



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

Mardi 7 octobre 2014

15h00-16h00 (6<sup>ème</sup> bureau)

126 rue de l'Université - Assemblée Nationale



## ORDRE DU JOUR

- I) Point sur le dispositif d'aide aux riverains – Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) – Position de Ville & Aéroport
- II) Point sur la privatisation des aéroports régionaux  
Le cas de Toulouse-Blagnac – Position de Ville & Aéroport
- III) Point sur les 7èmes Assises nationales de la qualité de l'environnement sonore – Présidence de l'atelier « Construire mieux, construire plus autour des aéroports ? »
- IV) Questions diverses : groupe de travail « Vols de nuit » (CCE Roissy-CDG), dossier Nantes-Notre-Dame-des-Landes

I)

## **Point sur le dispositif d'aide aux riverains et la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) Position de Ville & Aéroport**

### **→ Des décisions négatives prises en 2013 : abaissement du tarif de la TNSA par arrêté, écrêtement de la TNSA dans le cadre du PLF 2014**

Si l'on a pu se satisfaire de 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, des décisions négatives ont été prises en 2013 dont on mesure aujourd'hui les lourdes conséquences : l'abaissement du tarif de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) par arrêté du 13/03/13 pour les aéroports de Nice, d'Orly et de Charles-de-Gaulle ; l'écrêtement de la TNSA à hauteur de 49 millions d'euros par an dans le cadre du Projet de loi de finances 2014 (article 65). C'est inacceptable au regard du principe pollueur-payeur.

### **→ Le rapport du CGEDD toujours pas publié confirme une situation alarmante en Ile-de-France**

C'est dans ce contexte que Frédéric CUVILLIER a confié en début d'année 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). Le rapport final a été remis fin mai au Secrétaire d'Etat aux Transports.

La lettre de mission demandait aux rapporteurs de ne surtout pas toucher à l'écrêtement décidé de la TNSA et de réfléchir dans le cadre des contraintes financières définies. Pour autant, cette mission n'avait de sens que si l'on entendait remettre à plat le dispositif d'aide aux riverains afin de juger à la fois de son efficacité technique et financière. Cela permettait d'envisager ensuite les mesures à prendre pour améliorer ce dispositif. Ville et Aéroport avait insisté lors de son audition d'octobre 2013 auprès du Ministre 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.

Les rapporteurs de la mission CGEDD présentent une situation critique pour les années à venir. Les conséquences des décisions prises en 2013 sont les suivantes : ADP disposera d'une trésorerie de 9,5 millions d'euros en 2014. Or, on sait que 34,9 millions d'euros de travaux notifiés restent à payer, que 11 millions d'euros de travaux sont autorisés mais non notifiés (dossiers des CCAR de décembre bloqués), que 29 millions d'euros de travaux sont en attente de réunion de CCAR et 20020 dossiers en attente de diagnostics acoustiques. Tout le second semestre 2014, la trésorerie sera proche de zéro. Les 11 millions d'euros de travaux bloqués ne seront notifiés que début 2015 et les travaux en attente du premier semestre 2014 commenceront à être engagés mi-2015.

La file d'attente sera de 2 à 3 ans pour les dossiers 2014 et 2015 si ADP n'est pas autorisé à faire des avances de trésorerie avec garantie de l'Etat d'au moins 20 millions d'euros (jusqu'à 50 millions d'euros).

→ **Solution proposée et refusée dans le cadre du PLFR 2014 : amendement de suppression de l'écrêtement de la TNSA et retour au tarif en vigueur en 2013**

Les parlementaires de Ville et Aéroport (MM.BLAZY, SEBAOUN, BENISTI) ont soutenu des amendements de suppression de l'écrêtement de la TNSA dont le plafonnement ne se justifie pas puisque le produit de la taxe ne sert pas à financer un organisme mais une aide directe aux riverains.

Le gouvernement ne souhaite pas revenir sur cette disposition mais se dit favorable à discuter de son tarif. Il faut lui rappeler que compte-tenu de la révision récente des PGS des aéroports parisiens (+20000 logements éligibles au dispositif sur Roissy-CDG), de l'augmentation de la TVA de +3% en 2014, de la baisse du tarif de la TNSA en 2013 pour trois aéroports dont Orly et CDG et de son écrêtement, la situation est explosive et 4000 dossiers seraient aujourd'hui bloqués depuis décembre 2013. Les CCAR de Roissy et d'Orly ne se sont pas réunies en 2014.

Pour Ville et Aéroport, il ne serait pas acceptable de retenir la proposition du rapport CGEDD : prendre sur les crédits de la TNSA des aéroports régionaux pour combler les manques enregistrés pour les aéroports parisiens ; autoriser ADP à faire des avances de trésorerie avec garantie de l'Etat d'au moins 20 millions d'euros (jusqu'à 50 millions).

→ **L'inquiétude demeure sur l'aide à 100% et sa pérennisation au-delà du 31/12/14**

Quant à l'aide à 100% elle est prolongée jusqu'au 31 décembre 2014 mais tout porte à croire que le gouvernement n'ira pas au-delà et sera susceptible de suivre la proposition du rapport du CGEDD et un retour à une aide à 80%.

→ **Solution à proposer dans le cadre du Projet de loi de finances initial pour 2015**

A l'occasion de la préparation du débat budgétaire, les cabinets d'Alain VIDALIES, nouveau Secrétaire d'Etat aux Transports, et de Christian ECKERT, Secrétaire d'Etat au budget, ont été sensibilisé sur ce dossier. L'objectif est de trouver une base d'accord sur la TNSA (son tarif, son plafonnement).

## POSITION SUR LE DISPOSITIF D'AIDE AUX RIVERAINS ET LA TAXE SUR LES NUISANCES SONORES AERIENNES

### → La proposition d'une position Ville et Aéroport pour sa communication

- Les élus du réseau national Ville et Aéroport jugent inacceptable le blocage du dispositif d'aide aux riverains
- Ils demandent au gouvernement de revenir sur les mesures d'abaissement et de plafonnement du produit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes dans le cadre du débat budgétaire 2015
- Ils souhaitent la prolongation de l'aide à 100% en 2015

**Les élus de l'association nationale Ville et Aéroport dénoncent aujourd'hui les conséquences des mesures gouvernementales critiquées depuis 2013** : la baisse des tarifs de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) décidée en mars par arrêté ministériel pour Paris-CDG, Paris-Orly, Nice-Côte-d'Azur ; le plafonnement à 49 millions par an de la TNSA institué par l'article 65 de la loi de finances pour 2014.

**Malgré plusieurs interventions de certains parlementaires de l'association dans le cadre des lois de finances (PLF 2014, PLFR 2014) visant à supprimer ce plafonnement de la TNSA et revenir au tarif en vigueur antérieur à l'arrêté de mars 2013, le gouvernement est resté sourd à cette proposition.** Pourtant, il reconnaît dans le même temps qu'une erreur de calcul du nouveau tarif de la TNSA des aéroports parisiens s'est produite au moment de la rédaction de l'arrêté du 13/03/13.

Le bilan est catastrophique puisque les Commissions consultatives d'aide aux riverains ne se sont pas réunies en 2014 autour d'Orly et de Roissy. **La situation du fonds d'aide à l'insonorisation s'est sérieusement dégradée ces derniers mois et la trésorerie du gestionnaire Aéroports de Paris est actuellement proche de zéro comme l'indique un rapport du Conseil général de l'Ecologie et du Développement durable (CGEDD) transmis au gouvernement en mai 2014 et toujours pas publié.**

**Ville et Aéroport regrette l'absence de transparence des services compétents de la direction de l'aviation civile et du gestionnaire du dispositif Aéroports de Paris. Fin avril 2014, ce sont 2034 dossiers qui étaient prêts à passer en CCAR Roissy et Orly mais bloqués faute de financement disponible. Aujourd'hui ce chiffre aurait quasiment doublé, il atteindrait 4000 dossiers !** En 2013, le solde de la TNSA était déjà déficitaire de 48,5 millions d'euros cumulés pour les trois aéroports parisiens par rapport aux engagements.

Les élus de Ville et Aéroport rappellent qu'en décembre 2013 le Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aéroport de Roissy a été révisé, son périmètre a été élargi et le nombre d'ayant droits au dispositif d'aide aux riverains s'est accru (+19957 logements). **Les riverains de l'aéroport qui souhaitent insonoriser leur logement se tournent légitimement vers leurs élus. Quant aux entreprises du secteur, elles ont vu leur carnet de commande se vider.**

**Les délais d'attente sont désormais estimés à deux ou trois ans pour les riverains de Roissy-CDG, contre une moyenne de 10 mois auparavant.** Le rapport du CGEDD propose de prendre sur les crédits de la TNSA des aéroports régionaux pour combler les manques enregistrés à l'échelle des aéroports parisiens et autorise Aéroports de Paris à faire des avances de trésorerie avec garantie de l'Etat d'au moins 20 millions d'euros.

**Pour Ville et Aéroport, ces propositions ne règlent en rien le fond du problème. Il s'agirait plutôt, dans le cadre du débat budgétaire 2015, de revenir au tarif antérieur de la TNSA en vigueur en 2013 d'une part, de supprimer son écrêtement dans le cadre du prochain projet de loi de finances 2015 d'autre part. Enfin, il faut pérenniser l'aide à 100% au-delà du 31 décembre 2014.**

Telles sont les conditions pour garantir le financement du dispositif d'aide aux riverains et le droit à la réparation pour les riverains d'aéroports qui subissent au quotidien les nuisances sonores générées par le trafic.



## II)

### **Point sur la privatisation des aéroports régionaux Le cas de Toulouse-Blagnac Position de Ville & Aéroport**

Envisagée par la majorité précédente, la privatisation du 4<sup>ème</sup> aéroport français Toulouse-Blagnac est en cours, l'Etat ayant décidé de céder 49,99% de ses parts. L'Etat détient 60% d'Aéroport de Toulouse-Blagnac. Il cède d'abord 49,99% dans l'immédiat et 10,1% au cours d'une deuxième opération de cession à l'issue d'une période de trois à quatre ans. S'ensuivra la privatisation des aéroports Lyon-Saint-Exupéry et Nice-Côte-d'Azur.

Les candidats avaient jusqu'au 15 septembre pour déposer leurs offres indicatives, avant une clôture définitive des candidatures fixée au 31 octobre. L'examen des dossiers suivra en novembre pour désigner le nouvel entrant au capital de Toulouse-Blagnac. En cédant Toulouse-Blagnac au privé, l'Etat pourrait récupérer 200 millions d'euros, voire 250 millions d'euros.

Parmi les candidats français de poids, il y a Aéroports de Paris qui fait équipe avec Predica (filiale du Crédit agricole), le groupe Vinci et EDF Invest (filiale d'EDF) en partenariat avec CDC Infrastructure (filiale de la Caisse des Dépôts). Chez les étrangers, l'espagnol Ferrovial, le fonds australien Macquarie et le canadien SNC Lavalin seraient aussi sur les rangs.

Tous ces acteurs ont une expérience de la gestion d'aéroports : Vinci exploite 23 aéroports dans le monde dont 10 en France (Rennes, Clermont-Ferrand...). En plus de Roissy et d'Orly, ADP a repris les aéroports turcs. Macquarie exploite trois aéroports en Europe (Bruxelles, Copenhague, Bristol)...

Un favori se dégage : Vinci. Comme pour les chantiers de ligne ferroviaire à grande vitesse, l'Etat préférera attribuer la gestion de l'aéroport à un groupe français. ADP n'a jamais montré d'intérêt pour des plates-formes régionales.

Le Maire de Toulouse, Jean-Luc MOUDENC, soutient le projet du gouvernement. La FNAM a protesté contre la privatisation du 4<sup>ème</sup> aéroport français, estimant qu'elle pourrait engendrer d'autres (Lyon, Nice, Marseille) et conduire à des abus de position dominante très dommageables pour l'ensemble de la filière et fragiliser davantage le transport aérien domestique.

## POSITION DE VILLE & AEROPORT SUR LA PRIVATISATION DE L'AEROPORT TOULOUSE-BLAGNAC

### Ouverture du capital de la Société Aéroportuaire de Toulouse-Blagnac (SATB)

- Ville et Aéroport demande le maintien d'un actionnariat public pour la gestion de cet équipement stratégique

#### → La proposition d'une position Ville et Aéroport pour sa communication

Le gouvernement a décidé à la mi-juillet, conformément à la loi du 20 avril 2005, de lancer la procédure d'ouverture du capital de la société aéroportuaire de Toulouse-Blagnac. L'Etat, aujourd'hui propriétaire de 60% du capital de la société qui gère les activités de l'aéroport, s'apprête à céder dans un premier temps 49,9% de ses parts. Les candidats ont jusqu'à la mi-septembre pour déposer leurs offres indicatives et jusqu'à la fin octobre pour déposer les dossiers complets, qui seront examinés dans le courant du mois de novembre.

D'ores et déjà, plusieurs groupes privés ont manifesté leur intérêt pour cette acquisition, ainsi que des fonds d'investissement comme EDF Invest ou CDC Infrastructure (filiale à 100% de la Caisse des Dépôts). Cette opération pourrait rapporter à l'Etat autour de 150 M€.

**Pour Ville et Aéroport, il est impératif qu'un actionnariat public (pacte d'actionnaire) majoritaire soit maintenu face aux groupes privés. En effet, pour les collectivités locales et la Chambre de Commerce et d'Industrie, liées par un pacte d'actionnaires et qui détiennent ensemble 40% du capital de SATB, il est essentiel que cet équipement stratégique continue à être contrôlé par la puissance publique.** En conséquence, tous les partenaires sont prêts à assumer leurs responsabilités en proposant d'acquérir des parts supplémentaires dans la société aéroportuaire, dans le cadre du second appel d'offre programmé ultérieurement par l'Etat et qui concernera 10,1% du capital.

**L'aéroport de Toulouse-Blagnac constitue en effet un outil vital pour la dynamique économique de tout le Grand Sud-Ouest et il joue un véritable rôle de service public pour le transport des personnes et des biens de plusieurs régions.** Le développement de ses activités ne peut se concevoir que dans une approche globale du territoire, avec toujours à l'esprit la prise en compte des conséquences environnementales de la croissance du trafic. Depuis ces dernières années, on assiste à une évolution positive dans ce domaine, puisqu'à l'augmentation du trafic passagers est associée une baisse du nombre de mouvements. Ainsi les chiffres du mois d'août confirment cette tendance : augmentation de 2,2% du nombre de passagers et baisse concomitante de 2,6% du nombre de mouvements d'avions. L'empport moyen des vols commerciaux, en progression constante, atteint cette année 112 passagers par vol.



**Par ailleurs, suite à leurs demandes, les collectivités locales ont reçu l'assurance du gouvernement qu'elles seront pleinement associées à la mise en œuvre de la procédure en cours et qu'elles seront consultées sur les aspects industriels et sociaux des offres des candidats, un point très important pour l'ensemble des salariés de SATB qui sont passés récemment du statut Chambre de Commerce et d'Industrie vers celui des sociétés aéroportuaires, codifié par une convention collective.**

\*\*\*\*\*





## Point sur les 7èmes Assises Nationales de la qualité de l'environnement sonore (CIDB)

### Atelier « Construire mieux, construire plus autour des aéroports ? »

Ville et Aéroport assurera le 14 octobre prochain au Centre des congrès de Lyon la coprésidence de l'atelier « Construire mieux, construire plus autour des aéroports ? » aux côtés du Président de l'ACNUSA car pour les élus du réseau Ville et Aéroport la question de la gestion de l'urbanisme en zone C des Plans d'Exposition au Bruit est essentielle.

Nos échanges doivent permettre de dégager des propositions concrètes que l'on souhaite partager avec les pouvoirs publics. Il s'agit de savoir comment l'on concilie le développement du transport aérien avec l'aménagement des territoires aéroportuaires qui sont dans la périphérie de ces infrastructures. Il faut certes un PEB, prévu dans la loi de 1985, et le principe qui consiste à limiter l'urbanisme au voisinage des aéroports est nécessaire. Pour autant, on constate aujourd'hui une spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale en zone C de PEB à laquelle il faut répondre en permettant le renouvellement urbain.

Une interprétation rigide de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme (1m<sup>2</sup> détruit = 1m<sup>2</sup> construit) a eu des conséquences sociales et financières. Or, les villes qui préexistaient aux aéroports doivent continuer à vivre. Il y a eu dans la dernière période quelques avancées prévues par la loi ALUR mais limitées dans les seuls Contrats de Développement Territorial (CDT).

Pour Ville et Aéroport et afin de poursuivre la dynamique engagée, il est indispensable d'aller plus loin et de procéder à une modification législative du code de l'urbanisme pour rendre la contrainte du PEB compatible avec l'objectif de renouvellement urbain.

L'article 166 de la loi ALUR a été inspiré par un rapport confié au CGEDD. Les propositions du rapport consistaient, à législation constante, à donner plus de souplesse dans l'application de l'article L.147-5, en prenant en compte d'une part, sur une période de temps suffisante et sur un territoire plus vaste que celui d'une seule commune, l'équilibre entre les démolitions et les constructions de logements dans les secteurs de renouvellement urbain, et d'autre part, les besoins de desserrement de la population dans les logements existants au sein des communes rencontrant le plus de difficultés.

La disposition législative qui en a découlé s'est révélée limitée dans l'espace et dans le temps aux contrats de développement territorial conclus ou révisés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015. Cet article 166 ne va donc pas assez loin et introduit une double inéquité de traitement. S'agissant du territoire de Roissy, certaines communes sont hors CDT et rien ne dit qu'elles seront concernées par un CDT avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Par ailleurs, les grands aéroports régionaux sont écartés alors que le PEB constitue également une contrainte urbaine et sociale forte sur ces secteurs. Ville et Aéroport a regretté l'obstination du gouvernement à ne pas vouloir apporter la solution qu'attendaient de nombreux élus, solution qui avait été trouvée dès 2000 avec la loi SRU puis remise en cause deux ans plus tard.

Selon Ville et Aéroport, la réponse adéquate à la demande de logements en zone urbanisée est l'instauration d'un assouplissement raisonnable en zone C des PEB des aéroports acrusés, dans les secteurs de renouvellement urbain visés au 5°) de l'article L.147-5. La définition des limites de chacune des opérations serait négociée avec le représentant local de l'Etat au regard des enjeux de développement durable et de mixité sociale, dans le cadre de l'acte de création de ces secteurs. Le dispositif serait ensuite évalué chaque année par l'ACNUSA dans le cadre de son rapport d'activité annuel. Ville et Aéroport rappelle que l'objectif de cette modification législative n'est pas d'autoriser des extensions urbaines ou d'atteindre un objectif quantitatif de production de logements. Elle vise à autoriser juridiquement des programmes qui n'entraînent pas d'augmentation significative de la population.

\*\*\*\*\*

## IV)

## Questions diverses

### Groupe de travail Vols de nuit – Aéroport Roissy CDG

La première réunion du groupe de travail « Vols de nuit » s'est tenue le 1er juillet 2014. Le Préfet Régis GUYOT préside ce groupe de travail. Partant du constat que s'imposait la nécessité d'étudier le sujet des vols de nuit, par un effort réciproque et partagé de dialogue constructif entre les différents collèges, le Préfet de région IDF a installé un GT devant permettre d'aboutir à des dispositions concrètes en matière de réduction des nuisances sonores aériennes subies par les riverains de l'aéroport Paris CDG la nuit entre 22h et 6h.

L'objet de ce GT est d'identifier, à droit constant, toutes les actions consensuelles et les mesures opérationnelles qui pourraient être mises en œuvre pour diminuer les nuisances de ces vols de nuit affectant les riverains.

<b>6 groupes thématiques ont été désignés</b>	
<b>1</b>	Optimisation des décollages
<b>2</b>	Maintenance des pistes
<b>3</b>	Optimisation / reprogrammation des vols de début et de fin de nuit
<b>4</b>	Optimisation des trajectoires de descente
<b>5</b>	Alternance de l'utilisation des doublets
<b>6</b>	Optimisation de l'information des riverains sur le traitement des nuisances sonores
<b>Ville et Aéroport participe aux groupes thématiques 3 et 5.</b>	

**La problématique de la thématique 3 a déjà été abordée à plusieurs reprises dans de précédentes instances (Rapport Dermagne, Rapport Rebuffel, etc.). Elle représente une attente forte de la part des élus et des associations de riverains, mais répond également à des contraintes opérationnelles.**

Le Préfet GUYOT a transmis aux membres du GT3 des listings des vols de nuit sur 2 semaines caractéristiques (semaine 12 et semaine 20 en 2014).

**Ville et Aéroport fait un travail d'identification des vols du début et fin de nuit « reprogrammables », des vols « optimisables » (regroupement avec d'autres vols, trajectoire adaptée) , ou « supprimables » entre 22h et 6h.**

Elle formulera une demande argumentée sur ces trois catégories de vols au regard de leur intérêt économique, de la contrainte opérationnelle (fonctionnement en HUB) et environnementale (empreinte sonore du vol).

Elle souhaite que les principaux opérateurs (Air France, FedEx, EuropeAirpost, EasyJet) jouent le jeu et proposent une liste de vols à reprogrammer sur d'autres plages horaires moins sensibles. Le rendu des propositions du GT3 est fixé le 20 janvier 2015. Quant au GT5, il abordera la question de la faisabilité d'une exploitation alternée des doublets de piste la nuit entre 22h et 6h.

#### **Point d'actualité sur le dossier Nantes-Notre-Dame-des-Landes**

Le début du chantier de nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes est toujours suspendu aux décisions judiciaires devant statuer sur les recours déposés par les opposants au projet. Ces actions visent à établir que le projet n'est pas conforme aux normes environnementales, notamment celles qui relèvent de la Loi sur l'eau, une position confortée par une procédure d'infraction lancée par Bruxelles. **Les juges rendront leur décision début 2015 mais dans l'attente de ce feu vert juridique, les travaux restent gelés.**

#### **Position du gouvernement (S.ROYAL / M.VALLS)**

Le 28/09/14 lors d'une interview sur Europe 1, la Ministre de l'Ecologie a indiqué « ignorer » si l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes se fera un jour « puisque les recours sont encore en instance devant les différents tribunaux ». Et d'ajouter que ce dossier, sensible « depuis de longues années », n'est pas lié à sa « position personnelle » et fera l'objet d'une « décision concertée ».

Fin août 2014, le premier ministre Manuel Valls aurait promis à l'écologiste Jean-Vincent Placé que le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes n'irait pas jusqu'au bout. Toutefois, il ne l'a pas annoncé publiquement. M.Placé n'a ni infirmé, ni confirmé l'information, précisant qu'il ne rapportait pas ses échanges avec le Premier ministre ou le président de la République.

\*\*\*\*\*