

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Ville & Aéroport



MARDI 2 OCTOBRE 2012
de 14h00 à 16h00 - 3 rue Aristide Briand
Salle n°1- 1er sous-sol

Assemblée Nationale – Paris



ORDRE DU JOUR



I. Etude « Impact des plates-formes aéroportuaires (Roissy-CDG, Orly, Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac) sur les spécialisations sociales et les valorisations/dévalorisations immobilières »

Présentation du rapport d'étape par **Mme Noëlvia SEDOARISOA**, Université de Cergy-Pontoise

II. Groupe de travail national « Vols de nuit »

Point sur le rapport de synthèse publié par l'ACNUSA et position critique de Ville et Aéroport

III. PLF 2013 – Budget de l'aviation civile – Retour sur l'audition de Ville et Aéroport

(relèvement des amendes, budget de l'ACNUSA, TNSA, FCNA)

IV. Point sur le dossier « Gestion de l'urbanisme en zone C des PEB »

V. Point sur la mission Viau sur l'avenir d'Orly

VI. Questions diverses : programme d'activités (demande d'audiences ministérielles, déplacement sur site, etc.), colloque ODESA, campagne d'adhésion 2012, point financier

D)

Etude « Impact des plates-formes aéroportuaires (Roissy-CDG, Orly, Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac) sur les spécialisations sociales et les valorisations/dévalorisations immobilières »

*Présentation du rapport d'étape par Mme Noëlvia SEDOARISOA,
Université de Cergy-Pontoise*

Enjeu de l'étude commandée par Ville et Aéroport en partenariat avec l'ADEME :

→ Evaluer le coût social du transport aérien

Afin d'objectiver l'impact du trafic aérien et des nuisances qu'il génère sur les valeurs immobilières et les parcours résidentiels, une thèse a été initiée en 2010 à l'Université de Cergy-Pontoise suite à la commande des élus de Ville et Aéroport.

La finalité opérationnelle de ce travail scientifique est de créer sur chaque territoire aéroportuaire concerné un observatoire des valeurs immobilières et des parcours résidentiels. En effet, actuellement le phénomène de décote des biens immobiliers en zone C du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) n'est pas reconnu par les autorités (DGAC).

Si le secteur aérien joue un rôle essentiel dans le développement économique et social, les aéroports 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 qui intègre la dimension sociale.

Cette thèse a pour objectif d'analyser les inégalités environnementales dues au transport aérien, 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 les outils méthodologiques permettant de rendre ce concept opérationnel par la création d'un observatoire.

Cette recherche s'inscrit dans une démarche comparative au niveau national, en mettant en exergue les spécificités des différents territoires étudiés. Les territoires d'investigation couvrent toutes les communes situées dans le PEB. Les aéroports étudiés concernent aussi bien les aéroports parisiens (Roissy CDG, Orly) que régionaux (Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac).

Vous pouvez suivre cette recherche sur le blog :

Le rapport final est attendu courant 2013. Il permettra de justifier la nécessité de créer l'Observatoire des valeurs immobilières sur chaque territoire aéroportuaire concerné.

Financement de l'étude : Ville et Aéroport est co-financier de l'étude avec l'Ademe dans le cadre d'une convention tripartite signée avec l'Université de Cergy-Pontoise en novembre 2011 d'une durée de 18 mois (budget total « Ville et Aéroport » = 29000 euros/ 18 mois, soit 1571 euros/mois).

L'Université de Cergy-Pontoise a attiré l'attention de Ville et Aéroport sur la nécessité d'obtenir des adresses postales dans le cadre d'un questionnaire qui sera adressé aux ménages. Cela représente un coût supplémentaire évalué à 3000 euros.

Discussion et vote du conseil d'administration sur le principe d'une rallonge budgétaire de 3000 euros versée à l'Université de Cergy-Pontoise

II)

Groupe de travail national « Vols de nuit »

Point sur le rapport de synthèse publié par l'ACNUSA et position critique de Ville et Aéroport

→ commentaire critique du rapport de synthèse de l'ACNUSA relatif au groupe de travail vols de nuit

La réduction des nuisances sonores en période nocturne est impératif de santé publique qui est partagé par tous. C'est la question la plus sensible pour les populations riveraines notamment autour de l'aéroport Roissy CDG qui est l'aéroport européen le plus nuisant avec plus de 170 mouvements par nuit en moyenne.

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. Si l'on prend l'exemple de Roissy CDG, l'arrêté pris en 2003 par Gilles de Robien visant à plafonner le nombre de créneaux attribuables entre 0h et 5h a eu des effets pervers de report du trafic de nuit entre 22h et 0h et entre 5h et 6h, ce que la DGAC appelle « les marges de la nuit ». Mais l'OMS et la Commission européenne ont défini la période de nuit = à huit heures consécutives (soit 22h-6h ou 23h-7h).

Face à cette hausse du trafic de nuit à Roissy entre 22h et 0h et entre 5h et 6h, les élus et les associations ont fait la proposition d'examiner au cas par cas, compagnie par compagnie, les vols qui pourraient être supprimés sur ces plages horaires et reprogrammés en journée.

Mais tant les représentants des compagnies aériennes (Air France, La Poste, FedEx) que les exploitants (ADP) ou l'UAF sont restés fermement campés sur leur position avançant toujours l'argument de l'impact économique et social des vols de nuit.

Ce groupe de travail national « Vols de nuit » a donc interrompu ses travaux le 29 février dernier et le volet « propositions » du rapport final est resté vide.

Les travaux du groupe ont permis d'identifier 3 leviers sur lesquels il est possible de travailler :

- les procédures opérationnelles telles que les descentes continues, les configurations vent arrière, l'optimisation des trajectoires, l'alternance des pistes ...
- les types d'avion autorisés à opérer la nuit. Sans revenir sur la classification OACI aujourd'hui en vigueur, il est apparu au groupe qu'une démarche pourrait être conduite afin d'identifier les appareils les plus gênants qu'il conviendrait de retirer en priorité.
- La limitation en nombre de mouvements ou en quotas de bruit sur une période de nuit de 7 à 8 heures qui reste à définir

Ce dernier point reste le plus délicat, compte tenu des impacts économiques et sociaux pour les compagnies, pour les gestionnaires et pour les territoires. Les professionnels ne souhaitent pas de nouvelles contraintes en termes de mouvements alors que les associations et les élus souhaitent des limitations des mouvements aux niveaux moyens des plates-formes européennes comparables ce

qui à titre d'exemple conduirait sur Paris-CDG à une réduction de l'ordre de 50% des vols de nuit.

D'autres initiatives devront néanmoins être poursuivies par les différents acteurs, Ministère en charge des transports, ACNUSA, professionnels, élus, associations pour répondre, par la voie de réglementations ou de négociations, aux préoccupations croissantes que suscitent aujourd'hui les vols de nuit. Celles-ci doivent s'inscrire dans un cadre européen tout en tenant compte, le plus précisément possible, des contextes propres à chacune des plates-formes.

→ **Présentation de propositions visant à réduire les vols de nuit en France**

Non seulement il ne serait pas concevable d'ajouter 8000 mouvements supplémentaires sur les tranches horaires 22h-0h- et 5h-6h d'ici 2020 comme l'estime le rapport du groupe de travail « Vols de nuit », mais il convient de promouvoir :

1°) l'accélération du renouvellement des flottes comme le propose l'ACNUSA

2°) une réduction négociée avec les compagnies aériennes des vols de nuit entre 22h et 6h. Cela nécessite en particulier de réexaminer les horaires des plages de nuit du hub d'Air France qui est le premier acteur nocturne avec 22 000 mouvements. Cette réduction doit être significative d'ici 5 ans.

3°) la mise en place de nouvelles restrictions opérationnelles du trafic de nuit pour dans un premier temps n'autoriser que les avions de fret entre 0h et 5h puis d'instaurer dans un second temps un véritable couvre-feu entre 0h et 5h

4°) la réalisation de Roissy-Carex dans le cadre des grands projets d'avenir européens avec négociation préalable de son dividende environnemental

5°) une action plus forte de la France au niveau européen pour réduire les vols de nuit en proposant d'aller plus loin que le futur règlement proposant de considérer le chapitre 4 comme seuil de qu

→ **Rappel de l'instauration du couvre-feu à Francfort entre 23h et 5h**

Quid pour Roissy CDG ? Proposition d'une étude de faisabilité d'un transfert d'une partie des activités fret sur Paris-Vatry et Châteauroux-Centre

En France, l'aéroport de Paris-Vatry situé à 150 km de Paris, constitue une solution immédiatement opérationnelle pour desservir une partie des activités fret de Roissy CDG.

Mais pour que Paris-Vatry « décolle » il faut favoriser le développement de l'intermodalité avec les transports terrestres sinon l'effet Mirabel (Canada) persiste. **Il faut juger de cette faisabilité de Paris-Vatry non pas a priori mais après une étude sans a priori.**

Il faut également regarder les potentialités inexploitées de l'aéroport de Châteauroux-Centre. Cet aéroport a également un rôle à jouer au sein du système aéroportuaire du grand Bassin Parisien en matière de fret (cargo, express) et de vols charters. C'est le réseau aéroportuaire du grand Bassin Parisien qui ne peut rester un objet virtuel.

Il s'agit donc de mettre en place une politique d'inter-modalité active avec le rail et la route. S'agissant de l'inter-modalité air-rail, il faut encourager l'utilisation, sur les courtes distances, des services ferroviaires à grande vitesse et développer le réseau TGV FRET.

A l'échelle des grands aéroports régionaux, des solutions équivalentes doivent être recherchées.

III)

Projet de loi de Finances pour 2013 – Budget de l'aviation civile

Compte-rendu de l'audition de Ville et Aéroport (relèvement des amendes, budget de l'ACNUSA, TNSA, FCNA)

L'association Ville et Aéroport a été auditionnée le 11 septembre dernier à l'Assemblée Nationale par le rapporteur pour avis du budget de l'aviation civile, M. Jacques-Alain Bénisti.

A cette occasion, Ville et Aéroport a soutenu la proposition de relèvement du montant des amendes prononcées par l'ACNUSA. Celle-ci vient de proposer un amendement concernant le montant des amendes et son relèvement. Actuellement et dans les conditions fixées par les articles L.6361-4 et L.6361-12 à L.6361-14 du code des transports, l'ACNUSA prononce des amendes administratives d'un montant maximum de 1 500 euros pour une personne physique et de 20 000 euros pour une personne morale.

Par cet amendement, l'ACNUSA **propose de porter le montant maximum de 20 000 euros à 80 000 euros lorsque le manquement sanctionné est la méconnaissance des règles interdisant les mouvements de nuit ou l'atterrissage et le décollage de certaines catégories d'avion.** Il s'agit de permettre dans cette même situation que l'amende soit, de plein droit, mise à la charge conjointe et solidaire du fréteur (propriétaire et exploitant technique) et de l'affréteur (exploitant commercial).

Cette proposition d'amendement a été adressée à M. Luciani, Sous-directeur Développement Durable à la DGAC, à Mme Médard, Conseillère technique « Transport aérien » du Ministre délégué aux Transports, et à M. Vieu, Conseiller technique du Président de la République.

M. Haïm, Président de l'ACNUSA, m'indique « qu'ils ont tous les trois réagi très positivement ».

La Cour des comptes dans son rapport thématique de 2008 dénonçait l'insuffisance du montant des amendes prononcées par l'ACNUSA à l'encontre des compagnies aériennes et des pilotes.

Cf. ci-dessous la proposition d'amendement de l'ACNUSA concernant le relèvement du montant maximum de l'amende pour certains manquements soutenue par Ville et Aéroport

PROPOSITION DE RELEVEMENT DU MONTANT MAXIMUM DE L'AMENDE POUR CERTAINS MANQUEMENTS

Dans les conditions fixées par les articles L. 6361-4 et L. 6361-12 à L. 6361-14 du code des transports, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires prononce des amendes administratives d'un montant maximum de 1 500 € pour une personne physique et de 20 000 € pour une personne morale (C. Transports, art. L. 6361-13) :

Article L6361-12

Créé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. (V)

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires prononce une amende administrative à l'encontre :

1° De la personne exerçant une activité de transport aérien public au sens de l'article L. 6412-1 ;

2° De la personne au profit de laquelle est exercée une activité de transport aérien au sens de l'article L. 6400-1 ;

3° De la personne exerçant une activité aérienne, rémunérée ou non, autre que celles mentionnées aux 1° et 2° du présent article ;

4° Du fréteur dans le cas défini par l'article L. 6400-2, ne respectant pas les mesures prises par l'autorité administrative sur un aéroport fixant :

a) Des restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de leurs émissions atmosphériques polluantes, de la classification acoustique, de leur capacité en sièges ou de leur masse maximale certifiée au décollage ;

b) Des restrictions permanentes ou temporaires apportées à l'exercice de certaines activités en raison des nuisances environnementales qu'elles occasionnent ;

c) Des procédures particulières de décollage ou d'atterrissage en vue de limiter les nuisances environnementales engendrées par ces phases de vol ; d) Des règles relatives aux essais moteurs ;

e) Des valeurs maximales de bruit ou d'émissions atmosphériques polluantes à ne pas dépasser.

Article L6361-13

Créé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. (V)

Les amendes administratives mentionnées à l'article L. 6361-12 ne peuvent excéder, par manquement constaté, un montant de 1 500 € pour une personne physique et de 20 000 € pour une personne morale. Elles font l'objet d'une décision motivée notifiée à la personne concernée. Elles sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction. Aucune poursuite ne peut être engagée plus de deux ans après la commission des faits constitutifs d'un manquement.

Le montant total annuel des amendes est de l'ordre de 3 millions d'euros.

Dans l'état actuel du droit, le système présente deux faiblesses :

1° Si, en vertu des dispositions précitées de l'article L. 6361-12, l'amende peut être mise à la charge du transporteur ou de la personne au profit de laquelle est exercée l'activité de transport, dans les faits elle n'est jamais mise à la charge du second. Or, d'une part, lorsqu'ils ont leur siège hors de France, les transporteurs peuvent échapper à l'amende. Le taux de recouvrement n'est d'ailleurs que de 60 %, soit une perte de 40 % (en valeur et en montant). D'autre part, il est juridiquement très contestable de mettre l'amende à la charge de l'avionneur lorsqu'un contrat a transféré la responsabilité des décisions à un affréteur.

2° Dans d'autres pays, tout mouvement (décollage ou atterrissage) est totalement interdit la nuit. Par exemple à Francfort ou à Genève.

En France, existe un système mixte. Certaines plateformes connaissent l'interdiction totale (par ex. à Paris-Orly). D'autres, au contraire, permettent l'atterrissage et le décollage même lorsque la réglementation l'interdit (par ex. Paris-Charles de Gaulle qui accepte les avions qui, eu égard à leurs caractéristiques ou parce qu'ils ne possèdent pas de créneau de nuit, ne devraient pas être autorisés à atterrir ou décoller).

Cette souplesse doit être maintenue : certaines circonstances et le souci de la sécurité des personnes et des biens peuvent justifier qu'il soit dérogé à la règle. Mais dans de nombreux cas, il s'agit d'un choix purement commercial, au détriment de la santé des riverains, de transporteurs qui veulent échapper à l'obligation d'assistance que fait peser sur eux le règlement (CE) 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important de vol.

En direction de l'ouest au départ de Paris-Charles de Gaulle, le sommeil de 500.000 à 600.000 personnes peut être ainsi perturbé. Or la compagnie aérienne génératrice des nuisances est simplement sanctionnée par une amende qui n'est absolument pas dissuasive dès lors qu'elle peut-être d'un montant bien inférieur au prix d'un repas et au coût d'un transfert des passagers dans un hôtel.

En outre, on peut imaginer de lier les autorisations d'atterrissage et d'envol à la condition que l'avion satisfasse certaines conditions, notamment relatives aux émissions sonores. Ainsi pour Zurich et Genève, l'ordonnance fédérale suisse publiée en mai 2000 impose une limitation en fin de soirée, de 22h à 0h, des décollages d'avions les plus bruyants définis comme ceux dont la moyenne des niveaux de bruit certifiés en survol et en latéral est supérieure à 98 EPNdB s'il s'agit de vols de plus de 5000 km, ou 96 EPNdB s'il s'agit de vols de moins de 5000 km. D'ailleurs, des dispositions assez voisines sont en vigueur à Paris-Charles de Gaulle.

La proposition est la suivante :

- ➔ Porter le montant maximum de 20.000 € à 80.000 € lorsque le manquement sanctionné est la méconnaissance des règles interdisant les mouvements la nuit ou l'atterrissage et le décollage de certaines catégories d'avion
- ➔ Permettre dans cette même situation que l'amende soit, de plein droit, mise à la charge conjointe et solidaire du fréteur (propriétaire et exploitant technique) et de l'affréteur (exploitant commercial).

Article L6361-12

(Modifications)

I. L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires prononce une amende administrative à l'encontre :

1° De la personne exerçant une activité de transport aérien public au sens de l'article L. 6412-1 ;

2° De la personne au profit de laquelle est exercée une activité de transport aérien au sens de l'article L. 6400-1 ;

3° De la personne exerçant une activité aérienne, rémunérée ou non, autre que celles mentionnées aux 1° et 2° du présent article ;

4° Du fréteur dans le cas défini par l'article L. 6400-2, ne respectant pas les mesures prises par l'autorité administrative sur un aéroport fixe :

a) Des restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de leurs émissions atmosphériques polluantes, de la classification acoustique, de leur capacité en sièges ou de leur masse maximale certifiée au décollage ;

b) Des restrictions permanentes ou temporaires apportées à l'exercice de certaines activités en raison des nuisances environnementales qu'elles occasionnent ;

c) Des procédures particulières de décollage ou d'atterrissage en vue de limiter les nuisances environnementales engendrées par ces phases de vol ;

d) Des règles relatives aux essais moteurs ;

e) Des valeurs maximales de bruit ou d'émissions atmosphériques polluantes à ne pas dépasser.

II. L'Autorité peut décider que l'amende sera de plein droit à la charge conjointe et solidaire de plusieurs des personnes visées au I ci-dessus.

Article L6361-13

(Modifications)

Les amendes administratives mentionnées à l'article L. 6361-12 ne peuvent excéder, par manquement constaté, un montant de 1 500 € pour une personne physique et de 20 000 € pour une personne morale. **S'agissant des personnes morales, ce montant maximum est porté à 80.000 € lorsque le manquement concerne :**

- les restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de leurs émissions atmosphériques polluantes ou de la classification acoustique,
- les mesures de restriction des vols de nuit.

Ces amendes font l'objet d'une décision motivée notifiée à la personne concernée. Elles sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction. Aucune poursuite ne peut être engagée plus de deux ans après la commission des faits constitutifs d'un manquement.

→ Budget de l'ACNUSA (Mission Ecologie, programme 217)

Il a également été question du budget de l'ACNUSA puisque son président indique dans une note qu'il a adressé à Ville et Aéroport que « le budget de fonctionnement de l'ACNUSA pour 2013 ne devrait pas excéder 497 058 euros (non déduit le gel de précaution). Aussi, il juge que l'action de l'ACNUSA ne pourra pas être à la hauteur de sa mission et de l'attente des personnes intéressées à ce qu'elle puisse agir efficacement ».

Or, il est essentiel de doter l'ACNUSA des moyens humains et financiers suffisants afin qu'elle puisse remplir ses missions étendues depuis sa réforme (Grenelle II) à l'évaluation de la contribution du transport aérien à la pollution atmosphérique.

→ Quelle fiscalité écologique pour le transport aérien ?

Ville et Aéroport a ensuite formulé ses propositions en matière de fiscalité écologique pour le transport aérien :

1°) **le renforcement de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA)** acquittée par les compagnies aériennes avec affichage de cette contribution environnementale du passager sur le billet d'avion.

La TNSA (21 millions d'euros encaissés en 2011 pour Roissy soit 0,35 euros par passager) est à comparer avec le montant de la taxe d'aéroport servant à financer les dépenses de sécurité et de sûreté (879 millions d'euros en 2011 au niveau national, 783 millions d'euros en 2010 dont 435,9 pour Paris).

Une taxe spéciale de solidarité additionnelle à la TNSA dont le produit serait versé à la Communauté aéroportuaire de l'aéroport concerné pourrait être mise en place. A titre indicatif pour Roissy CDG 1 euro par passager rapporterait un produit annuel de 60 millions d'euros.

2°) **la taxation du kérosène sur les vols intérieurs**

Alors que le projet de loi de finances rectificative 2012 a été définitivement adopté le 31 juillet, la question des niches fiscales anti-écologiques s'est posée, et notamment la taxation du kérosène sur les vols intérieurs qui pourrait rapporter par exemple 1,3 milliard d'euros. Les gens qui prennent leurs voitures, eux, vont être obligés de payer des taxes, alors que ceux qui prennent l'avion pour des raisons professionnelles ne vont pas en payer?

Ville et Aéroport est favorable à une réorientation des taxes vers les produits polluants. Pour l'instant, on a beaucoup trop subventionné la pollution alors qu'on cherche partout à renflouer les caisses. On a là un gisement entre 20 et 33 Md€, ce qui n'est pas rien.

En matière de fiscalité environnementale, le collectif budgétaire 2012 a seulement entériné une nouvelle taxe sur les stocks pétroliers.

3°) **réfléchir à un nouveau dispositif financier de compensation des nuisances sonores sur Paris (post FCNA)** d'une part parce que la taxe professionnelle a disparu, d'autre part parce que son produit demeure insuffisant (9 millions d'euros dont 4,5 versés par ADP).

→ Des retombées économiques et fiscales inégalement réparties sur le territoire aéroportuaire

Enfin, Ville et Aéroport a rappelé la nécessité de mieux répartir les retombées économiques et fiscales sur le territoire aéroportuaire : les aéroports constituent un pôle d'activité économique majeur, créateur important d'emplois, de richesse économique et fiscale. Pourtant à proximité immédiate se trouvent des territoires dont la population est marquée par un chômage important, qui connaissent des situations urbaines très dégradées et qui ne bénéficient pas ou peu des retombées fiscales.

Le lobby aérien représenté par la FNAM a présenté 10 propositions lors de l'élection présidentielle. Celle-ci ne prend en compte que le développement économique sans considérer suffisamment les nécessités du développement durable. S'il faut traiter d'une part l'économie du transport aérien et la croissance générée par son activité, d'autre part il convient de ne pas ignorer la nécessaire internalisation de ses coûts externes à travers la mise en place d'une fiscalité écologique plus juste. Certes, ce mode de transport a été fragilisé par la crise économique et financière mondiale depuis mais depuis 2011 la reprise du trafic s'est confirmée.

IV)

Point sur le dossier « Gestion de l'urbanisme en zone C des PEB »

Comme vous le savez Ville et Aéroport a formulé une proposition de modification de l'article L.147-5 du Code de l'urbanisme (Cf. ci-joint L.147-5 + proposition d'amendement). Les modifications successives de cet article depuis 2000 l'ont rendu illisible.

La loi, modifiée à plusieurs reprises, n'a jamais fait l'objet de décrets d'application mais simplement d'une circulaire datée de 1988, époque à laquelle les emprises de PEB étaient beaucoup plus limitées qu'aujourd'hui.

L'amendement propose que les PEB permettent de délimiter « des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbains peuvent être autorisées à condition qu'elles **n'entraînent pas d'augmentation significative de la population** soumise aux nuisances sonores. Ces opérations sont définies dans l'acte de création de ces secteurs et motivées au regard des enjeux de développement durable et de mixité sociale ».

Il n'est pas question de favoriser des extensions urbaines et de remettre en question le principe de prévention de l'urbanisme au voisinage des aéroports propre au PEB. Il s'agit de gérer le renouvellement urbain dans les tissus urbains des villes et villages existants. Cet assouplissement raisonnable en zone C du PEB dans les PRU visés au 5°) de l'article L.147-5 doit permettre de sortir de cette spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale.

Permettre le renouvellement du parc, sa diversification, répondre aux besoins locaux, améliorer les conditions de vie, désenclaver les quartiers, créer des centralités locales tout en n'accroissant pas la population de façon « significative » sont des objectifs qui doivent être recherchés.

Une modification législative de cette nature est la seule à même de donner aux maires les marges de manœuvre qui leur permettront de réaliser des opérations de renouvellement urbain et de répondre à la nécessité absolue de reconstruire la ville sur la ville tout en respectant l'esprit du PEB. A l'heure où les réflexions en cours sur un ANRU 2 ne permettent pas d'envisager un soutien aux opérations de renouvellement urbain à la hauteur des besoins de nos territoires, il me semble qu'une évolution législative est le seul recours envisageable pour les élus locaux.

C'est la raison pour laquelle je souhaite que Ville et Aéroport soit auditionnée par les cabinets ministériels concernés (Transports/ Développement durable, Logement) dans le but de préparer une modification législative de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme.

→ **rappel de la position favorable des acteurs (ACNUSA, UAF, DGAC)**

Pour les élus, la réglementation actuelle ou l'interprétation qui en est faite par le représentant de l'Etat est trop rigide. Comme l'indique l'ACNUSA elle-même dans son rapport d'activités 2010 en page 16 «la rédaction de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme participe à la confusion générale. (...) L'analyse que le simple maintien de la population d'une commune suppose la construction de logements pour assurer le renouvellement du parc le plus ancien, la décohabitation et le desserrement de la population semble partagée par tous les acteurs, y compris l'Etat. Tous s'accordent sur le fait que la réglementation actuelle ne permet pas de desserrement généralisé. (...) L'Autorité a donc noté avec intérêt le lancement, annoncé par le directeur général de l'Aviation civile lors de ces rencontres, de travaux visant à assouplir les contraintes à l'urbanisation dans ces zones en matière de construction des équipements publics et de modernisation des logements et permettant une augmentation modérée de la population. »

Le Président de l'Union des Aéroports Français, Jean-Michel VERNHES, a reconnu la nécessité d'une respiration en zone C des PEB des aéroports. Selon lui, il est important de réaliser des mesures via des indicateurs partagés par tous les acteurs.

Afin d'objectiver les besoins en terme de décohabitation et de desserrement des ménages en zone C des PEB et d'analyser le phénomène de dégradation urbaine et de paupérisation sociale, l'amendement prévoit qu'un contrôle et une évaluation des opérations de renouvellement urbain soient effectués en amont et en aval tant au niveau local que national. Au niveau local, le contrôle est assuré par le représentant de l'Etat local (Préfet) en amont et en aval de l'opération. Au niveau national, l'ACNUSA produit dans son rapport annuel un -chapitre sur le sujet.

→ **présentation de l'amendement dans le cadre du Projet de loi relatif à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social** »

En tant que Député du Val d'Oise j'ai présenté l'amendement lors de l'examen du projet de loi le 26 septembre dernier mais il a été rejeté par le gouvernement.

Voici l'argumentaire de la ministre du Logement en réponse à notre amendement :

« Je conçois que, dans un certain nombre de cas, des adaptations puissent être possibles. Mais il serait dommage de lancer le débat sur cette question ici, d'autant que, sans entrer dans les détails, je ne pense pas que la solution soit celle que vous proposez. C'est dans le cadre de la loi à venir sur la

clarification de l'urbanisme qu'il faut y travailler. Je suis prête à ce qu'un atelier soit spécifiquement consacré aux questions de PEB, afin d'aboutir à un dispositif qui remplisse les deux obligations : ne pas exposer inutilement trop de population supplémentaire, tout en prenant en considération les difficultés des communes qui ne peuvent renouveler leur parc parce qu'elles sont coincées par les règles en vigueur.

Je suis donc favorable à une discussion très précise. Le problème n'est pas principal, ce n'est pas un « tout ou rien » : la difficulté est réelle, ainsi que l'est la responsabilité de la puissance publique à ne pas exposer beaucoup de gens à cette nuisance. Il faut prendre le temps de ce travail, dans le cadre adéquat, avec un calendrier précis. Les questions d'urbanisme, de modification des PLU et de leur périmètre, d'artificialisation des terres, bref toutes ces questions qui touchent directement à l'objet de votre amendement seront traitées dans le futur projet de loi. »

Pour Ville et Aéroport, c'est une nouvelle occasion ratée de répondre au phénomène de dégradation urbaine en zone C des PEB. Il ne s'agit pas de remettre en question le principe du PEB, mais de traiter un problème urbain et social réel grâce à un dispositif équilibré, contrôlé et maîtrisé qui consiste à permettre au maire, sur la base d'un projet discuté avec le préfet, représentant local de l'État, de faire des opérations de renouvellement urbain, à condition de ne pas augmenter la population de façon significative.

V)

Point sur la mission de réflexion stratégique sur l'avenir d'Orly (Mission VIAU)

→ Diffusion du pré-rapport VIAU cet été – rapport final annoncé fin octobre

Le point de vue de l'AVEVY :

« Le préfet VIAU, Président de la commission stratégique sur l'avenir d'Orly, a présenté cet été les grands axes de son rapport, très décevants pour les associations dans la mesure où aucune orientation ne ressort si ce n'est d'attendre une fois de plus quelques années (c'est pratiquement, sur le fond, le rapport GONNOT de 2003), , dans la mesure où de "vieilles mauvaises" idées ressurgissent comme la notion de "bruit moyen pondéré" (dit autrement les avions font moins de bruit donc vous pouvez en supporter plus !), dans la mesure où le problème de santé publique engendré est totalement passé sous silence. Ce projet de rapport constitue une menace pour la régulation d'ORLY dans la mesure où il « suggère de ne pas modifier les limitations actuelles en nombre de mouvements » mais se garde d'en affirmer la nécessaire pérennité pour protéger les riverains ».

Ce pré-rapport est sous-embargo et Ville et Aéroport qui avait été auditionnée par le Préfet Viau entend lui écrire pour en avoir connaissance.

Se pose la question de l'avenir de la politique aéroportuaire dans le grand Bassin Parisien ?
Plusieurs scénarios de développement existent :

a) optimiser le déséquilibre constaté consisterait à ne rien faire : Roissy hypertrophié, étouffé par le gigantisme et par la saturation des accès terrestres avant celle des capacités.

Cette première hypothèse d'un développement sans contraintes de Roissy CDG renvoie au choix d'Air France et de FedEx et certainement d'ADP au nom de la concurrence et de la mondialisation. C'est le rêve à peine caché d'une extension impossible de l'aéroport bien que le rapport Gonnot et Air France se soient prononcés pour la création d'une 5ème piste à Roissy. Cela pourrait être aussi la tentation d'un déplaçonnement d'Orly et la suppression du couvre-feu.

b) fermer Orly après avoir construit un nouvel aéroport au sud de Paris

C'est la proposition de loi du député Gonzales soutenue par l'ensemble des associations de riverains autour d'Orly mais également autour de Roissy CDG par l'ADVOCNAR. En effet, outre la délocalisation d'Orly la proposition de loi Gonzales prévoit le plafonnement de Roissy et son couvre-feu entre 22h et 6h.

c) réengager la réflexion stratégique relative à la création d'un complément d'infrastructure aéroportuaire dans le grand Bassin Parisien afin d'anticiper la croissance du trafic et la saturation environnementale

Dans ce cadre, l'Etat pourrait faire le choix de la création ex-nihilo d'un aéroport comme le proposait le gouvernement Balladur au travers du rapport Douffiagues en 1995 à Beauvilliers ou le gouvernement Jospin en 2001 à Chaulnes. C'est le troisième aéroport qui ne peut plus être un sujet tabou.

Il pourrait également faire le choix de Paris-Vatry car cet aéroport existe déjà et que ce sera moins coûteux et plus rapidement opérationnel.

Une telle réorganisation plus équilibrée 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.

→ **nécessité de réengager le débat sur l'opportunité d'un complément d'infrastructure aux aéroports parisiens existants**

Depuis 2002 et l'annulation de la création de l'aéroport de Chaulnes décidée par L.Jospin en 2001, toute réflexion stratégique relative à l'avenir aéroportuaire parisien a été gelée. Afin d'anticiper la croissance du trafic (entre 217 000 et 593 000 mouvements supplémentaires d'ici 2030 selon différentes hypothèses) et la saturation environnementale, il est urgent de reposer la question de la création d'un complément d'infrastructure aéroportuaire dans le grand Bassin Parisien.

→ **quelles suites à donner à la mission VIAU ?**

Ville et Aéroport s'interroge sur les suites à donner à la mission VIAU. Il y a bien la nécessité d'une mission de réflexion stratégique globale sur la politique aéroportuaire à mettre en œuvre à l'échelle du grand Bassin Parisien ainsi qu'à l'échelle nationale.

Questions diverses

→ **programme d'activités Ville et Aéroport**

(demande d'audiences ministérielles, déplacement sur site (Marseille ou Beauvais), prochain colloque 2013, etc.)

→ **colloque ODESA** : « Les vols de nuit en Europe : quel équilibre entre économie, qualité de vie et santé ? », 25 octobre 2012 à Pusignan (69)

Participation de Ville et Aéroport (MM. Delannay, Bouthier, ...)

Présentation du colloque par E-C VILLEMAGNE

→ **campagne d'adhésion 2012**

Ville et Aéroport a écrit à l'ensemble des collectivités (communes, communautés de communes, communautés d'agglomération, communautés urbaines, conseils généraux, conseils régionaux) et des parlementaires (députés et sénateurs) concernés.

A noter : la délibération à venir de Nice Métropole. Important car le Conseil général des Alpes-Maritimes n'avait pas reconduit son adhésion il y a 2 ans. Nice-Côte-d'Azur est ainsi le seul aéroport non représenté au sein du réseau Ville et Aéroport.

A noter également la démarche portée par Lucien Barge auprès de la Communauté Urbaine de LYON (COURLY) et du Conseil général du Rhône.

Rendez-vous à prévoir sur place avec le Chargé de mission, Julien DELANNAY

Même initiative à encourager sur Toulouse (Pascal Boureau) et par la suite auprès de collectivités situées autour d'autres aéroports régionaux (Bordeaux, Nantes, Strasbourg, Mulhouse, Lille, Marseille)