



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Mercredi 20 février 2013

15h30-17h00 (8^{ème} bureau)

ASSEMBLEE NATIONALE – PARIS

ORDRE DU JOUR

- I) Dossier Vols de nuit : suites du groupe de travail et déplacement sur le site de Francfort
- II) Constructibilité en zone C de PEB : point d'étape sur la mission du CGEDD (Roissy CDG) et l'appel à contribution pour les aéroports régionaux
- III) Point sur le projet d'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes
Présentation de la position de Ville et Aéroport et de la CCEG
- IV) Point sur la décentralisation des aéroports régionaux
Réunion de travail avec l'Union des Aéroports Français (UAF)
- V) Projet de colloque 2013
- VI) Questions diverses : bilan 2012 du trafic aérien, programme d'activités 2013, communication Ville et Aéroport

I)

VOLS DE NUIT

Suites du groupe de travail et déplacement sur le site de francfort

→ L'ACNUSA publie un rapport de synthèse sans propositions

Suite aux travaux du groupe de travail national sur les vols de nuit, l'ACNUSA a publié en mai 2012 un rapport de synthèse sans propositions concrètes visant à réduire le trafic de nuit. Telle était pourtant l'attente de Ville et Aéroport partagée avec les associations et les élus représentés au sein du groupe de travail. En effet, la réduction des nuisances sonores en période nocturne est un impératif de santé publique reconnu par tous.

A l'instar de ce qui a été fait sur les principaux aéroports européens, des mesures ont été mises en œuvre sur les aéroports acnusés avec des impacts inégaux. Si l'on prend l'exemple de Roissy CDG, l'arrêté pris en 2003 par Gilles de Robien visant à plafonner le nombre de créneaux attribuables entre 0h et 5h a eu des effets pervers de report du trafic entre 22h et 0h et entre 5h et 6h. Cela concerne principalement la compagnie Air France qui opère environ 22000 vols de nuit par an sur la plate-forme sur un total de 62000.

Face à cette hausse du trafic de nuit à Roissy sur ce qu'il est convenu d'appeler « les marges de la nuit » (formule DGAC), Ville et Aéroport avait fait la proposition d'examiner au cas par cas, compagnie par compagnie, les vols qui pourraient être supprimés sur ces plages horaires et reprogrammés en journée. L'ambition d'un couvre-feu total n'étant pas réaliste.

Mais tant les représentants des compagnies aériennes (Air France, La Poste, FedEx) qu'Aéroports de Paris ou l'Union des Aéroports Français sont restés fermement campés sur leur position avançant toujours l'argument de l'impact économique et social des vols de nuit. Les professionnels du secteur ne souhaitent pas de nouvelles contraintes opérationnelles (réduction de mouvements) alors qu'**élus et associations demandent une limitation des mouvements au niveau moyen des plates-formes européennes comparables ce qui à titre d'exemple conduirait sur Paris-CDG à une réduction de 50% des vols de nuit.**

Le groupe de travail a donc interrompu ses travaux le 29 février 2012 et le volet « propositions » du rapport final est resté vide. Ville et Aéroport a rencontré début juillet le nouveau président de l'ACNUSA, M. Victor Haïm. Celui-ci a fait savoir que l'Autorité produirait une expertise sur la partie finale et formulerait 3-4 propositions concrètes soumises

au politique dans son rapport d'activités 2012 à paraître en avril. L'ACNUSA considère « qu'il convient de répondre aux préoccupations croissantes que suscitent aujourd'hui les vols de nuit par la voie de réglementations ou de négociations. Celles-ci doivent s'inscrire dans un cadre européen tout en tenant compte des contextes propres à chacune des plates-formes ». (Conclusion du rapport de synthèse, p.48, mai 2012).

→ **L'ACNUSA fait une série de propositions sur les Vols de nuit.
Analyse critique et contribution de Ville et Aéroport**

En janvier 2013, l'ACNUSA a transmis aux membres du groupe de travail « vols de nuit » un document de travail reprenant ses recommandations ou propositions sur la question des vols de nuit. Elle détaille les mesures écartées, les mesures à l'étude et celles qui seront proposées dans le cadre du chapitre « Vols de nuit » de son rapport d'activités 2012. (cf. document ACNUSA). **Ville et Aéroport vient de remettre à l'Autorité son analyse critique afin qu'elle soit prise en compte ainsi que ses propositions. (cf. analyse critique + contribution de Ville et Aéroport sur www.villaeroport.org)**

Si certaines propositions constituent un progrès, Ville et Aéroport juge le plan de mesures de l'ACNUSA insuffisant et réagit vivement suite à la proposition finale « Période de repos » : « Enfin, une des mesures rencontrées consiste en l'instauration d'une plage de repos pour les riverains avec un « cœur de nuit » porté de 24h00-05h00 à 23h00-6h00 la nuit du samedi au dimanche. A priori, un « repos dominical » de ce type devrait pouvoir être imposé sur toutes les plateformes ».

Ville et Aéroport est hostile au concept du « cœur de nuit » cher à la DGAC et considère la définition de la nuit telle qu'énoncée par l'OMS et l'UE, soit huit heures consécutives. La proposition d'un « repos dominical » gracieusement accordé aux riverains ne saurait être une solution au problème des nuisances sonores nocturnes ! Elle est choquante et méprisante de la part d'une Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores à l'égard des populations survolées la nuit et ne constitue en aucun cas un progrès.

Il s'agit de construire dès à présent le « compromis audacieux » sur les vols de nuit par voie réglementaire et/ou voie de la négociation. Si un accord a pu être trouvé sur le constat par les différents acteurs du groupe de travail « Vols de nuit », il appartient au politique (Ministère en charge des Transports), à l'ACNUSA qui doit jouer pleinement son rôle de recommandation auprès de l'administration, et aux acteurs (professionnels, élus et associations) de proposer « par la voie de réglementations ou de négociations, aux préoccupations croissantes que suscitent aujourd'hui les vols de nuit. » (Rapport Rebuffel, p.48).

Devant le silence de tous les gouvernants européens et le manque d'ambition des mesures préconisées par la Commission européenne, **Ville et Aéroport appelle l'ACNUSA à émettre des recommandations nécessaires, qui sont en réalité de nature plus politique que technique ; à s'attacher à convaincre la Commission européenne d'engager un réel débat sur le sujet ; à émettre des propositions concrètes visant à une réduction négociée des vols de nuit.**

→ Les propositions de Ville et Aéroport sur les vols de nuit.

Ville et Aéroport a présenté une série de propositions. Non seulement il ne serait pas concevable d'ajouter 8000 mouvements supplémentaires sur les tranches horaires 22h-0h et 5h-6h d'ici 2020 comme l'estime le rapport, mais il convient selon Ville et Aéroport d'agir au niveau de l'Europe et au niveau national pour inciter à une réduction des vols de nuit entre 22h et 6h.

Au niveau de l'Europe, Ville et Aéroport propose : une définition officielle de la nuit dans le cadre d'une directive, une internalisation des coûts environnementaux du transport aérien et l'instauration d'une taxe environnementale dissuasive selon le principe « pollueur-payeur », le financement d'études épidémiologiques visant à déterminer l'impact sanitaire des vols de nuit.

Au niveau national, Ville et Aéroport propose : l'accélération du renouvellement des flottes ; une réduction des vols de nuit entre 22h et 6h à Roissy CDG au même niveau que ses principaux concurrents (Heathrow, Schiphol, Francfort), soit une diminution d'environ 50% du trafic nocturne ; la négociation d'un dividende environnemental pour le projet Carex qui doit être réalisé dans le cadre des grands projets d'avenir européens ; la conception d'aéroports dédiés aux vols de nuit (fret et charters) dans des zones faiblement peuplées à l'échelle du grand Bassin Parisien et à l'échelle régionale ; l'encouragement de l'utilisation, sur les courtes distances, des services ferroviaires à grande vitesse ; la promotion d'un système d'attribution des créneaux horaires qui prennent mieux en compte les critères environnementaux tels que les niveaux de bruit nocturnes ; sur les aéroports régionaux peu actifs la nuit, il faut promouvoir le dialogue entre les directions d'aéroports, les élus, les associations et les compagnies aériennes, afin de trouver des solutions négociées aux problèmes ponctuels de créneaux horaires nocturnes perturbant le sommeil des riverains ; la modulation encore plus marquée des taxes aéroportuaires en fonction des horaires de décollage et d'atterrissage des avions et des densités de population ; l'optimisation des procédures de décollage et d'atterrissage pour aboutir à des trajectoires moins agressives et donc moins bruyantes ; le renforcement du système d'amendes pour non-respect de la réglementation ; la réouverture de la discussion autour de l'opportunité d'un complément d'infrastructure à Roissy dans le grand Bassin Parisien.

Il appartient au politique de traiter ce dossier sensible et Ville et Aéroport soumettra son analyse et propositions lors d'une prochaine audience ministérielle courant mars. Ville et Aéroport est à l'initiative d'une demande de CCE extraordinaire sur le thème des vols de nuit auprès du Préfet de région IDF en concertation avec les membres du collège « élus » et « associations » de la CCE.

→ Déplacement sur le site de Francfort

Ville et Aéroport s'était déjà déplacée à Francfort il y a quelques années au moment des discussions au sein du Forum de dialogue régional (DialogForum) et le compromis à trouver entre l'instauration d'un couvre-feu contre l'ouverture d'une 4^{ème} piste.

Suite à la décision de justice prononcée par la Haute Cour allemande qui a confirmé le couvre-feu sur la plate-forme entre 23h et 5h en mars 2012, **Ville et Aéroport a pris l'attache de Martin Kessel, Président de l'UECNA et riverain de l'aéroport, principal artisan de la négociation avec la société FRAPORT, gestionnaire de l'aéroport.**

Le couvre-feu est entré en vigueur 15 jours après la décision de justice à la grande stupeur de la Lufthansa qui a réorganisé son activité et à la grande satisfaction des associations et des élus locaux.

Néanmoins, si la plage de silence est instaurée entre 23h et 5h et qu'elle constitue un réel progrès, le problème demeure avant 23h et après 5h puisque la décision de justice indique une limitation de 133 vols par jour sur les plages 22h-23h et 5h-6h. C'est pourquoi le collectif élus-associations continue d'être mobilisé pour obtenir le couvre-feu sur huit heures consécutives de 22h à 6h.

M.Kessel préconise un plan européen commandé auprès de la Commission européenne sur la question du développement aéroportuaire. Il demande également un plan sur la capacité environnementale de chaque grand aéroport européen. Enfin, il estime qu'il faut un plan de restrictions opérationnelles pour protéger les riverains contre le bruit.

Ville et Aéroport programme ainsi un déplacement sur le site aéroportuaire de Francfort durant la 1^{ère} quinzaine du mois d'avril (date à proposer). A cette occasion, elle rencontrera l'ensemble des acteurs locaux (société FRAPORT, collectif élus-associations, représentant de la Lufthansa, etc.). L'objectif est d'observer ce qui a pu conduire à une décision de couvre-feu (comment la négociation a été menée ?) et les conséquences de cette décision.



II)

CONSTRUCTIBILITE EN ZONE C DE PEB

1. POINT D'ÉTAPE SUR LA MISSION DU CGEDD (ROISSY CDG)
2. POINT SUR LA CONTRIBUTION DES AÉROPORTS REGIONAUX

→ Point d'étape sur la mission du Conseil général de l'écologie et du développement durable (CGEDD) «Evolution de la constructibilité dans le cadre du Plan d'Exposition au Bruit de Roissy»

La loi relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social, introduit une disposition (article 24) prévoyant la remise par le gouvernement d'un rapport sur les conditions de constructibilité dans le cadre du plan d'exposition au bruit de Roissy. Ainsi, une table-ronde relative aux conditions de constructibilité en zone C du PEB de Roissy vient de se tenir et un rapport sera remis au gouvernement avant le 31 mars 2013.

Ville et Aéroport a fait remarquer aux personnes missionnées que le sujet touche l'ensemble des grands aéroports régionaux au-delà de la problématique parisienne. S'agissant de la zone C des PEB, l'article L.147-5 du code de l'urbanisme pose le principe selon lequel les constructions à usage d'habitation sont interdites et précise les exceptions à ce principe, limitativement énumérées, ne pouvant conduire à une augmentation de la population soumise au bruit. Les opérations de rénovation urbaine entrent dans ce régime d'exception.

Force est de constater que cette limitation stricte pose aujourd'hui des difficultés dans sa mise en œuvre pour mener à bien la réalisation d'opérations de renouvellement urbain pourtant indispensable à la rénovation des quartiers et centres anciens existants et pour lutter contre les phénomènes de dégradation urbaine et de paupérisation sociale mais aussi au regard du desserrement des populations.

Ville et Aéroport considère qu'il faut analyser les perspectives et les possibilités d'évolution des PEB existants afin de répondre aux contraintes développées ci-dessus, dans le sens d'un assouplissement des règles de constructibilité tout en respectant le principe de protection des populations. C'est pourquoi notre association a présenté une proposition d'amendement à l'article L.147-5 afin qu'une évolution législative de cet article puisse être finalisée. Il a été proposé que les PEB permettent de délimiter « des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbains peuvent être autorisées à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores ».

Exposé de l'amendement Ville et Aéroport – Art.L.147-5 du code de l'urbanisme

Cette proposition ne remet pas en question le principe du PEB qui vise à prévenir l'urbanisme au voisinage des aéroports. Le but n'est pas d'admettre une urbanisation nouvelle mais de gérer le renouvellement urbain dans les tissus urbains existants.

Ainsi, il convient d'instaurer un assouplissement raisonnable en zone C des PEB des aéroports, dans les secteurs de renouvellement urbain visés au 5° de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme. L'enjeu est majeur car la rigidité actuelle du L.147-5 entraînera à terme un phénomène de dégradation urbaine et de paupérisation sociale. On observe déjà en zone C des PEB un phénomène de dévaluation immobilière qu'il convient d'objectiver scientifiquement.

La définition des limites d'une opération de réhabilitation et de renouvellement urbain sera négociée avec le représentant local de l'Etat au regard des enjeux de développement durable et mixité sociale, dans le cadre de l'acte de création de ces secteurs.

Il est urgent de sortir de cette règle étouffante du 1 pour 1 (1 m² détruit = 1m² construit). Le projet du Maire présenté au Préfet devra garantir un équilibre financier de l'opération et aura pour objectif de contrer ce phénomène de dégradation urbaine et de paupérisation sociale.

Un contrôle et une évaluation des opérations de renouvellement urbain seront effectués en amont et en aval tant au niveau local que national. Au niveau local le contrôle est assuré par le représentant de l'Etat local en amont et en aval. Au niveau national le contrôle et l'évaluation sont assurés par l'ACNUSA dans le cadre de son rapport annuel. **(Cf. document de synthèse sur l'argumentaire démontrant la nécessité d'assouplir les dispositions relatives à la zone C du PEB)**

→ Point sur la contribution des aéroports régionaux

Dans le cadre de la mission précitée, Ville et Aéroport souhaite présenter au-delà du cas de Roissy CDG, les conditions de constructibilité en zone C des PEB de l'aéroport Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac.

C'est pourquoi elle a sollicité ses administrateurs concernés (M. Pascal Boureau, Aéroport Toulouse-Blagnac ; MM. Lucien Barge et Christian Rey, Aéroport Lyon-Saint-Exupéry ; M. Jacques Fergeau et Mme Marie Récalde, Aéroport Bordeaux-Mérignac) afin qu'ils puissent contribuer et présenter les difficultés actuelles rencontrées en zone C de PEB dans le cadre d'opérations de renouvellement urbains (déficits d'opérations et surcoûts pour les communes) et d'illustrer les phénomènes de dégradation urbaine et de paupérisation sociale au sein des quartiers et centres anciens existants.

Aéroport Toulouse-Blagnac : M. Boureau nous a fait savoir que la zone C du PEB de l'aéroport Toulouse-Blagnac correspond majoritairement sur ce territoire à la zone d'activité et n'impacte qu'à la marge l'habitat. Pour exception, un lotissement pavillonnaire réalisé dans les années 60 est inscrit dans ce zonage. Pour autant, il ne représente pas d'enjeu en termes de renouvellement urbain et n'illustre aucun phénomène de dégradation urbaine ou de paupérisation sociale.

Il précise par ailleurs que s'agissant du mitage de l'habitat dans la zone d'activité, le conseil municipal de la ville de Blagnac a décidé lors de la 2^{ème} modification de son Plan Local d'Urbanisme d'accompagner les mutations urbaines de ce secteur en adéquation avec les contraintes des courbes de bruit de l'aéroport :

- **zone UFa** : permettre le développement de l'activité économique en maintenant l'habitat existant, mais en interdisant l'extension de l'habitat.
- **zone UFb** : permettre la reconversion de sites économiques rattrapés par le développement de la ville en favorisant l'accueil de l'habitat en accord avec le caractère pavillonnaire environnant.

Conclusion : M. Boureau nous informe que les dispositions restrictives de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme n'impactent pas négativement le territoire de Blagnac, les typologies urbaines sont en cohérence (ou vouées à le devenir) avec le périmètre de la zone C du PEB.

Aéroport Lyon-Saint-Exupéry : discussion avec MM. Lucien Barge et Christian Rey

Aéroport Bordeaux-Mérignac : discussion avec Mme Marie Récalde et M. Jacques Fergeau

M. Blazy sera auditionné par les rapporteurs (MM. Jean-Michel Malerba et Alain Lecomte) de la mission du CGEDD « Evolution de la constructibilité dans le cadre du Plan d'Exposition au Bruit de Roissy » jeudi 21 février.

Ville et Aéroport remettra une contribution générale faisant état de la situation autour de Roissy CDG, Orly mais aussi autour de certains aéroports régionaux. Son amendement à l'article L.147-5 du code de l'urbanisme sera intégré à celle-ci.

III)

1. POINT SUR LE PROJET D'AÉROPORT

2. NANTES-NOTRE-DAME-DES-LANDES

3. PRESENTATION DE LA POSITION DE VILLE ET AÉROPORT ET DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES ERDRE ET GESVRES (CEEG)

→ Point sur le dossier de Notre-Dame-des-Landes

Fin novembre 2012, alors que les militants anti-aéroport réclamaient toujours le retrait du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, le gouvernement a pris la mesure de cette contestation en nommant une « commission du dialogue ». Celle-ci est chargée d'exposer le projet et d'entendre toutes les parties prenantes. C'est une mesure de sagesse qui avait été saluée par Ville et Aéroport.

Sur ce dossier, **Ville et Aéroport observent sans surprise la difficile acceptabilité sociale d'un nouvel équipement aéroportuaire. Le cas de Notre-Dame-des-Landes s'inscrit dans une longue série de conflits aéroportuaires.** Ceux-ci naissent d'un manque de concertation des autorités et de l'absence d'une politique nationale d'anticipation du développement aéroportuaire comme l'a souligné la Cour des comptes dans un rapport thématique en 2008. En France, les riverains ont réussi à empêcher l'implantation de DHL à Strasbourg (1996). Et il n'est pratiquement pas un projet d'extension (Roissy Charles-de-Gaulle, Lyon Saint Exupéry) ou de création d'aéroports (Toulouse, Nantes, troisième aéroport parisien) qui ne suscite une forte mobilisation des opposants.

Ville et Aéroport souhaite un véritable dialogue national sur la politique aéroportuaire et que des orientations soient prises sur le développement aéroportuaire de la France. Elle propose qu'une mission parlementaire travaille sur le sujet.

L'article 12 du Grenelle 1 prévoit que toute nouvelle création d'aéroport est possible pour des raisons environnementales et dans le cas de transfert d'activités. Il s'applique uniquement pour Nantes à ce jour. Or, la question de transfert de certaines activités (fret tout cargo, charters) se pose aussi pour Paris.

→ La Commission du dialogue

La « commission du dialogue » peine à convaincre les opposants au futur aéroport de son utilité, dans la mesure où sa vocation n'est pas de remettre en cause le projet. Ville et Aéroport demande que cette instance ne se réduise pas à un simple rappel du projet et formule des propositions préalablement à sa mise en service.

Après s'être réunie plusieurs fois, la « commission du dialogue » mise en place en novembre dernier par le gouvernement pour apaiser les tensions liées au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, a-t-elle fait avancer le dossier, faute d'avoir dépassionné le débat ?

La « commission du monologue », comme la surnomme les sceptiques, peine à convaincre de son utilité par sa nature même puisque sa vocation n'est pas de remettre le projet en cause.

Les différents interlocuteurs déjà auditionnés, des opposants constitués en collectifs d'élus, de juristes, de pilotes d'avion et de militants écologistes, ont le sentiment de remplir un cahier de doléances que personne n'ouvrira. L'objectif est d'« entendre tous les avis » avait prévenu la ministre de l'Ecologie Delphine Batho « sans refaire le dossier » avait précisé Claude Chéreau, président de la « commission du dialogue ».

Ces auditions se poursuivront jusqu'en mars, date de clôture de la commission. Dans un cadre de discussion si étroit, quelle marge de manœuvre et quels espoirs ont les opposants ? Il semble aux participants qu'une brèche s'est malgré tout ouverte. Un membre du collectif de pilotes auditionné précise qu'études et rapports à l'appui, il doute de la pertinence technique du nouvel aéroport. Et juge son argumentaire comme « une grosse épine dans le pied » de la commission.

Françoise Verchère, membre du collectif des élus opposés au projet (CéDéPa), partage ce sentiment. Si elle avoue avoir participé au début à cette commission sans conviction et sans illusions, « pour ne pas jouer la politique de la chaise vide », elle nourrit aujourd'hui « l'espoir de déstabiliser la commission en pointant du doigt les contradictions » du dossier.

→ La position de Ville et Aéroport

Pour sa part, Ville et Aéroport rappelle **qu'il est essentiel que la « commission du dialogue » apporte d'une part des 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.

D'autre part, la question environnementale doit être réexaminée. Il s'agit de préparer un contrat environnemental dans lequel soit traitée en priorité la question des vols de nuit. C'est l'une des conditions d'acceptabilité d'un tel projet. Il faut déterminer préalablement à la mise en service de l'aéroport une limitation des vols de nuit au regard du droit au sommeil et sur une plage de huit heures consécutives conformément à la définition qu'en donne l'Organisation mondiale de la santé et l'Union européenne (Directive 2002/49).

Elle apporte son soutien aux élus de la Communauté de communes Erdre et Gesvres adhérente du réseau Ville et Aéroport et envisage de se rendre sur le site après avoir pris connaissance du rapport de la « commission du dialogue ».

→ **La position de la Communauté de Communes Erdre et Gesvres (CCEG)**

- Cf. note de synthèse sur la rencontre entre la CCEG et la Commission du dialogue + rappel de la position de la CCEG transmise par Jean-Luc DURAND, Vice-Président de la CCEG, Maire de Grandchamp des Fontaines



IV)

POINT SUR LA DECENTRALISATION DES AEROPORTS REGIONAUX

REUNION DE TRAVAIL AVEC L'UAF

→ Projet de loi décentralisation (Acte III) – volet transport aérien

Sur les 150 aéroports ou aérodromes transférés par l'Etat en août 2004, 61 sont revenus aux collectivités locales. De tailles très variables, rarement rentables, leur transfert pose la question du soutien financier et de leur maintien en activité, les collectivités étant amenées à subventionner non seulement le gestionnaire mais bien souvent, aussi, la compagnie.

Nombre de collectivités qui ont en charge un aéroport régional se posent aujourd'hui la question du maintien ou non de leurs subventions. Propriétés de l'Etat avant 2004, ces équipements affichent un déficit permanent relevé dès 2008 par la Cour des comptes (cf. rapport thématique *Les aéroports français face aux mutations du transport aérien*).

Avec peu de trafic et des coûts fixes élevés, ils coûtent cher aux collectivités. Pour les plus petits, le trafic commercial est parfois même généré artificiellement en plaçant une ou plusieurs lignes sous le régime des obligations de service public (OSP). Ce régime permet de subventionner les lignes que la collectivité juge indispensables pour désenclaver la région. Avant même d'équilibrer les comptes de l'aéroport en fin d'année, il faut donc mettre une première fois la main à la poche pour combler le déficit d'exploitation des compagnies assurant ces liaisons spécifiques. Certaines compagnies ont bâti leur développement sur ces liaisons régionales subventionnées.

ENGAGEMENT DE L'ETAT SELON LE TYPE D'AEROPORT

L'article 28 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales décompose l'engagement de l'Etat des aéroports français en trois niveaux, selon le trafic annuel des aéroports :

→ Les aéroports de Paris restent aux mains d'Aéroports de Paris. Devenu, en 2005, une société anonyme à capitaux majoritairement publics, le groupe ADP signe un contrat de régulation avec l'Etat sur l'orientation de son développement

→ Les grands aéroports régionaux (Nice, Marseille, Lyon, Toulouse, Bordeaux, Strasbourg, Montpellier, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France, Saint-Denis de la Réunion et Cayenne) passent en sociétés anonymes entièrement publiques, entre l'Etat (60%), les CCI (au moins 25%) et les collectivités locales (au plus 15%)

→ Les 150 autres aéroports sont transférés aux collectivités locales ou à leurs groupements, sur candidatures de celles-ci. Selon la DGAC, 19 régions, 29 départements, 61 communautés et 41 communes ont ainsi hérité d'un ou plusieurs aéroports ou aérodromes transférés.

Malgré ce coup de pouce au trafic, l'équation financière n'est toujours pas résolue sans le versement, par la collectivité propriétaire de l'équipement, d'une subvention au gestionnaire. Les collectivités ont donc cherché d'autres remèdes pour équilibrer les comptes des aéroports.

A l'image des autoroutes, des tunnels ou des ponts, la concession est vue comme un moyen de transférer une partie des risques financiers au secteur privé. Solution attrayante sur le papier, mais qui n'empêche pas la subvention d'exploitation dans la plupart des cas.

Depuis 2004, les grands groupes du BTP et des transports comme Keolis, SNC Lavalin, Veolia ou encore Vinci, candidatent à la reprise de la gestion d'aéroports régionaux. La privatisation de la gestion aéroportuaire ne signifie pas forcément la fin des subventions. Elle peut avoir toutefois le mérite, dans le cadre de l'appel d'offres, de limiter les montants demandés pour les aides publiques.

Le second levier généralement actionné pour générer du trafic est de favoriser l'implantation d'une compagnie à bas coûts, dite low cost. Celles-ci s'implantent en France depuis une quinzaine d'années. En Europe, Ryanair (leader sur la marché avec Easyjet) a une nette préférence pour l'utilisation des aéroports régionaux suivant un modèle économique qui a fait ses preuves. Dès l'ouverture d'une ligne sur un aéroport, la compagnie demande des aides au démarrage de l'exploitation, sous forme de réductions de redevances aéroportuaires, de subventions d'exploitation ou encore de participation aux frais de publicité des lignes.

Suite à un litige de la compagnie avec l'aéroport belge de Charleroi, en 2004, ces aides sont aujourd'hui davantage encadrées, par des lignes directrices rédigées par la Commission européenne. Malgré cela, Ryanair est plusieurs fois entrée en conflit avec des collectivités qui qualifient de « chantage financier » les menaces de fermeture de lignes de la compagnie irlandaise si les subventions n'étaient pas payées intégralement.

Pour faire redescendre sur terre les compagnies low cost, qui abusent notamment du dumping social, la députée Odile Saugues préconisait d'encadrer les aides des collectivités en leur faveur, dans un rapport fait au nom de la commission des affaires européennes de l'Assemblée Nationale, déposé le 23 mars 2010, intitulé *Les aides aux aéroports régionaux et les taxes de sûreté des aéroports*.

Si encore il était prouvé que les aéroports régionaux induisent des effets d'entraînement sur l'activité économique locale.. Or le trafic génère, certes, des emplois directs liés à l'activité de l'aéroport, mais les effets indirects, sur le tourisme notamment, sont loin d'être automatiques. La raréfaction des ressources financières, combinée aux chantages exercés par les compagnies, pourraient inciter les collectivités à jeter l'éponge, d'autant plus que les aéroports constituent de grandes réserves foncières aux portes des agglomérations, offrant d'autres valorisations possibles (logistique, logement...). Autrefois hors-sol, ces équipements peuvent désormais s'intégrer dans le projet politique des collectivités locales et justifier leur subventionnement, au-delà de la seule activité de transport de passagers. L'approche territoriale des aéroports régionaux demeure à construire.

Avec le projet de loi décentralisation (acte III) à venir qui va concerner les aéroports enregistrant un trafic passagers jusqu'à 5 millions, la question de la gestion et de la rentabilité de tels équipements reste posée, d'autant plus que l'on sait que les dotations de l'Etat sont aujourd'hui épinglées par l'Union européenne.

Ville et Aéroport a contacté l'Union des Aéroports Français sur ce sujet afin de connaître la position des aéroports qui seront concernés par le projet de loi.

Une réunion de travail au siège de l'UAF avec le Président M. Jean-Michel Vernhes et le délégué général M.Philippe Aliotti est programmée le,

Les grands aéroports concernés par ce projet de décentralisation (trafic passagers jusqu'à 5 millions) sont notamment Strasbourg-Entzheim, Lille-Lesquin, Nantes-Atlantique, Paris-Beauvais ou Bordeaux-Mérignac. Ces aéroports ne voient pas d'un très bon œil le désengagement de l'Etat.

PROJET DE COLLOQUE 2013

→ Le partenariat de Ville et Aéroport avec l'Airport Regions Conference (ARC)

Ville et Aéroport et l'ARC, Association des régions aéroportuaires européennes, ont commencé un partenariat en 2003. Si l'ARC a une approche plutôt économique du sujet, elle a su évoluer ces dernières années et son approche s'est étendue au volet environnemental (cf. conférence Qlair à Amsterdam en 2010).

Ville et Aéroport-ARC ont travaillé ensemble la question des vols de nuit en 2005. C'est ainsi qu'un colloque européen sur ce thème a été organisé à Bruxelles au Comité des régions.

Aujourd'hui l'ARC participe aux groupes de travail de la Commission européenne (Paquet aéroportuaire) et vient de tenir un colloque au Conseil général du Val d'Oise (membre de l'ARC) intitulé « Régions aéroportuaires : les enjeux de l'attractivité territoriale » (14/02/13) à l'occasion de son Assemblée générale. Ce colloque a réuni des représentants de territoires aéroportuaires européens (Londres, Francfort, Madrid, ...), et a permis également de recueillir le point de vue des représentants de Washington DC, d'Atlanta et d'Osaka. Enfin, un représentant de l'Union européenne a présenté les perspectives de travail de l'Union dans un contexte international très évolutif.

Dans le cadre de son partenariat avec l'ARC, Ville et Aéroport lui a proposé la tenue d'un colloque européen fin 2013 (octobre) à Bruxelles lors d'une session parlementaire. En discussion avec la secrétaire générale de l'ARC, Mme Léa Bodossian, le sujet de ce colloque pourrait être :

Enjeux, contraintes et réalités du transport aérien en Europe

Selon une approche globale, il s'agira de parler de l'économie du secteur aérien, de la concurrence internationale et de la nouvelle donne sur l'aérien ; de la compétition entre les aéroports et entre les compagnies aériennes.

Nous verrons par ailleurs comment la Commission européenne se positionne-t-elle par rapport aux enjeux du développement durable ? Il sera question de transition énergétique, de la directive bruit-air, d'une possible réglementation sur les vols de nuit. Enfin, nous traiterons l'aspect social et l'acceptabilité d'un aéroport à travers des études de cas (Nantes-NDDL, Francfort, ...).

Ce projet de colloque 2013 sera soumis également prochainement au comité exécutif de l'ARC.

A noter : la présidente Anne DEVITT (Dublin) a été remplacée par Sergi ALEGRE-CALERO

Ville et Aéroport adressera prochainement un courrier au Président ALEGRE-CALERO sur ce projet de colloque européen.

Lieu du colloque : Comité des régions ou Commission européenne - Bruxelles

VI)

QUESTIONS DIVERSES

→ Bilan du trafic aérien 2012 : les aéroports français en hausse de 3% en 2012

Ville et Aéroport vient de publier sur son site Internet le bilan 2012 du trafic aérien sur les principaux aéroports français. Ceux-ci ont battu en 2012 un nouveau record de trafic en accueillant 168 millions de passagers, soit près de 3% de plus qu'en 2011.

En 2012 de nombreux aéroports français ont battu leurs propres records de trafic. C'est en particulier le cas des deux grands aéroports français, Paris-CDG (+1,1%) et Orly (+0,3%), qui ensemble cumulent plus de 88 millions de passagers (+0,8%), soit un niveau jamais atteint. En 2012, pour la première fois de son histoire, Nice-Côte-d'Azur franchi la barre des 11 millions de passagers, Marseille-Provence celle des 8 millions.

TOP 10 DES AÉROPORTS FRANÇAIS

AÉROPORTS	2012	2012/2011
Paris CDG	61.611.934	+1,1 %
Paris Orly	27.232.263	+0,3 %
Nice Côte d'Azur	11.189.896	+7,4 %
Lyon Saint Exupéry	8.451.039	+0,2 %
Marseille Provence	8.295.479	+12,7 %
Toulouse Blagnac	7.559.350	+8,2 %
Bale-Mulhouse	5.354.758	+6,0 %
Bordeaux Mérignac	4.380.185	+8,9 %
Paris Beauvais	3.862.562	+5,0 %
Nantes Atlantique	3.631.693	+11,87 %

Cette croissance est en grande partie due au dynamisme des compagnies low cost, plus particulièrement de Ryanair et d'easyJet, qui ont multiplié les ouvertures de lignes non seulement à l'international mais également au niveau domestique. Cette montée en puissance des low cost sur le marché intérieur français a contraint Air France à adopter une nouvelle stratégie qui s'est traduite par l'ouverture de bases à Toulouse, Marseille et Nice. Ces trois aéroports ont vu leur trafic s'envoler. D'une manière générale, les aéroports régionaux affichent des croissances nettement supérieures à celles des aéroports parisiens qui continuent toutefois à concentrer plus de la moitié du trafic national (outre-mer compris) sur deux plates-formes.

C'est une exception française devant laquelle Ville et Aéroport invite les pouvoirs publics à réfléchir. Comment doit se faire le développement aéroportuaire de la France ? Comment répondre au déséquilibre du trafic entre Paris et la Province ? Comment constituer des réseaux aéroportuaires équilibrés à la fois dans le grand Bassin Parisien et entre Paris et les principaux aéroports régionaux ? C'est l'un des sujets qui sera abordé à l'occasion de la prochaine audience de l'association au ministère des Transports prévue courant mars. (En savoir plus : www.villaeroport.org (cf. dossier spécial « Bilan 2012 du trafic aérien – Grands aéroports français)

➔ Programme d'activités 2013 Ville et Aéroport

- Audience – mission CGEDD « Constructibilité en zone C du PEB de Roissy CDG » (février)
- Réunion de travail avec l'UAF sur la décentralisation des aéroports régionaux (mars)
- Audience ministérielle – Ministère des Transports (mars)
- Audience ministérielle – Ministère de l'Ecologie (printemps)
- Vols de nuit : déplacement sur le site aéroportuaire de Francfort (avril)
- Nantes-Notre-Dame-des-Landes : déplacement sur site et réunion de travail avec la CCEG (printemps)
- Etude « Impact du trafic aérien sur les parcours résidentiels et les valeurs immobilières autour de Paris-CDG, Paris-Orly, Lyon St-Exupéry et Toulouse-Blagnac » - Rapport final (septembre-octobre)

- Colloque européen 2013 ARC-Ville et Aéroport à Bruxelles : « Enjeux, contraintes et réalités du transport aérien en Europe » (octobre)
- Réunions du conseil d'administration (avril, juin, septembre, décembre)

➔ **Communication Ville et Aéroport**

- Newsletter V&A (nouvelle version)
- Site Internet V&A
- Campagne d'adhésion 2013 (3 phases)