



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Mardi 10 décembre 2013
14h00 - 16h00 (8ème bureau) - Assemblée Nationale – Paris

LISTE DES MEMBRES PRESENTS	
M. Jean-Pierre BLAZY , Président, Député-Maire de Gonesse (95)	M. Jean-Benoît PINTURIER , Maire de Saint-Pathus (77)
M. Pascal BOUREAU , Vice-Président, Adjoint au Maire de Blagnac (31)	M. Christian REY , Maire de Diémoz (38)
M. Jacques-Alain BENISTI , Vice-Président, Député-Maire de Villiers-sur-Marne (94)	M. Rémy JOURDAN , Collaborateur de Didier Gonzales, Secrétaire général, Maire de Villeneuve-le-Roi (94)
M. Lucien BARGE , Trésorier, Maire de Jonage (69)	M. Etienne-Christian VILLEMAGNE , ancien Trésorier, Membre fondateur (69)
M. Jean-Luc DURAND , Vice-Président de la CCEG, Maire de Grandchamp des Fontaines (44)	M. Dominique DUCLOS , Adjoint au Maire de Bouguenais (44)
M. François GARCIA , Président de la communauté d'agglomération « Les Portes de l'Essonne », Maire d'Athis-Mons (91)	M. Stéphane JABUT , Maire de Dammartin-en-Goële (77)
M. Jacques LEPELTIER , Adjoint au Maire de Longjumeau (91)	M. Thibaut GRIPOIX , Collaborateur de Jacques Myard, Député-Maire de Maisons-Laffitte (78)
M. Jacques FERGEAU , Maire de Saint-Jean-d'Illac (33) (sous-réserve de confirmation)	Mme Corinne GORLIER , Maire d'Ablon-sur-Seine (94)(sous-réserve de confirmation)
M. Daniel HAQUIN , Président de la communauté de communes Plaine de France (77) (sous-réserve)	M. Jean-Paul PASCO-LABARRE , Maire de Le Pin (77) (sous-réserve de confirmation)
LISTE DES MEMBRES EXCUSES	
Mme Patricia SCHILLINGER , Sénateur-Maire d'Hegenheim (68)	Mme Véronique CORNIETI , Adjointe au Député-Maire de Maisons-Laffitte (78)
M. Didier GONZALES , Secrétaire général, Maire de Villeneuve-le-Roi (94)	Mme Marie RECALDE , Députée de la Gironde (33)
M. Gérard BOUTHIER , Conseiller communautaire du Val d'Yerres (91)	M. Bernard CORNEILLE , Maire d'Othis, Conseiller général de Seine-et-Marne (7)

LISTE DES MEMBRES ABSENTS

M. Serge ANDREONI , Sénateur-Maire de Berre-L'Etang (13)	M. Patrice VALENTIN , Vice-Président du CG Marne chargé de Vatry (51)
M. Patrice VALENTIN , Vice-Président du CG Marne chargé de Vatry (51)	M. Gaston LATSCHA , Conseiller communautaire des Trois Frontières (68)
M. Claude NEUILLY , Adjoint au Maire de Savigny-sur-Orge (91)	





CONSEIL D'ADMINISTRATION

Mardi 10 décembre 2013
14h00 - 16h00 (8ème bureau) - Assemblée Nationale – Paris

ORDRE DU JOUR

1. Retour sur l'audience ministérielle avec F. Cuvillier, Ministre chargé des Transports
2. Point sur le dispositif d'aide aux riverains et la TNSA
3. Présentation finale de l'étude « Evaluation des impacts des plateformes aéroportuaires : dépréciation immobilière, mobilité résidentielle et inégalité environnementale – Le cas de Paris Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac »
4. Dossier Nantes-Notre-Dame-des-Landes
5. Questions diverses : enquête publique Orly (Plan développement ADP) ; point financier

D)

Retour sur l'audience ministérielle avec F. Cuvillier, Ministre chargé des Transports

Une délégation d'élus de l'association Ville et Aéroport a été auditionnée le mardi 22 octobre 2013 par le Ministre délégué chargé des Transports, M. Frédéric Cuvillier. Plusieurs sujets majeurs étaient à l'ordre du jour : la politique aéroportuaire, Notre-Dame-des-Landes, le volet environnemental (vols de nuit et dispositif d'aide aux riverains), le renouvellement urbain en zone C de PEB. **Cf. le compte-rendu intégral de l'audience sur www.villeaeroport.fr**

RESUME DE L'AUDIENCE MINISTERIELLE

POLITIQUE AEROPORTUAIRE

Ville et Aéroport a rappelé le rapport thématique de la Cour des comptes « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien » (2008) et attiré l'attention du Ministre sur l'absence d'anticipation du devenir du système aéroportuaire national et parisien depuis plus de 10 ans. Elle a précisé au ministre que le gouvernement ne peut trouver les solutions les plus optimales sans d'abord réfléchir sur les réalités de l'hypertrophie aéroportuaire parisienne qui concentre 80% du trafic national. En 2030 la saturation des capacités aéroportuaires en Ile-de-France serait atteinte sans aucune anticipation.

Frédéric Cuvillier a répondu qu'il y avait à l'évidence une méthode de travail à trouver avec son cabinet et la DGAC sur les modalités d'une concertation plus effective. Sur la politique aéroportuaire, le ministre a indiqué qu'il était beaucoup plus simple en 2001 (Cf. débat public et décision d'un 3ème aéroport à Chaulnes en Picardie) de mettre en place une politique de développement aéroportuaire. Il faudra prendre le temps de définir une politique aéroportuaire nationale avec une analyse prospective menée par l'Etat du futur développement aéroportuaire, de l'aménagement du territoire, etc. Selon lui, la problématique est à revisiter et il faut profiter de la démarche européenne pour être dans un constat et des projets. Le ministre a tenu à souligner l'augmentation du taux d'emport moyen des avions et la nécessité pour les compagnies aériennes d'optimiser le remplissage de leurs appareils. Par ailleurs, sur l'anticipation du développement aéroportuaire il y a des sites qui selon lui peuvent être optimisés (trafic, accès-dessertes, etc.).

Ville et Aéroport a indiqué au Ministre que la politique aéroportuaire de la France ne saurait se résumer au projet d'aéroport de Nantes-Notre-Dame-et-Landes et qu'il s'agit d'avoir une approche globale et équilibrée du développement aéroportuaire français. Elle a demandé un débat public national sur le sujet. Par ailleurs, une réorganisation du réseau aéroportuaire francilien nécessite que des mesures d'incitation et d'accompagnement soient prises sur le volet environnemental et sanitaire ainsi que sur le volet économique et social. La gouvernance doit évoluer à la fois pour associer les différents acteurs et dégager les réponses indispensables.

Enfin, Ville et Aéroport a souhaité attirer l'attention du ministre sur la situation de l'aéroport d'Orly. Elle met en garde contre toute tentation d'un déplaçonnement de l'aéroport aujourd'hui réglementé sur la base de 250000 créneaux/an soit environ 200000 mouvements (Cf. arrêté du 6 octobre 1994). Elle a fait savoir son inquiétude au ministre à ce sujet et lui a indiqué l'enquête publique en cours sur Orly (nouveau terminal). Ville et Aéroport refuse la mise en œuvre de ce projet de développement du trafic sur la plateforme d'Orly dont la situation particulière d'aéroport urbain doit être pleinement respectée (plafonnement annuel à 200000 mouvements/an et couvre-feu entre 23h30 et 6h). **Elle a proposé au ministre que l'ensemble des communes concernées par le PGS (30 communes) rentrent dans le cadre consultatif de cette enquête publique au lieu des 4 communes actuelles dont 3 d'entre elles ne sont pas concernées par les nuisances générées par l'aéroport. Enfin, elle a jugé inacceptable les déviations de trajectoires non justifiées par les conditions météorologiques en augmentation sensible ces derniers mois et demandé un meilleur contrôle de la DGAC.**

Frédéric Cuvillier a confirmé que le gouvernement ne reviendra pas sur la réglementation en vigueur sur Orly : 250000 créneaux horaires/an pour environ 200000 mouvements. Sur l'enquête publique en cours à Orly il a souhaité que lorsqu'il y a de tels projets d'aménagement sur un site une approche raisonnable de partage et de respect des territoires soit privilégiée. L'Etat se doit d'avoir une stratégie globale en la matière. Enfin, le ministre s'est engagé sur les déviations de trajectoires non justifiées et enregistrées sur Orly en adressant une commande ferme à la DGAC afin qu'un contrôle efficace soit mené par elle.

NOTRE-DAME-DES-LANDES

Ville et Aéroport a fait état du dossier de Notre-Dame-des-Landes notamment pour signifier au ministre l'attente des élus locaux d'une décision gouvernementale sur ce dossier et l'annonce du lancement des travaux avec un calendrier. Quand sera-t-elle prise ? Elle indique la nécessité de rendre une décision d'ici la fin 2013 compte-tenu des échéances électorales de 2014.

Sur le fond du dossier, Ville et Aéroport a demandé la rédaction d'un contrat d'engagement préalable à la mise en service de l'aéroport. Celui-ci doit porter sur l'aménagement du territoire (ex : projet de desserte Tram-Train sur site). Elle demande que l'Etat s'engage de manière formelle et qu'il précise la nature des financements permettant de soutenir sa réalisation. D'autre part, il s'agit de préparer un contrat environnemental dans lequel soit traitée en priorité la question des vols de nuit. NDDL sera-t-il ouvert la nuit et dans quel volume de trafic ? Si oui, il convient de prévoir une limitation des vols de nuit sur la future plateforme. Enfin, Ville et Aéroport attire l'attention du ministre sur la problématique globale de la santé publique sur le futur secteur aéroportuaire. Elle demande à l'Etat que soit finalisé le principe d'une étude santé portant sur les populations résidents actuellement dans les futures zones de bruit. L'intérêt est de réaliser un état zéro de la santé des habitants et de pouvoir ensuite en suivre l'évolution au regard de la mise en service de la future plateforme et de ses nuisances.

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

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

DISPOSITIF D'AIDE AUX RIVERAINS

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

Ville et Aéroport demande au ministre un bilan financier du dispositif d'aide aux riverains depuis 5 ans ainsi qu'une évaluation des travaux d'insonorisation effectués chez les particuliers et dans les bâtiments publics. Par ailleurs, elle propose un élargissement des bâtiments publics éligibles au dispositif (crèches, équipements sportifs, etc.) et qui sortent de la règle de l'antériorité.

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

RENOUVELLEMENT URBAIN EN ZONE C DE PEB

Ville et Aéroport a attiré l'attention du ministre sur le projet de loi ALUR et l'amendement de la rapporteure (article 78 bis). Celui-ci constitue une première avancée mais il s'agit d'une évolution législative limitée dans l'espace et dans le temps. Cette disposition se limite aux contrats de développement territorial (loi sur le Grand Paris). Elle écarte ainsi à la fois les communes incluses en zone C du PEB et hors CDT autour de Roissy (9 communes dans le Val d'Oise et 8 communes en Seine-et-Marne). Cette disposition ne vaut que pour les communes étant incluses dans un CDT conclu ou révisé avant le 1er janvier 2015. Les communes actuellement hors CDT le resteront compte-tenu des délais et il est inacceptable que l'on abandonne des territoires qui connaissent les mêmes réalités de la zone C du PEB (dégradation urbaine et paupérisation sociale). D'autre part, la disposition législative de la rapporteure écarte les grands aéroports régionaux tels que Toulouse-Blagnac, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry ou le PEB constitue également une contrainte urbaine et sociale forte. **C'est l'article L.147-5 du code de l'urbanisme qui doit être révisé afin de permettre une plus grande respiration en zone C. Elle rappelle la règle étouffante du 1 pour 1 (1m2 construit pour 1m2 démoli) est incompatible avec la logique des opérations de renouvellement urbain.**

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

II)

Point sur le dispositif d'aide aux riverains et la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)

L'article 19 de la loi de finances rectificative pour 2003 (n°2003-12 du 30/12/2003) a institué à compter du 1er janvier 2005 une taxe dénommée « taxe sur les nuisances sonores aériennes ». Celle-ci est perçue au profit des personnes publiques ou privées exploitant les aéroports dits « acrusés » enregistrant un trafic annuel supérieur ou égal à 20000 mouvements de plus de 20 tonnes.

Deux mesures négatives ont été prises cette année. D'une part, l'abaissement du tarif de la TNSA par arrêté du 13 mars 2013 pour les aéroports de Paris-Orly, Paris-CDG et Nice-Côte-d'Azur. D'autre part, l'écrêtement de la TNSA dans le cadre du PLF 2014 (1ère partie- article 31). L'évaluation prévisionnelle de la recette de la TNSA pour 2014 est désormais plafonnée à 49 millions d'euros.

Ces dispositions ont été justifiées par une trésorerie du dispositif appréciée à tort comme surabondante. La véritable raison en incombe en fait à une gestion trop malthusienne et inefficace qui mériterait une véritable évaluation jamais réalisée en dépit des observations de l'ACNUSA.

Ville et Aéroport s'inquiète de l'abandon possible de l'aide à 100%, mesure qui devait être prolongée pour 2 ans à partir du 1er janvier 2014.

Mme Médard, conseillère technique de F.Cuvillier sur le Transport aérien, a reconnu récemment que l'Etat s'était trompé sur l'abaissement du tarif de la TNSA alors même que les PGS de Paris-Orly et Paris-CDG seront révisés fin 2013 (augmentation du nombre d'ayant droits au dispositif).

Elle a transmis à l'association une proposition visant à confier au CGEDD une mission de réflexion sur le dispositif d'aide financière à l'insonorisation des locaux des riverains d'aérodromes. ([Cf. projet de lettre de mission au CGEDD ci-joint](#))

[En réponse, Ville et Aéroport lui a transmis une note \(Cf. ci-joint\) reprenant ses propositions sur le sujet en souhaitant qu'elles puissent être entendues afin d'amender la lettre de mission.](#)

Ville et Aéroport juge que 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.

Sur le volet de l'efficacité technique, en quoi le diagnostic établi et les travaux d'insonorisation réalisés permettent-ils d'atténuer les nuisances sonores pour les riverains ?

Vous le verrez dans la note ci-jointe, plusieurs propositions sont formulées visant à améliorer le dispositif et réparer quelques injustices. **Sur le volet de l'évaluation financière**, la gestion du dispositif doit-elle être confiée aux gestionnaires d'aéroports ? Auparavant, je rappelle que l'ADEME gérait celui-ci. Ne faut-il pas envisager une économie sur les frais de gestion pris par le gestionnaire dans le cadre de l'instruction des dossiers d'aide à l'insonorisation (ex : 7% de frais de gestion pris par ADP pour Roissy et Orly).

Quant au paragraphe spécifique sur le cas d'Orly et la règle d'antériorité, il n'est pas acceptable. En effet, c'est l'ensemble des aéroports qui sont touchés par cette règle et il conviendrait de la supprimer dans tous les cas.

La note ci-jointe reprend les trois pistes d'évolution du dispositif d'aide aux riverains mentionnées dans la lettre de mission du ministère des Transports et apporte des réflexions et propositions que Ville et Aéroport a pu transmettre en leur temps aux différents rapporteurs sur le sujet (Rapport Rouquès « Rapprochement des procédures PEB et PGS » (2007), Rapport Dermagne « Pour un développement durable de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle » (2008), Mission Gonzales « sur l'amélioration du dispositif d'aide à l'insonorisation » (2011), rapports annuel d'activité de l'ACNUSA).

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 ».

Le projet de loi de finances 2014 qui vient d'être voté prévoit dans son article 31 de plafonner la TNSA à 49 millions d'euros. En outre, il est prévu que la taxe qui serait collectée au-delà de ce montant soit directement affectée au budget général de l'Etat, 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.



III)

Présentation finale de l'étude Evaluation des impacts des plateformes aéroportuaires

**« Evaluation des impacts des plateformes aéroportuaires :
dépréciation immobilière, mobilité résidentielle et inégalité environnementale
Le cas de Paris-Charles-de-Gaulle – Paris-Orly - Lyon-Saint-Exupéry - 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 fin 2013 suite à la soutenance de thèse de Melle 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.

Comme suite à la soutenance de thèse programmée début 2014 (date à confirmer), Ville et Aéroport organisera un point presse à l'Assemblée Nationale et 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.



IV)

DOSSIER NANTES-NOTRE-DAME-DES-LANDES

Intervention de Jean-Luc DURAND

Vice-Président Communauté de communes Erdre et Gesvres

Maire de Grandchamp-des-Fontaines

- ✓ Dernières évolutions à l'échelle locale (réunions syndicat mixte aéroportuaire, Préfecture Loire-Atlantique, Région Pays de la Loire)
- ✓ Annonce gouvernementale sur le projet d'aéroport Nantes-NDDL ?
- ✓ Déplacement V&A à NDDL suite à cette annonce ?

Dernières évolutions à l'échelle locale

- ✓ Le comité syndical du Syndicat mixte aéroportuaire s'est réuni le 2 décembre dernier au conseil régional Pays-de-la-Loire. Il a notamment fait un point sur les études en cours : contrat commun d'accompagnement des territoires ; point sur le marché subséquent relatif aux études préliminaires à l'évaluation environnementale pour la réalisation de la ligne Tram-Train Nantes-La Chapelle sur Erdre-Treillères-Aéroport (contenu du cahier des charges) ; point sur la déclaration d'intention en faveur de l'emploi, de la formation professionnelle et de l'insertion.
- ✓ **Le comité de pilotage des engagements de l'Etat** piloté par le Préfet de région doit se réunir le 13 décembre afin de faire un point complet sur la mise en œuvre des recommandations de la Commission du dialogue et fournir une information détaillée de l'instruction des dossiers sur l'eau et espèces protégées
- ✓ **L'accord cadre d'accompagnement des territoires** doit faire l'objet d'une présentation devant le conseil syndical du SMA avant signature le 20 décembre (version consolidée transmise).

La position du gouvernement

« L'aéroport Notre-Dame-des-Landes sera construit » (F.CUVILLIER)

Il doit y avoir un second aéroport à Nantes et ce sera bien celui de **Notre-Dame-des-Landes**, a affirmé le 21 novembre dernier Frédéric Cuvillier, ministre des Transports.

«Je souhaite qu'il soit construit et je fais en sorte qu'il puisse être construit », a ainsi affirmé Frédéric Cuvillier, ministre des Transports sur RMC. *«Cet aéroport répond à une nécessité de croissance. La procédure est lancée, elle a été signée, le contrat a été signé pour la construction»*.

Cette déclaration intervient alors que les contentieux des opposants tombent petit à petit. « *Pratiquement tous les contentieux qui ont été lancés, et ils ont été nombreux, contre Notre-Dame-des-Landes ont été des contentieux perdus par les opposants* », a ajouté Frédéric Cuvillier.

La Commission européenne a ainsi jugé un jour avant la déclaration de M. Cuvillier que la subvention de 150 millions d'euros par l'Etat à la société Aéroports du Grand Ouest, filiale du groupe Vinci, pour la réalisation de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, était « compatible avec les règles de l'UE relatives aux aides d'Etat ». Il reste cependant encore à Bruxelles à juger si la construction de ce nouvel aéroport est compatible avec les règles environnementales européennes.

De son côté, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a fourni fin octobre son propre rapport favorable à la mise en place d'un nouvel aéroport, car il contribuerait à de moindres nuisances sonores pour les populations impactées par une augmentation du trafic. D'autre part le coût d'un nouvel aéroport ne serait pas plus élevé que celui relatif à l'augmentation des capacités d'accueil de l'actuel aéroport de Nantes Atlantique.

La construction de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes a déjà pris un an de retard suite à la fronde de ses opposants. Sa mise en service théorique était prévue en 2017. « *Nous faisons tout pour que nous répondions, en infrastructures, à cette croissance à deux chiffres de l'aéroport* », de Nantes, a rappelé le ministre.

- ✓ **Annnonce gouvernementale sur le projet d'aéroport Nantes-NDDL ?**
- ✓ **Déplacement V&A à NDDL suite à cette annonce ?**



V)

QUESTIONS DIVERSES

Bilan de l'enquête publique Orly

Gérard BOUTHIER

une évolution positive mais insuffisante. En effet, à la dernière CCE d'Orly du 22 novembre, le préfet de région a précisé que, vu l'émoi provoqué par l'annonce de ces travaux sur Orly, DGAC+ADP allaient organiser des réunions d'informations dans les communes qui en feront la demande : c'est un mieux qui, par contre, ne remet pas en question l'enquête terminée le 9 novembre et pour laquelle le préfet considère qu'il n'est pas nécessaire de refaire une enquête élargie à l'ensemble des communes du PEB, donc opinion mitigée.

Le directeur de la plateforme s'est engagé devant la commission à limiter l'augmentation de passagers à 25% (au lieu des 50% envisagés) : c'est bien mais, le ministre Cuvillier, dans la réponse à une question écrite du député Jérôme GUEDJ, parle lui, d'une augmentation de 50%. J'ai donc le sentiment partagé par beaucoup qu'ADP cherche à gagner du temps car les travaux prévus permettent effectivement une augmentation de 50%. La question est de savoir quand ?

La conclusion est simple : nous ne sortirons de cette situation qu'avec la "sanctuarisation" de la régulation d'Orly : en clair remplacer l'arrêté de 1994 par une ordonnance gouvernementale débattue à l'Assemblée, pour garantir durablement le couvre-feu et le plafond à 250000 créneaux horaires attribuables.

Mon raisonnement sur l'emport moyen n'a pas été contesté lors de la CCE.

POINT FINANCIER

- Situation bancaire au 10/12/13
- Tableau des cotisations 2013
- Augmentation salaires MM.DELANNAY et GOUSSIES
- Campagne d'adhésion 2014