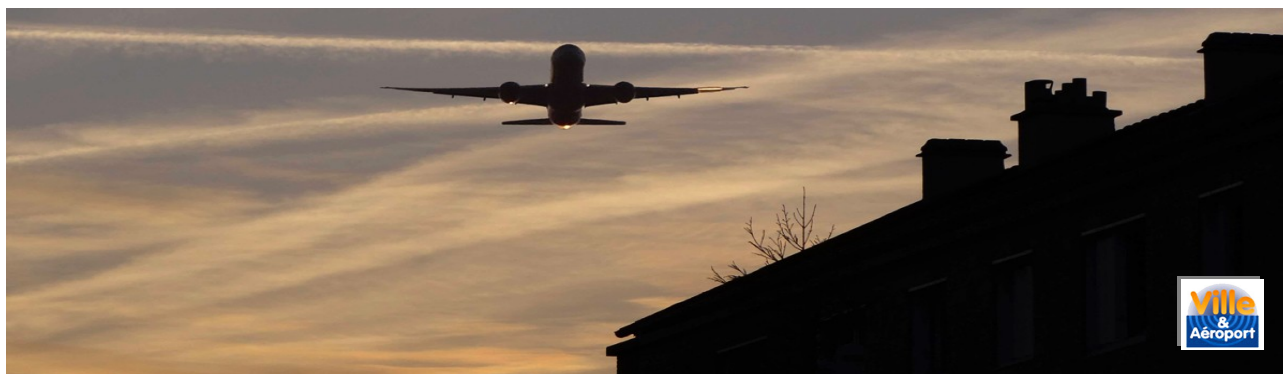


# La Newsletter

Ville & Aéroport

N° 36 – Février 2014

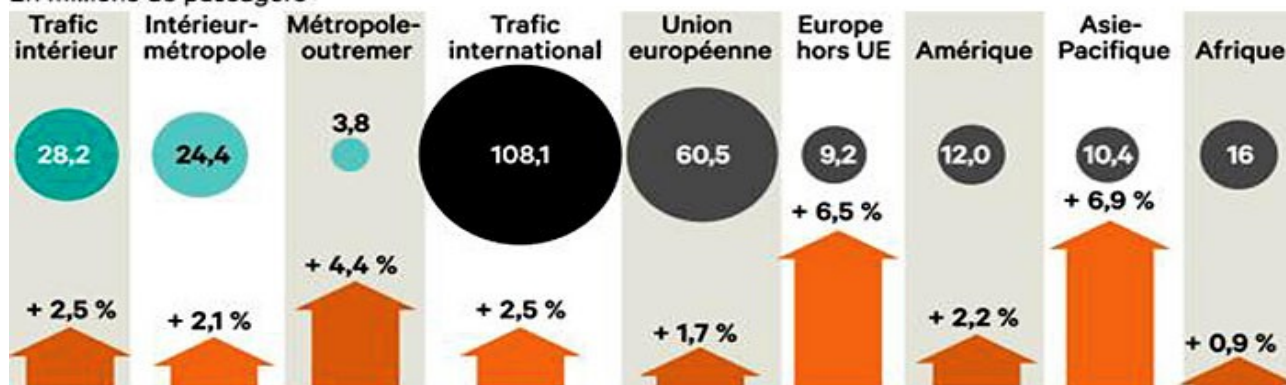


## Le trafic 2013 des aéroports français porté par le low cost et la concurrence

*L'Union des Aéroports Français (UAF) présentera un bilan chiffré complet du trafic aérien français 2013 le 20 février prochain à Paris à l'occasion d'une conférence de presse*

### Le trafic aérien français en hausse de 2,5 % en 2013

En millions de passagers



Evolution 2013/2012, en %

• LES ÉCHOS • / SOURCES : MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'ÉNERGIE, DGAC

Alors que les compagnies aériennes françaises sont, pour la plupart en petite forme, le trafic des aéroports français affiche une croissance légèrement supérieure à la moyenne européenne pour 2013. Malgré un démarrage difficile, l'année écoulée se solde par un trafic passager en hausse de 2,5 %, à 136,3 millions de passagers, selon les chiffres de l'aviation civile, soit 3,3 millions de voyageurs supplémentaires sur un an. A titre de comparaison, le trafic passagers des compagnies européennes traditionnelles a augmenté de 1,6 % l'an dernier, selon les chiffres de l'Association des compagnies européennes.

Le trafic intérieur a autant progressé en pourcentage que l'international, soit 2,5 %, avec respectivement 28,2 millions et 108,1 millions de passagers. Une performance due au dynamisme du trafic vers l'outre-mer, en hausse de 4,4 %, à 3,8 millions de passagers. Toutefois, le moteur de la croissance reste le trafic international, hors Union européenne, en hausse de 6,5 %, à 9,3 millions de passagers, contre 1,7 % seulement pour le trafic intra-européen.

Presque tous les grands aéroports français ont bénéficié de cette bonne tenue du trafic, à l'exception de Marseille, en léger repli de 0,4 %. L'aéroport marseillais, qui pâtit de la réduction de l'offre d'Air France, avait toutefois vu son trafic bondir de 13,1 % en 2012. Même chose à Toulouse, quasi-stable à 0,1 %, après avoir fortement grossi en 2012. Cependant, les aéroports qui ont le plus progressé, sont, une fois encore, ceux ayant bénéficié d'un renfort de trafic low cost. C'est le cas de Bordeaux (+ 4,2 %), mais aussi de Bâle-Mulhouse (+ 9,6 %) et même de Paris-Orly (+ 3,9 %), dopé par l'augmentation de l'offre de Vueling et Transavia.

Côté destinations, les plus fortes hausses de trafic sont à chercher sur les axes où la concurrence a été la plus forte en 2013. C'est le cas sur la Guadeloupe (+ 6,9 %) et la Martinique (+ 8 %), où XL Airways s'est joint à la bagarre entre Air France, Corsair et Air Caraïbes, mais aussi sur le Sénégal (+ 22,1 %), où le match entre Air France et Corsair bat son plein. C'est également vrai des Emirats arabes unis, où l'augmentation de l'offre d'Emirates et d'Etihad a fait bondir le trafic de 18,8 %. Les Emirats sont ainsi passés devant le Japon, avec 1,6 million de passagers contre 1,2 million.

Dans un communiqué succinct avant de présenter ses statistiques complètes le 20 février prochain à Paris, l'Union des Aéroports Français (UAF) explique que le nombre de passagers ayant transité l'année dernière dans les aéroports français est « d'autant plus remarquable qu'il s'accompagne d'une diminution des mouvements d'avions, inférieurs à 1 900 000 l'an passé, ils baissent de plus de 30 000 par rapport à 2012, soit l'équivalent du trafic total d'un aéroport comme Beauvais ou Strasbourg ». Cette tendance observée depuis 2009, résulte notamment d'un « meilleur emport moyen dû à l'utilisation de plus gros modules et d'efforts effectués par les compagnies aériennes pour un meilleur taux de remplissage ».

Si l'UAF rappelle que les deux aéroports parisiens ont pour la première fois dépassé la barre des 90 millions de passagers (+0,7% à CDG, +3,8% à Orly), elle souligne que dans les autres aéroports métropolitains, les chiffres recouvrent des différences sensibles entre les catégories. Les augmentations de trafic « des grands aéroports se situent dans la moyenne, voire nettement au-dessus pour certains (Bâle-Mulhouse, Nantes), tandis que les plateformes de taille plus modeste affichent des résultats plus disparates. On peut souligner la bonne performance de Lille (+ 19%), de Montpellier et des deux principaux aéroports corses (plus de 10% d'augmentation). La poursuite du développement des compagnies à bas coûts explique pour une large part les bons résultats de ces aéroports ».



## **AGENDA \* Ville & Aéroport**

# Aéroport Paris-Charles-de-Gaulle

## reprise de la discussion sur les vols de nuit

*Ville et Aéroport proposera un plan national de réduction des nuisances aériennes liées aux vols de nuit*

L'association Ville et Aéroport, membre de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, prend acte de la constitution prochaine d'un groupe de travail Vols de nuit annoncée hier par le Préfet de région Ile-de-France en CCE.

Sa proposition formulée avec d'autres élus et associations de riverains a été retenue et elle se félicite de cette reprise des négociations entre l'ensemble des parties prenantes. Celle-ci a pour objectif de réduire concrètement et significativement les nuisances aériennes entre 22h et 6h sur la plateforme.

Il n'était pas question d'en rester au constat d'échec du groupe de travail national « vols de nuit » piloté par l'ACNUSA en 2012 et auquel elle a participé si l'on observe la progression continue du trafic de nuit à Paris-Charles-de-Gaulle. Les voies de progrès réalistes en la matière sont connues (mesures techniques, opérationnelles) et il est urgent d'aboutir sur ce sujet sensible et selon une approche équilibrée qui tienne compte à la fois du volet économique, social, environnemental et sanitaire.

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. Il convient de les évaluer et d'élaborer, au-delà du cas de Paris-Charles-de-Gaulle, un plan de réduction national des nuisances aériennes liées aux vols de nuit. L'enjeu est de mieux protéger les populations riveraines par la voie de réglementations ou de négociations. Celles-ci doivent s'inscrire dans un cadre national et européen tout en tenant compte des contextes propres à chacune des plateformes.

**Ville et Aéroport fera un point sur cette question pour chaque plateforme concernée au travers de son réseau national d'élus et proposera aux pouvoirs publics et à l'ACNUSA son plan national de réduction des nuisances aériennes générées par le trafic de nuit.**



**AGENDA \* Ville & Aéroport**

# Ville et Aéroport

## lance sa campagne d'adhésion 2014

*Ville et Aéroport vient de lancer sa nouvelle campagne d'adhésion 2014 auprès des parlementaires et des intercommunalités (communautés urbaines, communautés d'agglomération, communautés de communes) concernés par la problématique aéroportuaire. La deuxième phase de la campagne d'adhésion concernera les communes incluses dans les PEB et PGS des principaux aéroports français. Elle interviendra en avril après les élections municipales.*

Plus d'une centaine de parlementaires (députés et sénateurs) ainsi qu'une trentaine de collectivités locales ont été démarchés par Ville et Aéroport. L'association a notamment actualisé son dossier d'adhésion 2014 (Charte, synthèse des propositions thématiques, etc) dans lequel figure ses neuf axes de travail. Ceux-ci constituent le contrat de développement durable Etat-Elus-Riverains sur la question aéroportuaire :

- 1°) une politique de développement aéroportuaire maîtrisée et d'aménagement du territoire équilibré sachant que le trafic aérien va doubler à l'horizon 2030-2035 ;
- 2°) une meilleure gouvernance des territoires aéroportuaires via la mise en place des communautés aéroportuaires autour des grands aéroports et des sociétés aéroportuaires pour la gestion des grands aéroports régionaux ;
- 3°) un contrat d'engagement préalable à la mise en service du nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes prévue en 2019 ;
- 4°) une réduction négociée des nuisances aériennes entre 22h et 6h (vols de nuit) pour les plates-formes situées en zone urbanisée ;
- 5°) une amélioration du dispositif d'aide aux riverains qui instruit les dossiers d'aide à l'insonorisation des logements inclus dans les PGS ;
- 6°) une gestion plus souple de l'urbanisme en zone C des PEB à travers les opérations de renouvellement urbain ;
- 7°) une évaluation de l'impact sanitaire dû au trafic aérien et la réalisation d'une grande enquête épidémiologique à l'échelle nationale (DEBATS) ; une évaluation du coût social du transport aérien et la création d'Observatoires des valeurs immobilières et des parcours résidentiels autour des aéroports ;
- 8°) une répartition équitable des retombées économiques et fiscales pour les riverains d'aéroports ;
- 9°) un renforcement de la fiscalité écologique du transport aérien passant par une internalisation des coûts environnementaux ;

**Le dossier d'adhésion 2014 est téléchargeable sur [www.villeaeroport.fr](http://www.villeaeroport.fr) , rubrique « Adhésion »**