



CONSEIL D'ADMINISTRATION

10/03/15

11h30-13h00 – 8^{ème} bureau

Assemblée Nationale – Paris

ORDRE DU JOUR

- | |
|--|
| 1) Dispositif d'aide aux riverains
Analyse du rapport du CGEDD et suites de l'audience au Ministère de l'Ecologie |
| 2) Privatisation des aéroports régionaux
Position de Ville et Aéroport |
| 3) Colloque annuel 2015 « Enjeux, contraintes et réalités du transport aérien français »
Présentation du programme prévisionnel |
| 4) Rapport Le Roux sur la compétitivité du transport aérien
Analyse du rapport et position de Ville et Aéroport |
| 5) Point sur le GT Vols de nuit de Paris-CDG |
| 6) Questions diverses :
Nantes-Notre-Dame-des-Landes, Politique aéroportuaire, Observatoire des valeurs immobilières et des parcours résidentiels (Thèse Univ.Cergy-Pontoise), Pollution atmosphérique du Transport aérien, communication Ville et Aéroport, point financier |

LISTE DES MEMBRES PRESENTS / EXCUSES / ABSENTS

LISTE DES MEMBRES PRÉSENTS

Jean-Pierre BLAZY	Président "Ville et Aéroport", Député-Maire de Gonesse (95)
Jacques-Alain BENISTI	Vice-Président "Ville et Aéroport", Député-Maire de Villiers-sur-Marne (94)
Pascal BOUREAU	Vice-Président "Ville et Aéroport", Adjoint au Maire de Blagnac (31)
Didier GONZALES	Secrétaire général "Ville et Aéroport", Maire de Villeneuve-le-Roi (94)
Lucien BARGE	Trésorier "Ville et Aéroport", Maire de Jonage (69)
Gérard SEBAOUN	Député du Val d'Oise (95)
Gérard BOUTHIER	Conseiller communautaire du Val d'Yerres (91)
Serge GODAERT	Adjoint au Député-Maire de Maisons-Laffitte (78)
Dominique DUCLOS	Adjoint au Maire de Bougenais (44)
Sylvain MESSIAEN STEMMER	Conseiller municipal Dammartin-en-Goële ou Gérard Adjoint au Maire (77)
Jacques LEPELTIER	Adjoint au Maire de Longjumeau (91)
Jean-Benoît PINTURIER	Maire de Saint-Pathus (77)
Patrick QUERO	Adjoint au Maire d'Ablon-sur-Seine, représente M. Eric GRILLON, Maire d'Ablon-sur-Seine (94)
Marie RECALDE	Députée de la Gironde, Adjointe au Sénateur-Maire de Mérignac (33) (sous-réserve de confirmation)
Christian REY	Maire de Diémoz (38)
Etienne-C. VILLEMAGNE	Ancien Trésorier, Membre fondateur (69)
Jean-Noël CARPENTIER Karim BOULKOUBZ	Député-Maire de Montigny-les-Cormeilles (95) (sous-réserve) ou représentation par, Assistant parlementaire
Daniel GASNIER	Adjoint au Maire de Limeil-Brévannes (94)
Franck CANNAROZZO M.BESCHIZZA	Adjoint au Maire d'Aulnay-sous-Bois, représente, Député-Maire d'Aulnay-sous-Bois (93)
Rémy JOURDAN	Collaborateur de Didier GONZALES
Nicolas TCHENG	Collaborateur de Gérard SEBAOUN
Julien DELANNAY	Chargé de mission Ville et Aéroport
Richard GOUSSIES	Chargé de communication Ville et Aéroport

LISTE DES MEMBRES EXCUSÉS

Patricia SCHILLINGER	Vice-Présidente « Ville et Aéroport »-Sénatrice du Haut-Rhin (68)
Bernard CORNEILLE	Maire d'Othis, Conseiller général de Seine-et-Marne (77)
Yvon LERAT	Président de la Communauté de communes Erdre et Gesvres (44)
Gaston LATSCHA	Communauté de communes des Trois Frontières, Maire de Hésingue (68)

LISTE DES MEMBRES ABSENTS

Laurent SCHULL	Adjoint au Maire de Le Pin (77)
-----------------------	---------------------------------



Rapport du CGEDD

Un constat partagé mais des mesures formulées dans un cadre budgétaire très contraint

Frédéric Cuvillier a confié en 2014 au Conseil général de l'Ecologie et du Développement durable (CGEDD) une **mission visant à réaliser l'évaluation technique et financière du dispositif actuel et de proposer un nouveau dispositif applicable aux aéroports parisiens et aux aéroports de province à partir de l'exercice 2015.**

Le rapport final du CGEDD remis au gouvernement dès le mois de juin 2014 et communiqué tardivement lors de l'audience de Ville et Aéroport au Secrétariat d'Etat aux Transports le 9 décembre 2014 **a le mérite de formuler le constat d'une situation catastrophique du dispositif d'aide aux riverains en Ile-de-France.**

La loi Royal du 31 décembre 1992, relative à la lutte contre le bruit, a créé une aide à l'insonorisation, bénéficiant aux riverains des dix aéroports dotés d'un plan de gêne sonore (PGS). Elle est aujourd'hui mise à mal du fait de **deux mesures négatives prises par le gouvernement en 2013** (plafond de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) à 49 millions d'euros dans le cadre du PLF 2014 et baisse des tarifs pour les aéroports parisiens décidée par arrêté) alors que dans le même temps les Plans de Gêne Sonore de Paris-CDG et Paris-Orly ont été révisés (+45000 logements éligibles au dispositif et prolongation de l'aide à 100% jusqu'au 31/12/14). Celui-ci a abouti à la **création de listes d'attente et à une résorption de la trésorerie gérée par Aéroports de Paris**, gestionnaire du dispositif puisqu'elle est passée de 67 millions d'euros en 2010 à 3 millions d'euros en octobre 2014.

Le rapport du CGEDD fait le même bilan chiffré que celui donné par la DGAC lors des CCAR des aéroports parisiens. Il en ressort 106,5 millions d'euros de trésorerie (correspondant à environ 8000 dossiers) attendue dont 70 millions d'euros pour l'aéroport Paris-CDG ! La recette de TNSA 2015 pour Paris CDG sera de 25 millions d'euros (15 millions d'euros pour Orly). Cette prévision de recettes TNSA pour Paris CDG s'effectue notamment sur la base des prévisions de trafic réalisées par les exploitants de l'aéroport.

L'idée d'une réallocation des recettes TNSA de certains aéroports régionaux vers les aéroports parisiens formulée par le rapport s'est traduite par l'article 11 du PLFR 2014 qui a modifié les tarifs et les groupes d'aérodromes de la TNSA (article 1609 quater viciés A du Code général des Impôts).

Si cette révision permet de remonter les tarifs de la TNSA pour les aéroports parisiens, ce qui conduit à une augmentation des recettes annuelles pour l'Ile de France de l'ordre de 6 à 8 millions d'euros, elle ne permet de répondre aux besoins de trésorerie identifiés pour Paris-CDG et Paris-Orly.

Les propositions du rapport permettant de résorber le stock de dossiers pour Paris-CDG et Paris-Orly n'ont pas été retenues par le gouvernement. Il s'agissait notamment de permettre à ADP de faire des **avances de trésorerie avec garantie de l'Etat** pour un montant de 20 millions d'euros et jusqu'à 50 millions d'euros. Cette idée a été reprise par la DGAC dans le cadre de la préparation du PLF 2015 mais Bercy l'a rejeté.

Par ailleurs, et comme le proposait le rapport du CGEDD, **l'aide à 100% n'a pas été prolongée au-delà du 31 décembre 2014. 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. La reconnaissance de la nuisance supportée et de la justification d'une réparation pourrait logiquement s'accompagner d'une prise en charge intégrale. Cette disposition, qui décourage les demandes d'insonorisation, justifierait une modification du dispositif.

L'analyse du gouvernement sur ce point est que l'effet incitatif de la généralisation de la prise en charge à 100% des travaux d'insonorisation tend à se tarir ; d'autre part, l'application de taux d'aides différenciés constitue un levier en faveur des opérations groupées, qui contribuent à un traitement plus efficace des bâtiments collectifs et donc à une meilleure gestion des ressources.

Dans ce contexte budgétaire très contraint, il en résulte une planification de l'aide en Ile-de-France. Lors de la dernière Commission consultative d'aide aux riverains de Paris CDG qui s'est réunie en décembre 2014, le Préfet du Val d'Oise a précisé que compte-tenu de ce bouchon et des milliers de dossiers en souffrance, l'aide aux riverains serait désormais planifiée selon des critères de priorité liés notamment au niveau d'exposition au bruit des logements, la date de la demande, etc. C'est une remise en cause indirecte du droit à réparation prévu dans la loi Royal relative à la lutte contre le bruit de 1992.

Pourtant et comme le précise le rapport du CGEDD dans son introduction ce sont 70000 logements restant à insonoriser en Ile de France (60000 logements, 180 établissements d'éducation et de santé) et en Province (10000 logements dont 5000 à Toulouse et 5000 autour des autres aérodromes).

Nécessité d'une remise à plat d'un dispositif d'aide aux riverains complexe au-delà du rapport du CGEDD

Au-delà des préconisations formulées par ce rapport, il y a lieu de prolonger ce travail au travers de pistes novatrices qui prennent en compte l'ensemble des nécessités. Certains points n'ont pas été explorés.

Il conviendrait de :

1°) Procéder à une évaluation de la qualité de l'environnement sonore une fois les travaux effectués ;

Sur ce volet de l'efficacité technique, en quoi le diagnostic acoustique établi et les travaux d'insonorisation réalisés permettent-ils d'atténuer les nuisances sonores pour les riverains ?

2°) Simplifier le dispositif d'aide aux riverains au niveau de son financement et de sa gestion ;

Le dispositif d'aide aux riverains alimenté par la TNSA est complexe et purement déclaratif. Cette complexité entraîne des erreurs de liquidation de la part des compagnies aériennes.

Dans le cadre de la transition énergétique, il semble pertinent de faire converger les économies d'énergie et l'insonorisation des logements. Il faut imaginer cette articulation des travaux acoustiques (TNSA-Aide aux riverains) et thermiques (ANAH) et mettre en place un dispositif unique simplifié et spécifique à guichet unique.

Il convient de procéder à la réalisation de diagnostics systématiques de l'ensemble des logements, établis par une méthode unique mise en œuvre par des groupements conventionnés de professionnels. Ces diagnostics seraient entièrement pris en charge et concerneraient à la fois l'isolation thermique et l'isolation phonique. Il y aurait une coordination des travaux avec les opérations collectives d'amélioration du cadre de vie conduites par ailleurs.

La gestion du dispositif ne serait alors plus confiée aux gestionnaires d'aéroports (ADP ou sociétés aéroportuaires) mais à la communauté aéroportuaire qui gèrera toutes les formes de réparation. En ce sens, la loi du 23 février 2004 portant création des communautés aéroportuaires devra être renforcée.

Comment concilier ce qui pourrait être financé par la transition énergétique (ANAH) et par la TNSA ?

Une refonte globale du financement et notamment du système de la TNSA est nécessaire, en vue de raccourcir les circuits financiers et d'améliorer la gestion des fonds par la communauté aéroportuaire. Il faudrait élargir la contribution financière aux gestionnaires d'aéroports.

3°) Prendre des mesures visant à accélérer l'insonorisation des 70000 logements restant à insonoriser en Ile de France (60000 logements, 180 établissements d'éducation et de santé) et en Province (10000 logements dont 5000 à Toulouse et 5000 autour des autres aérodromes) ;

L'insonorisation des habitations et des équipements publics dans les zones du Plan de Gêne Sonore (PGS) constitue un impératif, qui conditionne le développement des activités aéroportuaires. Sa réalisation passe par la planification, la simplification et la mobilisation des moyens financiers nécessaires. Environ 70000 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.

4°) Fusionner les zonages PEB et PGS et supprimer la règle d'antériorité

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 cette injustice et de supprimer cette règle d'antériorité qui touche plusieurs dizaines de logements (Art.R.571-86 du code de l'environnement)0. Il n'est pas logique que des riverains qui subissent de la même façon les nuisances sonores de Roissy puissent ou non bénéficier de l'aide en fonction de cette règle aujourd'hui inappropriée.

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

II)

PRIVATISATION DES AÉROPORTS RÉGIONAUX

Toulouse-Blagnac, Nice-Côte-d'Azur, Lyon-Saint-Exupéry

Position de Ville et Aéroport

Ville et Aéroport demande le maintien d'un actionnariat public pour la gestion de ces équipements stratégiques d'aménagement du territoire

Le cas de Toulouse-Blagnac

La décision de privatiser l'aéroport de Toulouse-Blagnac traduit l'esprit de la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports qui autorise l'ouverture du capital d'Aéroports de Paris et des sociétés aéroportuaires gestionnaires des principaux aéroports régionaux.

Ce désengagement de l'État inquiète les élus de Ville et Aéroport concernés autour de Toulouse, Lyon, Nice ou Bordeaux. On se souvient que la tentative de privatisation de ces aéroports régionaux avait avortée sous le précédent quinquennat en 2011 devant les fortes réticences des élus locaux.

Suite à la procédure d'appel d'offres, c'est la candidature d'un consortium sino-canadien **Symbiose** qui a finalement été retenue par l'État. Le groupe chinois est détenu par un oligarque et une holding immatriculée aux îles Vierges britanniques. Ce groupe a une filiale immatriculée dans ces mêmes îles, qui s'est alliée à un groupe canadien immatriculé aux îles Caïman et sous le coût de sanctions de la Banque mondiale jusqu'en 2023 pour corruption. Cette privatisation comme celles à venir cette année (Lyon-Saint-Exupéry, Nice-Côte-d'Azur) peut conduire à des abus de position dominante très dommageables pour l'ensemble de la filière et fragiliser davantage le transport aérien domestique. Dès lors, **il est impératif qu'un actionnariat public (pacte d'actionnaires) majoritaire soit maintenu face aux groupes privés. Telle est la position défendue par Ville et Aéroport.**

En effet, pour les collectivités locales et la Chambre de commerce et d'industrie, liées par un pacte d'actionnaires et qui détiennent ensemble 40 % du capital de SATB, il est essentiel que cet équipement stratégique continue à être contrôlé par la puissance publique. L'aéroport de Toulouse-Blagnac constitue en effet un outil vital pour la dynamique économique de tout le Grand Sud-Ouest et il joue un véritable rôle de service public pour le transport des personnes et des biens de plusieurs régions. Le développement de ses activités ne peut se concevoir que dans une approche globale du territoire, avec toujours à l'esprit la prise en compte des conséquences environnementales de la croissance du trafic.

En ce sens, les élus ont soumis l'idée d'obtenir une rétrocession d'une partie des parts (10 % à 15 %) du consortium Symbiose lors d'une réunion du conseil de surveillance de SATB en décembre 2014.

Ville et Aéroport pose la question : est-il judicieux que l'État perçoive 300 millions d'euros en se privant de rester maître du jeu sur le sixième aéroport de France qui réalise plus de 10 millions d'euros de profit par an ? Elle se demande également s'il n'est pas paradoxal de lutter pour la transparence fiscale et de choisir de tels candidats ?

Collectif d'opposants à la privatisation de l'aéroport Toulouse-Blagnac

Dès l'annonce de la privatisation de l'aéroport Toulouse-Blagnac et du choix du consortium Symbiose, un collectif unitaire regroupant riverains, associations, syndicats, citoyens et élus s'est constitué et a confié à Me Christophe Lèguevaques, avocat toulousain au barreau de Paris, la mission d'exercer tout recours de droit contre cette décision qui vitrifie l'avenir du territoire sans la moindre consultation de ses habitants.

Ainsi, une action au fond a été initiée par un recours pour excès de pouvoir devant le Conseil d'État. Comme cette procédure est longue, parallèlement le Conseil d'État avait été saisi d'une référé-suspensif. Par ordonnance en date du 30 décembre 2014, le Conseil d'État a rejeté le référé-suspensif estimant « qu'en l'état » il n'avait pas la preuve des irrégularités dénoncées.

Parmi les documents dont la CADA devra se prononcer sur la communicabilité, figure le « pacte d'actionnaires » dont l'existence avait été révélée le 7 décembre 2014 par Médiapart. Selon le site d'information, cette convention permet à l'acquéreur de contrôler la société privatisée, même s'il reste minoritaire dans le capital. En effet, l'État s'engage à voter comme l'acquéreur au conseil de surveillance et à l'assemblée générale.

A ce jour, à notre connaissance, l'État n'a pas encore signé les actes de transferts d'actions. En effet, lors de l'audience devant le juge des référés du Conseil d'État en décembre 2014, les représentants de l'État ont fait savoir qu'il renoncerait à la privatisation si les salariés de la société se mobilisent contre le projet.

Le « Non » à la privatisation du Comité d'Entreprise de la SABB

Réunis en comité d'entreprise, les salariés de l'aéroport Toulouse-Blagnac (ATB) ont émis un avis défavorable au projet de privatisation de la plateforme aéroportuaire. C'est à l'unanimité que cet avis contre le transfert au secteur privé d'une participation majoritaire au capital de la société ATB a été voté.

Le comité d'entreprise (CE) a précisé qu'il ne se prononçait pas sur le projet industriel chinois Symbiose, mais sur la méthode utilisée par le gouvernement pour ouvrir le capital de l'aéroport. Le CE fait notamment savoir que « l'Etat a imposé une forte confidentialité à tous les acteurs (candidats, direction, collectivités locales, comité d'entreprise, tec.) qui a généré une opacité notamment sur la méthode de sélection ».

Dans le cadre de la consultation des instances représentatives du personnel d'ATB, les élus du CE se sont donc prononcés à l'unanimité contre ce transfert.

Pour le comité d'entreprise, « ATB assure aujourd'hui en toute autonomie le financement de ses investissements de croissance. Le comité fait le constat d'une bonne gestion de l'entreprise et de ses perspectives de croissance qui assurent la stabilité et l'avenir de la société et de ses salariés. La structure financière est saine, équilibrée, stable et pérenne. Demain, l'exigence du cahier des charges d'un projet économique ambitieux pourrait fragiliser cette robustesse. Cette ambition ne se retrouve pas aussi clairement sur les aspects sociaux ».

L'État va-t-il dès lors renoncer à cette privatisation et prendre en compte la position des salariés de la SATB ? Le consortium Symbiose ne manque pas d'ambition, en effet, et veut faire passer le trafic aérien de 7,5 millions de passagers en 2013 à 18 millions en 2046.

INTERVENTION DE M. PASCAL BOUREAU

Le cas de Nice-Côte-d'Azur

Après le référendum d'initiative locale, la pétition

Après avoir organisé un référendum, qui avait mobilisé 36.192 Niçois, dont 97,4% opposés à la privatisation de l'aéroport (article 49 de la loi Macron), la ville de Nice lance une nouvelle offensive contre le projet prévu par la loi Macron. Avec le site aeroports-imprivatisables.fr, créé le 23 février 2014, elle propose une pétition contre la cession au privé de la plateforme niçoise, mais aussi des aéroports de Lyon et de Toulouse.

C.ESTROSI aurait déjà obtenu des garanties que l'ouverture du capital de l'aéroport de Nice serait réservée à des investisseurs locaux. L'Union pour l'entreprise (UPE06) indique qu'elle « va travailler à rassembler tous ceux et celles qui souhaitent participer à la gouvernance de l'aéroport Nice-Côte-d'Azur afin que celui-ci reste un outil vital au service de la population azurienne et du développement économique du territoire avec 7 milliards de retombées économiques par an et 66000 emplois directs et indirects ».

III)

COLLOQUE ANNUEL 201

« Enjeux, contraintes et réalités du transport aérien français »

Présentation du programme prévisionnel (discussion)

Ce colloque se tiendra le 4 juin 2015 à l'Assemblée Nationale (Immeuble Jacques Chaban-Delmas, Salle Victor Hugo) avec pour titre « Enjeux, contraintes et réalités du transport aérien français ».

Suite à un rapport introductif portant sur l'état des lieux du nouveau paysage aéroportuaire français, et selon une approche globale intégrant les dimensions économiques, environnementales et sociales constitutives du principe de développement durable, il sera question de l'économie du secteur aérien, de la concurrence internationale et de la nouvelle donne sur l'aérien, la compétition entre les aéroports et entre les compagnies aériennes, les projets de développement des infrastructures.

Le colloque posera et répondra aux questions suivantes en formulant une série de propositions : Enjeux économiques et environnementaux du transport aérien, l'impossible conciliation ? La politique aéroportuaire en question ou la nécessité d'un retour de l'Etat stratège ? Quels scénarios de développement du transport aérien français ? La communauté aéroportuaire, nouveau mode de gouvernance des territoires aéroportuaires ?

COLLOQUE 2015
« ENJEUX, CONTRAINTES ET RÉALITÉS DU TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS »
Jeudi 4 juin 2015 - Salle Victor Hugo
Assemblée Nationale – PARIS
Accueil (09h00-09h30)

DISCOURS INTRODUCTIF

(09h30-09h40)

M. Jean-Pierre BLAZY, Président, Député-Maire de Gonesse

RAPPORT INTRODUCTIF

(9h40-10h00)

État des lieux du nouveau paysage aéroportuaire français

Intervenant pressenti : V&A ou Universitaire (M.CARRARD) ?

TABLE-RONDE 1

(10h00- 12h15)

Actualité des enjeux économiques et environnementaux du transport aérien, l'impossible conciliation ?

La privatisation des aéroports régionaux

Les aéroports français, outils d'aménagement du territoire, doivent-ils passer aux mains de capitaux privés ? Les cas de Toulouse-Blagnac, Nice-Côte-d'Azur

(Intervenants pressentis : M. Bernard Keller, Maire de Blagnac, M. Christophe Lèguevaques, Avocat, Repr. Consortium Symbiose, M. Christian Estrosi, Maire de Nice, Président de Nice-Métropole, Représentant cabinet de M. Emmanuel Macron, Ministre de l'Economie,

Le défaut de compétitivité d'Air France / Les ambitions d'Aéroports de Paris

Des compagnies aériennes mortelles, des exploitants d'aéroports pérennes

(Intervenants pressentis : M. Frédéric GAGEY, Pdg Air France ou Directeur du Développement ou membre de cabinet, M. Franck GOLDNADEL, Directeur Aéroport Paris-CDG ou Resp. CRE, Rédacteur rapport Le Roux)

La prise en compte du cadre de vie des populations riveraines

Vols de nuit : un GT préfectoral à portée limitée (Préfet Guyot)

Dispositif d'aide aux riverains : la nécessité d'une remise à plat, l'enjeu d'un couplage thermique/phonique (JPB – C. ASSAILLY (CGEDD))

Bruit des avions, source de décote des valeurs immobilières (N. SEDOARISOA)

DÉBAT AVEC LA SALLE

(11h30-12h15)

Déjeuner restaurant « Chez Françoise » (12h30->13h45)

Aérogare des Invalides

TABLE-RONDE 2

(14h00-16h00)

DÉVELOPPEMENT AÉROPORTUAIRE DE LA FRANCE : OÙ EST L'ÉTAT-STRATÈGE ?

GOUVERNER, C'EST PRÉVOIR

Quelle anticipation de la saturation des aéroports existants à l'horizon 2035 ? Les différents scénarios de développement en débat

(Intervenants pressentis : Jean-Louis Beaud de Brive, Cour des comptes, Repr. S.ROYAL ou A.VIDALIES, G.Savary, Président du Conseil supérieur de l'aviation civile, J-M VERNHES, Président de l'UAF, Repr. DG MOVE, Comm.européenne)

NOTRE-DAME-DES-LANDES : le nouvel aéroport se fera-t-il ?

L'acceptabilité sociale d'une nouvelle infrastructure de transports en question

(Intervenants pressentis : Y.LERAT, Pdt CCEG / Pref. Loire Atlantique SS Préfet chargé du dossier/ Y.DANIEL, Député de Loire-Atlantique/ Président ACIPA)

UN NOUVEAU MODE DE GOUVERNANCE POUR LES TERRITOIRES AÉROPORTUAIRES : la communauté aéroportuaire

(Intervenants pressentis : JF LEGRAND ?)

Débat avec la salle

(16h00-16h30)

Clôture du colloque

(16h30-17h00)

Discours de synthèse des travaux

(16h30-16h45)

Jean-Pierre BLAZY, Président, Député-Maire de Gonesse

Discours de clôture

(16h45-17h00) ?

Analyse du rapport et position de Ville et Aéroport**Pour Ville et Aéroport, la pression fiscale portée sur les compagnies aériennes est une conséquence de la déréglementation du transport aérien**

Le gouvernement, conscient des difficultés traversées par les transporteurs aériens français qui sont de moins en moins compétitifs face au développement du low-cost et des compagnies du Golfe, a missionné un groupe de travail présidé par le député Bruno Le Roux. Le rapport final remis au premier ministre début novembre 2014 répond à la grogne fiscale des associations de transporteurs aériens. Cependant, Ville et Aéroport rappelle que les coûts liés à la sûreté (80%) et à la sécurité (19%) représentaient en 2013 près d'un milliard d'euros, sans commune mesure avec les coûts environnementaux (1%).

12 propositions formulées dont 6 mesures d'urgence

Un allègement des charges (taxes, redevances, TVA) qui pèsent sur les compagnies aériennes et menacent leur avenir est préconisé. Six mesures d'urgence sont mises en avant : réaffectation de la totalité des recettes de la taxe de l'aviation civile au secteur alors que 88 millions d'euros seront prélevés, comme chaque année, pour être versés au budget de l'Etat ; exonération de la taxe de l'aviation civile pour les passagers en correspondance pour les transporteurs aériens, du sur mesure pour le hub d'Air France à Paris-Charles-de-Gaulle ; prise en charge par l'Etat des investissements de sûreté aéroportuaire ; gel du niveau des redevances fixé par Aéroports de Paris auxquelles sont assujetties les compagnies aériennes ; limitation des droits de trafic accordés par l'Etat aux compagnies du Golfe ; création de cellules chargées du contrôle et du respect des règles sociales et fiscales françaises. Enfin, sur le moyen terme, il est proposé d'appliquer la taxe de solidarité, dite taxe Chirac, sur un autre secteur que celui du transport aérien : celui de la grande distribution.

La déréglementation du transport aérien et ses conséquences sur la fiscalité

Pour Ville et Aéroport, le diagnostic établi par le rapport Le Roux et les mesures qu'il préconise n'est qu'une conséquence de la déréglementation du transport aérien initiée aux Etats-Unis à la fin des années 70 et qui s'est traduite en Europe par sa libéralisation effective à partir de 1997. Cette libéralisation a eu de nombreuses conséquences tant sur les compagnies que sur les politiques de transport aérien des pays membres. Elle a tout d'abord entraîné une privatisation progressive des compagnies, puis abouti à la recherche par les plus grandes d'entre elles de partenaires européens et à la création de hubs sur le modèle économique américain. L'apparition de compagnies low cost est également due à cette libéralisation.

Coûts liés à la sûreté et la sécurité versus coûts environnementaux

Il est frappant d'observer l'écart, dans le cadre des budgets annuels successifs de l'aviation civile, entre l'évolution des coûts liés à la sûreté et à la sécurité et les coûts environnementaux. Ainsi, les dépenses de sûreté financée par la collecte de la taxe aéroport sont passées d'environ 100 millions d'euros par an en 2001 à 800 millions d'euros en 2013. Si l'on regarde du côté de la fiscalité écologique, on constate le phénomène inverse. Le produit annuel de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes a été plafonné à 49 millions d'euros dans la loi de finances 2014 et il est revu à la baisse chaque année (48 millions dans le cadre du PLF 2015). Si l'on écarte la Taxe Chirac de solidarité (160 millions d'euros par an), le produit global de la fiscalité environnementale de l'aérien est aujourd'hui égal à 58 millions d'euros (TNSA : 48 millions d'euros/an ; FCNA : 5 millions d'euros/an ; Amendes ACNUSA : 5 millions d'euros).

Un rééquilibrage nécessaire des coûts du transport aérien

Les prix intègrent donc très insuffisamment les externalités environnementales. Si bien que le trafic aérien paie moins de 4% des coûts externes générés par ce mode de transport. Pour Ville et Aéroport, il convient de confier à la taxation ce rôle de régulation et de compensation sans compromettre pour autant la compétitivité des transporteurs aériens. Un rééquilibrage des coûts du transport aérien est nécessaire. Il passe en partie par une internalisation des coûts environnementaux.

Le problème posé par la privatisation des exploitants d'aéroports

La privatisation des exploitants d'aéroports est engagée depuis la loi relative aux aéroports votée en 2005. Aéroports de Paris est devenue une société anonyme et les sociétés aéroportuaires qui gèrent les principaux aéroports régionaux sont sur le point de passer aux mains d'opérateurs privés (ex : Toulouse-Blagnac), l'Etat cédant progressivement son capital. Cela pose un véritable problème puisqu'on assiste à un développement important d'activités extra-aéronautiques sur les sites (commerces, activités immobilières). Le chiffre d'affaires des activités extra-aéronautiques d'ADP de 23 euros par passager se distingue. C'est 10 euros de plus que la moyenne des autres aéroports (cf. p.11 du rapport Le Roux). Le rapport précise que « l'essentiel des bénéfices d'ADP provient aujourd'hui des commerces et des activités immobilières, qui dégagent respectivement en 2013 un résultat opérationnel courant de 452 millions d'euros et 117 millions d'euros, contre 83 millions d'euros pour les activités aéronautiques » (p.11). Pour Ville et Aéroport, l'aéroport est avant tout un outil d'aménagement du territoire et de service public et il doit le rester. Dès lors, faut-il envisager de renationaliser les grands aéroports français ?

Un amendement concernant 2 mesures urgentes voté à l'Assemblée Nationale

En première lecture de la loi de finances à l'Assemblée Nationale, deux amendements ont été votés par les députés, qui concernent la taxe de l'Aviation civile et entrent dans le cadre des préconisations du rapport Le Roux. Cette taxe est prélevée sur chaque billet d'avion. Les députés ont demandé que 19% de cette taxe (soit environ 80 millions d'euros par an) ne soient plus affectés au profit du budget général de l'Etat, comme c'est le cas depuis dix ans.

Deuxième amendement voté, cette taxe ne sera plus perçue pour les passagers en transit, ce qui remettra les compagnies françaises et notamment Air France à Paris CDG au même niveau de concurrence que celles empruntant les autres aéroports européens ou du Golfe. Si elles sont adoptées lors des navettes avec le Sénat, ces deux mesures entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2016 pour coller au plus près du prochain contrat de régulation économique (CRE) que vont négocier l'État et Aéroports de Paris, lequel débutera le 1^{er} avril 2016.

En dehors de ces deux mesures qui ont été retenues par l'exécutif et une réforme de la taxe Chirac à venir, le reste des propositions du rapport Le Roux ne devrait pas être suivi d'effets.

V)

**POINT SUR LE GROUPE DE TRAVAIL PRÉFECTORAL
VOLS DE NUIT DE PARIS-CDG**

**Un groupe de travail à portée limitée du fait d'un mandat donné contraint
(raisonnement à droit constant)**

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

Ville et Aéroport avait une attente forte de ce GT Vols de nuit et des travaux du sous-groupe thématique « Optimisation/reprogrammation des vols de début et de fin de nuit » auquel elle a participé avec les principales compagnies aériennes qui représentent près de 50% du trafic de nuit sur la plateforme.

Les travaux du sous-groupe s'inscrivent dans le mandat donné pour le GT Vols de nuit et se sont efforcés « *d'identifier, à droit constant [toutes] les actions consensuelles et les mesures opérationnelles qui pourraient être mise en œuvre pour diminuer les nuisances [des] vols de nuit [à Paris-CDG] affectant les riverains* »

Elle souhaitait engager un examen au cas par cas des vols de nuit entre 22h00 et 00h00 et entre 05h00 et 06h00 reprogrammables et selon la typologie qu'elle a retenu (vols domestiques commerciaux/non commerciaux, certains vols intra européens commerciaux et non commerciaux concurrencés par le réseau TGV/Thalys/Eurostar, certains vols internationaux avec un fuseau horaire + ou – 2 h). Pour Ville & Aéroport, tous ces mouvements de nuit (environ 60% des vols) entre 22h00 et 23h00, 23h00 et 00h00, 05h00 et 06h00 peuvent être reprogrammés au regard de leur intérêt économique pour la compagnie concernée, de leur impact environnemental et sanitaire négatif (niveau sonore en dB(A)) subi par des milliers de riverains, de la contrainte opérationnelle.

Dépassant le mandat donné pour ce sous-groupe (raisonnement à droit constant), Ville & Aéroport considère que les créneaux horaires abandonnés par la compagnie ne peuvent être réattribués selon le même principe que pour le cœur de nuit. Un arrêté portant sur le début et la fin de nuit pourra être pris en s'inspirant de la rédaction de l'arrêté de Robien de 2003.

L'intérêt du sous-groupe étant précisément de mettre en balance la contrainte opérationnelle, la rentabilité économique et la contrainte environnementale.

Pour Ville & Aéroport, cet examen est légitimé par l'effet pervers observé suite à l'arrêté De Robien de 2003 d'un report du trafic de nuit sur les plages horaires 22h00-00h00 et 05h00-06h00. En effet, le trafic de nuit a augmenté sur ces plages horaires suite au plafonnement du nombre de créneaux attribuables sur le cœur de nuit entre 00h00 et 05h00. Il en résulte un impact environnemental et sanitaire négatif sur les populations riveraines. Depuis 2003, les vols de nuit de l'aéroport Roissy CDG ont augmenté entre 22h00 et 00h00 et entre 05h00 et 06h00 avec en moyenne 170 vols par nuit entre 22h00 et 06h00.

La DGAC a indiqué lors d'une précédente CCE que les opérateurs Air France, FedEx et Europe Airpost représentent près de la moitié des vols de nuit. Ville & Aéroport attendait donc un effort particulier de leur part en matière de reprogrammation de certains vols et/ou d'optimisation ;

Ce sous-groupe thématique est né de l'idée qu'il fallait identifier avec les principales compagnies aériennes opérant la nuit à Paris-CDG les vols commerciaux et fret (enregistres sur le 6eme et dernier rendez-vous du hub de Roissy entre 22h00 et 00h00 et sur le premier rendez-vous du matin entre 05h00 et 06h00) qui pourraient être reprogrammés sur une autre plage horaire à déterminer par elles en journée (06h00-18h00) ou soirée (18h00-22h00).

Ville & Aéroport considère donc qu'il appartient aux opérateurs de concevoir de nouveaux programmes de vols intégrant cette reprogrammation qui réponde aux enjeux environnementaux et sanitaires. En particulier les vols de nuit sont alimentés par des vols en correspondance qui sont avant 22h00 pour les départs du soir et après 6h00 pour les arrivées du matin. La perte des correspondances sur les vols de nuit dégrade fortement leur rentabilité mais également la rentabilité des vols assurant les correspondances. A titre d'illustration, Air France a indiqué que 2/3 des passagers sur le départ de Johannesburg à 23h35 sont des passagers en correspondance. Par ailleurs un certain nombre de vols sont assujettis à des contraintes d'horaires (décalage horaire pour les vols passagers, hub nocturne pour le fret) et de co-localisation géographique nécessaire du fret et des passagers.

Les attentes de la représentation des élus portent prioritairement sur la tranche 23h-minuit le soir, les départs matinaux entre 5h et 5h29, qui correspondent aux plages horaires les plus sensibles pour les populations, la ponctualité sur les marges de nuit. Surtout, *parmi les quelques mesures qui seront retenues par ce sous-groupe et au-delà de celles déjà examinées notamment avec Air France, il est vivement souhaité que certains opérateurs (compagnies basées ou non) puissent s'engager pour reprogrammer certains vols avant 22h et après 6h.* Sur ce point Ville & Aéroport considère ne pas avoir entendu de propositions concrètes visant à reprogrammer certains vols avant 22h et après 6h de la part des compagnies basées ou non basées ;

Au-delà des recommandations formulées par ce sous-groupe thématique et qui portent notamment sur l'amélioration de la ponctualité des départs retardés du soir (22h-0h), et celle des arrivées long-courrier anticipées du matin (5h-6h), Ville et Aéroport regrette l'absence de volonté des opérateurs présents de reprogrammer certains vols avant 22h00 et après 6h00. C'était pourtant l'un des objectifs de ce groupe comme en témoigne son intitulé. 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. Ville & Aéroport a pourtant démontré, données à l'appui (émergence sonore enregistrée par la station de mesure indépendante de Gonesse et exprimée en dB(A)), que l'émergence sonore de certains mouvements était de nature à dégrader le cadre de vie des riverains et leur santé (perturbation du sommeil).

Ville et Aéroport a rappelé ses propositions qui vont pour certaines au-delà du mandat donné au GT.

Face à la faiblesse des préconisations qui se dégagent des différents sous-groupes thématiques, une sortie du GT Vols de nuit est actuellement envisagée par les associations de riverains et élus membres du GT.

NANTES-NOTRE-DAME-DES-LANDES**Intervention : M. Dominique DUCLOS**

Ville et Aéroport pose la question : le nouvel aéroport du Grand Ouest se fera-t-il ? Personne n'envisage plus le démarrage du chantier de Notre-Dame-des-Landes avant plusieurs années. Les importantes échéances judiciaires de 2015 pourraient même marquer l'arrêt définitif du projet, contrairement au discours officiel

La position du gouvernement

Ce projet est soutenu par les collectivités territoriales et par les acteurs économiques. Ce qui a été acté, c'est qu'il fallait attendre l'épuisement d'une série de recours, et des décisions de la justice administrative. Ce sera le cas au premier semestre 2015. Après la décision du tribunal administratif, il faudra alors s'engager dans la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Telle est la position de Manuel Valls sur ce dossier. Il ajoute que cet aéroport est nécessaire pour le développement de Nantes et son agglomération, et plus globalement celui de l'Ouest de la France et des deux régions les plus directement concernées : les Pays de la Loire et la Bretagne. C'est aussi une question d'équilibre en matière d'aménagement du territoire.

Le contrat d'engagement proposé par Ville et Aéroport comme préalable à la mise en service de l'aéroport

Comme elle l'avait indiqué à la Commission du dialogue lors de son audition du 12 mars 2013, Ville et Aéroport a rappelé aux pouvoirs publics la nécessité d'un contrat d'engagement préalable à la mise en service de l'aéroport portant sur l'aménagement du territoire et l'environnement. La rédaction de ce contrat pris par l'aéroport vis-à-vis de son territoire d'implantation est la condition minima de son acceptabilité. Avant l'ouverture de l'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-landes prévue en 2019 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. L'enjeu est de ne pas reproduire les erreurs du passé commises autour de Roissy par exemple et de relier le nouvel équipement aéroportuaire à son territoire d'implantation (villages préexistant).

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 la limitation des vols de nuit. NDDL sera-t-il ouvert la nuit et dans quel volume de trafic ? Les élus locaux membres du réseau Ville et Aéroport demandent à l'Etat 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'Etat un plan d'accompagnement financier pour pallier le retard d'équipements du territoire avant l'arrivée de l'aéroport, afin de pouvoir accueillir décentement 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.

Ville et Aéroport envisage un déplacement sur site au moment le plus opportun (à discuter).

POLITIQUE AÉROPORTUAIRE

Ville et Aéroport demande le retour de l'État stratège et la constitution d'une mission de réflexion/d'étude et de propositions sur la desserte aérienne nationale et du grand Bassin Parisien

Il en sera question lors du colloque 2015.

Les travaux du groupe d'étude parlementaire sur la politique aéroportuaire démontrent l'absence de réflexion globale sur la stratégie à adopter alors que le système aéroportuaire français est déséquilibré entre Paris et la Province et entre Paris-CDG qui connaît un développement sans contraintes réglementaires et Paris-Orly doublement plafonné (200 000 mouvements/an, couvre-feu entre 23h30 et 06h00).

OBSERVATOIRE DES VALEURS IMMOBILIÈRES ET DES PARCOURS RÉSIDENTIELS

(Thèse Univ. Cergy-Pontoise)

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 Ile de France autour des aéroports parisiens.

Elle demande la création d'Observatoires indépendants des valeurs immobilières et des parcours résidentiels autour des aéroports parisiens et des grands aéroports régionaux

Soutenance de thèse programmée en juin 2015 – V&A membre du jury de thèse

Diffusion de l'étude à l'ensemble des acteurs du transport aérien et aux ministères concernés

POLLUTION ATMOSPHERIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN

Intervention : M. Gérard BOUTHIER

COMMUNICATION VILLE ET AÉROPORT 2015

- Administration du site Internet
- Préparation du colloque 2015
- Diffusion actes du colloque
- Campagne d'adhésion 2015

POINT FINANCIER

Intervention : M. Lucien BARGE