



MARS 2019 - N° 64

La Newsletter

Ville & Aéroport

TRIBUNE DES ÉLUS FRANCILIENS

Face au développement de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly, les élus demandent des compensations territoriales

L'abandon du projet d'aéroport à Nantes-Notre-Dame-des-Landes renforcera la concentration du trafic aérien sur l'Île-de-France qui accueille déjà 50% du trafic national au détriment des régions. Pour l'État qui doit redevenir stratège en matière de politique aéroportuaire et de transport aérien il s'agit d'anticiper cet accroissement de la demande de mobilité mondiale. Pour nous élus représentant les territoires aéroportuaires et les populations qui y vivent la croissance de l'activité aérienne devra être régulée et aucune régulation économique ne pourra se faire sans régulation environnementale et sociale. Autrement dit si l'on prend acte du développement aéroportuaire nous disons qu'il doit faire l'objet d'une stratégie nationale, être rigoureusement encadré et accompagné de compensations économiques, sociales et environnementales pour nos territoires. A l'heure où l'État privatise ses principaux aéroports dont Aéroports de Paris, nous demandons la mise en place d'une vraie politique aéroportuaire en phase avec le respect de nos territoires, la santé et la sécurité des populations survolées. Cette stratégie aéroportuaire devra inventer...

1 / Une nouvelle gouvernance. La gouvernance territoriale ne peut se résumer à l'entrée au capital d'ADP privatisé. Il s'agit de définir ensemble un nouveau mode de gouvernance à travers une instance de concertation et de décision compétente en matière d'emploi, de transports, d'urbanisme, d'environnement, d'information. La communauté aéroportuaire est un mode de gouvernance proposé il y a 14 ans dans la loi du 23 février 2004 restée inappliquée. Nous considérons qu'il faut la faire évoluer dans le cadre de l'examen de la loi d'orientation sur les mobilités.

2 / Mettre en œuvre un schéma aéroportuaire national et un contrat de développement durable (CDDA) pour les aéroports sous contrôle de l'ACNUSA . Ce schéma aéroportuaire national doit poser les grandes orientations à moyen et long terme (30 ans et plus) de l'État en matière de politique aéroportuaire, notamment en termes d'offre équilibrée (décentralisée) ne nécessitant pas le passage par le système francilien lorsque celui-ci peut être évité. Cela permettrait de rééquilibrer notre système aéroportuaire national. Il s'agit de traiter ensemble la régulation économique et la régulation environnementale dans le cas d'aéroports qui sont ou vont être privatisés. En effet, les progrès technologiques ne permettront pas d'éviter à l'horizon 2035-2040 le mur de la capacité. Au niveau territorial un contrat de développement durable aéroportuaire spécifique pour chaque aéroport sous contrôle de l'ACNUSA serait négocié et signé selon les cas entre l'État, le gestionnaire de l'aéroport, les entreprises du

secteur, les collectivités territoriales et les associations. Ce CDDA aiderait les communautés aéroportuaires dans l'exercice de leurs compétences.

3 / Protéger davantage la santé des populations riveraines. Nous demandons à ce que les conclusions de l'étude épidémiologique DEBATS portant sur l'impact sanitaire du transport aérien soient enfin publiées. Elles confirmeront les résultats d'études menées chez nos voisins européens : trouble du sommeil, maladies cardio-vasculaires, risques d'hypertension artérielle, etc. Au delà de cette étude il convient de mettre en place un Observatoire de veille sanitaire autour des aéroports parisiens. Il faut en effet répondre à l'enjeu sanitaire alors que l'Organisation Mondiale de la Santé vient de publier des lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne. Ce document dit que « les niveaux sonores produits par le trafic aérien doivent être réduits à moins de 45 décibels, car un niveau supérieur à cette valeur a des effets néfastes sur la santé ». Les cartes de mois de vie en bonne santé perdus produites par Bruitparif démontrent que les zones où l'impact sanitaire est le plus fort sont précisément les zones aéroportuaires de Roissy et d'Orly.

4 / Appliquer des mesures de restriction du trafic sur Paris-Orly et Charles-de-Gaulle. Paris-Orly est un aéroport développé dans un tissu préalablement urbanisé dont les populations ont subi la montée des nuisances. L'enjeu est de garantir par la loi ou le domaine réglementaire le maintien du plafonnement à 250 000 créneaux annuels, soit environ 200 000 mouvements. Par ailleurs un strict respect du couvre-feu entre 23h30 et 06h00 doit être observé. Cela passe par l'interdiction de dérogation pour les vols commerciaux. Sur Paris-CDG compte tenu de l'extension des activités sur la plate-forme avec le projet de nouveau terminal 4 une réduction des vols de nuit doit être négociée et a minima un couvre-feu décidé entre 23h00 et 05h00 sur le modèle de Francfort. L'exemple allemand démontre que les réorganisations d'activité par les opérateurs sont possibles.

5 / Répartir plus équitablement l'emploi sur le territoire aéroportuaire, mieux adapter l'offre de formation aux métiers aéroportuaires. Force est de constater que les territoires aéroportuaires qui sont des territoires de banlieue se sont paupérisés. Les départements du Val d'Oise, du Val-de-Marne ou de l'Essonne sont des territoires où le taux de chômage est supérieur à la moyenne francilienne alors que ce sont aussi des territoires d'emploi. Les emplois directs qui résident sur les plates formes ne profitent pas suffisamment aux populations riveraines. Réduire l'éloignement entre emplois et travailleurs constitue un des enjeux majeurs de la transition écologique. Il faut que les opérateurs économiques et l'État se remobilisent. L'offre de formation pour nos jeunes doit être mieux adaptée aux métiers aéroportuaires. C'est une réponse à la précarité qui se généralise (recours à la sous-traitance.)

6 / Corriger l'inégalité territoriale sur les opérations de renouvellement urbain. Actuellement pour répondre au phénomène de dégradation urbaine des opérations de renouvellement urbain sont autorisées en zone C des PEB pour les communes incluses dans les contrats de développement territoriaux (CDT). Toutefois, il existe des communes hors CDT qui connaissent les mêmes contraintes d'urbanisme liées au PEB et qui n'ont pas de marge de manœuvre. Nous demandons à ce que cette inégalité territoriale soit corrigée par la révision de l'article 166 de la loi ALUR du 24 mars 2014. Enfin, il convient de réviser le 5°) de l'article L.112-10 du code de l'urbanisme afin de permettre la réalisation d'opérations de renouvellement urbain en zone C des PEB. La possibilité de création de ces opérations serait envisageable sur une durée de 10 ans renouvelable une fois à compter de la promulgation de

la loi. Elle s'inscrit dans le cadre d'une évaluation et d'un contrôle strict de l'augmentation de la population exposée aux nuisances sonores au terme d'un contrat négocié entre le représentant local de l'État et le maire.

7 / Réformer le dispositif d'aide aux riverains. Le droit de délaissement envisagé par le gouvernement ne saurait être une réponse en raison des risques qu'il présente d'aggravation de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale. Il faut par principe assurer la réparation de la nuisance subie particulièrement en matière de bruit et d'insonorisation. Le dispositif d'aide aux riverains fonctionne mal en Île-de-France à la différence des régions. On observe de fréquents blocages dans l'instruction des dossiers avec des temps d'attente trop longs pour le riverain et les entreprises spécialisées dans l'isolation phonique des bâtiments éligibles. L'avenir du Fonds de Compensation des Nuisances Aéroportuaires (FCNA) dont bénéficient les communes incluses dans le Plan de Gêne Sonore (PGS) risque d'être menacé en raison de la privatisation de l'aéroport. Il est demandé une clarification de l'État sur ce sujet. Le dispositif d'aide aux riverains doit être étendu au soutien des opérations de renouvellement urbain rendues indispensables du fait de l'activité des aéroports et qui ne sont pas financées par l'État. Au niveau de la Taxe sur les nuisances aériennes (TNSA) il faut prévoir une nouvelle fiscalité fondée sur le principe pollueur-payeur avec un élargissement de la contribution aux gestionnaires d'aéroports. Les communautés aéroportuaires auraient à gérer le dispositif avec plus de moyens. C'est pourquoi, outre la TNSA, nous sommes pour l'instauration d'une taxe de compensation des nuisances aéroportuaires (TCNA) de 1% prélevée sur le chiffre extra aéronautique des aéroports pour financer les actions des communautés aéroportuaires. Cette taxe ne grèvera pas la compétitivité du transport aérien. Elle constituera une participation des opérateurs à la réparation des nuisances, issue de leurs activités dérivées.

[Tribune parue sur / Première heure Île-de-France / Le 22 février 2019](#)

Liste des élus franciliens signataires

Jean-Pierre BLAZY

Président de Ville et Aéroport, Maire de Gonesse (PS)

Arnaud BAZIN

Sénateur du Val d'Oise (LR)

Jacques-Alain BENISTI

Maire de Villiers-sur-Marne (LR)

Charlotte BLANDIOT-FARIDE

Maire de Mitry-Mory (PCF)

Gérard BOUTHIER

Conseiller communautaire du Val d'Yerres Val de Seine (DLF)

Joël BOUTIER

Maire de Groslay (DVD)

Jean-Noël CARPENTIER

Maire de Montigny-les-Cormeilles (DVG)

Bernard CORNEILLE

Maire d'Othis, Conseiller départemental de Seine-et-Marne (DVG)

Mickaël DAMIATI

Maire de Crosne (DVD)

Catherine DELPRAT

Maire d'Ecouen (PS)

Nicolas DUPONT-AIGNAN

Député de l'Essonne (DLF)

François DUROVRAY

Président de la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres Val de Seine,
Président du Conseil départemental de l'Essonne (LR)

Sandrine GELOT-RATEAU

Maire de Longjumeau (LR)

Didier GONZALES

Maire de Villeneuve-le-Roi, Conseiller régional d'Ile-de-France (LR)

Patrick HADDAD

Maire de Sarcelles (PS)

Sandrine LAMIRE-BURTIN,

Conseillère régionale d'Île-de-France (Centre et Démocrates)

Joël MARION

Maire de Compans (PCF)

Jean-Louis MARSAC

Maire de Villiers-le-Bel (DVG)

André MAYENS

Adjoint au Maire de Varennes-Jarcy (UDI)

Sébastien MEURANT

Sénateur du Val d'Oise (LR)

Zivka PARK

Députée du Val d'Oise (LREM)

Jean-Bernard PAUL

1er Adjoint au Maire d'Ablon-sur-Seine (DVD)

François PUPPONI

Député du Val d'Oise (DVG)

Roland PY

Maire de Fontenay-en-Parisis (DVD)

Robin REDA

Député de l'Essonne (LR)

Laurent SAINT-MARTIN

Député du Val-de-Marne (LREM)

Gérard STEMMER

Conseiller municipal de Dammartin-en-Goële (LR)

Luc STREHAIANO

Président de la Communauté d'agglomération Plaine Vallée,
Maire de Soisy-sous-Montmorency (LR)

Brigitte VERMILLET

Vice-Présidente du conseil départemental de l'Essonne déléguée à la transition écologique et à la croissance verte (LR)



Agenda Ville & Aéroport