



RAPPORT MORAL 2015

par M. Jean-Pierre BLAZY, Président

- ✓ **Colloque 2015 – 15/06/15 – Maison de la Chimie – Paris**
« Le transport aérien français en 2015. Turbulences et conflits dans un ciel toujours agité »
- ✓ **Lettre de mission de Mme Ségolène Royal à M. Jean-Pierre Blazy,**
député et Président de Ville et Aéroport – 24/07/15 – Ministère de l'Écologie – Paris
Thème : les communautés aéroportuaires, le rapprochement des procédures PEB et PGS et le critère d'antériorité
- ✓ **Soutenance de thèse – 29/09/15 – Université de Cergy-Pontoise – Paris**
« Impacts des nuisances sonores aériennes sur la dépréciation immobilière, les parcours résidentiels et l'inégalité environnementale et sociale en zone de bruit. Cas de Paris-CDG, Paris-Orly, Toulouse-Blagnac et Lyon-Saint-Exupéry ».
- ✓ **Audition – 03/11/15 – Assemblée Nationale – Paris**
Mission «Maillage et développement des aéroports sur les territoires » du Conseil supérieur de l'aviation civile présidée par M. Philippe Caradec
- ✓ **Rassemblement francilien Élus-Riverains contre les nuisances aériennes**
10/11/15 – Ministère de l'Écologie – Paris
Audition d'une délégation d'élus V&A par le cabinet du Secrétaire d'État aux Transports
- ✓ **Audition – 16/12/15 – Assemblée Nationale – Paris**
Mission d'information parlementaire « Nuisances aéroportuaires » coprésidée par MM. Jacques-Alain Bénisti et Christophe Bouillon
- ✓ **Communication – 18/12/15 – CCE Paris-CDG – Préfecture de région IDF – Paris**
Publication du rapport final de M.Régis Guyot, Préfet, sur les vols de nuit de l'aéroport Paris-CDG
- ✓ **Communication Ville et Aéroport** : transcription et publication des actes de colloque 2015 , diffusion de newsletters, développement et actualisation du site internet, campagne d'adhésion, rapport statistiques de fréquentation du site internet

FEVRIER 2016 – PARIS

En 2015, Ville et Aéroport a poursuivi son action et a rempli son rôle de force de propositions auprès des pouvoirs publics. Le point d'orgue de cette année 2015 fut la tenue du colloque annuel intitulé « Le transport aérien français en 2015. Turbulences et conflits dans un ciel toujours agité ».

Dans le cadre de ce rapport moral 2015, je vous présente les huit thématiques principales sur lesquelles Ville et Aéroport a travaillé, formulé des propositions et communiqué à travers son site Internet et sa newsletter en 2014.

D

SUCCEs DU COLLOQUE 2015

« le transport aérien français en 2015. turbulences et conflits dans un ciel toujours agité. Quelles réponses aux enjeux économiques et sociaux, territoriaux et environnementaux ? »

Le 15 juin dernier se sont tenues les 9^{èmes} rencontres de l'association Ville et Aéroport à la Maison de la Chimie à Paris. L'occasion de faire l'état des lieux du nouveau paysage aéroportuaire français en 2015, d'examiner le développement aéroportuaire du pays et d'évaluer la possible conciliation des enjeux économiques et environnementaux du secteur aérien depuis sa déréglementation.

Les 9^{èmes} rencontres Ville et Aéroport intitulées « Le transport aérien français en 2015 : turbulences et conflits dans un ciel toujours agité. Quelles réponses aux enjeux économiques et sociaux, territoriaux et environnementaux ? » ont rencontré un succès dû essentiellement à la qualité des interventions présentées lors des tables-rondes.

Le premier enjeu de cette journée a porté sur le développement aéroportuaire du pays. Quels scénarios pour demain ? Où est l'État-stratège ? Quelle réflexion stratégique sur la desserte aérienne nationale et du grand Bassin Parisien ?

Cela fait vingt ans que le ciel aérien français est agité, soumis à des turbulences et des conflits. A leur origine, l'indécision de l'État au gré des alternances politiques et son désengagement progressif. Pourtant, aujourd'hui plus qu'avant, et devant la difficile optimisation de l'infrastructure aéroportuaire française, il existe un besoin urgent de planification du développement des capacités aéroportuaires. Oui mais depuis vingt ans la politique aéroportuaire de la France s'est résumée en une politique de gestion à saturation des capacités aéroportuaires existantes.

Depuis 20 ans, la déréglementation du transport aérien a favorisé la logique du hub et a renforcé la concentration du trafic à Paris et en particulier sur Roissy-Charles-de-Gaulle.

Dans le même temps, on a assisté à une concurrence acharnée entre les compagnies aériennes. Aujourd'hui, cette concurrence, parfois déloyale fait rage entre les compagnies aériennes européennes et celles du Golfe. La fragilité d'Air France s'est confirmée suite au développement du modèle low cost, de la compétition internationale et aux charges qui pèsent sur elle. De ce point de vue, les autres systèmes aéroportuaires européens anglais, allemands, hollandais, sont plus équilibrés et ils adaptent mieux leur offre aéroportuaire à l'évolution des réalités.

Sur ce sujet, l'absence d'anticipation du devenir du système aéroportuaire francilien et national est préjudiciable (M.ORTIZ, Cour des comptes). En effet, Eurocontrol (M.MERLO) confirme la saturation des principales plates-formes européennes aux alentours de 2035. La DGAC (M.BISSAUGE) considère que compte-tenu de la stabilisation du nombre de mouvements liée à notamment à l'augmentation du taux d'emport moyen des avions, les réserves de capacité demeurent importantes en France. Il n'y a pas lieu de faire preuve d'immobilisme et on peut saluer la mise en place d'une mission de réflexion stratégique sur le maillage aéroportuaire mise en place le 18 juin dernier au Conseil supérieur de l'aviation civile (M.CARADEC).

Mme FORNI de la Commission européenne a pu présenter l'évolution du droit européen et les travaux actuels de la DG Mobilité/Transports. Il apparaît qu'un seul pays européen a défini clairement un plan de développement aéroportuaire (Pologne).

Les travaux de l'après-midi ont concerné les enjeux économiques et environnementaux du transport aérien : la conciliation est-elle encore possible ? Les notions de « développement durable », de « territoires aéroportuaires », de « gouvernance » ont été posées et débattues.

Là aussi il s'agit d'avoir une approche équilibrée pour Ville et Aéroport. Si l'on voit les aéroports comme des pôles de croissance économiques, créateurs d'emploi, ils sont aussi générateurs de nuisances pour les populations qui vivent sur le territoire aéroportuaire.

Le bilan sur le volet environnemental, territorial, économique et social est jugé négatif : dispositif d'aide aux riverains dysfonctionne en Île-de-France, situation la nuit dégradée à Roissy CDG sur le début (22h-0h) et la fin de nuit (5h-6h), inégalités territoriales persistent sur le territoire aéroportuaire (répartition des retombées économiques et fiscales). Sur la gouvernance, la loi communautés aéroportuaires avortée en 2004 doit être renforcée au niveau des ressources et réexaminée. Il existe par ailleurs des problèmes de formation, d'accès à l'emploi sur les plates-formes. La qualité de l'emploi et les conditions de travail se sont dégradées. Sur la santé, les études épidémiologiques (DEBATS/SURVOL) sont toujours en cours et la France accuse un sérieux retard par rapport à ses voisins européens.

Les débats ont montré que les tensions existent en Province (privatisation engagée des aéroports Toulouse-Blagnac, Lyon-Saint-Exupéry et Nice-Côte-d'Azur), à Paris (contrat de régulation économique 3 d'ADP, système de double caisse d'ADP, etc.). Le colloque a permis de poser différents conflits : entre l'aéroport et les riverains, mais aussi de nouveaux conflits entre les compagnies et les aéroports (ex : Air France-ADP). Aujourd'hui il n'y a pas d'État-stratège et l'on peut parler de « scénario au fil de l'air ». Il est vrai que l'État peut être un peu schizophrène car il est partie prenante à la fois dans ADP et il cherche le meilleur produit. En même temps, il doit défendre les intérêts de la compagnie nationale dans cette compétition extrêmement difficile pour elle. Enfin, il doit se préoccuper quelque peu des populations qui revendiquent autour des aéroports un peu plus de tranquillité, moins de bruit et en particulier la nuit.

Enfin, nous avons traité du dossier du nouvel aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes en confrontant les positions des partisans et des opposants au projet. Certains élus et citoyens doutent de la pertinence de ce transfert d'activités et développent leurs arguments. D'autres sont convaincus que ce projet qui date de 40 ans doit voir le jour mais avec des engagements très clairs de l'État sur l'aménagement du territoire, le volet environnemental, etc.

On n'a jamais réussi à trouver la bonne réponse sur la gouvernance permettant de faire émerger sinon un consensus mais des réponses qui permettraient de faire progresser les choses. Non pas qu'on n'ait pas progressé depuis vingt ans dans ce dialogue difficile, nécessairement conflictuel, mais il y a encore beaucoup de marge de progrès. Il y a notamment la nécessité de relancer un sujet qui pourtant a fait l'objet d'une loi il y a onze ans, les communautés aéroportuaires. Ce sujet a totalement été laissé en friche. Si cette loi n'a pas été appliquée c'est qu'elle n'a pas été bonne. Il faut donc la repenser. Comment améliorer le dialogue entre les acteurs, les aéroports et leurs territoires ? Comment avoir cette vision nécessaire pour le développement aéroportuaire du pays dans une approche équilibrée ? Ce sont ces questions que Ville et Aéroport souhaitait au moins repenser lors de ce colloque.

Après le travail de transcription et sa validation par les différents intervenants, Ville et Aéroport a diffusé les actes de cette journée. Deux modes de diffusion proposés : téléchargement en ligne sur www.villeaeroport.fr (rubrique ACTU) et par voie postale avec l'édition papier (en cours de diffusion).

II)

MISSION PARLEMENTAIRE

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

La ministre de l'Écologie, Mme Ségolène Royal, m'a confié par lettre du 24 juillet 2015 une mission sur la mise en œuvre des communautés aéroportuaires et le possible rapprochement des procédures PEB-PGS.

Alors que la gestion du dispositif d'aide aux riverains des aéroports parisiens connaît actuellement des difficultés conjoncturelles, et que la question d'un couplage de l'isolation acoustique et de l'isolation thermique est en cours d'évaluation au plan technique (mission en cours confiée au CGEDD), la ministre de l'Écologie m'a confié en tant que parlementaire et président de Ville et Aéroport une mission.

Celle-ci a examiné le rôle que pourraient jouer les communautés aéroportuaires, toujours pas créées depuis la loi du 23 février 2004 qui leur est consacrée, dans la gestion du dispositif d'aide aux riverains actuellement assurée par Aéroports de Paris en Île-de-France et par les sociétés aéroportuaires à l'échelle des grands aéroports régionaux. Pourquoi ces communautés aéroportuaires n'ont pas été créées alors que la loi a été votée il y a près de 12 ans? Comment pourrait-on articuler cette structure avec les compétences des intercommunalités, en tenant compte du Grand Paris pour l'Île-de-France? Quel serait leur fonctionnement, tant sur le plan financier qu'organisationnel? Etc.

Le deuxième axe de travail de cette mission est l'articulation à trouver entre le dispositif d'aide à l'insonorisation (PGS) et le Plan d'Exposition au Bruit (PEB). Le Plan de Gêne Sonore (PGS) a pour objectif de compenser une nuisance immédiate et de réparer le riverain à travers l'insonorisation des locaux inclus dans le PGS. Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) vise quant à lui à éviter l'urbanisation eu égard au développement à terme de l'aérodrome. Est-il utile et opportun de fusionner ces plans qui poursuivent des objectifs différents mais complémentaires? Pourrait-on imaginer un seul plan au sein duquel deux périmètres apparaîtraient? Une telle démarche s'inscrirait dans la volonté de simplification voulue par le Gouvernement. Dans ce cadre, les conditions de mise en œuvre du critère d'antériorité, qui conduit à des situations d'injustice sur un même territoire entre des locaux éligibles à l'aide et ceux qui sont frappés par le critère de l'antériorité (date de permis de construire coïncidant avec son inclusion dans le PEB en vigueur) ont été examinées.

Sur chacun de ces sujets, des propositions d'évolutions juridiques permettant la mise en œuvre des recommandations ont été formulées. Le rapport final sera remis à la Ministre de l'Écologie courant février 2016.

Dans le cadre des travaux de cette mission, l'ensemble des acteurs du transport aérien (compagnies aériennes, gestionnaires d'aéroports, élus, associations de riverains, ACNUSA,...) ont été auditionnés lors de tables-rondes organisées au cours du dernier trimestre 2015 à l'Assemblée Nationale.

Une communication sera faite de ce rapport sur www.villeaeroport.fr et par voie postale.

III

SOUTENANCE DE THESE

« Impacts des nuisances sonores aériennes sur la dépréciation immobilière, les parcours résidentiels et l'inégalité sociale et environnementale en zone de bruit. cas de Paris-CDG, Paris-Orly, Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac ».

Ville et Aéroport a reçu les résultats d'une étude commandée en 2010 auprès de l'Université de Cergy-Pontoise (Laboratoire MRTE) et qu'elle a cofinancée en partenariat avec l'ADEME. Celle-ci a fait l'objet d'une thèse soutenue par Mme SEDOARISOA le 29 septembre 2015. Fort de ce travail scientifique qui démontre une dépréciation immobilière observée en zone C de PEB à partir d'un indice Lden 55, Ville et Aéroport entend promouvoir la création d'Observatoire des valeurs immobilières et des parcours résidentiels autour des aéroports acnusés. L'étude souligne notamment la disparité des situations et un impact social et environnemental plus marqué en Île-de-France autour de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly qu'en province autour de Lyon-Saint-Exupéry ou Toulouse-Blagnac.

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.

Les objectifs de cette étude étaient de trois ordres : analyser et mesurer les impacts des plateformes aéroportuaires à Paris et en province sur les valeurs immobilières et les parcours résidentiels et identifier les variables influentes (bruit des avions, distance de l'aéroport, etc.) ; analyser l'éventuelle situation d'inégalité environnementale face à l'exposition au bruit des avions ; fournir les outils méthodologiques permettant de créer un observatoire indépendant de l'État comme des gestionnaires d'aéroports (ADP et Sociétés aéroportuaires) pour évaluer les coûts sociaux engendrés par les nuisances sonores aériennes dans la durée.

Pour atteindre ces objectifs, une méthodologie pluridisciplinaire combinant compétences économiques (méthode des prix hédoniques) et géographique (SIG) a été développée. La principale originalité de ce travail réside dans sa démarche comparative au niveau national, mettant en exergue les spécificités des différents territoires aéroportuaires étudiés. Les territoires d'investigation couvrent toutes les communes situées dans ou à proximité immédiate des zones de bruit (plan d'exposition au bruit) de chaque aéroport concerné. Les aéroports étudiés concernent aussi bien les aéroports parisiens (Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly) que ceux de province (Lyon Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac).

Les résultats scientifiques de l'étude montrent que l'exposition au seul bruit des avions a bien un effet négatif et significatif sur les prix des logement (-7 à -8%) autour des aéroports précités. **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 marqué en Île de France autour des aéroports parisiens.

Par ailleurs, une analyse de l'inégalité environnementale face à l'exposition au bruit des avions a été

menée. Dans ce contexte, la dépréciation des valeurs immobilières ainsi que le risque de ségrégation sociale susceptible d'être causé par le bruit des avions tiennent un rôle croissant dans les réflexions, qui figurent parmi les préoccupations majeures avec les questions relatives à la santé des riverains.

Depuis plusieurs années, de nombreuses études ont été menées dans ces domaines, à l'étranger. Cependant, à ce jour, en France, les études sont encore rarissimes.

La finalité opérationnelle de ce travail scientifique est la création d'observatoires indépendants des valeurs immobilières, des parcours résidentiels et des inégalités sociales en zone de bruit (PEB). Ville et Aéroport portera ce projet avec d'autres acteurs identifiés du transport aérien. Elle salue l'intérêt de l'ACNUSA pour le sujet et sa volonté de développer le volet des stratégies résidentielles en relation aux plates-formes aéroportuaires.

Une réunion de travail sera programmée en 2016 avec Bruitparif sur le projet d'observatoire. Enfin, Ville et Aéroport a mis en ligne sur www.villeaeroport la version finale de la thèse enrichie suite à la soutenance. Elle communiquera ce travail aux ministres concernés.

IV)

AUDITION DANS LE CADRE DE LA MISSION

« Maillage et développement des aéroports sur les territoires »
du conseil supérieur de l'aviation civile présidée par
M Philippe CARADEC

Le 3 novembre dernier l'association Ville et Aéroport a été auditionnée dans le cadre de la mission présidée par M. Philippe CARADEC au sein du groupe de travail « Territoires » du Conseil supérieur de l'aviation civile (CSAC). L'occasion pour elle de rappeler son analyse et ses propositions en matière de politique aéroportuaire, de scénarios de développement du système aéroportuaire national et parisien, de meilleure synergie entre aéroports, de gouvernance des territoires aéroportuaires, de privatisation des grands aéroports régionaux, etc.

La pertinence du maillage aéroportuaire sur les territoires interpelle les acteurs du transport aérien. Comme l'indique la lettre de mission de M.Savary, Président du Conseil supérieur de l'aviation civile, à P.Caradec, « la gouvernance des aéroports, les coûts d'exploitation, la qualité des dessertes, les synergies entre aéroports, l'organisation des chaînes de déplacements sont autant de sujets au cœur des préoccupations ».

« L'idée est d'appréhender l'offre aéroportuaire en distinguant notamment la Région Capitale, les Outre-Mer, les grandes métropoles régionales et les petites et moyennes agglomérations, en évaluant l'intérêt en termes d'accessibilité et de développement économique pour les régions desservies, les enjeux financiers, les enjeux concurrentiels et institutionnels et, notamment pour la région Île-de-France, les enjeux environnementaux », indique la lettre de mission.

Notre système aéroportuaire national et parisien est doublement déséquilibré. Le modèle économique du hub a aggravé la concentration du trafic à Paris essentiellement à Roissy sans contrainte hormis le plafonnement à 22500 créneaux annuels entre 0h et 5h qui a entraîné une aggravation des nuisances nocturnes en dépit de l'effort consenti par les compagnies aériennes en faveur du renouvellement des flottes. Les recommandations répétées de l'ACNUSA ont été peu entendues par les pouvoirs publics. A Orly le trafic est doublement plafonné avec le couvre-feu et l'installation du hub d'Air France à Roissy CDG équipé de deux doublets de pistes a provoqué un déclin relatif. Le modèle low-cost s'est imposé largement sur les aéroports régionaux d'autant plus que le développement du réseau TGV concurrence efficacement l'avion sur une distance-temps inférieure à trois heures. Si bien qu'Air France a corrigé sa stratégie (Transavia).

Concernant le système aéroportuaire parisien, il faut s'inquiéter de la politique actuelle qui mise sur l'augmentation de l'emport moyen. Selon la Direction générale de l'aviation civile, il n'y a pas de besoins de développement des infrastructures dans les 20 ans qui viennent. Pourtant, dans le même temps, la DGAC prévoit 600 000 mouvements supplémentaires sur les aéroports parisiens à l'horizon 2030. Sur la base d'une croissance annuelle entre 4 et 5% sur 18 ans on atteindrait le seuil de saturation des capacités à Roissy, soit entre 900 000 (limite de 120 mouvements/heure) et 1 million de mouvements annuels. Pour Orly cela reviendrait à faire sauter le plafond actuel des 200 000 mouvements pour atteindre celui de 350 000, soit un total de 1,35 million de mouvements à

Paris. En 2030 la saturation des capacités des aéroports parisiens serait atteinte sans aucune anticipation pour définir l'avenir. Quant à la saturation environnementale elle aura été atteinte bien avant à l'horizon 2020. L'emport moyen atteindra lui aussi un seuil et la croissance du nombre de mouvements doit être intégrée à la réflexion.

Comme nous l'avons rappelé lors de notre colloque annuel, cela fait vingt ans que le ciel aérien est agité, soumis à des turbulences et des conflits. A leur origine, l'indécision de l'Etat au gré des alternances politiques et son désengagement progressif.

Aujourd'hui plus qu'avant, et devant la difficile optimisation de l'infrastructure aéroportuaire française, il existe un besoin urgent de planification du développement des capacités aéroportuaires.

L'État ne peut trouver les solutions les plus optimales sans d'abord réfléchir sur les réalités de l'hypertrophie aéroportuaire parisienne. La création toujours incertaine du nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes (projet qui date de 40 ans) ne saurait résumer à elle seule la politique aéroportuaire de la France.

Entre l'optimisation des aéroports existants hors de toute contrainte environnementale estimée excessive par rapport à la logique économique et le refus de toute augmentation de la demande du transport aérien qui s'oppose à la création d'un complément d'infrastructure et prône le développement du train, il convient de rechercher le meilleur compromis possible entre les différentes exigences : économique, environnementale et sécuritaire.

Plusieurs scénarios de développement existent et il appartient au politique de décider.

Cette question pose le nécessaire développement de l'intermodalité. L'intermodalité air-rail doit permettre des gains importants en termes de capacité en transformant la concurrence entre le train et l'avion par une complémentarité entre ces deux modes pour des connexions entre métropoles qui sont assurées par des trains à grande vitesse.

Il convient de favoriser la substitution modale dans une perspective d'aménagement du territoire. L'État doit encourager le développement des LGV transversales pour interconnecter les aéroports dans le cadre d'une politique volontariste. Il y a la nécessité également de renforcer les infrastructures intermodales dans les aéroports.

Il n'est plus pensable que certaines liaisons aériennes soient maintenues sur des destinations où il existe de facto une alternative ferroviaire à grande vitesse compétitive. On a vu par exemple les effets de la mise en service du TGV Est sur le trafic de l'aéroport Strasbourg-Entzheim.

La gouvernance des territoires aéroportuaires est une question centrale.

S'il existe des structures d'échanges, de concertation et de décision spécialisées par thème (CCE,CCAR, Conseils de surveillance des sociétés aéroportuaires, Comités de pôle PDU, Gip Emploi, Assises etc.) il reste un mode de gouvernance à inventer pour réussir à la fois l'intégration de l'aéroport sur son territoire d'implantation, la juste répartition des retombées économiques et fiscales, la réduction des nuisances aériennes et le dialogue transparent entre les différents acteurs : **la communauté aéroportuaire**. Selon une approche globale, cette nouvelle gouvernance du territoire aéroportuaire permettrait de construire une représentation la plus partagée possible des enjeux et des contraintes du développement aéroportuaire et bâtir les compromis indispensables.

Depuis les réformes de 2004 et 2005 qui ont modifié le paysage aéroportuaire, les sujets majeurs qui intéressent les territoires aéroportuaires demeurent largement et restent sans réponses : l'emploi

et la formation, l'environnement, l'urbanisme, les transports, les retombées économiques et fiscales, l'information.

La loi du 23 février 2004 portant création des communautés aéroportuaires reste à ce jour la seule tentative de création d'un nouveau mode de gouvernance territorial. D'après la loi, la communauté aéroportuaire a pour objet de permettre la concertation entre riverains, usagers, entreprises et collectivités. Elles sont notamment « chargées de soutenir les actions territoriales et les projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale, l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs, et l'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire et aux actions menées pour en corriger les effets ». C'est une proposition de loi initialement portée par le sénateur Legrand dans les conclusions d'un rapport qui lui avait été commandé par le gouvernement Raffarin en 2003. Ce rapport a inspiré la loi de 2004 mais celle-ci n'a pas prévu les ressources suffisantes pour assurer le bon fonctionnement de la communauté aéroportuaire. La loi est donc restée virtuelle et aucune communauté aéroportuaire n'a été créée depuis 11 ans.

Il convient donc de renforcer les communautés aéroportuaires notamment au chapitre des ressources afin qu'elles puissent être créées. **La création de cet établissement public régional est souhaitable du fait de sa spécificité.** Il permettra de coordonner les politiques et assurer les redistributions économiques et fiscales, dans l'attente et sans préjuger des évolutions par ailleurs souhaitables en matière d'intercommunalité. Une évolution législative est nécessaire pour renforcer l'organisation, les compétences et les moyens propres de cette nouvelle gouvernance territoriale. Elle aurait pour mission de financer des projets d'intérêt local structurant visant à une meilleure intégration entre l'activité aéroportuaire et induite par celle-ci, et le développement du territoire (projets économiques, sociaux, environnementaux et culturels).

Concernant la privatisation des aéroports régionaux, il est impératif qu'un actionnariat public (pacte d'actionnaire) majoritaire soit maintenu face aux groupes privés, que ce soit à Toulouse et demain à Lyon et Nice.

La mission Caradec organisera un colloque au printemps 2016 au cours duquel elle présentera ses propositions. A cette occasion Ville et Aéroport interviendra et présentera ses pistes de réflexion.

V)

RASSEMBLEMENT FRANCILIEN

ELUS-RIVERAINS

contre les nuisances aériennes devant le ministère de l'écologie

Le 10 novembre 2015, Ville et Aéroport a participé aux côtés des associations de riverains des aéroports Paris-CDG et Paris-Orly et des élus des communes impactées à un rassemblement contre les nuisances aériennes devant le Ministère de l'Écologie.

Au préalable, une délégation constituée pour une large partie d'élus du réseau Ville et Aéroport et de responsables d'associations, a été reçue par les membres du cabinet du secrétaire d'Etat aux Transports. L'association a mis en avant le coût social, environnemental et sanitaire du transport aérien, et l'aggravation de la situation sur les territoires aéroportuaires pour les populations. L'absence de réponse de nos interlocuteurs fut assourdissante ! On nous a dit : « faites nous des propositions ! ».

L'environnement, la santé, la dévalorisation des biens immobiliers en zone de bruit étaient au cœur des interventions. Mais la seule problématique reconnue par le directeur de cabinet de M.Vidalies fut l'emploi... Hors sujet ! C'est un sentiment de mépris et d'incompétence qui dominait à la sortie et qui s'est exprimé devant les 300 manifestants.

Pourtant, face à l'augmentation annoncée du trafic aérien en Ile-de-France, l'Etat doit redevenir stratège sur ce dossier et agir. La poursuite d'une gestion à saturation des plates-formes existantes sans anticipation de l'évolution du trafic (doublement d'ici 2034) serait catastrophique. ADP venait d'annoncer une progression de 4% du trafic en octobre 2015 par rapport à la même période en 2014

Alors que l'Ile-de-France concentre 60% du trafic aérien national, Ville et Aéroport a appelé les pouvoirs publics à prendre la mesure des enjeux liés à l'aggravation des nuisances aéroportuaires (sonores et atmosphériques) subies quotidiennement par les populations riveraines. Rien n'a été dit sur la desserte aérienne du Grand Paris alors qu'il serait opportun de poser les différents scénarios de développement du système aéroportuaire national et parisien.

Le rassemblement du 10 novembre n'était qu'une première étape et Ville et Aéroport en appelle à la poursuite de la mobilisation citoyenne dans les mois qui viennent.

VI)

AUDITION

DANS LE CADRE DE LA MISSION D'INFORMATION PARLEMENTAIRE

**« Nuisances aéroportuaires » présidée par mm. J-A BENISTI
et C.BOUILLON, députés.**

Une délégation d'élus de l'association Ville et Aéroport composée de M. Jean-Pierre Blazy, Président et Député-Maire de Gonesse (95), M. Christian Rey, Maire de Diémoz (38) et M. Lucien Barge, Maire de Jonage (69) a été auditionnée le 16 décembre à l'Assemblée Nationale par la mission d'information parlementaire sur les nuisances aéroportuaires coprésidée par M. Christophe Bouillon et M. Jacques-Alain Bénisti, députés. Ce fut l'occasion pour Ville et Aéroport de rappeler ses propositions visant à réduire les nuisances aéroportuaires et préserver la qualité de vie des populations riveraines des principaux aéroports français.

Un dispositif d'aide aux riverains à bout de souffle qu'il convient de refonder

Le dispositif d'aide aux riverains dysfonctionne en Ile-de-France et la liste des dossiers d'insonorisation s'allonge. Cela est dû à un plafonnement de la Taxe sur les nuisances aériennes (TNSA) par les lois de finances alors qu'elle ne met pas en péril la compétitivité des entreprises du secteur aérien. L'aide aux riverains est désormais planifiée autour d'Orly et de Roissy selon des critères de priorité tels que le niveau d'exposition au bruit, la date de la demande, etc. C'est le principe même du droit à réparation issu de la loi Bruit de 1992 qui est remis en question.

Si l'on prend l'exemple des aéroports parisiens où la situation est la plus critique, les besoins demeurent très importants. De plus, l'aide à 100% n'a pas été prolongée en 2015. Ce recul avec un retour à 80% de financement pour les opérations individuelles et 95% pour les opérations groupées est inacceptable pour les riverains d'aéroports qui subissent au quotidien les nuisances sonores aériennes.

Sur ce constat d'un dispositif complexe et à bout de souffle, Ville et Aéroport considère qu'il y a la nécessité de le repenser totalement, de le refonder.

Au-delà des préconisations formulées par le rapport du CGEDD (2014) sur l'évaluation du dispositif d'aide aux riverains, il y a lieu de prolonger ce travail au travers de pistes novatrices qui prennent en compte l'ensemble des nécessités.

Ville et Aéroport propose une évaluation de la qualité de l'environnement sonore une fois les travaux d'insonorisation effectués. Par ailleurs, il s'agirait de simplifier le dispositif d'aide aux riverains en couplant isolation thermique et isolation acoustique.

La gestion du nouveau dispositif serait confiée à la communauté aéroportuaire. Elle s'occuperait notamment de l'instruction des dossiers et de la répartition des recettes de la TNSA.

Enfin, une refonte globale du financement et notamment du système de la TNSA est nécessaire. Il faudrait par exemple élargir la contribution financière aux gestionnaires d'aéroports, en meilleure santé que les compagnies aériennes. On peut également imaginer une nouvelle TNSA assise sur la contribution du passager et par tonne de fret transportée (inscrite sur le billet d'avion avec un montant à définir).

Environ 70 000 logements sont encore à insonoriser dans le périmètre des PGS. L'Etat pourrait fixer comme objectif l'insonorisation de l'ensemble des logements concernés dans un délai de 5 ans.

Un rapprochement des procédures PEB/PGS est à encourager avec un aménagement du critère d'antériorité dans certains cas

Compte-tenu des approches différentes mais complémentaires des PGS et PEB, il convient de veiller à l'articulation des procédures de révision de ces deux documents selon un schéma décennal. La mise en cohérence de leurs zonages devrait être réalisée sur la base des études déjà menées sur ce thème.

Seuls les logements situés à l'extérieur du PEB en vigueur au moment de la délivrance du permis de construire et à l'intérieur d'un PGS sont éligibles à l'aide à l'insonorisation. Cette catégorie de riverains peut donc bénéficier d'une aide pour lutter contre des nuisances qui n'existaient pas lors de leur installation. Tel n'est pas le cas des habitations dont la construction a été autorisée, à l'encontre des règles d'urbanisme, à l'intérieur des périmètres de PEB en vigueur. Il convient de corriger dans certains cas cette injustice et d'apporter des réponses concrètes sur une part des plus de 700 logements concernés par le critère d'antériorité à l'échelle nationale.

Un rapport du préfet Guyot sur les vols de nuit de l'aéroport de Roissy à portée limitée

Les propositions du rapport Guyot faites à droit constant ne permettent pas de réduire significativement les nuisances aériennes liées au trafic de nuit qui passe par une baisse des mouvements (mesure de restrictions opérationnelles).

Ville et Aéroport regrette l'absence de volonté des opérateurs (Air France, FedEx, Europe Airpost) et de mesures concrètes visant à réduire les mouvements de nuit sur les plages horaires les plus sensibles pour les populations entre 22h00 et minuit et entre 05h00 et 06h00.

L'unique proposition des compagnies aériennes concernées et notamment Air France porte sur l'amélioration de la ponctualité des vols sur le début et la fin de nuit. Cinq cent vols de début de nuit au décollage seront opérés à l'heure avant 22h00 alors qu'actuellement ils sont opérés en retard après 22h00. De même, cinq cent vols de fin de nuit à l'atterrissage seront opérés à l'heure après 06h00 alors qu'actuellement ils sont opérés en avance avant 06h00. Cela représente 1000 mouvements seulement sur les 39 000 enregistrés sur la période 22h-0h et 5h-6h, et sur les près de 60 000 enregistrés sur l'ensemble de la nuit 22h00-06h00.

Par ailleurs, l'idée d'une exploitation alternée des doublets de pistes sur le cœur de nuit entre 00h00 et 05h00 a été retenue. Une expérimentation par ADP sur une période de cinq mois devrait avoir lieu dans les mois qui viennent.

La contrainte opérationnelle liée à la logique du Hub et la rentabilité économique ont été le plus souvent mises en avant sans prendre suffisamment en compte la contrainte environnementale et l'enjeu sanitaire posés par la thématique. J'ai pourtant démontré, données à l'appui, que l'émergence sonore de certains mouvements était de nature à dégrader le cadre de vie des riverains et leur santé (perturbation du sommeil).

Plusieurs mesures qui vont au-delà du sous-groupe et même du mandat donné pour le GT Vols de Nuit, permettraient de réduire les nuisances sonores aériennes liées au trafic de nuit : le développement d'un système indépendant de stations de mesures, associé à Bruitparif sur l'ensemble du territoire aéroportuaire de Roissy CDG ; sur la période 00h00-05h00, la mise en place de nouvelles restrictions opérationnelles avec la suppression rapide des vols commerciaux ; pour le trafic de fret (express, postal) une négociation immédiate sur le retrait des avions les plus bruyants (ex : Fokker, MD11) ; sur la période 22h00-06h00, la suppression des avions qui émettent au sol des émissions supérieures à 70dB(A) ; la réalisation du projet Euro Carex, réseau express ferroviaire européen qui doit permettre le report modal d'une partie du trafic fret avionné (express, postal).

Impact sanitaire du transport aérien : des études épidémiologiques toujours en cours (DEBATS)

L'impact sanitaire du transport aérien doit être enfin évalué (retard de la France par rapport à ses voisins européens). Elles figuraient pourtant déjà en 1997 notamment dans le plan d'accompagnement Gayssot à l'extension de Roissy CDG.... et n'ont été mises en œuvre qu'en 2006 par Mme Bachelot.

Nécessité de créer les communautés aéroportuaires autour de certains aéroports acusés et de renforcer la loi de 2004

La loi du 23 février 2004 créait des communautés aéroportuaires, établissements publics présidés par les présidents de régions, dont la mission était « de soutenir les actions territoriales et les projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale, l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs, et l'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire et aux actions menées pour en corriger les effets ». (article 2) Ces communautés aéroportuaires devaient voir le jour autour des aéroports dits « acusés ». A ce jour, il n'en existe aucune.

La loi inspirée par les conclusions d'un rapport remis au gouvernement en 2003 a été en réalité vidée de sa substance financière. Les ressources prévues par la loi (article 5) étaient insuffisantes puisqu'elles reposaient pour l'essentiel sur les contributions volontaires des acteurs (entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire, gestionnaires d'aéroport, collectivités territoriales ou leurs groupements).

Dans la même période le paysage aéroportuaire français a été profondément modifié. La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales a transféré aux collectivités territoriales ou à leur groupement la propriété et la gestion de 150 aérodromes civils appartenant à l'Etat et ne présentant pas d'intérêt national ou international (19 régions, 29 départements, 61 EPCI, 41 communes). Par la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports, Aéroports de Paris est devenue société anonyme et les sociétés aéroportuaires ont été créées afin d'établir le nouveau cadre de gestion des douze grands aéroports régionaux.

Cependant aucune réponse n'est aujourd'hui encore apportée à ce qui constituait la finalité envisagée pour les communautés aéroportuaires. D'une part les conseils de surveillance des sociétés aéroportuaires régionales n'exercent en aucun cas les missions dévolues aux communautés aéroportuaires dont ils n'ont pas les compétences. D'autre part, il en est de même en Île-de-France où la promesse d'une charte de développement durable de l'aéroport de Roissy annoncée en 2007 est demeurée lettre morte. Le rapport confié à Jacques Dermagne alors président du Conseil économique et social prévoyait dans ses propositions la mise en place de « communautés de territoires » et les assises du Grand Roissy. Seules ces dernières ont été créées en 2011 sous l'autorité du Préfet de région mais elles ne peuvent suppléer à l'absence d'une véritable gouvernance de la problématique de la correction des atteintes aéroportuaires. Au même moment à l'inverse une démarche ascendante à l'initiative des deux conseils généraux concernés dite des « assises du pôle d'Orly » a vu le jour. Bien que plus stimulante elle n'est pas plus susceptible de satisfaire à la recherche de toutes les réponses utiles.

Douze ans après l'échec de la loi du 23 février 2004 restée virtuelle, **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.



VII)

COMMUNICATION SUR LE RAPPORT FINAL DU GROUPE DE TRAVAIL VOLS DE NUIT

**Présente par le préfet Guyot lors de la CCE PARIS-CDG
du 18 décembre 2015**

Vols de nuit de l'aéroport Paris-CDG : des résultats à portée limitée.

Ville et Aéroport regrette l'absence de volonté des opérateurs (Air France, FedEx, Europe Airpost) et de mesures concrètes visant à réduire les mouvements de nuit sur les plages horaires les plus sensibles pour les populations entre 22h00 et minuit et entre 05h00 et 06h00.

C'est un nouveau constat d'échec sur ce sujet. La mission de ce groupe de travail se faisant dans un cadre à droit constant, les recommandations formulées ne permettent pas d'envisager une réduction significative des nuisances aériennes liées au trafic de nuit entre 22h00 et 06h00.

Notamment, sur les plages horaires les plus sensibles de début (22h00-00h00) et de fin de nuit (05h00-06h00), un effort de réduction des mouvements de la part des opérateurs était attendu compte-tenu de l'effet de report du trafic observé depuis l'arrêté de Robien de 2003 qui avait plafonné le nombre de créneaux attribuables à 22 500/an entre 00h00 et 05h00.

L'unique proposition des compagnies aériennes concernées et notamment Air France porte sur l'amélioration de la ponctualité des vols sur le début et la fin de nuit. Cinq cent vols de début de nuit au décollage seront opérés à l'heure avant 22h00 alors qu'actuellement ils sont opérés en retard après 22h00. De même, cinq cent vols de fin de nuit à l'atterrissage seront opérés à l'heure après 06h00 alors qu'actuellement ils sont opérés en avance avant 06h00. Cela représente 1000 mouvements seulement sur les 39 000 enregistrés sur la période 22h-0h et 5h-6h, et sur les près de 60 000 enregistrés sur l'ensemble de la nuit 22h00-06h00.

Par ailleurs, l'idée d'une exploitation alternée des doublets de pistes sur le cœur de nuit entre 00h00 et 05h00 a été retenue. Une expérimentation par ADP sur une période de cinq mois devrait avoir lieu dans les mois qui viennent.

La contrainte opérationnelle liée à la logique du Hub et la rentabilité économique ont été le plus souvent mises en avant sans prendre suffisamment en compte la contrainte environnementale et l'enjeu sanitaire posés par la thématique. J'ai pourtant démontré, données à l'appui, que l'émergence sonore de certains mouvements était de nature à dégrader le cadre de vie des riverains et leur santé (perturbation du sommeil).

LES PROPOSITIONS DE VILLE ET AEROPORT SUR LES VOLS DE NUIT

Plusieurs mesures qui vont au-delà du sous-groupe et même du mandat donné pour le GT Vols de Nuit, permettraient de réduire les nuisances sonores aériennes liées au trafic de nuit

- ✓ La réalisation du projet Euro Carex, réseau express ferroviaire européen qui doit permettre le report modal d'une partie du trafic fret avionné (express, postal).
- ✓ Il faut décider la mise en place immédiate de restrictions opérationnelles du trafic de nuit entre 00h00 et 05h00 (vols de fret et poste) et allant plus loin que l'extension des interdictions d'atterrissages et de décollages des avions les plus bruyants. La mise en place d'un Observatoire « cœur de nuit » à l'instar de ce qui a été fait pour l'aéroport Toulouse-Blagnac est à encourager ;
- ✓ Aucun vol commercial ne doit être autorisé sur le cœur de nuit entre 00h00 et 05h00 ;
- ✓ Il faut une action plus forte de la France au niveau européen pour réduire les nuisances liées aux vols de nuit en proposant d'aller plus loin que le futur règlement qui considère le chapitre 4 comme seuil de qualité acoustique au-delà duquel un avion ne peut faire l'objet d'une restriction d'exploitation la nuit ;
- ✓ Il faut accélérer le renouvellement des flottes des principaux opérateurs de nuit (Air France, La Poste, FedEx) comme le propose l'ACNUSA ;
- ✓ Il faut optimiser les procédures de décollage et d'atterrissage pour aboutir à des trajectoires moins agressives et donc moins bruyantes (mise en place de la descente continue ou descente « douce ») ;
- ✓ Il faut étudier la mise en œuvre d'une exploitation alternée des doublets de pistes la nuit à Paris-CDG ;
- ✓ Il faut promouvoir un système d'attribution des créneaux horaires qui prennent mieux en compte les critères environnementaux tels que les niveaux de bruit nocturnes ;
- ✓ Il faut moduler encore de façon plus marquée les taxes aéroportuaires en fonction des horaires de décollage et d'atterrissage des avions et des densités de population ;
- ✓ Il faut renforcer et étendre le système d'amendes pour non-respect de la réglementation (ex : décollages non programmés à Paris-CDG après minuit) ;
- ✓ Il faut limiter le trafic de nuit. Actuellement, celui-ci représente 10% du trafic total de la plate-forme de Paris CDG

VIII)

COMMUNICATION 2015 VILLE & AÉROPORT

En 2015, Ville et Aéroport a poursuivi sa communication : finalisation et diffusion des actes de colloque 2015, diffusion de newsletter, communiqués de presse, développement des fichiers mails, revue de presse hebdomadaire sur le site, veille des questions écrites déposées sur le transport aérien au parlement, édition d'une brochure de présentation pour sa campagne d'adhésion, développement et actualisation du site internet, publication d'un rapport statistiques de fréquentation du site internet.

DISCUSSION ET VOTE DU RAPPORT MORAL 2015