuaires**

Afin d'objectiver scientifiquement le coût social du transport aérien, une thèse sur « les impacts des plateformes aéroportuaires sur les valeurs immobilières et la mobilité résidentielle autour de Roissy CDG, Orly, Lyon St-Exupéry et Toulouse-Blagnac », a été initiée en 2010 à l'Université de Cergy-Pontoise (laboratoire MRTE). **Cette étude a été demandée par Ville et Aéroport et a reçu le cofinancement de l'ADEME. Le rapport final est attendu à la fin du premier semestre 2014 suite à la soutenance de thèse de Mlle SEDOARISOA.**

Si le secteur du transport aérien joue un rôle essentiel dans le développement économique et social, les infrastructures de transports aériens sont sources d'externalités négatives qui sont susceptibles de poser à terme un problème d'inégalité environnementale. Ces effets se traduisent par des coûts pour la société, dont l'ampleur pourrait encore croître avec les trafics en l'absence de politique environnementale. Cette thèse a pour objectif d'analyser les inégalités environnementales dues aux infrastructures de transports aériens en analysant les causes : la mobilité résidentielle et la dépréciation des valeurs immobilières dues au bruit des avions et aux effets de certaines politiques environnementales. Elle évalue ensuite le coût monétaire des nuisances sonores et propose des politiques permettant de résoudre ces problèmes de bruit et d'inégalité environnementale. Elle vise enfin à fournir des outils méthodologiques permettant de rendre ce concept opérationnel par la création d'un observatoire des valeurs immobilières sur le territoire aéroportuaire.

# RÉPARTITION DES RÉTOMBÉES ÉCONOMIQUES ET FISCALES

Les aéroports constituent des pôles d'activité majeurs, créateurs important d'emplois, de richesse économique et fiscale. Pourtant à proximité immédiate se trouvent des territoires dont la population est marquée par un chômage important, qui connaissent des situations urbaines très dégradées et qui ne bénéficient pas ou peu des retombées fiscales.

**Des emplois insuffisamment occupés par les riverains des aéroports**

A Paris et d'après ADP, 14,3% seulement des salariés de la plateforme Roissy-CDG habitent dans le Val d'Oise et 17,2% en Seine-Saint-Denis. Les barrières à l'emploi sont connues : desserte en transports en commune insuffisante, offre de formation mal adaptée, difficultés administratives liées aux normes de sécurité.

La qualité des emplois est elle-même problématique : l'observatoire de l'emploi et de la formation d'ADP annonce 96% de CDI et 4% de CDD. Cependant, il existe une forte rotation des salariés qui témoigne de la précarité des emplois. Aucune donnée chiffrée publique n'existe même si cette réalité est bien connue. Le développement de la sous-traitance et du travail intérimaire n'est pas étudié ; près d'un salarié sur cinq (17%) est à temps partiel sans qu'il soit aujourd'hui possible de distinguer la part d'emplois à temps partiel subis ; les conditions de travail sont difficiles notamment en raison du fonctionnement en horaires décalés pour 77% des salariés ;

**Des communes exclues des retombées économiques et fiscales des aéroports**

Autour des principaux aéroports français, les retombées économiques et fiscales se sont concentrées sur un nombre très limité de communes. Celles-ci ont contribué de manière positive aux seuls habitants de certaines communautés de communes. Cependant des villes plus importantes en ont toujours été exclues alors qu'elles subissent très fortement les nuisances aéroportuaires et qu'elles connaissent des réalités sociales plus difficiles. Le Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) créé en 1999 et menacé depuis la disparition de la taxe professionnelle constitue un dispositif utile mais insuffisant.

## PROPOSITION

**Ville et Aéroport demande une évaluation des retombées économiques et fiscales sur les territoires aéroportuaires des principaux aéroports français. Elle considère que celles-ci sont inégalement réparties et qu'il convient de corriger cette inégalité de traitement.**

# FISCALITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Le transport aérien qui est, et sera plus encore demain, un contributeur important au réchauffement climatique mondial, bénéficie, sur le plan international depuis les accords de Chicago de 1944, d'une non taxation des carburants. Toutefois, les textes juridiques permettraient au moins une taxation sur les vols nationaux sans remise en cause. Cette non taxation constitue un biais de concurrence très important.

A l'échelle européenne, une meilleure taxation de l'aviation civile pourrait rapporter plus de 40 milliards d'euros par an.

Par ailleurs, le transport aérien bénéficie d'exemption de TVA ou de taux très favorables. Ainsi, peu de pays de l'Union européenne appliquent la TVA sur les billets d'avion. Et du fait de la convention de Chicago, le kérosène n'est pas une vache à lait fiscale, à l'instar de l'essence ou du gazole. Or le potentiel est loin d'être négligeable. Les statistiques de l'association internationale du transport aérien (IATA) indiquent que le chiffre d'affaires du secteur aérien s'élève à 62 milliards d'euros par an.

Taxé à 20% (taux moyen de la TVA dans l'Union européenne), le secteur pourrait apporter plus de 12 milliards d'euros par an aux trésors publics des 27. Chaque année, le montant (détaxé) de la facture en kérosène des compagnies opérant en Europe s'élève à 50 milliards d'euros. En lui appliquant les taux de taxation frappant d'autres carburants pétroliers en Europe (de 33 à 53 cents le litre), les 27 pourraient ainsi « lever » de 20 à 32 milliards d'euros par an. De quoi corriger les atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale, l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs.

Il est inconcevable que dans le contexte budgétaire actuel de telles inégalités soient maintenues.

## PROPOSITIONS

- ✔ La taxation du kérosène sur les vols nationaux (=1,3 milliard d'euros/an) afin de rétablir un équilibre concurrentiel avec le train ou le transport routier
- ✔ L'augmentation de la fiscalité, par le biais de la TVA ou d'une taxe spécifique sur les billets d'avion et sur le fret aérien
- ✔ L'application du taux normal de TVA pour la location de jets privés

# IV CONSEIL D'ADMINISTRATION
## VILLE & AÉROPORT

| | |
|---|---|
| **MONSIEUR JEAN-PIERRE BLAZY**<br><br>Président de Ville & Aéroport<br>Député-Maire de Gonesse (95)<br>**Aéroport de Roissy Charles De Gaulle** | |
| **MONSIEUR JACQUES-ALAIN BENISTI**<br><br>Vice-Président de Ville & Aéroport<br>Député-Maire de Villiers sur Marne (94)<br>**Aéroport d'Orly** | |
| **MADAME PATRICIA SCHILLINGER**<br><br>Vice-Présidente de Ville & Aéroport<br>Sénatrice du Haut Rhin (68)<br>**Aéroport Bâle Mulhouse** | |
| **MONSIEUR PASCAL BOUREAU**<br>Vice-Président de Ville & Aéroport<br>Adjoint au Maire de Blagnac (31)<br>en charge de l'Environnement et du cadre de vie<br>**Aéroport Toulouse Blagnac** | |
| **MONSIEUR DIDIER GONZALES**<br>Secrétaire général de Ville & Aéroport<br>Maire de Villeneuve-le-roi (94)<br>Conseiller Général de Villeneuve-le-roi<br>**Aéroport d'Orly** | |
| **MONSIEUR LUCIEN BARGE**<br><br>Trésorier de Ville & Aéroport Maire de Jonage (69)<br>**Aéroport de Lyon Saint-Exupéry** | |
| **MONSIEUR GÉRARD BOUTHIER**<br><br>Conseiller communautaire du Val d'Yerres (91)<br>**Aéroport d'Orly** | |
| | |

| | |
|---|---|
| **MONSIEUR BERNARD CORNEILLE**<br><br>Maire d'Othis (77)<br>Conseiller général de Seine et Marne<br>**Aéroport de Roissy Charles de Gaulle** | |
| **MONSIEUR SERGE GODAERT**<br>Maison Laffitte(78)<br>Adjoint au Maire en charge de l'Urbanisme,<br>de l'Aménagement et des Transports<br>**Aéroport de Roissy Charles De Gaulle** | |
| **MONSIEUR YVON LERAT**<br><br>Conseiller communautaire d'Erdre et Gesvres<br>Communauté de communes Erdre et Gesvres (44)<br>**Aéroport de Notre-Dame-des-Landes** | |
| **MONSIEUR ERIC GRILLON**<br><br><br>Maire d'Ablon-sur-Seine (94)<br>**Aéroport Paris-Orly** | |
| **MONSIEUR DOMINIQUE DUCLOS**<br><br><br>Adjoint au Maire de Bouguenais (44)<br>**Aéroport de Nantes Atlantique** | |
| **MONSIEUR GÉRARD SEBAOUN**<br><br><br>Député du Val d'Oise (95)<br>**Aéroport Roissy-Charles-De-Gaulle** | |
| **MONSIEUR SYLVAIN MESSIAEN**<br>Dammartin-en-Goële (77)<br>Conseiller municipal délégué aux transports,<br>à la mobilité et au développement durable,<br>**Aéroport de Roissy Charles de Gaulle** | |
| | |

| | |
|---|---|
| **MONSIEUR GASTON LATSCHA**<br><br>Maire de Hésingue (68)<br>Communauté de Communes des Trois Frontières<br>**Aéroport de Bâle-Mulhouse** | |
| **MONSIEUR JACQUES LEPELTIER**<br><br>Adjoint au Maire de Longjumeau (91)<br>chargé de l'urbanisme, de l'aménagement et des transports<br>**Aéroport d'Orly** | |
| **MONSIEUR JEAN-BENOÎT PINTURIER**<br><br>Maire de Saint-Pathus (77)<br>**Aéroport de Roissy** | |
| **MADAME MARIE RECALDE**<br><br>Députée de la Gironde (33)<br>Adjointe au Maire de Mérignac (33)<br>**Aéroport Bordeaux-Mérignac** | |
| **MONSIEUR CHRISTIAN REY**<br><br>Maire de Diemoz (38)<br>**Aéroport de Lyon Saint Exupéry** | |
| **MONSIEUR DANIEL GASNIER**<br><br>Adjoint au Maire de Limeil-Brévannes (94)<br>**Aéroport de Paris-Orly** | |
| **CAROLINE CAYEUX**<br><br>Sénateur-Maire de Beauvais<br>**Aéroport de Beauvais-Tillé** | |
| **STÉPHANE DELABRE**<br><br>Directeur du SMABT<br>Aéroport de Beauvais-Tillé | |

| | |
|---|---|
| **MONSIEUR JEAN-NOËL CARPENTIER**<br><br>Député-Maire de Montigny-les-Cormeilles (95)<br>**Aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle** | |
| **ETIENNE-CHRISTIAN VILLEMAGNE**<br><br>Membre fondateur de l'association Ville & Aéroport<br>**Président de l'ODSA** | |

# V LES ADHERENTS VILLE & AÉROPORT

| LES CONSEILS GENERAUX | |
|---|---|
| Conseil Général des Bouches-du-Rhone (13) | |
| Conseil Général de la Marne (51) | |
| Conseil Général de l'Oise (60) | |

| LES COMMUNAUTES D'AGGLOMERATION | |
|---|---|
| Communauté d'agglomération du Val d'Yerres (91) | |
| Communauté d'agglomération « Portes de L'Essonne » (91) | |

| LES COMMUNAUTES DE COMMUNES | |
|---|---|
| Communauté de Communes des Trois Frontières (68) | |
| Communauté de Communes d'Erdres et Gesvres (44) | |
| Communauté de Communes « Plaine de France » (77) | |

# LES COMMUNES / AÉROPORT

| ROISSY CHARLES DE GAULLE - LE BOURGET | |
|---|---|
| **Dammartin-en-Goële** - Nombre d'habitants / 8 052 | |
| **Jagny-sous-Bois** / 254 | |
| **Livry-Gargan** / 41 808 | |
| **Maisons-Laffitte** / 22 817 | |
| **Villiers-le-Bel** / 26 736 | |
| **Le Pin** / 1 183 | |
| **Groslay** / 8 460 | |
| **Villeparisis** / 24 122 | |
| **Othis** / 6 471 | |
| **Fontenay-en-Parisis** / 1 912 | |

| | |
|---|---|
| **Gonesse** / 26 356 | |
| **Aulnay-sous-Bois** / 82 120 | |
| **Saint-Pathus** / 5 723 | |
| **Sarcelles** / 58 614 | |
| **Écouen** / 7 495 | |
| **Montigny-lès-Cormeilles** / 20 018 | |

| **ORLY** | |
|---|---|
| **Longjumeau** / 21 361 | |
| **Villeneuve-le-Roi** / 18 479 | |
| **Villebon-sur-Yvette** / 9 625 | |
| **Savigny-sur-Orge** / 36 842 | |
| **Limiel-Brévannes** / 19 901 | |
| **Ablon-sur-Seine** / 5 171 | |
| **Crosne** / 9 143 | |

| | |
|---|---|
| | |
| **Orsay** / 15 880 | |

| **STRASBOURG ENTZHEIM** | |
|---|---|
| **Blaesheim** / 1 283 | |
| **Entzheim** / 1 752 | |
| **Lingolsheim** / 16 441 | |
| **Holtzheim** / 3205 | |

| **EUROAIRPORT BÂLE-MULHOUSE** | |
|---|---|
| **Blotzheim** / 4 121 | |
| **Hegenheim** / 3 172 | |

| **LYON SAINT EXUPÉRY** | |
|---|---|
| **Jonage** / 5 768 | |
| **Saint-Quentin-Fallavier** / 5 922 | |
| **Diemoz** / 2 626 | DIÉMOZ |

| | |
|---|---|
| | |
| **Villette d'Anthon** / 4 284 | |

| **BORDEAUX MÉRIGNAC** | |
|---|---|
| **Mérignac** / 66 142 | |
| **Saint-Jean-d'Illac** / 6 966 | |

| **TOULOUSE-BLAGNAC** | |
|---|---|
| **Blagnac** / 21 710 | |
| **Cornebarrieu** / 5 724 | |

| **MARSEILLE PROVENCE** | |
|---|---|
| **Berre-l'Etang** / 13 853 | |
| **Vitrolles** / 35 021 | |

| **LILLE LESQUIN** | |
|---|---|
| **Seclin** / 12 295 | |
| **Fretin** / 3326 | |

| PAMANDZI - MAYOTTE | |
|---|---|
| **Pamandzi - Mayotte** / 10 201 | |

## LES PARLEMENTAIRES

| | |
|---|---|
| **Monsieur Jean-Pierre BLAZY**<br>Député-Maire du Val d'Oise - (9e circonscription)<br>Président de Ville & Aéroport | |
| **Monsieur Jacques-Alain BENISTI**<br>Député-Maire du Val de Marne - (4e circonscription)<br>Vice-président de Ville & Aéroport | |
| **Madame Patricia Schillinger**<br>Sénatrice du Haut-Rhin - (Alsace)<br>Vice-présidente de Ville & Aéroport | |
| **Madame Françoise LABORDE**<br>Sénatrice de Haute Garonne - (Midi-Pyrénées) | |
| **Monsieur Charles de COURSON**<br>Député de la Marne - (5e circonscription) | |
| **Madame Catherine LEMORTON**<br>Députée de la Haute-Garonne - (1ère circonscription) | |

| | |
|---|---|
| **Monsieur Gérard SEBAOUN**<br>Député du Val d'Oise - (4e circonscription)<br>Membre du CA de Ville & Aéroport | |
| **Madame Marie RECALDE**<br>Députée de la Gironde - (6e circonscription)<br>Membre du CA de Ville & Aéroport | |
| **Monsieur Jean-Noël CARPENTIER**<br>Député-Maire du Val -d'Oise - (3e circonscription) | |