



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Mercredi 8 juin 2016

14h - 16h – 2^{ème} bureau

Assemblée nationale – Paris

ORDRE DU JOUR

1)	<u>Point sur le dossier Nantes-Notre-Dame-des-Landes</u> Le rapport d'experts/ Le référendum
2)	<u>Retour sur le rapport parlementaire Bénisti/Bouillon</u> <u>« Nuisances aéroportuaires » et ses suites</u>
3)	<u>Présentation du rapport Blazy</u> « Communautés aéroportuaire, rapprochement des procédures PEB/PGS, critère d'antériorité »
4)	Point sur la campagne d'adhésion 2016
5)	<u>Questions diverses :</u> - privatisation de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry ; - rapport d'activités 2015 de l'ACNUSA ; - point sur la mission Caradec « Politique aéroportuaire et maillage des aéroports sur le territoire »

I)

POINT SUR LE DOSSIER NANTES-NOTRE-DAME-DES-LANDES

Le rapport d'experts / Le référendum

Un rapport d'experts juge le projet surdimensionné

Un rapport d'experts commandé par la Ministre de l'Écologie a été remis le 5 avril dernier. Cette « Etude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest » rédigée par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) suggère de revoir le projet à la baisse ou de l'abandonner au profit d'une modernisation et d'un agrandissement du site existant. Opposants et partisans du projet peuvent y trouver leurs arguments dans la perspective du **référendum organisé dans le département de la Loire-Atlantique le 26 juin prochain**. Pour Ville et Aéroport, le projet est pertinent à condition qu'un contrat d'engagement portant sur l'aménagement du territoire et l'environnement soit signé préalablement à la mise en service de l'aéroport.

Le rapport d'experts devait examiner les alternatives ou solutions « complémentaires » au projet de nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Celui-ci est jugé surdimensionné par rapport aux besoins. « Force est de constater que le projet, fruit d'une conception ancienne, est surdimensionné », disent-ils. Ils recommandent de le revoir à la baisse, en construisant une piste au lieu de deux, ou de moderniser et d'agrandir l'aéroport existant de Nantes-Atlantique. De nombreuses études comparatives menées par des collectifs de citoyens et d'élus opposés à l'aéroport, comme l'Acipa ou le Cédépa, avaient déjà relevé disproportions et incohérences.

Mais, selon les experts, le choix de Notre-Dame-des-Landes « apparaît encore comme un compromis acceptable, malgré des difficultés à ne pas sous-estimer ». Ce rapport vise à nourrir le débat en vue du référendum. « L'idée de ce rapport est de regarder à fond, en vérité, et de façon impartiale, les alternatives, et répondre à toutes les objections pour renouer le dialogue » a déclaré Ségolène Royal.

La position de Ville et Aéroport

Ville et Aéroport considère que cet aéroport est nécessaire pour le développement de Nantes et son agglomération, et plus globalement celui de l'Ouest de la France. Elle rappelle aux pouvoirs publics la nécessité de prévoir un contrat d'engagement préalable à la mise en service de l'aéroport. La rédaction de ce contrat pris par l'aéroport vis-à-vis de son territoire d'implantation est la condition a minima de son acceptabilité. Avant l'ouverture de l'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-landes, il est essentiel que figurent dans ce contrat des engagements évaluables et contrôlables avec la meilleure gouvernance possible. Faute de quoi on retrouvera les problèmes que l'on a connus pour les aéroports parisiens.

Ce contrat doit d'une part préciser les réponses concrètes visant à renforcer les mesures d'accompagnement de cet aéroport en faveur de l'aménagement du territoire (ex : projet Tram-Train sur site) qui bénéficieront aux populations riveraines.

D'autre part, la question environnementale doit être examinée au bon niveau. Il s'agit de préparer un contrat environnemental dans lequel soit traitée en priorité la question sensible des vols de nuit. Il faut déterminer en amont de la réalisation du projet l'interdiction des vols de nuit. Les élus locaux membres du réseau Ville et Aéroport demandent à l'État des mesures compensatoires exemplaires compte-tenu de la destruction par le projet de deux têtes de bassins versants. En outre, ils souhaitent un état zéro de la santé « de l'espèce humaine » ainsi qu'un suivi dans le temps pour les populations résidant dans les zones de bruit avant l'ouverture de la plateforme.

Par ailleurs, l'aéroport va contribuer à accroître la pression foncière sur le territoire, que ce soit en termes d'habitat ou d'activités économiques. Ville et Aéroport demande à l'État un plan d'accompagnement financier pour pallier le retard d'équipements du territoire avant l'arrivée de l'aéroport, afin de pouvoir accueillir décemment et dans les meilleures conditions de nouvelles populations.

Enfin, la question du déménagement de Nantes-Atlantique doit également être regardée. C'est un autre chapitre du contrat d'engagement qui concerne les populations riveraines de l'aéroport existant. Le déménagement de l'aéroport va avoir plusieurs impacts (socio-économique, environnemental, foncier, etc.) qu'il convient d'évaluer.

Le contrat d'engagement du nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes doit poser les conditions d'accompagnement d'un aéroport, qui ne saurait être conçu sans éviter les erreurs passées identifiées. Elles relèvent d'une maîtrise foncière immédiate, d'une politique concertée de développement local, d'une conception nouvelle de l'aménagement (plus soucieuse des besoins des employés et des riverains d'un aéroport), de la gouvernance du territoire du projet préfigurée le plus rapidement possible (mise en place d'instances de coopération territoriale, d'économie mixte, et de concertation destinées à maîtriser l'aménagement du territoire étendu soumis à l'influence de l'aéroport), de la mise en place d'information régulière, consultation et concertation.

En savoir plus : [le rapport d'experts](#)

- **INTERVENTION DE M. YVON LERAT**, Président de la Communauté de communes Erdre et Gesvres

- **Discussion**

« Nuisances aéroportuaires » et ses suites

Du bon traitement des nuisances aéroportuaires

Le 16 mars dernier, la Commission du développement durable de l'Assemblée nationale a examiné le rapport d'information sur les nuisances aéroportuaires présenté par les députés MM. Jacques-Alain Bénisti et Christophe Bouillon. Dans ce cadre, une quarantaine d'organismes, associations de riverains, compagnies aériennes, gestionnaires d'aéroports, syndicats professionnels, chercheurs, autorités sanitaires ont été rencontrés.

A partir du constat qu'ils ont dressé sur l'évolution des nuisances sonores aériennes et des pollutions et sur l'insuffisance des réponses actuelles, les députés Jacques-Alain Bénisti et Christophe Bouillon ont formulé quarante-six recommandations dans de nombreux domaines, treize au total : remédier aux lacunes dans la production des données, améliorer l'information des riverains, revoir l'aide à l'insonorisation et son financement, limiter les vols de nuit à Paris-CDG, optimiser les trajectoires, alourdir les amendes en cas de non-respect des trajectoires et des couvre-feux, délester les plates-formes franciliennes, revoir les CCE pour organiser une vraie gouvernance entre l'État, le gestionnaire d'aéroport et les collectivités territoriales, mettre en œuvre rapidement les communautés aéroportuaires, favoriser les plans de déplacement des entreprises, promouvoir la solidarité territoriale, encourager la recherche et accentuer l'aide à la recherche pour le secteur aéronautique, réduire les nuisances des hélicoptères.

Sur l'ensemble de ces sujets, il est indispensable que les parlementaires se donnent les moyens de mettre la pression pour faire changer les choses.

Les suites du rapport Bénisti/Bouillon sur les nuisances aéroportuaires

Sur cette base, Ville et Aéroport se félicite de la perspective annoncée par le Président de la Commission du développement durable de voir certaines propositions du rapport reprises dans une **proposition de loi**. Par ailleurs, elle salue l'initiative d'une **table-ronde publique** réunissant les principaux acteurs du transport aérien à laquelle elle participera. Enfin, elle soutient la **proposition de résolution pour demander l'élaboration d'un schéma aéroportuaire national**.

Ville et Aéroport rappelle qu'en 2008 déjà dans un rapport thématique de la Cour des comptes « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien » celle-ci déplorait l'absence d'Etat stratège et d'anticipation du développement aéroportuaire de la France.

En savoir plus : rapport Bénisti-Bouillon sur les nuisances aéroportuaires
téléchargeable sur www.villeaeroport.fr ou sur www.assemblee-nationale.fr

- INTERVENTION DE M. JACQUES-ALAIN BENISTI, rapporteur

- Discussion

« Communautés aéroportuaires, rapprochement des procédures PEB/PGS,
critère d'antériorité »

Intervention de M. Jean-Pierre BLAZY

La première partie de ce rapport traite de la nécessité d'offrir une réelle place aux communautés aéroportuaires dans le cadre à la fois de la réparation mais aussi de la compensation des nuisances aéroportuaires aux communes qui se trouvent sur le territoire d'un aéroport. Des actions d'acteurs privés (gestionnaire de l'aéroport, compagnies aériennes, entreprises du secteur aérien directement en prise avec l'aéroport) sont aujourd'hui en place sans que cela soit structuré et piloté pour une meilleure efficacité dans l'intérêt des riverains. L'information, l'accès aux aides spécifiques doivent pouvoir être regroupées pour une meilleure lisibilité des actions portées tant par les acteurs publics que privés. Ce regroupement est aujourd'hui nécessaire pour éviter une dispersion de moyens mais également pour canaliser le dialogue et assurer ainsi la communication qui parfois peut manquer ou être diluée.

Les grands aéroports français sont aujourd'hui confrontés à une concurrence si ce n'est mondiale, en tout cas européenne. L'économie locale dépend souvent de leur capacité à s'adapter à cette concurrence et à conserver au moins leur part de marché, et à se développer. Les communautés aéroportuaires doivent pouvoir assurer l'interface avec les riverains qui souffrent des conséquences de cette activité tout en bénéficiant peu des retombées économiques et fiscales qu'ils pourraient en attendre. Pour cela elles doivent avoir une réelle capacité décisionnelle et apporter, en tant que structure unique de la rationalisation et de la simplification dans les rapports entre l'aéroport, les élus et les riverains. Les réflexions qui figurent dans ce rapport ne visent pas à mettre en cause les principes que la loi de 2004 avait proposés. Elles conduisent à présenter des propositions opérationnelles qui pourraient assurer à ces communautés aéroportuaires un intérêt nouveau qui a manqué lors de leur création.

La deuxième partie du présent rapport s'attache à rechercher une meilleure articulation entre le dispositif de maîtrise de l'urbanisme au voisinage des aérodromes (dont l'outil est le plan d'exposition au bruit – PEB) et le dispositif d'aide financière à l'insonorisation existant en faveur des riverains des principaux aérodromes (dont le périmètre est déterminé par le plan de gêne sonore – PGS). A ce titre, elle aborde, d'une part, l'articulation entre les deux plans précités et, d'autre part, les conditions d'utilisation du PEB en tant que critère d'éligibilité à l'aide à l'insonorisation. Elle propose ainsi tout d'abord la mise en cohérence systématique du PEB et du PGS, notamment à travers l'utilisation de courbes de bruit communes : elle préconise en particulier la prise en compte d'hypothèses de court terme identiques pour l'établissement des deux plans, la synchronisation de l'élaboration de ces derniers dans le cadre d'une procédure unique, sur la base d'une documentation commune et selon une périodicité minimale et, enfin, le recours à des dénominations des plans plus significatives.

Elle préconise ensuite de traiter des situations indésirables atypiques qui peuvent découler de l'application du critère dit « d'antériorité au PEB » : elle propose un mécanisme – limité dans le temps – qui permettrait d'ouvrir l'éligibilité à l'aide, dans des cas problématiques particuliers clairement identifiés, pour des dossiers précédemment refusés en application du critère « d'antériorité ». Les mesures envisagées visent ainsi une simplification et une meilleure lisibilité de la cartographie du bruit aérien et de son usage.

En savoir plus : Rapport Blazy « Communautés aéroportuaires, rapprochement des procédures PEB/PGS, critère d'antériorité » téléchargeable sur www.villeaeroport.fr



IV)

**POINT SUR LA CAMPAGNE D'ADHÉSION
2016**

Comme chaque année, Ville et Aéroport a lancé sa campagne d'adhésion 2016 courant avril. Plus d'une centaine de collectivités (communes, communautés d'agglomération, métropoles, conseils départementaux et régionaux) ont été démarchées. Les actes de colloque 2015 plus une brochure 4 pages de présentation de l'association étaient joint au courrier de sensibilisation.

Des rencontres de terrain, en coordination parfois avec les administrateurs Ville et Aéroport, se sont tenues et d'autres sont programmées en Ile-de-France et en province. L'objectif étant d'enregistrer de nouvelles adhésions.

➤ **Privatisation de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry**

Les candidats se déclarent

Les candidats à la reprise de la participation de l'État dans les deux aéroports ont eu jusqu'au 12 mai pour déposer leur offre de reprise indicative. Chaque aéroport aurait reçu sept offres indicatives.

Plusieurs d'entre eux ont déposé une offre pour les deux aéroports.

Bercy doit désormais sélectionner les candidats qui auront jusqu'au 4 juillet pour déposer leur offre ferme. L'État possède aujourd'hui 60% du capital de Lyon et de Nice. Avec cette opération, il espère récupérer autour de 1,5 milliard d'euros.

Le recours de l'ACENAS auprès du conseil d'État

L'ACENAS, principale association de riverain de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry, a déposé un recours auprès du conseil d'État afin de suspendre la vente des 60% que l'Etat détient dans les aéroports lyonnais. Mais le conseil d'État refuse de traiter en urgence ce recours. Il considère que la cession ne s'accompagnera pas forcément de nouveaux investissements ou de nuisances immédiates.

Pourtant, l'ACENAS a expliqué au juge que le cahier des charges de la vente prévoyait des investissements importants, un doublement du trafic et la création d'une méga-zone de fret. Aucune mesure de protection n'est prévue pour les 100 000 riverains exposés à une explosion programmée des nuisances aéroportuaires, routières et ferroviaires.

Le conseil d'État doit à présent juger sur le fond. Le droit européen s'applique bien à cette affaire mais il n'a pas été respecté en particulier au niveau des obligations de transparence, de mise en concurrence et de délégation de service public (Directive européenne 2014/23/UE).

➤ **Mme Éveline LAVEZZARI, Présidente de l'ACENAS a demandé à Ville et Aéroport sa position sur ce dossier**

➤ **Rapport d'activités 2015 de l'ACNUSA**

➤ **Mission Caradec « Politique aéroportuaire et maillage des aéroports sur le territoire »**

Ville et Aéroport avait été auditionnée fin 2015 par la mission Caradec. Celle-ci a tenu son séminaire de synthèse le 6 juin dernier. Un colloque sera organisé à l'automne (date à confirmer) afin de présenter les conclusions de cette mission, ses propositions et les points de vue des différents acteurs du transport aérien. Ville et Aéroport interviendra lors de cette journée.

Pour rappel, l'objectif de cette mission est d'appréhender l'offre aéroportuaire, selon la typologie de territoires considérée, en distinguant notamment la Région Capitale, les Outre-Mer, les grandes métropoles régionales et les petites et moyennes agglomérations, en évaluant l'intérêt en terme d'accessibilité et de développement économique pour les régions desservies, les enjeux financiers, les enjeux concurrentiels et institutionnels et, notamment pour la région Ile-de-France, les enjeux environnementaux.

La mission devait examiner si des synergies entre plates-formes aéroportuaires sont possibles et souhaitables, tout en distinguant bien les compétences qui sont du ressort des échelons de gouvernement territoriaux, et d'État. Les conditions de développement de l'offre aéroportuaire au niveau territorial ont été examinées sous l'angle du marché territorial du transport aérien (à partir de quelques scénarios d'évolution). Ont été précisés les moyens d'État à mobiliser et les contraintes correspondantes.

