



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE 2014

Mardi 6 mai 2014
10H00-12H30 – 8^{ème} BUREAU

Assemblée Nationale – PARIS



RAPPORT D'ACTIVITÉ 2013

par M. Jean-Pierre BLAZY, Président

En 2013, Ville et Aéroport a poursuivi son action et a rempli son rôle de force de propositions auprès des pouvoirs publics. Le point d'orgue de cette année 2013 fut l'audience avec le ministre délégué aux Transports, M. Frédéric Cuvillier (octobre). Je vais vous présenter les 14 thématiques sur lesquelles Ville et Aéroport a travaillé, formulé des propositions et communiqué à travers son site Internet et sa newsletter en 2013.

De la nécessité d'un Etat stratège

Depuis la tenue de son colloque en septembre 2011 « Quelle politique aéroportuaire pour la France après 2012 ? » et la publication de son cahier d'acteurs, Ville et Aéroport n'a cessé d'interpeller les pouvoirs publics sur ce sujet. Ce fut encore le cas en 2013 où elle a sensibilisé le gouvernement en lui rappelant la critique formulée par le Cour des comptes dès 2008 : l'absence d'anticipation du devenir du système aéroportuaire national et parisien est préjudiciable pour le pays si l'on considère 2030 comme horizon de saturation des plates-formes existantes.

Suite à l'abandon du 3^{ème} aéroport à Chaulnes en 2002, le politique a fait le choix d'une politique de gestion à saturation des aéroports existants et l'on peut faire le même bilan depuis mai 2012. Or, le statu-quo actuel n'est plus possible car il a conduit à aggraver le déséquilibre de notre système aéroportuaire national et parisien

Nous savons que la DGAC mise sur l'augmentation de l'emport moyen et considère qu'il n'y a pas de besoins de développement des infrastructures dans les 20 ans qui viennent. Pourtant elle prévoit dans le même temps 600 000 mouvements supplémentaires sur les aéroports parisiens à l'horizon 2030. Cet horizon de saturation est également confirmé par une étude d'Eurocontrol publiée en juillet 2013 et qui décrit les causes de saturation des principales plates-formes européennes dont Paris-Charles-de-Gaulle. Cela signifie qu'en 2030 la saturation des capacités physiques des aéroports parisiens sera atteinte sans aucune anticipation pour définir l'avenir. Quant à la capacité environnementale, elle sera atteinte bien avant.

Dès lors, le gouvernement ne peut trouver les solutions les plus optimales sans d'abord réfléchir sur les réalités de l'hypertrophie aéroportuaire parisienne. Le projet de création du nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes est important mais il ne saurait résumer à lui seul la politique aéroportuaire de la France. Les acteurs du transport aérien conviennent que plusieurs scénarios de développement existent et qu'il appartient au politique de décider. Le dernier rapport en date sur le sujet paru en 2012 (rapport Viau sur l'avenir de l'aéroport d'Orly) souligne qu'il appartient au gouvernement d' « exprimer clairement la politique qu'il entend suivre en ce qui concerne le réseau aéroportuaire desservant l'Ile-de-France ».

C'est pourquoi lors de son entretien avec le ministre Frédéric CUVILLIER, Ville et Aéroport a posé la nécessité d'un Etat redevenu stratège sur ce dossier. Suite à ces échanges, le ministre a retenu le principe d'une mission de réflexion et de propositions sur la desserte aérienne nationale et du grand Bassin Parisien confiée au Conseil supérieur de l'aviation civile. Dans ce cadre, il apparaît nécessaire de garantir la participation d'élus et de représentants d'associations au sein de son comité de pilotage.

Ville et Aéroport présente son contrat d'engagement

Comme elle l'avait indiqué à la Commission du dialogue lors de son audition du 12 mars 2013, **Ville et Aéroport a rappelé aux pouvoirs publics la nécessité d'un contrat d'engagement préalable à la mise en service de l'aéroport portant sur l'aménagement du territoire et l'environnement.** La rédaction de ce contrat pris par l'aéroport vis-à-vis de son territoire d'implantation est la condition a minima de son acceptabilité. **Avant l'ouverture de l'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-landes prévue en 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.

Ce contrat doit d'une part préciser les réponses concrètes visant à renforcer les mesures d'accompagnement de cet aéroport en faveur de l'aménagement du territoire (ex : projet Tram-Train sur site) qui bénéficieront aux populations riveraines. L'enjeu est de ne pas reproduire les erreurs du passé commises autour de Roissy par exemple et de relier le nouvel équipement aéroportuaire à son territoire d'implantation (villages préexistant).

D'autre part, la question environnementale doit être examinée au bon niveau. Il s'agit de préparer un contrat environnemental dans lequel soit traitée en priorité la question sensible des vols de nuit. Il faut déterminer en amont de la réalisation du projet la limitation des vols de nuit. NDDL sera-t-il ouvert la nuit et dans quel volume de trafic ? 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.**

Par ailleurs, l'aéroport va contribuer à accroître la pression foncière sur le territoire, que ce soit en termes d'habitat ou d'activités économiques. **Ville et Aéroport demande à l'Etat un plan d'accompagnement financier pour pallier le retard d'équipements du territoire avant l'arrivée de l'aéroport, afin de pouvoir accueillir décemment et dans les meilleures conditions de nouvelles populations.**

Enfin, **la question du déménagement de Nantes-Atlantique doit également être regardée.** 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.

Ce projet de nouvel aéroport Notre-Dame-des-Landes se fera-t-il ? Outre les derniers recours juridiques qui ont été épuisés pour la plupart, l'Union européenne vient de mettre en demeure la France. En effet, la directive 2001/42/CE impose aux Etats membres de soumettre à une évaluation stratégique environnementale les plans et programmes fixant le cadre pour la construction d'un aéroport. Or, cette étude n'a pas été faite avant la publication des arrêtés « loi sur l'eau » et « espèces protégées » de décembre 2013 qui permettent d'initier à tout moment les travaux d'aménagement de l'aéroport du Grand-Ouest et de desserte routière.



Ville et Aéroport obtient la reprise des discussions au sein de la CCE PARIS-CDG

L'association Ville et Aéroport, membre de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, a pris acte de la constitution prochaine d'un groupe de travail Vols de nuit annoncée le 22 janvier 2014 par le Préfet de région Ile-de-France en CCE.

Sa proposition formulée avec d'autres élus et associations de riverains a été retenue et elle se félicite de cette reprise des négociations entre l'ensemble des parties prenantes. Celle-ci a pour objectif de réduire concrètement et significativement les nuisances aériennes entre 22h et 6h sur la plateforme.

Il n'était pas question d'en rester au constat d'échec du groupe de travail national « vols de nuit » piloté par l'ACNUSA en 2012 et auquel elle a participé si l'on observe la progression continue du trafic de nuit à Paris-Charles-de-Gaulle. Les voies de progrès réalistes en la matière sont connues (mesures techniques, opérationnelles) et il est urgent d'aboutir sur ce sujet sensible et selon une approche équilibrée qui tienne compte à la fois du volet économique, social, environnemental et sanitaire.

A l'instar de ce qui a été fait sur les principaux aéroports européens, des mesures ont été mises en œuvre sur les aéroports acrusés avec des impacts inégaux. **Il convient de les évaluer et d'élaborer, au-delà du cas de Paris-Charles-de-Gaulle, un plan de réduction national des nuisances aériennes liées aux vols de nuit.** L'enjeu est de mieux protéger les populations riveraines par la voie de réglementations ou de négociations. Celles-ci doivent s'inscrire dans un cadre national et européen tout en tenant compte des contextes propres à chacune des plateformes.

Ville et Aéroport fera un point sur cette question pour chaque plateforme concernée au travers de son réseau national d'élus et proposera aux pouvoirs publics et à l'ACNUSA son plan national de réduction des nuisances aériennes générées par le trafic de nuit.

Quant au groupe de travail « Vols de nuit » il démarrera ses travaux à la fin mai début juin 2014 une fois le renouvellement du collège « Elus » de la CCE effectué. D'ores et déjà, plusieurs contributions sur le sujet ont été adressées au secrétariat de la CCE Paris-CDG.

L'inquiétude demeure malgré la prolongation de l'aide à 100% en 2014

Ville et Aéroport a salué 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 a rappelé que la révision du PGS de Paris-CDG, effective au travers d'un arrêté inter-préfectoral pris au plus tard le 31 décembre 2013, va conduire à un élargissement de son périmètre et du nombre d'ayant-droits (+19957 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. Ville et Aéroport déplore qu'environ 60% des logements situés dans le PGS de Paris-CDG ne soient toujours pas insonorisés (Source ACNUSA 2012).

Sur le dispositif d'aide aux riverains, des décisions négatives ont été prises en 2013 : l'abaissement du tarif de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) qui alimente le dispositif pour les aéroports de Nice, d'Orly et de Charles-de-Gaulle ; l'écèlement de la TNSA à hauteur de 49 millions d'euros par an dans le cadre du Projet de loi de finances 2014 (article 31).

L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) a raison de parler de « régression » 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 2013 (-48,5 millions d'euros cumulés pour Orly, Roissy-CDG et Le Bourget)).

C'est dans ce contexte que Frédéric Cuvillier a confié **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).** Même si cette mission est contrainte dans ses prérogatives, elle n'a de sens pour Ville et Aéroport que si l'on entend remettre à plat le dispositif d'aide aux riverains 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.

En ce sens, Ville et Aéroport 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?

Ville et Aéroport rencontrera les rapporteurs de la mission du CGEDD le 7 mai 2014 afin de lui remettre sa contribution sur le sujet et de prendre connaissance du pré-rapport. Parmi ses propositions, il en est une qui devrait être retenue : **la suppression de la règle d'antériorité** (article R.571-86 du code de l'environnement). Cette règle prévoit que « (...) sont exclues de ce dispositif d'aide les locaux qui, à la date de délivrance de l'autorisation de construire, étaient compris dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit en vigueur à cette date ». Or, il convient de réaffirmer le droit de l'ensemble des riverains à être mieux protégés contre les nuisances sonores auxquelles ils ont exposés. Cette règle d'antériorité est injuste et aujourd'hui inappropriée.



Une évolution législative limitée aux CDT

(Mission CGEDD et projet de loi ALUR)

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. Ville et Aéroport a participé aux travaux de cette mission. Si 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, il admet pourtant le caractère composite et difficilement applicable de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme. Il constate également 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 évolution législative s'est vue confirmée dans la loi ALUR afin de répondre aux enjeux spécifiques de renouvellement urbain. Ville et Aéroport s'est félicitée 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°.

Mais cette évolution législative est limitée aux contrats de développement territorial (loi sur le Grand Paris) et exclut de fait à la fois les communes incluses en zone C de PEB et hors CDT et celles situées autour des grands aéroports régionaux où le PEB constitue également une contrainte urbaine et sociale forte. Par ailleurs, les communes et intercommunalités ont un délai insuffisant pour définir les projets de renouvellement urbain car après le 1^{er} janvier 2015 elles seront dans l'impossibilité de faire évoluer le contenu du CDT sur les enjeux de renouvellement urbain.

La proposition Ville et Aéroport sur ce point est plus équilibrée et plus équitable. L'enjeu est d'instaurer un assouplissement raisonnable en zone C des PEB des aéroports acnés, 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'Etat au regard des enjeux de développement durable et de mixité sociale, dans le cadre de la création de ces secteurs.

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



Ville et Aéroport interpelle la ministre de la santé

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, Ville et Aéroport a fait savoir qu'il était 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.**

La ministre de la Santé a répondu à Ville et Aéroport et précisé que 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 a été 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 a ainsi renouveler son soutien à la réalisation de ce projet. Cette convention précise 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 a démarré en septembre 2013, il a été prévu le versement d'une subvention de 200 000 €.

« Dépréciation immobilière, mobilité résidentielle et inégalité environnementale
Le cas de Paris-CDG, Paris-Orly,
Lyon-St-Exupery et Toulouse-Blagnac »

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 l'été 2014 et la soutenance de thèse de Melle SEDOARISOA est programmée au dernier trimestre 2014.**

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. **Le coût social du transport aérien est réel à partir d'un indice Lden 55 en zone C de PEB. L'étude souligne la disparité des situations et un impact social et environnemental plus important en Ile de France autour des aéroports parisiens.**

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.

Ville et Aéroport prendra connaissance du rapport final (juin-juillet 2014) et organisera une table-ronde avec l'ensemble des acteurs du transport aérien à l'Assemblée Nationale au mois de septembre 2014 afin de leur présenter le rapport final de l'étude qui démontre scientifiquement la/les réalités du coût social du transport aérien. Enfin, elle adressera l'étude aux ministres concernés en mettant en avant la nécessité de créer des Observatoires des valeurs immobilières et des parcours résidentiels sur les territoires aéroportuaires concernés.

Ville et Aéroport rencontre l'union des aéroports français (UAF)

Ville et Aéroport a rencontré l'Union des Aéroports Français en avril 2013 afin d'aborder l'acte III de la décentralisation, le bilan des réformes (2004-2005) et le fonctionnement des sociétés aéroportuaires, la privatisation renforcée d'Aéroports de Paris, la nécessité d'une évolution législative de la loi de 2004 sur les communautés aéroportuaires, les aides d'Etat aux aéroports régionaux.

Dans le cadre de l'acte III de la décentralisation trois textes allaient être examinés au Parlement : celui sur les métropoles, celui sur les régions axé sur la décentralisation en matière d'économie et d'emploi et enfin un texte comprenant diverses dispositions.

Sur le volet aérien, la disposition visant à décentraliser les aéroports ayant un trafic inférieur ou égal à 5 millions de passagers n'a pas été retenue suite à différents arbitrages ministériels. Deux dispositions demeurent pour l'aérien et notamment l'une qui prévoit la création de conseils aéroportuaires présidés par les élus locaux (article 11), ce qui ne remet pas en cause les sociétés aéroportuaires déjà constituées depuis la réforme de 2007.

Sur le bilan des réformes, le Président de l'UAF a précisé que la décentralisation a conduit des aéroports à conclure, dans la plupart des cas, une délégation de service public (DSP) avec des sociétés privées spécialisées (Vinci, SNC Lavalin, etc.) et pour des durées variables (7-10-15 ans). Le rôle de l'Etat est sans doute appelé à évoluer. La loi de 2005 relative aux aéroports ne pose aucun délai ni aucune limitation à la diminution de la part de l'Etat dans le capital des sociétés aéroportuaires. Pour l'heure, le nouveau projet de loi de décentralisation ne prévoirait pas de nouveaux transferts aux collectivités.

Néanmoins, **Ville et Aéroport a rappelé la nécessité pour les aéroports où la société aéroportuaire est créée de favoriser la signature de pacte d'actionnaires afin de garantir un noyau stable de l'actionnariat public.** En effet, l'aéroport sert à l'aménagement du territoire et pour Ville et Aéroport il est tout à fait exclu de laisser son développement entre les mains d'acteurs qui ont une vision uniquement financière. Il s'agit de trouver le bon mécanisme pour que les collectivités locales ait une implication dans la vision de développement à moyen et long terme.

Sur le fonctionnement propre de la société aéroportuaire, l'UAF a indiqué qu'elle s'occupait essentiellement de gestion du développement de l'aéroport via son conseil de surveillance (bilan d'activités, plan d'investissement, nouvelles lignes, etc.) et qu'il n'y a pas de périmètre de réflexion spécifique au-delà pour faire des propositions sur les retombées économiques, sur l'environnement. L'Etat quitte les conseils de surveillance. Il a initié le processus, mais il est propriétaire et régulateur. Il n'a donc pas à rester opérateur.

Dès lors, Ville et Aéroport pose la question : quelle structure est la mieux adaptée pour prendre en compte l'ensemble des problématiques ? Il y a manifestement un problème de gouvernance et d'interaction entre l'aéroport et son territoire. Sur ce point, **l'UAF juge**

pertinente une évolution législative sur les communautés aéroportuaires qui n'ont pu être créées depuis la loi de 2004. Selon son Président, il serait utile de les créer plutôt à l'échelle de l'Ile de France. Sur ce point, **Ville et Aéroport considère qu'il est indispensable de créer un lieu de gouvernance qui permette d'apporter des réponses aux interrelations entre l'aéroport et son territoire et avec des moyens définis et partagés. Il y aurait là une architecture plus pertinente, spécifique et simplifiée avec la création des communautés aéroportuaires.**

Le dernier point de la rencontre a porté sur les aides d'Etat aux aéroports régionaux. En effet, la Commission européenne veut modifier les règles d'attribution des aides publiques aux aéroports selon une logique financière qui ne tient pas compte des retombées économiques et sociales de ces équipements vitaux pour les territoires. Attendue avant l'été 2013, la nouvelle mouture devait considérablement changer la donne : les subventions d'exploitation accordées aux aéroports de plus de 200000 passagers annuels seraient désormais susceptibles d'être considérées comme des aides d'Etat et devraient, à ce titre, faire l'objet d'une notification auprès de Bruxelles. Jusqu'ici, la mesure concernait seulement les aéroports de plus d'un million de passagers, soit 17 plateformes en France.

Or, l'UAF tire le signal d'alarme en affirmant que tous les aéroports de plus de 200000 passagers ne vont pas tous devenir rentables d'ici 10 ans. Selon les chiffres 2012 de l'UAF, 16 aéroports de province seraient concernés. En dépit d'un certain dynamisme en terme de trafic, les finances des aéroports régionaux restent structurellement déficitaires. Selon un rapport de la Cour des comptes publié en 2008, « malgré quelques exceptions, aucun aéroport décentralisé n'équilibre son exploitation ». L'impossibilité d'équilibrer les comptes explique le versement de subventions au titre du développement régional et de l'aménagement du territoire, reconnaît la Commission européenne. Le bilan d'activité des aéroports français montre très nettement qu'en deçà d'un million de passagers les aéroports ont besoin de subventions pour équilibrer leurs coûts d'exploitation.

L'UAF conclut en rappelant la motion signée par les élus pour qui ces nouvelles règles signent « l'arrêt de mort de la plupart des aéroports de moins d'un million de passagers – qui est précisément le seuil de rentabilité généralement admis pour un tel équipement ! ». L'UAF a ainsi indiqué à la Commission européenne qu'un aéroport de moins d'un million de passagers par an doit être considéré comme un service d'intérêt économique général dont le financement ne doit pas être considéré comme des aides d'Etat.

Depuis cette rencontre UAF-Ville et Aéroport, on sait que les aéroports régionaux ont obtenu une bouffée d'oxygène avec les décisions rendues par la Commission européenne à propos des aides d'Etat.

Enfin, c'est un seuil encore plus haut qui a été retenu. La révision par la Commission européenne des lignes directrices de 2005 sur le financement des aéroports régionaux et les aides au démarrage ne concernera donc pas les aéroports dont le trafic est inférieur à 700 000 passagers par an. C'est mieux que ce qui avait été espéré en dernier ressort, à savoir 500 000 passagers, et même beaucoup mieux que ce qui avait été craint à l'origine, soit 200 000 passagers.

Très concrètement, les aéroports concernés vont pouvoir continuer à bénéficier d'un régime particulier leur permettant de recevoir des aides publiques pour compenser leurs pertes d'exploitation.

**Ville et Aéroport propose une évolution de la loi sur
les communautés aéroportuaires**

Ville et Aéroport a proposé en 2013 une évolution législative de la loi de 2004 portant création des communautés aéroportuaires considérant qu'un nouveau mode de gouvernance des territoires aéroportuaires est à inventer.

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 « acusés ». A ce jour, il n'en existe aucune.**

La loi inspirée par les conclusions d'un rapport remis au gouvernement en 2003 a été en réalité vidée de sa substance financière. Les ressources prévues par la loi (article 5) étaient insuffisantes puisqu'elles reposaient pour l'essentiel sur les contributions volontaires des acteurs (entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire, gestionnaires d'aéroport, collectivités territoriales ou leurs groupements).

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'Etat 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.

Neuf ans après l'échec de la loi du 23 février 2004 restée virtuelle, Ville et Aéroport considère qu'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.

Ville et Aéroport refuse sa mise en œuvre

L'enquête publique sur la construction par Aéroports de Paris d'un nouveau bâtiment sur l'emprise aéroportuaire d'Orly s'est achevée en novembre 2013.

Ville et Aéroport a adressé sa contribution au Président de la commission d'enquête publique dans laquelle elle 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 à 200 000 mouvements/an et couvre-feu entre 23h30 et 6h00).

Par ailleurs, Ville et Aéroport a regretté que l'enquête publique se soit limitée aux cinq communes comprises dans un rayon d'un kilomètre autour de cette 3^{ème} aérogare.

L'enquête publique sur Orly portait sur un bâtiment faisant partie d'un programme d'ensemble élaboré par Aéroports de Paris afin d'accroître les capacités de cette plate-forme alors même que les objectifs de plafonnement ne sont pas respectés (200 000 mouvements annuels/250 000 créneaux).

Ville et Aéroport rappelle que le trafic d'Orly s'est établi en 2012 à plus de 27 millions de passagers pour 230 000 mouvements, largement au-delà de l'objectif.

Ce projet de développement d'Orly d'un montant de 450 millions d'euros n'est pas neutre pour les territoires déjà très affectés par l'activité de cette plate-forme enclavée dans un tissu urbain dense et pré-existant. Il s'agit de créer 100 000 mètres carrés supplémentaires sur cette plate-forme: création d'une nouvelle aérogare entre les terminaux sud et ouest, réalisation d'un nouveau satellite international...

Dès lors, 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 plate-forme ?

En tout état de cause, le recours accru aux gros-porteurs, plus nuisants que les avions de petite taille, ne saurait être une solution acceptable pour les communes survolées. Or, Aéroports de Paris prévoit de remplacer des postes moyens-porteurs par des postes adaptés aux gros-porteurs, et de créer un satellite plus vaste dédié aux gros-porteurs.

Ville et Aéroport considère que l'avenir de 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 l'a rappelé la commission d'enquête sur le SDRIF dans sa recommandation n°5.

Enfin, Ville et Aéroport juge regrettable que cette enquête publique reste aussi strictement limitée alors que le projet d'Aéroports de Paris concernera le cadre de vie de milliers de riverains d'Orly et l'avenir de nombreuses communes survolées.

C'est pourquoi Ville et Aéroport a soutenu la proposition visant à étendre la concertation à l'ensemble des communes impactées notamment celles incluses dans le Plan de Gêne Sonore de l'aéroport d'Orly, de modifier l'objet de cette concertation afin d'y inclure l'ensemble du programme de développement d'Orly, et enfin de permettre aux habitants concernés de s'exprimer par communication électronique comme ce fut le cas lors de l'enquête publique portant sur la révision du SDRIF. Ce complément de concertation pourrait prendre la forme d'un débat public placé sous l'égide de la CNDP ou d'une commission du dialogue comme celle qui a été instaurée par le premier ministre pour l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

**Ville et Aéroport à l'initiative du relèvement du plafond
en concertation avec l'ACNUSA**

Ville et Aéroport, en concertation avec l'ACNUSA, a proposé un amendement dans le cadre du PLF 2013 qui a été adopté. **Celui-ci vise à porter le montant maximum des amendes aéroportuaires de 20000 à 40000 euros spécifiquement en cas de manquement aux restrictions des vols de nuit ou d'usage de certaines catégories d'avions.** Ce doublement du plafond est effectif à compter du 1^{er} janvier 2014. Par son caractère dissuasif il permettra de répondre à une problématique de santé publique en préservant le droit au repos nocturne pour les riverains d'aéroports.

Ville et Aéroport a engagé en 2013 la préparation d'un colloque européen « Enjeux, contraintes et réalités du transport aérien en Europe » dans le cadre de son partenariat avec l'ARC.

Selon une approche globale intégrant les dimensions économiques, environnementales et sociales constitutives du principe de développement durable, il sera question de l'économie du secteur aérien, de la concurrence internationale et de la nouvelle donne sur l'aérien, la compétition entre les aéroports et entre les compagnies aériennes, les projets de développement des infrastructures (création de nouvelle plate-forme, extension de plates-formes existantes avec création de nouvelle(s) piste(s)) ;

Il sera question par ailleurs du positionnement du parlement européen et de la commission sur les enjeux de développement durable (transition énergétique, directive bruit-air, vols de nuit, etc.).

Ville et Aéroport a été auditionnée en octobre 2013 par le ministre délégué chargé des Transports, M.Frédéric Cuvillier, sur l'ensemble des sujets de la problématique aéroportuaire : politique aéroportuaire, Notre-Dame-des-Landes, vols de nuit, dispositif d'aide aux riverains, renouvellement urbain en zone C de PEB, etc.

Un document reprenant les propositions de l'association sur les différents sujets abordés a été remis au ministre.

Comme chaque année, Ville et Aéroport a poursuivi le développement de sa communication

- Site Internet (administration, changement du nom de domaine et d'hébergeur)
- Newsletter V&A nouvelle version diffusée mensuellement et développement du fichier mail pour sa diffusion
- Revue de presse hebdomadaire sur le site
- Veille des questions écrites déposées sur le Transport aérien
- Campagne d'adhésion 2013 auprès de plus de 250 collectivités


