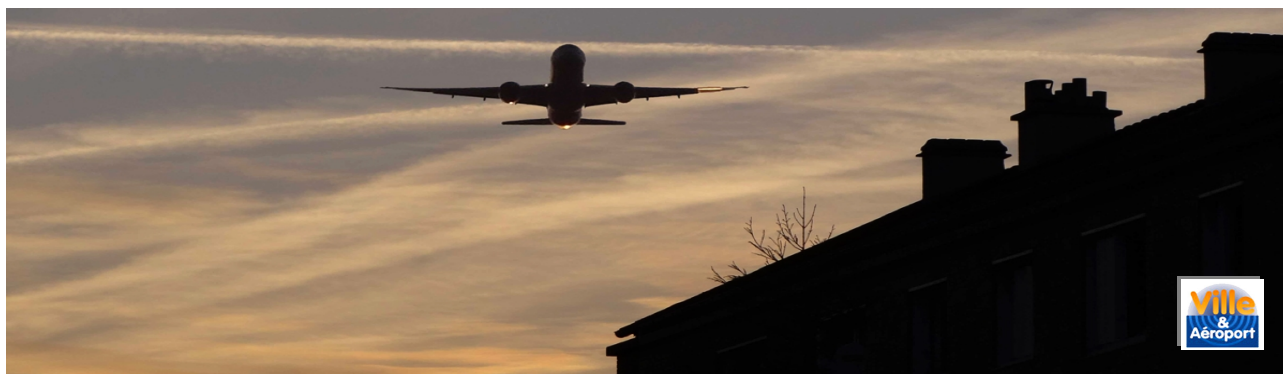


La Newsletter

Ville & Aéroport

N° 37 – Mai 2014



Assemblée générale 2014 passage en revue des dossiers sensibles

A l'occasion de son assemblée générale ordinaire 2014 qui s'est tenue le 6 mai à l'Assemblée Nationale, les membres de Ville et Aéroport ont discuté de l'ensemble des dossiers sensibles et fixé le programme d'activités 2014. Les rapports moral et financier 2013 ont été approuvés. Le conseil d'administration a été renouvelé par tiers conformément aux statuts.

Réunis en assemblée générale, les membres de Ville et Aéroport ont examiné les dossiers sensibles. Le premier d'entre eux concerne **la politique aéroportuaire**. Le constat est partagé : 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 ne saurait résumer à lui seul la politique aéroportuaire de la France. Plusieurs scénarios de développement existent et il appartient au politique de décider. C'est pourquoi Ville et Aéroport a posé la nécessité d'un Etat redevenu stratège sur ce dossier. Suite aux échanges avec l'actuel secrétaire d'Etat aux transports, le principe d'une mission de réflexion et de propositions sur la desserte aérienne nationale et du grand Bassin Parisien a été retenu. Elle serait confiée au Conseil supérieur de l'aviation civile. Ville et Aéroport demande la participation d'élus et de représentants d'associations au sein de son comité de pilotage.

Sur le dossier **Nantes-Notre-Dame-des-Landes**, 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. Avant l'ouverture de l'aéroport prévue en 2019 il est essentiel que figurent dans ce contrat des engagements évaluables et contrôlables avec la meilleure gouvernance possible. Ce projet de nouvel aéroport NDDL se fera-t-il ? Outre les derniers recours juridiques qui ont été épuisés pour la plupart, l'Union européenne a mis 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. Le 6 mai le sous-préfet chargé du dossier NDDL a rencontré le cabinet du premier ministre. Ville et Aéroport se déplacera sur site afin de rencontrer les élus locaux au moment qu'elle jugera opportun.

La question des **vols de nuit** a été discutée. Pour le cas de Paris-Charles-de-Gaulle une reprise des discussions au sein de la CCE a été actée par le Préfet de région Ile-de-France. Un groupe de travail Vols de nuit commencera ses travaux au mois de juin. Ville et Aéroport considère que des mesures ont été mises en œuvre sur les aéroports acrusés avec des impacts inégaux. Il convient donc de les évaluer et d'élaborer, au-delà du cas de Paris-Charles-de-Gaulle, un plan de réduction nationale des nuisances aériennes liées aux vols de nuit.

L'inquiétude demeure sur le **dispositif d'aide aux riverains** malgré la prolongation de l'aide à 100% jusqu'au 31 décembre 2014. 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'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 pourquoi Ville et Aéroport a interpellé le gouvernement pour qu'un relèvement du tarif de la TNSA soit décidé par arrêté. Elle proposera des amendements dans le cadre du PLF 2015 pour revenir sur l'écèlement de la taxe. Ville et Aéroport a remis sa contribution aux rapporteurs de la mission du CGEDD avant la remise du rapport au secrétaire d'état aux transports fin mai. Parmi ses propositions Ville et Aéroport a insisté sur la nécessité de supprimer la règle d'antériorité injuste et aujourd'hui inappropriée.

La loi ALUR a prévu de lier l'assouplissement du PEB aux Contrats de Développement Territorial (CDT). Sur cette question du **renouvellement urbain en zone C de PEB**, Ville et Aéroport regrette que l'évolution législative proposée soit limitée aux seuls CDT (loi sur le Grand Paris). En effet, elle 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. La proposition Ville et Aéroport sur ce dossier est plus équilibrée et plus équitable. L'enjeu est d'instaurer un assouplissement raisonnable en zone C des PEB des aéroports acrusés, dans les secteurs de renouvellement urbains visés au 5°) de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme.

Ville et Aéroport a fait état de l'étude qu'elle a commandé auprès de l'Université de Cergy-Pontoise. Celle-ci est entrée dans sa phase finale et porte sur **l'évaluation des impacts des plates-formes aéroportuaires : dépréciation immobilière, mobilité résidentielle et inégalité environnementale – Le cas de Paris-CDG, Paris-Orly, Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac**. Il apparaît que 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. 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.

Sur la **gouvernance des territoires 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. 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.

Enfin sur **le dossier d'Orly**, 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.

Dans le cadre de sa [campagne d'adhésion 2014](#), Ville et Aéroport a réalisé son nouveau dossier d'adhésion présentant sa charte, ses status, la liste de ses membres, la synthèse de ses propositions thématiques, etc. [Il est téléchargeable sur le site, rubrique « adhésion ».](#)



AGENDA * **Ville & Aéroport**