



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE 2019

Mardi 12 mars 2019

10h30-13h00

Salle n°1 – 1er sous-sol

ASSEMBLEE NATIONALE – PARIS
(3 rue Aristide Briand)





ORDRE DU JOUR

I	Rapport moral 2018 du Président (Vote)
II	Rapport financier 2018 du Trésorier (Vote)
III	Renouvellement par tiers du conseil d'administration (Vote) (art.6 et 7 des statuts)
IV	Présentation du programme d'activités 2019
V	Débat sur le développement des aéroports parisiens et régionaux Définition d'un plan d'action Ville et Aéroport par plate-forme
VI	Questions diverses



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE 2019

Mardi 12mars 2019

10h30-13h00

Salle n°1 – 1er sous-sol

I) RAPPORT MORAL 2018

par

M. Jean-Pierre Blazy

Président de Ville et Aéroport

Maire de Gonesse (95)

VOTE

(Rapport moral de synthèse 2018 => Présentation Powerpoint)

I) Assises nationales du transport aérien (mars 2018-mars 2019) : un rendez-vous manqué ?

Les Assises nationales du transport aérien ont été lancées le 20 mars 2018 et viennent d'être clôturées par la ministre des Transports le 8 mars 2019. Elles ont été organisées autour de cinq thématiques : performance économique ; performance sociale, performance environnementale ; performance au service des territoires ; performance dans l'innovation.

L'objectif des Assises était de construire une stratégie nationale sur l'avenir du transport aérien.

Une synthèse des travaux des groupes de travail a été faite durant l'été 2018.

Ville et Aéroport a participé à plusieurs **groupes de travail** dont ceux sur la performance environnementale des aéroports (04 avril et 30 mai) et le bruit (09 avril et 25 juin).

Le GT « Performance environnementale des aéroports (émissions aéroportuaires) » était présidé par Mme Laurence Rouil, membre de l'ACNUSA. Le GT Bruit était présidé par M. Régis Guyot, Préfet.

Plusieurs colloques ont également organisés dans le cadre des Assises :

Jeudi 19 avril 2018 : « Accompagner les entreprises dans la mise en œuvre des ordonnances travail », Siège de la DGAC (50 rue Henry Farman)

Jeudi 03 mai 2018 : « Engagement des acteurs du transport aérien pour la biodiversité aéroportuaire », Hôtel de Roquelaure, Ministère chargé des Transports (246 Bd Saint-Germain)

Vendredi 25 mai 2018 : « Droits de trafic : objectifs et enjeux », siège de la DGAC

Mercredi 03 octobre 2018 : « Aéroports et Territoires », Ministère des Transports

Pilotées par la DGAC, Ville et Aéroport a constaté la volonté de séparer les différents acteurs du transport aérien et la confidentialité de certaines réunions, ce qui n'a pas favorisé le dialogue et la confiance. La méthodologie adoptée aboutit à un travail compartimenté où les acteurs économiques sont conviés au groupe de travail « Performance économique », certaines collectivités territoriales (notamment régionales) sont invitées au groupe de travail « Performance au service des territoires », les associations de riverains participent au groupe de travail « Performance environnementale », etc. Chacun travaille « dans son coin » et de manière confidentielle.

Ex : colloque Aéroports et Territoires du 03 octobre 2018 au Ministère des Transports

Ce colloque « Aéroports et Territoires » n'a été traité qu'au niveau régional, celui des liaisons d'aménagement du territoire (LAT), du rôle des régions en matière de stratégie aéroportuaire. La problématique parisienne a été écartée alors que l'État privatise Aéroports de Paris et que la stratégie de développement d'ADP sur le territoire est connue (Nouveau terminal 4 à Roissy pouvant accueillir 40 millions de passagers supplémentaires en 2037 ; réalisation d'un bâtiment de jonction à Orly). Rien non plus sur le dossier nantais et alors que se prépare le réaménagement de Nantes-Atlantique avec les conséquences territoriales, environnementales, sanitaires.

A) Ville et Aéroport dépose sa contribution « Pour un Schéma aéroportuaire national. Pour un Contrat de Développement Durable Aéroportuaire (CDDA) » (21 propositions)

La DGAC a diffusé la contribution de Ville et Aéroport au sein d'un cahier d'acteurs et sur le site Internet des Assises : www.assisesdutransportaerien.gouv.fr

I) Propos introductif

Pour expliciter le titre de cette contribution sur le Contrat de Développement Durable Aéroportuaire (CDDA), il faut référer au commentaire efficace et plein de malice de Serge Latouche, économiste français et professeur émérite de l'Université Paris-Sud, à propos du concept de développement durable : « On appelle oxymore (ou antinomie) une figure de rhétorique consistant à juxtaposer deux mots contradictoires, comme « l'obscur clarté ». Ce procédé inventé par les poètes pour exprimer l'inexprimable est de plus en plus utilisé par les technocrates pour faire croire à l'impossible. Ainsi, une guerre propre, une mondialisation à visage humain, une économie solidaire ou saine, etc. Le développement durable est une telle antinomie. »¹

II) La présentation du contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA)

L'objectif est de définir un nouveau modèle d'aéroport en lien à son environnement territorial et répondant à la définition du développement durable. Le transport aérien français peut-il opérer sa transition écologique ? Dans ce cadre, comment définir un tel modèle d'aéroport ? Les acteurs du transport aérien français peuvent-ils y parvenir ? Si oui, avec quelle gouvernance et selon quel modèle socio-économique ?

Alors que les Assises nationales du transport aérien ont été lancées le 20 mars 2018 et qu'elles dureront jusqu'en mars 2019, Ville et Aéroport considère qu'il est opportun d'alerter les pouvoirs publics et de proposer des solutions nouvelles qui concilient des intérêts souvent contradictoires. Le programme de ces Assises s'articulera autour du thème de la performance, et de cinq axes de travail : performance économique des acteurs du transport aérien ; performance au service des territoires ; performance environnementale ; performance et innovation au service des usagers ; performance sociale. L'objectif étant de construire une stratégie nationale sur l'avenir du transport aérien.

Les élus de Ville et Aéroport considèrent qu'aujourd'hui chaque aéroport acnulé doit avoir un contrat de développement durable aéroportuaire négocié et signé, selon les cas, entre l'État, le gestionnaire de l'aéroport et l'ensemble des acteurs du transport aérien.

Le contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) des principaux aéroports existants doit poser les conditions d'accompagnement de celui-ci, qui ne saurait être conçu sans éviter les erreurs du passé². Ces conditions d'accompagnement relèvent d'une maîtrise foncière, d'une politique concertée de développement local, d'une conception nouvelle de l'aménagement (plus soucieuse des besoins des salariés et des riverains d'un aéroport), de la gouvernance du territoire (mise en

¹ Latouche, 2003

²Cf. le travail de l'ADVOCNAR, « Carences des pouvoirs publics concernant les nuisances aériennes » et celui du CGEDD dans son rapport intitulé « Réflexion prospective sur une politique de réduction des nuisances sonores » (octobre 2017)

place d'instances de coopération territoriale type communauté aéroportuaire, 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.

On voit qu'il existe aujourd'hui deux approches du transport aérien et du rôle que l'on veut lui voir jouer dans notre société. La première pose de lourdes questions telles que le financement de capacités insuffisamment encadrées, réglementées, et aussi la question de l'acceptabilité sociale d'un développement quasiment affranchi de contraintes intrinsèques puisque malgré les progrès réalisés ces dernières décennies et ceux encore à venir le transport aérien génère des pollutions sonores et atmosphériques préjudiciables pour la qualité de vie et la santé des riverains et des personnels aériens. La deuxième convient d'admettre qu'il n'y a pas nécessairement la possibilité de développer les aéroports de façon illimitée et ainsi de mettre en œuvre des mécanismes de gestion des contraintes auxquelles doivent alors faire face les opérateurs. Il est clair que l'augmentation du nombre de mouvements d'avions, favorisée notamment par un taux d'emport moyen qui atteindrait son seuil, nous conduirait à moyen terme (horizon 2035) à près de 460 000 mouvements supplémentaires annuels vers ou depuis la France (soit 1,7 million de mouvements annuels contre 1,24 million aujourd'hui).

À ce jour, l'unique référent législatif en matière de planification des capacités aéroportuaires est l'article 12 de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009 (dite Grenelle 1). Cet article prévoit que « la création de nouveaux aéroports sera limitée aux cas de déplacement de trafic pour des raisons environnementales » Mais la loi Grenelle est-elle suffisante pour introduire un nouveau modèle d'aéroport répondant au principe de développement durable ?

Le récent abandon du futur aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes illustre l'absence de vision stratégique de l'État sur le développement aéroportuaire de la France. Il a été dans l'incapacité d'appliquer la Loi d'orientation et de développement durable des territoires (LOADDT), votée en 1999, prescrivant un Schéma multimodal de services de transports de voyageurs (approuvés par décret en 2002) fixant, pour les vingt prochaines années, les choix stratégiques cherchant à répondre aux besoins de transports et de déplacements dans une logique de développement durable dont la création (inscrite) de l'aéroport du Grand Ouest en substitution de Nantes-Atlantique. L'État a renoncé à réaliser un aéroport pour le Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes tout comme il avait enterré en 2002 le troisième aéroport parisien à Chaulnes en Picardie, ou encore à Beauvilliers en 1995. Au lieu de cela, il opte une fois de plus pour l'optimisation des infrastructures existantes et programme des travaux d'extension sur le site de Nantes-Atlantique. Le vote majoritaire au référendum du 26 juin 2016, les 179 décisions de justice favorables, la conformité aux règles environnementales communautaires et le travail important des collectivités locales au sein d'un syndicat mixte d'études puis aéroportuaire depuis 2002 (concertation, communication, élaboration d'un projet de territoire global autour du futur équipement : desserte multimodale, prospective du développement économique, accompagnement territorial ...) n'y ont rien fait.

Cette optimisation des infrastructures existantes pose un problème sanitaire. En effet, la densité démographique des PEB des aéroports parisiens se monte à 1200 hab./km², soit une densité plus importante que la densité moyenne de la région (1000 hab./km²), soit dix fois la densité moyenne des autres régions. La densité démographique des PEB des principaux aéroports régionaux se monte à 600 hab./km², soit cinq fois la densité moyenne du pays. Ainsi, l'optimisation des infrastructures existantes impactera un nombre important de personnes survolées.

Cette gestion à saturation ou scénario « au fil de l'air » répond à la logique défendue par la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Malgré les recommandations de la Cour des comptes et de certains organismes reconnus tels qu'Eurocontrol, l'État démontre son incapacité d'avoir une vision stratégique pour le développement aéroportuaire de la France. Comme le disaient les parlementaires dans un rapport d'information récent, il n'y a plus de pilote dans l'avion.³

Pourtant, le système aéroportuaire français est aujourd'hui fortement déséquilibré entre Paris et les régions. Cette décision renforce ce centralisme alors qu'il est essentiel d'avoir une approche équilibrée dans le cadre de la décentralisation et l'articulation possible entre Capitale, Métropole, Régions, Villes moyennes et monde rural. Le gouvernement veut mettre Nantes à deux heures de TGV de Paris et faciliter le transit des voyageurs par les aéroports parisiens, notamment Paris-Charles-de-Gaulle, à rebours du mouvement observé depuis le milieu des années 2000 qui a vu le trafic international devenir majoritaire sur les aéroports régionaux dont un fort développement des lignes intra européennes point à point, transversales « province-province », « métropole-métropole ».

Il existe un déséquilibre indéniable entre les aéroports franciliens qui concentrent encore environ la moitié des mouvements nationaux, mais il existe également un déséquilibre entre les 11 aéroports acinusés qui concentrent les $\frac{3}{4}$ des mouvements commerciaux et les 187 autres aéroports, qui ont donc en moyenne 47 fois moins de trafic que les premiers.

Pourquoi l'État va-t-il investir plusieurs centaines de millions d'euros dans un équipement tel que Nantes-Atlantique, qui sera saturé en 2030 au rythme de la croissance actuelle, alors que par ailleurs il a engagé la privatisation des principaux aéroports ? Il y a là à l'évidence une absence d'État-stratège. Pourtant, tel est bien le problème qui attend nos gouvernements à cet horizon et sans anticipation et analyse prospective de leur part, il deviendra insoluble sauf à raser des communes de la carte de France et déplacer des milliers de personnes.

Quant au modèle du hub, il risque fort d'être bousculé par le développement du long courrier point à point (Ex : Norwegian). Airbus vient de présenter l'A321 LR (Long Range) adapté à cette demande. Le modèle low-cost qui constitue la source principale de croissance des aéroports locaux et régionaux en France, semble antinomique avec un développement durable. Tant sur le plan économique que social, ce modèle doit être questionné pour sa durabilité.

Lors de ces Assises, il est urgent d'avoir une approche équilibrée, c'est-à-dire de concevoir le modèle d'aéroport développement durable du 21^{ème} siècle reposant sur ses trois piliers : l'économie, le social et l'environnement.

Le contrat de développement durable aéroportuaire repose sur trois piliers : le volet économique, le volet social et le volet environnemental, sanitaire et territorial. Il se décline sur deux niveaux : au niveau national et son inscription au sein d'un Schéma aéroportuaire qui traduit les grandes orientations de l'État ; au niveau territorial ou sur chaque aéroport acinusé, un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) est signé.

³Rapport d'information parlementaire «sur les nuisances aéroportuaire. Mettre un pilote dans l'avion », présenté par MM. Jacques-Alain Bénisti et Christophe Bouillon, Députés, Mars 2016.

II) Les propositions du Contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA)

Volet économique

1. Au niveau des grands aéroports régionaux partiellement privatisés (Toulouse-Blagnac, Lyon-Saint-Exupéry, Nice-Côte d'Azur), mettre en œuvre des pactes d'actionnaires afin de garantir un actionnariat à majorité publique.
2. Au niveau des aéroports parisiens (ADP), l'État confirme sa volonté de privatiser partiellement ou totalement (50,6% de ses parts) l'entreprise pour un montant estimé entre 7,2 et 8 milliards d'euros. Il est demandé de reporter ce projet de privatisation qui nuirait aux personnels aériens, aux usagers, ainsi qu'aux populations riveraines.
3. Assurer l'équilibre entre les intérêts propres aux gestionnaires d'aéroports (Paris Aéroport et les sociétés aéroportuaires) et ceux propres aux compagnies aériennes notamment par la régulation de la fiscalité, taxes et redevances (redevance d'atterrissage, redevance de stationnement et redevance par passager).
4. Fin du régime d'exception et retour à la caisse unique pour Paris Aéroport dans le cadre d'une révision du contrat de régulation économique en cours.
5. Favoriser une concurrence plus équilibrée et loyale entre les compagnies aériennes nationales et les compagnies du Golfe et asiatiques. L'État doit assurer la protection des intérêts légitimes des transporteurs aériens français par un contrôle strict des pratiques commerciales et droits de trafic ; il s'agit de limiter ces droits pour les transporteurs ne respectant pas une concurrence équitable (moratoire).
6. Réexaminer les projets d'investissements dans une logique d'intermodalité, en mettant en cohérence les acteurs des transports ferroviaires et aériens. Il faut favoriser les synergies entre hub parisien et hubs régionaux au nom de la décentralisation aéroportuaire.
7. Renforcer l'indépendance de l'Autorité de supervision indépendante (ASI). Pour rappel, celle-ci a été créée en juillet 2016 pour intervenir notamment sur l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires versées par les compagnies aériennes.

Volet social

1. Créer un Observatoire indépendant de l'Emploi et de la Formation professionnelle autour des aéroports acusés.
2. Assurer une vigilance maximale sur le respect des normes sociales et fiscales françaises par les transporteurs étrangers (en particulier les compagnies low-cost).
3. Utiliser la voie législative pour préciser la définition du personnel navigant travailleur indépendant dans le code des transports.
4. Réexaminer la question du maintien des dispositions de la loi relative à «l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers» (dite loi Diard, mars 2012) encadrant le droit grève dans le secteur aérien.

Volet environnemental, sanitaire et territorial

1. Mettre en place à l'échelle nationale un schéma des infrastructures aéroportuaires qui traduit les grandes orientations de l'État notamment en termes d'offre équilibrée (décentralisée) ne nécessitant pas le passage par le système francilien lorsque celui-ci peut être évité.
2. Proposer à l'échelle locale un plan stratégique de développement durable pour chaque aéroport acensé.
Définir la capacité environnementale de chaque plate-forme par un plafonnement du trafic sur la base du nombre de mouvements annuels. Ce plafonnement qui est révisable est fixé par arrêté préfectoral. Cela aura un effet vertueux si cela fonctionne aux autres aéroports (plates-formes secondaires).
3. Limiter le trafic de nuit entre 22h00 et 06h00 pour les aéroports situés dans des zones à forte densité de population. Prévoir notamment des mesures de restriction opérationnelles du trafic par arrêté sur les « marges de la nuit » entre 22 h et 00h00 et entre 05h00 et 06h00. Programmer une étude d'impact de cette limitation du trafic de nuit sur les opérateurs (fret et passagers) et étudier la réorganisation de leurs activités sur le modèle de Francfort. Celui-ci ne fait que confirmer un principe économique : les entreprises s'adaptent aux contraintes et se réorganisent. Francfort a réduit considérablement les vols de nuit sans aucune conséquence sur l'emploi. Sur le fret, ils sont même passés devant Paris-CDG après l'établissement du couvre-feu.
4. Mettre en place un Observatoire national de veille sanitaire autour des aéroports. Exploiter les premiers résultats de l'étude épidémiologique DEBATS et définir des mesures de protection liées aux risques de l'impact sanitaire du transport aérien.
5. Réformer le dispositif d'aide aux riverains et la TNSA, la remplacer par une nouvelle fiscalité, fondée sur le principe pollueur-payeur, avec un élargissement de la contribution aux gestionnaires d'aéroports. Par exemple, on pourrait retenir le principe d'un abondement d'un euro pour chaque euro de TNSA, et utiliser l'argent en surplus pour racheter les habitations les plus exposées (par exemple Lden supérieur ou égal à 65).
6. Mettre en œuvre une approche conjointe entre isolation acoustique et isolation thermique afin de coupler les travaux. Créer des plates-formes locales de la rénovation énergétique et phonique chargées d'instruire les dossiers d'aide à l'insonorisation.
7. Mettre en place des PPBE (Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement) pour les aéroports de plus de 50 000 mouvements conformes à la Directive 2002/49/CE, comprenant un objectif de réduction des nuisances sonores dès lors que la valeur limite choisie par l'État français, soit le Lden 55, est dépassée. Les mesures retenues dans ces PPBE pour diminuer les nuisances sonores liées au trafic aérien dans le cadre de l'approche équilibrée (Règlement UE 598/2014) feront l'objet d'une analyse coût-efficacité.

Adopter le Lden 55 comme valeur limite de la zone C du PEB puisque le PEB est considéré comme une des mesures aptes à diminuer le nombre de personnes exposées au dépassement de la valeur limite Lden 55 dans le cadre de l'application de la Directive 2002/49/CE.

8. Réformer les PEB et PGS en leur substituant un document unique, en harmonisant les procédures, en simplifiant les cartes, et en prenant en compte les niveaux maxima de bruit. Assouplir la règle d'antériorité sur une période de 5 ans afin de réparer certaines injustices observées sur le territoire. Permettre des opérations de renouvellement urbain maîtrisées et sous le contrôle du Préfet de département.
9. Définir un nouveau mode de gouvernance (instance de concertation et de décision): la communauté aéroportuaire (révision de la loi de 2004). Dans ce cadre, rééquilibrer la répartition des retombées économiques et fiscales sur les territoires aéroportuaires (ex. : dotations versées aux collectivités).
Créer un Observatoire des valeurs immobilières et des stratégies résidentielles autour des aéroports acrusés (coût social du transport aérien).
10. Publier chaque année les cartes de bruit de l'indice NA65 journalier moyen sur l'année ainsi que le nombre de riverains exposés à $NA65 \geq 50$ /jour.⁴ L'objectif est d'informer au mieux les populations riveraines des aéroports acrusés sur l'évolution du bruit aérien. L'indicateur IGMP utilisé aujourd'hui notamment à Paris-CDG ne caractérise en rien la gêne ressentie par les riverains. En effet, cet indicateur ne prend en compte ni les modifications de trajectoires, les zones et les populations survolées, les reports d'un doublet sur l'autre. Enfin, la formule qui permet d'agglomérer les émissions de jour et de nuit n'a aucun sens physique et de ce fait se prête particulièrement mal à des interprétations. L'analyse de chacune des deux composantes seule a du sens.

**B) Clôture des Assises le 08 mars 2019 : quel bilan critique ?
(Cf. liste de mesures annoncées par la Ministre des Transports)**

**C) La loi d'Orientation des Mobilités (LOM),
une traduction législative des Assises de l'aérien ?**

⁴NA65 est le nombre de survols ayant produit en un point un niveau LAmax, 1 seconde ≥ 65 dB

II) Privatisation du groupe Aéroports de Paris (Projet de loi PACTE)

A) Ville et Aéroport vote une motion qu'elle diffuse aux différents niveaux de collectivités franciliennes (avril 2018)

L'État détenait une rente aéroportuaire de l'ordre de 170 millions d'euros par an. Soucieux de trouver des liquidités afin de réduire le déficit budgétaire et alimenter un fonds pour l'innovation, il l'échange contre un capital.

Au-delà de cette logique financière, on voit apparaître le changement de statut de l'Etat puisqu'il passe d'actionnaire à régulateur. En d'autres termes, la gouvernance des aéroports parisiens passe de l'Agence des participations de l'État (APE) à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). Comment sera fait le travail de régulateur ? L'État pourra-t-il dorénavant demander à l'entreprise privée de faire des gains de productivité et de moins augmenter les redevances ? D'ores et déjà, le maintien du système controversé de la double caisse est un mauvais signe pour les compagnies aériennes qui réclament à juste titre un retour à la caisse unique et un gel du niveau des redevances. De la même façon sur les réglementations portant sur le bruit ou la pollution atmosphérique, l'Etat jouera-t-il pleinement son rôle de régulateur selon un cahier des charges précis ?

Pour répondre à cet enjeu, le gouvernement a fait le choix d'une concession. Jusqu'alors, le groupe Aéroports de Paris, majoritairement propriété de l'État, était propriétaire des terrains des plates-formes parisiennes. A partir de la privatisation, l'État en deviendra le propriétaire, mais l'entreprise bénéficiera d'une concession de 70 ans, qui lui permettra de garder l'usage du foncier. Pour les élus que nous sommes, avoir opté pour ce choix est préférable à celui d'une vente définitive, qui aurait privé la puissance publique de la maîtrise de cet espace stratégique.

Une demande d'audience, restée à ce stade sans réponse, a été adressée à Bruno Le Maire afin de lui présenter la vision de ce que devrait être à nos yeux la future gouvernance du groupe Aéroports de Paris et la bonne relation entre les plates-formes parisiennes et leur territoire d'implantation.

Dès le 25 avril 2018, le conseil d'administration de Ville et Aéroport a voté une motion « Non à la privatisation d'Aéroports de Paris » qu'elle a ensuite diffusé aux collectivités locales concernées.

L'exemple de la privatisation des autoroutes, cédées par l'État en 2006, devrait faire réfléchir. Celle-ci a entraîné de fortes hausses de tarifs des péages, faute d'un cadre garantissant un rapport de force favorable.

Comme les autoroutes, les aéroports sont des monopoles et ne fonctionnent donc pas sous le principe de la concurrence. Un monopole privé ne profitera à personne, ni aux usagers, ni aux riverains des aéroports, ni aux salariés d'ADP.

L'exemple de Toulouse-Blagnac, privatisé en 2015, nous rappelle une nouvelle gestion assurée par le consortium chinois Casil Europe et contestée par les collectivités locales.

Non à la privatisation d'Aéroports de Paris

Considérant que plusieurs sources confirment la volonté du gouvernement de privatiser la gestion des aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly, à travers la vente des actions détenues aujourd'hui par l'État au sein du capital de la société Aéroports de Paris ;

Considérant que l'État a déjà privatisé il y a quelques mois la gestion des aéroports de Lyon, Nice et Toulouse, ce dernier étant géré par des actionnaires chinois selon une méthode contestée par les collectivités locales ;

Considérant que le trafic des aéroports parisiens représente plus de 60 % des vols en France, et que leur privatisation est donc une décision stratégique touchant aux intérêts nationaux ;

Considérant que le cadre de vie et la sécurité de 2,6 millions d'habitants du bassin parisien sont impactés par le trafic des aéroports parisiens ;

Considérant que la rentabilité du rachat du capital d'Aéroports de Paris risque d'impliquer une exploitation à la hausse du trafic général ou du nombre de gros-porteurs, ce qui aurait un impact grave et immédiat sur la qualité de vie, la santé et la sécurité des riverains des aéroports parisiens ;

Considérant que les aéroports de Paris ont une mission d'intérêt général en participant aux côtés de l'État aux actions de sécurité, de sûreté, d'environnement et d'aménagement du territoire ;

Considérant le système francilien aéroportuaire, avec la complémentarité des plates-formes de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, qui est un élément structurant de l'aménagement du territoire national ;

Considérant le poids économique du groupe Aéroports de Paris dans l'aménagement de l'Île-de-France, avec un système aéroportuaire qui représente 8,3% de l'emploi salarié dans la région ;

Considérant l'enjeu de préserver les intérêts patrimoniaux de l'État, au travers du contrôle des terrains nécessaires à l'exécution et au développement des missions de service public (Aéroports de Paris possède 6 600 hectares) ;

Considérant qu'après la transformation d'Aéroports de Paris en société de droit privé en 2005, puis l'ouverture de son capital en 2006, l'État majoritaire à hauteur de 50,6% dans Paris Aéroport (groupe ADP) entend céder la totalité de sa participation ;

Considérant que la remise en cause de la participation majoritaire de capitaux publics dans le capital d'ADP porterait un grave préjudice au développement des plates-formes parisiennes, avec des conséquences pour l'emploi (près de 1 500 emplois en moins au sein d'Aéroports de Paris depuis 2005), le statut, les conditions de travail et le risque d'externalisation d'un certain nombre de secteurs d'activité ;

Considérant qu'avec la privatisation d'Aéroports de Paris, le retour sur investissement primera sur le développement et l'amélioration des plates-formes de Paris-Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly (Aéroports de Paris a redistribué depuis 2006, 1,9 milliard d'euros de dividendes aux actionnaires), soit un taux de 52% sur la période, ainsi que sur le cadre de vie des populations riveraines ;

Considérant que l'accroissement des bénéfices des principales sociétés installées sur les plates-formes de Paris-Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly, du fait de la croissance du trafic aérien, doit servir au développement environnemental, social et économique, et non se traduire par la remise en cause du couvre-feu entre 23h30 et 6h00, par la fin de la limitation du nombre des créneaux horaires à 250 000 par an à Orly, par un développement sans limites du trafic à Paris-CDG, par la baisse de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) qui sert à financer l'insonorisation des logements et bâtiments publics soumis aux nuisances de l'aéroport d'Orly, et par une aggravation des nuisances aéroportuaires (sonores et atmosphériques) ;

Considérant qu'il est essentiel de mettre en place un schéma aéroportuaire national dans lequel l'État resterait propriétaire des aéroports afin de prémunir les compagnies aériennes contre l'acquisition de terrains aujourd'hui propriété d'Aéroports de Paris, par un acteur privé qui pourrait négliger l'essor de l'aéroport au bénéfice d'autres intérêts plus rémunérateurs ;

Le conseil d'administration

S'OPPOSE ET REJETTE fermement toute privatisation par l'État, du groupe Aéroports de Paris, entreprise gestionnaire des aéroports franciliens, en raison des risques que celle-ci fait peser sur le cadre de vie, la santé et la sécurité des riverains de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly et parce qu'elle signifie également un abandon de souveraineté nationale.

DEMANDE au gouvernement de réaffirmer le statut protecteur des riverains de l'aéroport d'Orly en améliorant le cadre actuel afin d'obtenir notamment le strict respect du plafonnement à 200 000 mouvements annuels environ et du couvre-feu entre 23h30 et 06h00.

B) Organisation d'une réunion de concertation avec les élus franciliens au Conseil régional d'Ile-de-France (09/10/18) et publication d'une tribune

Ville et Aéroport a souhaité réunir l'ensemble de son réseau francilien pour aborder l'ensemble de ces questions et définir une ligne commune qui pourra ensuite être défendue auprès des pouvoirs publics. **Dans le cadre de ce plan d'action, l'idée de publication d'une tribune et d'une manifestation régionale élus-riverains en 2019 a été posée.**

Publication d'une tribune des élus franciliens intitulée « Face au développement de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly, les élus franciliens demandent des compensations territoriales » (22/02/19, Journal Bi Hebdo Première Heure).

«Face au développement de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly, les élus franciliens demandent des compensations territoriales»

L'abandon du projet d'aéroport à Nantes-Notre-Dame-des-Landes renforcera la concentration du trafic aérien sur l'Île-de-France qui accueille déjà plus de 50% du trafic national au détriment des régions. Pour l'État qui doit redevenir stratège en matière de politique aéroportuaire et de transport aérien il s'agit d'anticiper cet accroissement de la demande de mobilité mondiale.

Pour nous élus représentant les territoires aéroportuaires et les populations qui y vivent la croissance de l'activité aérienne devra être régulée et aucune régulation économique ne pourra se faire sans régulation environnementale et sociale.

A l'heure où l'État privatise ses principaux aéroports dont Aéroports de Paris, nous demandons la mise en place d'une vraie politique aéroportuaire en phase avec le respect de nos territoires, la santé et la sécurité des populations survolées.

Cette stratégie aéroportuaire devra :

- ➔ **Inventer une nouvelle gouvernance territoriale et favoriser le dialogue entre acteurs**
- ➔ **Il s'agit de définir ensemble un nouveau mode de gouvernance à travers une instance de concertation et de décision compétente en matière d'emploi, de transports, d'urbanisme, d'environnement, d'information. La communauté aéroportuaire est un mode de gouvernance qui a été proposé il y a 15 ans dans la loi du 23 février 2004 restée inappliquée. Nous considérons qu'il faut faire évoluer la loi de 2004 dans le cadre de l'examen de la loi d'orientation sur les mobilités.**
- ➔ **Mettre en œuvre un schéma aéroportuaire national et un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) pour les aéroports sous contrôle de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires)**

Ce schéma aéroportuaire national doit poser les grandes orientations à moyen et long terme (30 ans et plus) de l'État en matière de politique aéroportuaire, notamment en termes d'offre équilibrée (décentralisée). Cela permettrait de rééquilibrer notre système aéroportuaire national. Il s'agit de traiter ensemble la régulation économique et la régulation environnementale dans le cas d'aéroports qui sont ou vont être privatisés. En effet, les progrès technologiques ne permettront pas d'éviter à l'horizon 2035-2040 le mur de la capacité.

Au niveau territorial un contrat de développement durable aéroportuaire spécifique pour chaque aéroport sous contrôle de l'ACNUSA serait négocié et signé selon les cas entre l'État, le gestionnaire de l'aéroport, les entreprises du secteur, les collectivités territoriales et les associations. Ce CDDA aiderait les communautés aéroportuaires dans l'exercice de leurs compétences.

- ➔ **Protéger davantage la santé des populations riveraines des aéroports**

Nous demandons à ce que les conclusions de l'étude épidémiologique DEBATS portant sur l'impact sanitaire du transport aérien soient enfin publiées. Elles confirmeront les résultats d'études menées chez nos voisins européens : trouble du sommeil, maladies cardio-vasculaires, risques d'hypertension artérielle, etc.

Au-delà de cette étude il convient de mettre en place un Observatoire de veille sanitaire autour des aéroports parisiens. Il faut en effet répondre à l'enjeu sanitaire alors que l'Organisation Mondiale de la Santé a publié ses lignes directrices. Ce document dit que « les niveaux sonores produits par le trafic aérien doivent être réduits à moins de 45 décibels, car un niveau supérieur à cette valeur a des effets néfastes sur la santé ». Les cartes de mois de vie en bonne santé perdus produites par Bruitparif démontrent que les zones où l'impact sanitaire est le plus fort sont précisément les zones aéroportuaires de Roissy et d'Orly.

- ➔ **Appliquer des mesures de restriction opérationnelles du trafic sur Paris-Orly et Paris-Charles-de-Gaulle**

Paris-Orly est un aéroport développé dans un tissu préalablement urbanisé dont les populations ont subi la montée des nuisances. L'enjeu est de garantir par la loi ou le domaine réglementaire le maintien du plafonnement à 250 000 créneaux annuels, soit environ 200 000 mouvements. Par ailleurs un strict respect du couvre-feu entre 23h30 et 06h00 doit être observé. Cela passe par l'interdiction de dérogation pour les vols commerciaux.

Sur Paris-Charles-de-Gaulle compte tenu de l'extension des activités sur la plate-forme avec le projet de nouveau terminal 4 une réduction des vols de nuit doit être négociée et a minima un couvre-feu décidé entre 23h00 et 05h00 sur le modèle de Francfort. L'exemple allemand démontre que les réorganisations d'activité par les opérateurs sont possibles.

➔ **Répartir plus équitablement l'emploi sur le territoire aéroportuaire, mieux adapter l'offre de formation aux métiers aéroportuaires**

Force est de constater que les territoires aéroportuaires qui sont des territoires de banlieue se sont paupérisés. Les départements du Val d'Oise, du Val-de-Marne ou de l'Essonne sont des territoires où le taux de chômage est supérieur à la moyenne francilienne alors que ce sont aussi des territoires d'emploi. Les emplois directs qui résident sur les plates-formes ne profitent pas suffisamment aux populations riveraines. Il faut que l'État, la région Île-de-France et les opérateurs économiques se remobilisent. L'offre de formation pour nos jeunes doit être mieux adaptée aux métiers aéroportuaires. C'est une réponse à la précarité de l'emploi qui se généralise (emplois peu qualifiés, recours à la sous-traitance, etc.).

➔ **Corriger l'inégalité territoriale sur les opérations de renouvellement urbain**

Actuellement pour répondre au phénomène de dégradation urbaine des opérations de renouvellement urbain sont autorisées en zone C des PEB pour les communes incluses dans les contrats de développement territoriaux (CDT). Toutefois, il existe des communes hors CDT qui connaissent les mêmes contraintes d'urbanisme liées au PEB et qui n'ont pas de marge de manœuvre. Nous demandons à ce que cette inégalité territoriale soit corrigée par la révision de l'article 166 de la loi ALUR du 24 mars 2014. Enfin, il convient de réviser le 5° de l'article L.112-10 du code de l'urbanisme afin de permettre la réalisation d'opérations de renouvellement urbain en zone C des PEB. La possibilité de création de ces opérations serait envisageable sur une durée de 10 ans renouvelable une fois à compter de la promulgation de la loi.

➔ **Réformer le dispositif d'aide aux riverains**

Le droit de délaissement envisagé par le gouvernement ne saurait être une réponse en raison des risques qu'il présente d'aggravation de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale. Il faut par principe assurer la réparation de la nuisance subie particulièrement en matière de bruit et d'insonorisation. Le dispositif d'aide aux riverains fonctionne mal en Île-de-France à la différence des régions. On observe de fréquents blocages dans l'instruction des dossiers avec des temps d'attente trop longs pour le riverain. L'avenir du Fonds de Compensation des Nuisances Aéroportuaires (FCNA) dont bénéficient les communes incluses dans le Plan de Gêne Sonore (PGS) risque d'être menacé en raison de la privatisation de l'aéroport. Il est demandé une clarification de l'État sur ce sujet.

Au niveau de la Taxe sur les nuisances aériennes (TNSA) il faut prévoir une nouvelle fiscalité fondée sur le principe pollueur-payeur avec un élargissement de la contribution aux gestionnaires d'aéroports. Les communautés aéroportuaires auraient à gérer le dispositif avec plus de moyens. C'est pourquoi, outre la TNSA, nous sommes pour l'instauration d'une taxe de compensation des nuisances aéroportuaires (TCNA) de 1% prélevée sur le chiffre extra aéronautique des aéroports pour financer les actions des communautés aéroportuaires. Cette taxe ne grèvera pas la compétitivité des aéroports et du transport aérien. Elle constituera une participation des opérateurs d'aéroports à la réparation des nuisances, issue de leurs activités économiques dérivées.

Liste des élus franciliens signataires

Jean-Pierre BLAZY, Président de Ville et Aéroport, Maire de Gonesse (PS) ;
Arnaud BAZIN, Sénateur du Val d'Oise (LR) ;
Jacques-Alain BENISTI, Maire de Villiers-sur-Marne (LR) ;
Charlotte BLANDIOT-FARIDE, Maire de Mitry-Mory (PCF) ;
Gérard BOUTHIER, Conseiller communautaire du Val d'Yerres Val de Seine (DLF) ;
Joël BOUTIER, Maire de Groslay (DVD) ;
Jean-Noël CARPENTIER, Maire de Montigny-les-Corneilles (DVG) ;
Bernard CORNEILLE, Maire d'Othis, Conseiller départemental de Seine-et-Marne (DVG) ;
Mickaël DAMIATI, Maire de Crosne (DVD) ;
Catherine DELPRAT, Maire d'Ecouen (PS) ;
Nicolas DUPONT-AIGNAN, Député de l'Essonne (DLF) ;
François DUROVRAY, Président de la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres Val de Seine,
Président du Conseil départemental de l'Essonne (LR) ;
Sandrine GELOT-RATEAU, Maire de Longjumeau (LR) ;
Didier GONZALES, Maire de Villeneuve-le-Roi, Conseiller régional d'Ile-de-France (LR) ;
Patrick HADDAD, Maire de Sarcelles (PS) ;
Sandrine LAMIRE-BURTIN, Conseillère régionale d'Ile-de-France (Centre et Démocrates) ;
Joël MARION, Maire de Compans (PCF) ;
Jean-Louis MARSAC, Maire de Villiers-le-Bel (DVG) ;
André MAYENS, Adjoint au Maire de Varennes-Jarcy (UDI) ;
Sébastien MEURANT, Sénateur du Val d'Oise (LR) ;
Zivka PARK, Députée du Val d'Oise (LREM) ;
Jean-Bernard PAUL, 1er Adjoint au Maire d'Ablon-sur-Seine (DVD) ;
François PUPPONI, Député du Val d'Oise (DVG) ;
Roland PY, Maire de Fontenay-en-Parisis (DVD) ;
Robin REDA, Député de l'Essonne (LR) ;
Laurent SAINT-MARTIN, Député du Val-de-Marne (LREM) ;
Gérard STEMMER, Conseiller municipal de Dammartin-en-Goële (LR) ;
Luc STREHAIANO, Président de la Communauté d'agglomération Plaine Vallée,
Maire de Soisy-sous-Montmorency (LR) ;
Brigitte VERMILLET, Vice-Présidente du conseil départemental de l'Essonne
déléguée à la transition écologique et à la croissance verte (LR)

C) Publication à venir d'une tribune sur la privatisation du groupe ADP dans Les Échos en marge de la lecture définitive du texte à l'Assemblée Nationale (à partir du 13 mars 2019).

Calendrier du Projet de loi PACTE

- Le projet de loi PACTE est adopté en 1ère lecture à l'Assemblée Nationale le 9 octobre 2018.
- Le Sénat rejette la privatisation du groupe ADP lors de l'examen du texte le 12 février 2019
- La Commission Mixte Paritaire (Désaccord)
- Examen en Commission spéciale à l'Assemblée Nationale semaine du 4 mars
- Examen lecture définitive à l'Assemblée Nationale à partir du 13 mars 2019

III) Colloque Ville et Aéroport au Sénat « Pour un Schéma aéroportuaire national Pour un Contrat de Développement Durable Aéroportuaire (CDDA)» (22/10/18)

Ville et Aéroport a organisé le 22 octobre dernier au Sénat un colloque qui a réuni l'ensemble des acteurs du transport aérien français et certains acteurs européens. Les débats de cette journée ont démontré la nécessité d'un État stratège en matière de politique aéroportuaire. Cela passe par un schéma aéroportuaire national qui traduirait les grandes orientations de l'État. A l'échelle des aéroports acnusés, ce schéma prendrait la forme d'un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) décliné sur trois volets : économique, social, environnemental-sanitaire-territorial. A cette occasion, il a également été question des bonnes pratiques de concertation et négociation en Europe avec une étude de cas sur Francfort et Vienne.

L'anticipation de la croissance du transport aérien et sa régulation doivent être une priorité

Les projections de l'Association du transport aérien international (IATA) indiquent que le nombre de passagers aériens va presque doubler d'ici 2036, atteignant 7,8 milliards de voyageurs. Cette prévision se fonde sur un taux de croissance annuel de 3,6%. Cet accroissement de la demande de mobilité mondiale, il faut l'anticiper dès aujourd'hui. Cela représente un énorme défi pour les gouvernements et l'industrie. La tendance est identique en France puisque le trafic aérien a connu sa meilleure progression annuelle en 2017, avec 164 millions de passagers (+6,1%). C'est le meilleur taux de croissance depuis 2011 d'après les chiffres collectés par la Direction générale de l'aviation civile. Ce dynamisme du marché aérien français s'est confirmé en 2018.

Pour le réseau national d'élus Ville et Aéroport qui représente les territoires aéroportuaires et les populations qui y vivent, il ne faut pas se tromper. Nous disons très clairement que cette croissance devra être régulée et que toute régulation économique ne pourra être pensée au détriment de la nécessaire régulation environnementale. Autrement dit, si l'on accepte le développement aéroportuaire, celui-ci devra être rigoureusement encadré et accompagné de compensations environnementales pour nos territoires. C'est et ce sera la condition a minima de l'acceptabilité sociale de cette croissance du secteur aérien.

Il faudra poser des limites à cette croissance et mettre en balance la capacité opérationnelle de l'aéroport et la capacité environnementale. On sait qu'il y aura plus d'avions, donc plus de mouvements. Les hausses de cadences de production sont déjà prévues par Airbus et Boeing (plus de 1000 avions chacun). Le taux d'emport moyen devrait atteindre un seuil. La régulation économique et la régulation environnementale devront être traitées au même niveau, et ce d'autant plus dans le cas d'aéroports qui sont ou vont être privatisés...

Contrairement à ce que certains pensent, les progrès technologiques ne permettront pas d'éviter à l'horizon 2035-2040 le mur de la capacité !

La difficile équation du développement durable

Cette croissance du transport aérien pose de sérieux défis économiques et sociaux, environnementaux, territoriaux, sanitaires et en matière de sécurité aérienne. Nous prônons l'approche équilibrée du triptyque économie-social-environnement-sécurité. L'enjeu est de concilier des intérêts qui peuvent être contradictoires, telle est la difficile équation du développement durable.

Un développement économique mais avec des emplois de qualité. Un cadre de vie pour nos populations riveraines d'aéroports où il est indispensable de réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique. L'enjeu lié à la sécurité aérienne se pose lorsque l'on sait que les infrastructures existantes seront saturées dans 20 ans et qu'il faudra traiter toujours plus de mouvements d'avions sur des plages horaires réduites, si l'on se réfère par exemple au modèle économique du Hub à Paris-Charles-de-Gaulle.

Enfin, il faut répondre à l'enjeu sanitaire alors que l'Organisation Mondiale de la Santé vient de publier ses lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne. Ce document dit que «les niveaux sonores produits par le trafic aérien doivent être réduits à moins de 45 décibels, car un niveau supérieur à cette valeur a des effets néfastes sur la santé».

Pour relever ces défis et absorber cette croissance, il nous faut collectivement et dès aujourd'hui nous poser les bonnes questions : quelle planification des capacités aéroportuaires ? Quels nouveaux systèmes performants de contrôle aérien ? Quel système de formation de professionnels ? Comment mieux réguler la libéralisation accrue des marchés aériens ?

L'urgence d'un État redevenu stratège en matière de politique aéroportuaire

Dans ce contexte, et d'après ces prévisions, l'État régulateur doit reprendre la main dès maintenant et devenir stratège en matière de politique aéroportuaire. Car il n'y a plus d'État stratège sur la politique aéroportuaire dans notre pays depuis l'abandon du 3^{ème} aéroport parisien à Chaulnes en Picardie au début des années 2000. Depuis 2003, les quinquennats successifs de Jacques Chirac, Nicolas Sarkozy et François Hollande n'ont pas donné lieu à une politique aéroportuaire de long terme permettant de répondre à la saturation annoncée des plates-formes existantes et de planifier le développement des capacités aéroportuaires du pays. Tout semble se faire au fil de l'eau sans vision ni prévision pour l'avenir.

Le gouvernement actuel a décidé d'abandonner le projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes. Ce choix renforce la concentration du trafic sur Paris, qui représente déjà 50% du trafic national, au détriment des régions et le déséquilibre de notre système aéroportuaire national et parisien.

Les déséquilibres historiques du système aéroportuaire national se sont accentués. Dans le même temps, le système aéroportuaire francilien s'est fortement déséquilibré, Orly étant plafonné en nombre de créneaux annuels et disposant d'un couvre-feu entre 23h30 et 06h00 alors que Roissy fonctionne sur 24 heures et a pour seul plafond un Indicateur Global Mesuré Pondéré (IGMP) très contesté et l'arrêté De Robien qui prévoit 22500 créneaux entre 0h00 et 05h00.

Depuis plus de deux décennies, le développement aéroportuaire du pays n'a pas été suffisamment anticipé si bien que la Cour des comptes, dans un rapport thématique « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien » paru il y a déjà dix ans, engageait l'État à mener au plus tôt une réflexion stratégique sur les différents scénarios de développement. Depuis les années 90, la politique aéroportuaire de la France s'est résumée en une politique de gestion à saturation des capacités aéroportuaires existantes. Pourtant, devant la difficile optimisation de l'infrastructure aéroportuaire française, il existe aujourd'hui un besoin urgent de planification du développement des capacités aéroportuaires. Les autres systèmes aéroportuaires européens anglais, allemands, hollandais, sont plus équilibrés. Ils adaptent mieux leur offre aéroportuaire à l'évolution des réalités.

La proposition d'un schéma aéroportuaire national ...

Dès lors, après avoir examiné les exemples de concertation et de négociation sur des aéroports européens tels que Francfort et Vienne, les débats ont montré la nécessité pour l'État de mettre en œuvre un schéma aéroportuaire national au sein duquel est inscrit le contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) pour chaque aéroport acnulé avec ses trois composantes : économique, social, environnementale-sanitaire-territoriale.

En effet, tous les partenaires et interlocuteurs de l'État attendent de lui qu'il définisse, publie et applique une politique aéroportuaire durable. Nous savons que les investissements dans ce domaine sont lourds, qu'il s'agisse d'équipements ou de dépenses commerciales. L'inertie des comportements en matière de transport est connue et il faut du temps pour créer de nouvelles habitudes. Dans le domaine aéroportuaire il semble que l'État soit le mieux à même de prendre la responsabilité d'une politique de long terme. Cette demande est formulée aussi bien par les exploitants d'aéroports que par les compagnies.

L'État régulateur ne peut s'abstenir de répondre aux questions suivantes : Quels scénarios de développement aéroportuaire pour demain ? Quel aménagement aéroportuaire du territoire ? Quelle réflexion stratégique sur la desserte aérienne nationale et du grand Bassin Parisien ? Quelles ont été les conséquences économiques, sociales, environnementales, territoriales et sanitaires de cette absence d'État-stratège en matière de politique aéroportuaire ?

Cela pose la question de l'aménagement aéroportuaire du territoire. Il apparaît nécessaire de repenser le maillage aéroportuaire national constitué d'un nombre très important d'aéroports secondaires et de dégager des synergies entre les principales plates-formes par leur mise en réseau. Par ailleurs, il s'agit de favoriser l'intermodalité air-rail et air-route. Enfin, il convient d'adapter l'offre et la demande aéroportuaire et d'inventer un nouveau mode de gouvernance des territoires aéroportuaires : les communautés aéroportuaires. Sur ce point, une évolution législative de la loi du 23 février 2004 portant création de ces établissements publics est nécessaire car elle est restée virtuelle.

... et d'un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) pour chaque aéroport acnulé

L'objectif est de définir un nouveau modèle d'aéroport en lien à son environnement territorial et répondant à la définition du développement durable. Le transport aérien français peut-il opérer sa transition écologique ? Dans ce cadre, comment définir un tel modèle d'aéroport ? Les acteurs du transport aérien français peuvent-ils y parvenir ? Si oui, avec quelle gouvernance et selon quel modèle socio-économique ?

Les élus de Ville et Aéroport considèrent qu'aujourd'hui chaque aéroport acnulé doit avoir un contrat de développement durable aéroportuaire négocié et signé, selon les cas, entre l'État, le gestionnaire de l'aéroport et l'ensemble des acteurs du transport aérien.

Le CDDA tiendra compte des spécificités de chaque aéroport et se déclinera sur trois volets : économique, social, environnemental-sanitaire-territorial. Dans le cadre de sa contribution aux Assises nationales du transport aérien, Ville et Aéroport a formulé 21 propositions pour ce CDDA.

Si l'on prend le volet environnemental, il faut proposer à l'échelle locale un plan stratégique de développement durable pour chaque aéroport acensé. C'est à dire définir la capacité environnementale de chaque plate-forme par un plafonnement du trafic sur la base du nombre de mouvements annuels. Ce plafonnement est révisable selon des modalités à définir par l'ensemble des parties prenantes. Cela aura un effet vertueux si cela fonctionne aux autres aéroports (plates-formes secondaires).

La question centrale est celle des vols de nuit

On a vu que des négociations ont pu aboutir en Europe, notamment à Francfort à travers une décision de justice prise en 2012. Il faut s'inspirer de ces exemples de concertation et négociation.

Nous disons qu'il faut limiter le trafic de nuit entre 22h00 et 06h00 pour les aéroports situés dans des zones à forte densité de population. Prévoir notamment des mesures de restriction opérationnelles du trafic par arrêté sur les « marges de la nuit » entre 22 h et 00h00 et entre 05h00 et 06h00. Programmer une étude d'impact de cette limitation du trafic de nuit sur les opérateurs (fret et passagers) et étudier la réorganisation de leurs activités sur le modèle de Francfort. Celui-ci ne fait que confirmer un principe économique : les entreprises s'adaptent aux contraintes et se réorganisent. Francfort a réduit considérablement les vols de nuit sans aucune conséquence sur l'emploi. Sur le fret, ils sont même passés devant Paris-CDG après l'établissement du couvre-feu et la Lufthansa a investi 700 millions d'euros sur la plate-forme après cette décision.

Dans le cadre de la concertation préalable qui s'annonce sur le projet de nouveau terminal 4 à Roissy CDG au premier trimestre 2019 (saisine de la CNDP), il faut que des compensations soient négociées sur la période de nuit. Nous demandons ainsi aux autorités de s'inspirer de l'exemple de Francfort et qu'une négociation sur une période de silence entre 23 heures et 05 heures soit engagée. Telle est la compensation environnementale attendue face à un tel projet de développement.

La loi d'orientation sur les mobilités, une traduction législative des Assises nationales du transport aérien ?

A ce stade et d'après nos informations, le projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM) transmis récemment au Conseil d'État ne comprend aucun article sur l'aérien. Ce texte sera présenté en conseil des ministres le 27 novembre et examiné au Parlement en janvier 2019. Nous espérons que des précisions pourront être apportées prochainement par le gouvernement. Hormis la partie législative, on a du mal à lire la traduction réglementaire des futures mesures qui seraient issues de ces Assises...

Quelles suites au colloque ?

Ville et Aéroport a sensibilisé le gouvernement (cabinet d'E.Borne, Ministre des Transports) à plusieurs reprises sur la nécessité d'un schéma aéroportuaire national et du CDDA dans le cadre des Assises nationales du transport aérien.

Elle continuera de le faire lors de l'examen de la LOM qui devrait intégrer un chapitre sur l'aérien (synthèse des mesures retenues par la ministre et issues des Assises).

**IV) Conséquences de l'abandon du projet d'aéroport
Nantes-Notre-Dame-des-Landes
et réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique :
Ville et Aéroport organise une concertation avec les élus de Loire-Atlantique
(20/11/18)**

Le 20 novembre 2018 le conseil d'administration de Ville et Aéroport a souhaité organiser au siège de Villes de France à Paris une réunion de concertation et d'échanges sur le dossier de l'aéroport Nantes-Atlantique. A cette occasion, l'ensemble des collectivités adhérentes ou non de Loire-Atlantique étaient représentées (Région, métropole, département, communes riveraines de Nantes-Atlantique, ancien Syndicat Mixte Aéroportuaire du Grand Ouest). Suite à la décision du gouvernement d'abandonner le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes et alors qu'une concertation préalable sur le réaménagement de Nantes-Atlantique sera conduite par la Commission nationale du débat public en 2019, cette rencontre avait un triple objectif : analyser les conséquences liées à l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, examiner l'actualité du dossier Nantes-Atlantique et surtout formuler les compensations territoriales « exemplaires » servant de base au plan d'action commun au niveau local et auprès des pouvoirs publics. Depuis, le calendrier de la concertation préalable sur le réaménagement de Nantes-Atlantique a été fixé (juin-juillet 2019). Ville et Aéroport y prendra toute sa part aux côtés des collectivités locales, en étant force de propositions et en veillant à transmettre son expertise.

Les conséquences liées à l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes

Il ne s'agissait pas de revenir sur la décision d'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes par le gouvernement le 17 janvier 2018. Elle a laissé une très mauvaise impression quant à la méthode employée (mission de médiation) et la façon dont elle a été justifiée, vu les enjeux d'aménagement du territoire et la nécessité de désenclaver le Grand Ouest. Les conséquences liées à cet abandon sont négatives. Elles le sont aussi pour la région Île-de-France qui va concentrer toujours plus de trafic, notamment à Paris-Charles-de-Gaulle (projet de nouveau terminal 4). La ministre des Transports, aussitôt la décision prise, a d'ailleurs annoncé qu'elle voulait mettre Nantes à deux heures de Paris et elle a missionné M. Rol-Tanguy sur les mobilités du Grand Ouest.

Sur le plan environnemental, les effets de cette décision se sont fait sentir dès l'été puisque de plus en plus de riverains adressent des plaintes auprès des communes, notamment Les Sorinières et Rezé, pour cause de nuisances aériennes. La réalité est là : Nantes-Atlantique, 9ème aéroport français, est celui qui a affiché la plus forte croissance en 2017. Les chiffres présentés en CCE Nantes-Atlantique du 27 avril 2018 parlent d'eux-mêmes : l'évolution entre le premier trimestre 2017 par rapport au premier trimestre 2018 est de + 18,60% pour le nombre de passagers et +9,65% pour le nombre de mouvements. L'évolution du trafic passagers 2017 par rapport à celui de 2016 était de +14,87% et de +8,51% pour le nombre de mouvements. Quant aux vols de nuit, question sensible pour les populations riveraines, ils ont également augmenté entre 2010 et 2017 : +8,39% Avec 2376 mouvements annuels en 2017, ils représentent 3,21% des mouvements totaux.

Jacques Gillaizeau, Vice-Président de Nantes-Métropole, indique à juste titre que l'aéroport prend environ 1 million de passagers par an et que donc la question de sa saturation se posera à moyen terme. Prétendre qu'un réaménagement de Nantes-Atlantique va suffire est une erreur stratégique.

Jean-Pierre Blazy, Président de Ville et Aéroport, indique qu'il n'y a plus d'État stratège et régulateur en matière de politique aéroportuaire depuis près de 20 ans. Il précise que dans le cadre

des Assises nationales du transport aérien Ville et Aéroport a demandé un schéma aéroportuaire national traduisant les grandes orientations de l'État ainsi qu'un contrat de développement durable aéroportuaire spécifique pour chaque aéroport acnuse assorti de 21 propositions sur les volets économique, social, environnemental-sanitaire-territorial.

Enfin, Freddy Hervochon, Vice-Président du conseil départemental de Loire-Atlantique, a rappelé le « désastre démocratique » que représente l'abandon de l'Aéroport du Grand Ouest suite au référendum du 26 juin 2016 où le oui l'emportait à 55,17%. Il ajoute qu'on ne mesure pas encore toutes les conséquences mais que les prochains scrutins électoraux seront de bons indicateurs.

Concertation préalable sur le réaménagement de Nantes-Atlantique : capacité opérationnelle, scénarios étudiés, coût estimé

Il faudra attendre le début janvier 2019 pour connaître les dates et la durée précises de la concertation préalable sur le réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique. Réunie en session plénière le 05 décembre 2018, la Commission nationale du débat public (CNDP) a en effet repoussé l'examen du dossier au 9 janvier. Saisie par la Direction générale de l'aviation civile, elle avait estimé le 7 novembre dernier que les conditions « n'étaient pas réunies » pour organiser un nouveau débat public sur le réaménagement de Nantes-Atlantique, préférant opter pour une concertation préalable, moins lourde à organiser. Finalement, la concertation préalable sera organisée en juin-juillet 2019.

La CNDP a également précisé l'objectif de ce réaménagement, à savoir « développer un aéroport à 9 millions de passagers avec un potentiel d'agrandissement à 15 millions de passagers ». Le projet prévoit la création ou la rénovation « d'un ensemble d'aérogare(s) qui pourrait être différencié en deux aérogares ». Toutefois, la barre des 6 millions de passagers a été atteinte cette année et au rythme de la croissance actuelle, l'aéroport sera à 9 millions de passagers en 2021, 15 millions en 2026. Tel est précisément l'horizon de livraison du réaménagement de la plate-forme avec à la clé un réseau de voies de circulation des avions, des bâtiments annexes et des parkings pour les voitures. Le coût estimé du chantier est dans une fourchette entre 465 et 595 millions d'euros soit l'équivalent du coût lié à la réalisation de Notre-Dame-des-Landes.

Jean-Claude Lemasson, Maire de Saint Aignan de Grand Lieu, fait le constat d'un calendrier de concertation jugé comme « difficilement tenable » et « risquant fortement de glisser ». On peut d'ores et déjà penser que les travaux ne commenceront pas dans les deux ans qui viennent comme l'avait annoncé le gouvernement. En effet, après la concertation préalable, il y aura les enquêtes publiques, les appels d'offres, les recours, ...

Dans le cadre de l'allongement de 800 mètres de la piste vers le Sud, quatre variantes sont à l'étude : l'allongement de la piste actuelle ; le non-allongement de la piste actuelle ; la création d'une seconde piste en V par rapport à la piste actuelle, maintenue en exploitation ; la création d'une piste transversale par rapport à la piste actuelle, maintenue en exploitation.

Jean-Claude Lemasson et Martine Le Jeune, Maire de Bouguenais, rappellent le rendez-vous avec la ministre des Transports acté, à l'été 2019, afin qu'ils soient associés au choix du scénario de réaménagement qui sera soumis à enquête publique. Depuis, une demande récurrente pour connaître le contenu de la concertation à venir a été faite. Il est notamment exigé que les quatre variantes soient étudiées au même niveau que le scénario principal, voire qu'une cinquième soit ajoutée comme le souligne Freddy Hervochon : le transfert de Nantes-Atlantique.

Par ailleurs, les élus formulent plusieurs requêtes : la mise en place d'un collège d'experts par les garants nommés par la CNDP ; une attention particulière à apporter à l'expression du terme, du stade de saturation ultime de Nantes-Atlantique ; la mise en garde devant l'éventualité d'exposer des propositions de réaménagement déjà étudiées et rejetées lors du Débat public de 2003 ; les conséquences non mesurées d'un PEB révisé (court, moyen et long terme) : élargissement de la zone de bruit avec de nouvelles populations impactées et réactions de celles-ci.

D'autres sujets sensibles tels que la révision du Plan de Gêne Sonore (PGS) et les vols de nuit ont été abordés. Le projet de PGS révisé a été présenté le 26 novembre. Il avait été transmis le 30 août pour avis aux communes mais il se basait sur des prévisions de trafic minorées. Certaines démarches ont été entreprises par les élus. Le maire de Saint Aignan de Grand Lieu a par exemple écrit à la ministre de la Santé pour lui demander une meilleure protection des riverains contre les nuisances sonores. Il rappelle les nouvelles lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement publiées par l'Organisation Mondiale de la Santé le 10 octobre dernier. Celle-ci recommande de « réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de 45 décibels en journée (...) voir même à moins de 40 décibels la nuit ». Or le PGS actuel se base sur un niveau sonore oscillant entre 55 et 65 décibels. L'OMS indique qu'au-delà de 45 dB(A), le bruit des avions a un effet néfaste sur la santé des populations riveraines.

Sur les vols de nuit, il est rappelé qu'un arrêté pris en septembre 2018 a modifié les mouvements des avions les plus bruyants. A partir d'avril 2019, les décollages et atterrissages des avions mis en service entre 1978 et fin 2005 seront limités entre 22h30 et 06h ou 23h et 06h, selon leur niveau de bruit.

La demande de compensations territoriales exemplaires ou la nécessité de définir un plan d'action commun à porter au niveau local et auprès des pouvoirs publics

En annonçant le 17 janvier l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le Premier ministre, Édouard Philippe, avait promis des « compensations exemplaires » aux collectivités territoriales et aux habitants subissant les nuisances aériennes. 11 mois plus tard, le bilan est maigre, outre la concertation à venir sur le réaménagement de l'aéroport existant.

Deux groupes de travail ont été constitués suite à l'abandon de Notre-Dame-des-Landes.

Le groupe de travail des élus des communes riveraines de Nantes-Atlantique

Il s'agit notamment d'un travail mené par les maires de Saint Aignan de Grand Lieu, Rezé et Bouguenais sur les conséquences environnementales liées au maintien de Nantes-Atlantique. Cette démarche vise à préciser la vision du devenir de l'aéroport et à demander des compensations exemplaires sur différents volets du dossier. Certaines mesures doivent faire l'objet d'un accompagnement spécifique assuré par Ville et Aéroport :

- Une régulation du transport aérien
- Une évolution du champ de la réglementation sur le dispositif d'aide à l'insonorisation couvert par la TNSA
- Une déclinaison des dernières valeurs-guides de l'OMS (45 décibels) dans les documents relatifs au bruit aéroportuaire (PEB, PGS, PPBE)
- Une agrégation des études épidémiologiques et études sur des paramètres de santé environnementale conduites autour d'autres plates-formes aéroportuaires
- Une augmentation du nombre de stations de mesures (bruit, air) autour de la plate-forme sur le modèle francilien (Bruitparif, Airparif)
- Une limitation du trafic de nuit (mesure de restriction opérationnelles)

Il existe également un groupe de travail mis en place au sein de Nantes-Métropole

Il y a une difficulté à partager un discours et un objectif communs. C'est pourquoi un travail collaboratif est actuellement mené afin d'aboutir à une plate-forme commune en vue des élections municipales. Ces deux groupes de travail ont vocation à se rejoindre, et à associer la région Pays de la Loire et le département de Loire-Atlantique. Ville et Aéroport encourage la finalisation d'un plan d'action partagé par l'ensemble des élus.

Le sujet principal devant être la protection des populations riveraines.

Les services de l'État ont, en parallèle du PGS, proposé de mettre en place un fonds de compensation des nuisances aériennes (FCNA), comme traduction des compensations exemplaires. Le travail sur ce volet du dossier est au démarrage. A ce stade, le FCNA représenterait 20 millions d'euros, financé pour moitié par l'État et par l'exploitant. Le FCNA servirait à compléter le financement d'opérations d'insonorisation, du droit de délaissement, d'opérations de renouvellement urbains en zone C du PEB, etc.

Ville et Aéroport juge le montant du FCNA insuffisant et met en garde contre l'idée qu'il suffirait à compenser tous les besoins sur le territoire.

Ville et Aéroport propose la définition d'un plan d'action commun à porter au niveau local et auprès des pouvoirs publics

Pour nous élus représentant les territoires aéroportuaires et les populations qui y vivent la croissance de l'activité aérienne devra être régulée et aucune régulation économique ne pourra se faire sans régulation environnementale et sociale. Autrement dit si l'on prend acte du développement aéroportuaire nous disons qu'il doit faire l'objet d'une stratégie nationale, être rigoureusement encadré et accompagné de compensations économiques, sociales et environnementales pour nos territoires.

A l'heure où l'État privatise ses principaux aéroports dont Aéroports de Paris et où les Assises nationales du transport aérien doivent trouver leur traduction réglementaire et législative dans la loi d'orientation sur les mobilités, nous demandons la mise en place d'une vraie politique aéroportuaire en phase avec le respect de nos territoires, la santé et la sécurité des populations survolées.

Ce plan d'action se déclinerait de la façon suivante :

◆ Inventer une nouvelle gouvernance territoriale et favoriser le dialogue entre acteurs
◆ Mettre en œuvre un schéma aéroportuaire national et un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) pour les aéroports sous contrôle de l'ACNUSA
◆ Protéger davantage la santé des populations riveraines des aéroports
◆ Appliquer des mesures de restriction opérationnelles du trafic dans le cadre de la lutte contre les nuisances sonores et la pollution atmosphérique
◆ Répartir plus équitablement l'emploi sur le territoire aéroportuaire, mieux adapter l'offre de formation aux métiers aéroportuaires
◆ Consolider les opérations de renouvellement urbains en zone C du PEB afin d'éviter la spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale
◆ Réformer le dispositif d'aide aux riverains
◆ Élaboration d'un Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour Nantes-Atlantique
◆ Mener la bataille juridique sur certaines questions liées à la santé environnementale, aux vols de nuit (droit au sommeil), et

V)

Déplacement à Francfort

Vols de nuit

250ème manifestation pour l'extension du couvre-feu entre 22h00 et 06h00
(11/06/18)

Intervention du Président de Ville et Aéroport

Rencontre avec Peter Feldmann, Maire de Francfort ; Ursula Fechter, Adjointe au maire de Francfort et Martin Kessel, Coordinateur des associations de riverains

Nécessité d'une volonté politique sur la question des vols de nuit avec une réglementation renforcée à Paris-Charles-de-Gaulle sur le modèle de Francfort

Plan global de restrictions opérationnelles du trafic de nuit sur les aéroports accusés afin d'éviter la distorsion de concurrence, de protéger les populations riveraines (droit au sommeil)



VI) Projet de nouveau terminal 4 à Paris-Charles-de-Gaulle. Concertation préalable sous l'égide de la CNDP du 12/02/19 au 12/05/19

Le T4 de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle ne peut être réalisé sans compensations territoriales

Alors que s'est ouverte le 12 février 2019 la phase de concertation préalable sur le projet de nouveau terminal 4 de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle et compte-tenu de son impact environnemental et sanitaire, Ville et Aéroport demande que des mesures d'accompagnement soient discutées avec l'Etat sur l'ensemble des sujets : gouvernance territoriale, politique aéroportuaire, emploi et formation, desserte de transports publics de qualité vers et sur la plate-forme, protection de la santé des populations riveraines, réforme du dispositif d'aide aux riverains, réglementation renforcée des vols de nuit avec l'adoption de mesures de restriction opérationnelles du trafic entre 23 heures et 05 heures sur le modèle de Francfort, correction de l'inégalité territoriale sur les opérations de renouvellement urbain en zone C du Plan d'Exposition au Bruit.

A la faveur de cette concertation et face aux insuffisances du dossier du maître d'ouvrage, elle demande que des expertises soient engagées sur la question de l'emploi et de la formation sur le territoire aéroportuaire auprès de l'Insee ; sur la question de l'impact sanitaire du trafic aérien, et suite à l'étude de Bruitparif qui démontre que les riverains situés dans les zones aéroportuaires sont les plus exposés avec jusqu'à 3 années de vie en bonne santé perdue, elle souhaite que le Ministère de la Santé soit saisie ; sur le phénomène de congestion au sol suite à la mise en service du nouveau terminal 4 il souhaite que la DGAC communique l'étude qu'elle a engagée.

Pour Ville et Aéroport il n'est pas question de reproduire l'échec des promesses non tenues relatif à l'accompagnement de l'extension de l'aéroport décidée en 1997 avec la création d'un deuxième doublet de pistes. Une enquête épidémiologique figurait dans ces mesures d'accompagnement mais on l'attend toujours.

Elle rappelle la nécessité de traiter ensemble la régulation économique et la régulation environnementale. Selon Ville et Aéroport, les progrès technologiques (réduction du bruit à la source et renouvellement des flottes) ne permettront pas d'éviter à l'horizon 2035-2040 le mur de la capacité. En outre, l'augmentation de l'emport moyen va atteindre un seuil. Si une telle régulation ne se fait pas, c'est la question de la sécurité aérienne qui sera posée.

Alors que suite à l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, le gouvernement entend concentrer toujours plus de trafic sur Paris au détriment des régions et prévoit de faciliter l'accès aux aéroports parisiens depuis Nantes, que le groupe Aéroports de Paris est en voie de privatisation (projet de loi Pacte), Ville et Aéroport met en garde contre la tentation du gigantisme aéroportuaire dans une région densément peuplée où l'impératif de protection de la santé des populations riveraines doit être l'objectif premier.

Intervention du Président de Ville et Aéroport lors de la réunion publique de lancement de la concertation préalable le 12/02/19 à Gonesse

Démarche auprès de Maître Lèguevaques (Cabinet Clé Conseil) en vue de former un recours juridique contre le projet de T4

Plan de communication : newsletter Ville et Aéroport, Administration du site Ville et Aéroport, revue de presse « Transport aérien », veille des questions écrites et orales au Parlement, agenda, édition d'une nouvelle brochure de présentation Ville et Aéroport

Bilan de la campagne d'adhésion 2018 : 20 nouveaux adhérents

Eric Diard, député des Bouches-du-Rhône (13) ;
Eric Poulliat, député de la Gironde (33) ;
Laurent Saint-Martin, député du Val de Marne (94) ;
Jean-Luc Lagleize, député de la Haute-Garonne (31) ;
Pierre Cabaré, député de la Haute-Garonne (31) ;
Saint-Aignan-de-Grand-Lieu (44) ;
Bouaye (44) ;
Les Sorinières (44) ;
Rezé (44) ;
Nantes-Métropole (44) ;
Conseil départemental de Loire-Atlantique (44) ;
Établissement Public Territorial Grand Orly Seine Bièvre (91) ;
Conseil départemental de l'Essonne (91) ;
Varenes-Jarcy (91) ;
Champlan (91) ;
Compans (77) ;
Meyzieu (69) ;
Pérols (34) ;
Communauté d'agglomération Roissy Pays de France (95) ;
Conseil régional d'Occitanie (31).

VOTE DU RAPPORT MORAL 2018



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE 2019

Mardi 12 mars 2019

10h30-13h00

Salle n°1 – 1er sous-sol

II) RAPPORT FINANCIER 2018

par

M. Lucien BARGE

Trésorier de Ville et Aéroport

Maire de Jonage (69)

VOTE

PLAN DE PRESENTATION DU RAPPORT FINANCIER 2018

*La version in extenso du rapport financier 2018 sera mise en annexe
du dossier de l'Assemblée générale ordinaire 2019*

- 1) Introduction**

- 2) Présentation du bilan comptable 2018**

Compte rendu de l'expert-comptable

Commentaire des tableaux

Bilan de l'Actif

Bilan du Passif

Compte de résultat

Compte de fonctionnement

Tableau des cotisations 2018

- 3) Présentation du budget prévisionnel 2019**

- 4) État des cotisations 2018 et situation financière (mars 2019)**

- 5) Point sur la campagne d'adhésion 2019**

VOTE DU RAPPORT FINANCIER 2018



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE 2019

Mardi 12 mars 2019

10h30-13h00

Salle n°1 – 1er sous-sol

III) RENOUVELLEMENT PAR TIERS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

(Articles 6 et 7 des statuts)

VOTE

► **Composition actuelle du Conseil d'administration renouvelé lors de l'AG du 13/03/18 (25 membres)**

► **Bureau (6 membres)**

Jean-Pierre BLAZY	Président, Maire de Gonesse (95)
Jacques-Alain BENISTI	Vice-président, Maire de Villiers-sur-Marne (94)
Pascal BOUREAU	Vice-président, Adjoint au Maire de Blagnac (31)
Patricia SCHILLINGER	Vice-Présidente, Sénatrice du Haut-Rhin (68)
Didier GONZALES	Secrétaire général, Maire de Villeneuve-le-Roi (94)
Lucien BARGE	Trésorier, Maire de Jonage (69)

► **Administrateurs (19 membres)**

Gérard BOUTHIER	Conseiller communautaire, Communauté d'agglomération du Val d'Yerres-Val de Seine (91)
Bernard CORNEILLE	Maire d'Othis, Conseiller départemental de Seine-et-Marne (77)
Pierre CABARE	Député de la Haute-Garonne (31)
Jean-Luc LAGLEIZE	Député de la Haute-Garonne (31)
Jean-Bernard PAUL	Adjoint au Maire d'Ablon-sur-Seine (94)
Dominique DUCLOS	Adjoint au Maire de Bougenais (44)
Gérard STEMMER	Conseiller municipal, Mairie de Dammartin-en-Goële (77)
Gaston LATSCHA	Conseiller communautaire, Saint-Louis Agglomération (68)
Jacques LEPELTIER	Adjoint au Maire de Longjumeau (91)
	Maire de Saint-Pathus (77)
Marie RECALDE	Députée de la Gironde, Adjointe au Sénateur-Maire de Mérignac (33)
Christian REY	Maire de Diémoz (38)
Roland PY	Maire de Fontenay-en-Parisis (95)
Jean-Noël CARPENTIER	Maire de Montigny-les-Corneilles (95)
Philippe TRUBERT	Directeur du syndicat mixte de l'aéroport Beauvais-Tillé (SMABT)
Ludovic GUITTON	Adjoint au Maire du Haillan (33)
Etienne-Christian VILLEMAGNE	Ancien Trésorier de Ville et Aéroport – Membre fondateur
Eric POULLIAT	Député de la Gironde (33)
Eric DIARD	Député des Bouches-du-Rhône (13)
Yvon LERAT	Président de la Communauté de Communes Erdre et Gesvres (44)

L'assemblée générale ordinaire 2018 du 13/03/18 a renouvelé le 2ème tiers sortant du conseil d'administration :

► **Rappel du 2ème tiers sortant renouvelé lors de l'AGO 2018 du 13/03/18**

Stéphane DELABRE	Directeur du Syndicat mixte de l'aéroport Beauvais-Tillé (60)
Dominique DUCLOS	Adjoint au Maire de Bouguenais (44)
Serge GODAERT	Adjoint au Maire de Maisons-Laffitte (78)
Ludovic GUITTON	Adjoint au Maire du Haillan (33)
Gaston LATSCHA	Conseiller communautaire, Saint-Louis Agglomération (68)
Jacques LEPELTIER	Adjoint au Maire de Longjumeau (91)
Yvon LERAT	Président de la Communauté de communes Erdre et Gesvres (44)

RAPPEL : Lors de l'assemblée générale ordinaire 2013, il a été décidé la révision de l'article 6 des statuts afin d'étendre le nombre d'administrateurs à trente membres au lieu de vingt-trois précédemment :

Article 6

« L'assemblée générale élit en son sein un conseil d'administration composé d'un président, de trois vice-présidents, d'un secrétaire général, d'un trésorier *et de trente membres*. Les anciens présidents font également partie du conseil d'administration. Elle se réunit au moins une fois par an sur convocation du conseil d'administration ou à la demande d'un quart des membres, sans possibilité de procuration en ce cas. Le conseil d'administration fixe l'ordre du jour. » **[Cf. art. 6 et 7 des statuts pour le renouvellement par tiers du conseil d'administration]**

**L'assemblée générale 2019 renouvelle le 3ème tiers sortant
du conseil d'administration :**

M. Jean-Bernard PAUL	1er Adjoint au Maire d'Ablon-sur-Seine (94)
M. Eric POULLIAT	Député de la Gironde (31)
M. Roland PY	Maire de Fontenay-en-Parisis (95)
Mme Marie RECALDE	Adjointe au Maire de Mérignac (33)
M. Christian REY	Maire de Diémoz (38)
M. Gérard STEMMER	Conseiller municipal – Dammartin-en-Goële (77)
M. Philippe TRUBERT	Directeur du Syndicat Mixte Aéroportuaire de l'aéroport Beauvais-Tillé (SMABT) (60)

Liste des membres sortants candidats au conseil d'administration (22)

L'ensemble des membres sortants sont candidats au conseil d'administration excepté :

- **M. Yvon LERAT**, Membre démissionnaire (Président de la CCEG)
(Suite à l'abandon du projet d'aéroport à Nantes-Notre-Dame-des-Landes, la Communauté de communes Erdre et Gesvres n'a pas souhaité renouveler son adhésion à Ville et Aéroport)
- **M. Eric POULLIAT**, Membre démissionnaire (Député de la Gironde)
(M. Poulliat préfère quitter son poste d'administrateur Ville et Aéroport en raison d'un agenda trop contraint ne lui permettant pas de siéger au conseil d'administration.)
- **M. Jean-Luc LAGLEIZE**, Membre démissionnaire (Député de la Haute-Garonne)
(M. Lagleize préfère quitter son poste d'administrateur Ville et Aéroport en raison d'un agenda trop contraint ne lui permettant pas de siéger au conseil d'administration.)

Liste des membres candidats au conseil d'administration (4)

Brigitte VERMILLET	Vice-Présidente du Conseil départemental de l'Essonne (91)
Jacques GILLAIZEAU	Vice-Président de Nantes-Métropole (44)
André MAYENS	Adjoint au Maire de Varennes-Jarcy (91)
Christian LECLERC	Maire de Champlan (91)

**VOTE DU RENOUELEMENT PAR TIERS
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION PAR L'ASSEMBLEE GENERALE**



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE 2019

Mardi 12 mars 2019

10h30-13h00

Salle n°1 – 1er sous-sol

IV) Présentation et discussion du programme d'activités 2019

I) Les déplacements sur site

Déplacement sur site à Bordeaux-Mérignac : Jeudi 25 avril 2019

Ville et Aéroport poursuivra son programme de déplacements sur site à Bordeaux-Mérignac le Jeudi 25 avril 2019 (date pressentie) afin d'y rencontrer l'ensemble des acteurs locaux (direction de l'aéroport, élus membres du conseil de surveillance de la société aéroportuaire, Métropole, département de la Gironde, élus des communes riveraines, associations de riverains). Un point complet sera fait notamment sur le volet environnemental : procédure d'approche/ procédure de départ, vols de nuit, niveaux de bruit, aide à l'insonorisation, etc.

Ce déplacement sera organisé en coordination avec les adhérents Ville et Aéroport (communes de Mérignac, Eysines et Le Haillan ainsi qu'Eric Poulliat, député de la Gironde).

Déplacement sur site à Lyon-Saint-Exupéry : Jeudi 06 juin 2019 ou Jeudi 13 juin 2019 (programme à finaliser/ rencontre de l'ensemble des acteurs locaux)

II) Les réunions du conseil d'administration au siège de Villes de France

C'est désormais l'habitude. Le conseil d'administration Ville et Aéroport tiendra ses réunions au siège de Villes de France. Mme Caroline Cayeux, Présidente de Villes de France et du Syndicat mixte de l'aéroport Beauvais-Tillé (adhérent) a bien voulu mettre une salle à notre disposition.

Les réunions du conseil d'administration sont d'ores et déjà planifiées sur 2019 : mardis 21 mai 2019, 1er octobre et 10 décembre 2019, de 14 heures à 17 heures.

III) Les audiences ministérielles

Dès que l'actualité l'exigera, Ville et Aéroport adressera des demandes d'audience auprès des ministres concernés (F. de RUGY, E.BORNE).

Ce devrait être le cas sur le développement des aéroports parisiens et la privatisation du groupe ADP ainsi que sur le réaménagement de Nantes-Atlantique.

IV) Campagne d'adhésion 2019

En mars 2019, Ville et Aéroport diffusera auprès de 250 collectivités (Métropoles, Établissements Publics Territoriaux, Conseils régionaux, Conseils départementaux, Communautés d'agglomération, Syndicats mixte aéroportuaire, Communautés de communes, Communes) et parlementaires son dossier d'adhésion mis à jour, sa nouvelle brochure de présentation et les actes du colloque 2018.

V) La communication 2019

Ville et Aéroport poursuivra le développement de sa communication : administration de son site Internet, newsletter mensuelle, revue de presse hebdomadaire, veille des questions écrites sur le transport aérien au Parlement, réalisation de la communication et publication des actes de son colloque annuel, etc.

VI) Les activités 2019

Participation aux rencontres d'Orly organisées par les conseils départementaux de l'Essonne et du Val de Marne (14/03/19 : table-ronde Environnement ; et 11/04/19 conclusions des rencontres)

Contribution (cahier d'acteurs) dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de nouveau terminal 4 Paris-Charles-de-Gaulle (12/02/19 -12/05/19)

Contribution (cahier d'acteurs) dans le cadre de la concertation préalable sur le réaménagement de Nantes-Atlantique (01/06/19 – 15/07/19)

Conférence de presse « Vols de nuit » à Paris avec M. Martin Kessel et Mme Ursula Fechter (15/04/19)

Action juridique contre le projet de T4 Paris-Charles-de-Gaulle
(Cabinet Clé Conseil – Maître Lèguevaques)

Activités 2019 discutées lors du débat en Assemblée Générale
(plan d'action Ville et Aéroport plate-forme par plate-forme)

DISCUSSION DU PROGRAMME D'ACTIVITES 2019



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE 2019

Mardi 12 mars 2019

10h30-13h00

Salle n°1 – 1er sous-sol

V) DÉBAT

**Développement des aéroports parisiens et régionaux,
définition d'un plan d'action Ville et Aéroport par plate-forme**

*Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Lyon-Saint-Exupéry, Toulouse-Blagnac, Nantes-Atlantique,
Bordeaux-Mérignac, Marseille-Provence, Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé*

Introduction au débat

Aéroport Paris-Charles-de-Gaulle / Aéroport Paris-Orly

Les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly ont accueilli un total de 105,3 millions de passagers en 2018. Hausse du trafic : +3,8% par rapport à 2017.

Paris-Charles-de-Gaulle : 72,2 millions de passagers (+9%)
480 945 mouvements (+1,1%)

Paris-Orly : 33,1 millions de passagers (+3,4%)
229 052 mouvements (stable)

Paris-Charles-de-Gaulle : concertation préalable au projet de nouveau Terminal 4
(12/02/19-12/05/19)

40 millions de passagers supplémentaires à l'horizon 2037 ; entre 450 et 500 mouvements supplémentaires par jour, soit à terme 1800 mouvements/jour (+38%).

50 000 emplois directs annoncés par le maître d'ouvrage

Action Ville et Aéroport :

- ✓ contribution dans le cadre d'un cahier d'acteurs mis en ligne sur www.terminal4cdg.groupeadp.fr
- ✓ et participation aux réunions publiques, ateliers participatifs, ...
- ✓ constitution d'un recours juridique contre le projet de T4 si les compensations territoriales (économiques, environnementales) demandées ne sont pas prises en compte
- ✓ conférence de presse sur les vols de nuit (15/04/2019) avec les représentants de Francfort (élus, responsables associatifs)

Paris-Orly : mise en service du bâtiment de jonction des terminaux Ouest et Sud (avril 2019)

Action Ville et Aéroport :

Suites du rassemblement élus-riverains du 16 février 2019 à Orly Ouest

Objectifs d'une réunion avec Madame le Ministre des Transports :

1 – Transposition dans le corpus législatif du couvre-feu (avec objectif de l'étendre à 8 heures selon les recommandations de l'OMS) et du plafonnement du trafic (250 000 créneaux maximum, avec un objectif de 200 000 mouvements au maximum comme le spécifiait le SDRIF à l'époque de l'Arrêté Ministériel).

2 – Maîtrise des nuisances pour protéger les populations par tous les moyens raisonnablement accessibles.

- Contre le bruit.
- Optimisation des procédures.
- « Law enforcement » (répression contre le non-respect des procédures).
- Interdiction / limitation des avions les plus bruyants,
- Allongement de la piste 3.
- Contre la pollution de l'air :
- Contrôle en continu de la pollution de l'air autour de l'aéroport, et plus particulièrement sur les axes de décollage.
- Mise en place d'un plan d'action en cas de pics de pollution.
- Réduction de la pollution des véhicules terrestres et des installations au sol de l'aéroport.
- Mise en œuvre de technologies avancées pour réduire la pollution des avions lors des opérations au sol (APU à piles à combustible, roulage électrique ...)
- Interdiction / limitation des avions les plus polluants.

3 – Mesures compensatoires pour les populations et les territoires victimes des nuisances. Il faut en effet rappeler que le développement d'aéroport d'Orly a entraîné une dépréciation immobilière de plusieurs milliards d'Euros, non indemnisée par l'État ou par AdP, supportée par les collectivités locales, les bailleurs, les propriétaires de leurs logements, les propriétaires fonciers.

- Achever l'insonorisation dans les zones les plus touchées.
- Révision du plafond des aides et augmentation du taux de remboursement à 100%, pour faciliter l'insonorisation des logements collectifs et supprimer les barrières financières.
- Promouvoir l'insonorisation des bâtiments publics (écoles, centres culturels, ...).
- Pour ce faire mettre en place un dispositif qui combine l'aide à l'insonorisation financée par la TNSA et les aides à l'isolation thermique.
- Lutter contre la paupérisation des villes les plus touchées par les nuisances sonores, en mettant en place une aide à la rénovation urbaine. La dépréciation immobilière a en effet une double conséquence.
- Une dégradation accélérée du parc immobilier, parce que les propriétaires (individuels ou bailleurs collectifs) ne peuvent engager des investissements d'entretien qu'ils ne recouvreront pas à la revente.
- L'impossibilité de faire financer par le secteur privé des opérations de rénovation urbaine, du fait d'une rentabilité insuffisante.

Il serait pour ce faire possible de prélever une taxe sur les ressources commerciales annexes d'Aéroport de Paris (et non pas sur les taxes d'aéroport), ce qui permettrait de respecter le principe pollueur/payeur sans pour autant obérer la compétitivité d'AdP et des compagnies nationales de transport.

4 – Pour le long terme, engagement d'une réflexion sur un schéma aéroportuaire national visant à rééquilibrer le trafic aérien national entre les aéroports parisiens et les autres régions, tirant parti de l'évolution du parc des avions (moins de gros porteurs, plus de moyens porteurs à long rayon d'action), et de la demande des passagers pour davantage de liaisons point-à-point et moins de correspondances en région parisienne :

- Développement d'un réseau d'aéroports régionaux connectés aux moyens de transports terrestres (multimodalité),
- Révision de la croissance du trafic des aéroports parisiens.

Cette vision, qui suppose une évolution du business-model des compagnies de transport nationales et d'Aéroports de Paris, ne peut être développée sans une participation proactive – et non pas réticente – de ces acteurs.

Analyse Paris-Orly (DRAPO) : une régulation de la plate-forme menacée

L'ensemble de l'Île-de-France et en particulier le sud francilien autour de l'aéroport urbain de Paris-Orly est à saturation environnementale. Les villes autour d'Orly sont aujourd'hui survolées toutes les 3 minutes en moyenne, pendant 17h30, 365 jours/an à quelques centaines de mètres seulement pour nombre d'entre elles!

La plate-forme s'est développée, aux portes de Paris, dans une zone déjà urbanisée où plusieurs quartiers ont dû être détruits pour réaliser les pistes, il y a déjà plus de 50 ans. Cette situation particulière de la plate-forme de Paris-Orly a permis d'obtenir en 1968, un couvre-feu de 6h30 la nuit, puis en 1994 un plafonnement à 250 000 créneaux horaires attribuables (CHA) pour un objectif environnemental de 200 000 mouvements d'avions par an.

Cette régulation, toujours largement justifiée, dépend d'arrêtés extrêmement fragiles, garantis dans le principe par les différents gouvernements successifs mais aujourd'hui la situation change radicalement pour trois raisons essentielles :

1) Les travaux pharaoniques d'agrandissement de l'aéroport d'Orly (Construction d'une jetée-Est pour gros porteurs, construction d'une 3ème aérogare, reconstruction totale des pistes...) augmentent significativement la capacité d'accueil de la plate-forme d'Orly en nombre de passagers et en nombre d'avions gros porteurs (plus bruyants et plus polluants).

2) Le trafic aérien est en forte croissance, il est amené à doubler d'ici 15 ans au niveau mondial. Sur la plate-forme, l'objectif environnemental des 200 000 mouvements annuels fixé dans l'arrêté du 6 octobre 1994 est dépassé depuis des années au mépris de la santé et du cadre de vie des populations survolées. La pression pour augmenter le trafic aérien en Ile de France est forte dans un contexte où l'État doit aussi tenir compte des JO de 2024 et atteindre son objectif pour augmenter de 25 % le nombre de touristes fréquentant la capitale.

L'État envisage purement et simplement la privatisation des plates-formes aéroportuaires de l'Île-de-France. **Le rapport d'activité 2017 de l'ACNUSA évoque l'éventuelle remise en cause du plafonnement des créneaux horaires attribuables d'Orly à moyen ou long terme.**

Participation de Ville et Aéroport aux rencontres d'Orly organisées par les conseils départementaux de l'Essonne et du Val de Marne

- Table-ronde Environnement (14 mars 2019)
- Conclusion des rencontres (11 avril 2019)

Aéroport Lyon-Saint-Exupéry

Lyon-Saint-Exupéry bat un nouveau record en 2018. Après les 10 millions de passagers annuels atteints pour la 1ère fois en 2017, Lyon St Exupéry enchaîne avec un nouveau record : 11 millions de passagers accueillis en 2018.

Croissance de plus de 25% enregistrée ces 3 dernières années.

Taux de remplissage élevé. Croissance de l'ensemble des segments de trafic (low cost +15%).
Nombre de mouvements = +4,1% en 3 ans

Programme d'investissements 2019-2023

Afin de soutenir cette croissance, Aéroports de Lyon (Vinci Airports) investit : après la fin des travaux du nouveau terminal 1 (225 millions d'euros), un nouveau programme d'investissements est lancé (2019-2023) pour 200 millions d'euros.

Plan quinquennal : un nouveau parking Silo à proximité du T1, des travaux d'accès routiers, une aire de dégivrage avions ou des aires de stationnement dont le Robot voiturier ainsi que le réaménagement du T2.

AIRPACT : stratégie environnementale globale définie par Vinci Airports.
Aéroports de Lyon vise 15 millions de passagers d'ici 2028.

Action Ville et Aéroport :

- Déplacement sur site (juin 2019)
- Rencontre avec l'ensemble des acteurs locaux et notamment M. Tanguy Bertholus, Président du Directoire Aéroports de Lyon
- Coordination du déplacement avec M. Lucien Barge, Maire de Jonage, M. Christian Rey, Maire de Diémoz, M. Etienne-Christian Villemagne, Président de l'ODESA

9,6 millions de passagers en 2018, record battu. +3,7% par rapport à 2017.

Le trafic doit frôler les 10 millions en 2019.

3ème aéroport régional de France.

Trafic international fait jeu égal avec les vols domestiques : 4,7 millions de passagers chacun.

La part des compagnies low cost a encore bondi de 7,1% en 2018 et pèse désormais 42,2% du trafic avec plus de 4 millions de passagers.

Air France et Hop ! restent le 1er pavillon avec 3,1 millions de passagers suivis d'easyJet (2,5 millions) puis Ryanair (848 000).

Le nombre de mouvements a chuté de 1,8% à 101 900 décollages et atterrissages.

Rachat des parts de Casil Europe (49,9%)

Démarche des 4 actionnaires locaux (CCI de Toulouse, Région Occitanie, Département de Haute-Garonne, Métropole) auprès du Premier ministre au sujet de la vente des parts des Chinois.

Ils ont demandé à l'État de ne pas céder les 10,01% qu'il détient encore au capital de l'aéroport toulousain. Deux scénarios peuvent être imaginés pour les actionnaires locaux : soit le rachat des 10,01% de l'État par les acteurs locaux, soit le rachat des 49,9% de Casil Europe par un consortium local et régional.

L'idée consisterait à rassembler les collectivités et la CCI ainsi que les banquiers régionaux voire des industriels et des citoyens autour d'un financement participatif. Des messages auraient déjà été passés chez Airbus.

La privatisation n'est pas la bonne façon de faire fonctionner l'aéroport de Toulouse. Les faits l'ont démontré (ex. : Casil Europe met la main sur la cagnotte, fruit d'une gestion publique et reverse aux actionnaires les dividendes).

Il faut reprendre le contrôle local de l'aéroport de Toulouse, sans quoi il sera toujours vu comme un outil de spéculation et non pas comme un vecteur de développement du territoire.

Pétition du collectif anti-privatisation et saisie de la justice pour empêcher l'actionnaire chinois de vendre ses parts

Le collectif contre la privatisation de l'aéroport Toulouse-Blagnac a lancé une pétition contre cette privatisation après l'annonce de la revente de ses parts par le consortium chinois Casil Europe.

- La justice est saisie pour empêcher l'actionnaire chinois de vendre ses parts de l'aéroport.
- Le président du tribunal de commerce de Paris a validé la requête qui donnera lieu à une audience en référé le 13 mars 2019.
- Les plaignants (syndicats CGT, FSU et Solidaires de Haute-Garonne) considèrent que Casil Europe ne doit pas être autorisé à vendre ses actions tant qu'il n'a pas été désigné comme le propriétaire légal et indiscutable par la justice.

Dans le cas contraire, un changement capitalistique priverait de tout effet une éventuelle nullité prononcée par le juge administratif ou commercial. C'est peut être la raison pour laquelle le consortium se montre si impatient à se désengager de l'aéroport Toulouse-Blagnac. A l'occasion de cette transaction évaluée à 500 millions d'euros, Casil Europe vise près de 200 millions d'euros de plus-value.

3 finalistes au rachat

Il s'agit de deux groupements français dont celui mené par Vinci Airports allié à la Caisse des dépôts infrastructure et à Predica (groupe Crédit Agricole). Face à lui, on retrouve son rival du BTP et des concessions Eiffage qui se présenterait seul.

Enfin, le 2ème groupement retenu réunit la société de capital investissement Radian, la Banque populaire Occitanie, la Caisse d'Epargne Midi Pyrénées et les fonds Mirova (Natixis).

Les 3 groupements sélectionnés sont admis à discuter avec le mandataire de Casil Europe, la banque d'affaires Lazard.

Chacun devra déposer une offre engageante pour le 15 mars. Les actionnaires locaux qui détiennent 40% du capital ne sont pas associés au choix du repreneur des 49,9% de Casil Europe. Aucune clause d'agrément ne figure dans le pacte d'actionnaires ce qui signifie que les chinois peuvent choisir le candidat qu'ils souhaitent.

Aéroport Nantes-Atlantique

Près de 6,2 millions de passagers en 2018. L'aéroport de Nantes-Atlantique a connu la meilleure progression des grands aéroports français, avec +13% de croissance et 710 000 passagers de plus en 2018.

Vingt nouvelles lignes annoncées en 2019 (14 en 2018). Taux d'emport moyen des appareils en progression de +2,5%

+40% de trafic international (hors Europe) qui représente 8% du trafic global de la plate-forme, +13% pour le trafic Europe (49% du trafic global) et +9% pour le trafic national (43% du trafic global).

Trafic low cost : +20% (57% du trafic total).

Réaménagement de Nantes-Atlantique : phase de concertation préalable sous l'égide de la CNDP (juin-juillet 2019)

Dimensionnement pour 9 millions de passagers avec un potentiel d'agrandissement à 15 millions de passagers.

5 scénarios envisagés : maintien de la piste actuelle, son allongement de 800 mètres, piste transversale en lieu et place de l'actuelle, piste en V, allongement inférieur à 800 mètres.

Aucun d'eux ne pourra faire face à l'évolution du trafic et la question du transfert se reposera.

Coût du réaménagement : 500 millions d'euros

4 ans de travaux avec achèvement du chantier fin 2025

Initiative des élus de la métropole : proposition d'une mesure de couvre-feu entre 00h00 et 06h00 (mise au futur dossier de concertation)

Fonds de compensation des nuisances aéroportuares annoncé par le gouvernement tarde à se concrétiser : 20 millions d'euros sur 10 ans. Il vise à financer les aides à l'insonorisation des logements, propose un droit de délaissement (aide à la revente des propriétés) aux riverains les plus impactés mais aussi insonoriser voire déplacer plusieurs établissements scolaires, comme le collège de la Neustrie à Bouguenais.

Son montant et sa durée sont largement insuffisants.

Nouveau Plan de Gêne Sonore (PGS) ne satisfait pas les élus. Les chiffres de progression du trafic de l'aéroport ont été revus à la hausse mais son périmètre reste trop restreint.

Action Ville et Aéroport :

- contribution dans le cadre de la concertation préalable (cahier d'acteurs)
- concertation avec les élus locaux

Aéroport Bordeaux-Mérignac

+9% de croissance en 2018 : 6 799 572 passagers.

Le trafic international prédomine avec une croissance de +21,2%, soit 3,8% millions de clients. Ce développement exponentiel est considérablement porté par les vols low cost, qui ne cessent de croître et atteignent une croissance record de +22,1% emmenée principalement par easyJet qui confirme sa position de leader en installant durablement une base à Bordeaux-Mérignac.

99 destinations directes dont 27 nouveautés

Les hubs intercontinentaux se renforcent. Air France maintient ses 6 vols journaliers vers Paris-Charles-de-Gaulle et ses 10 fréquences quotidiennes vers Paris-Orly malgré le TGV (2h de Paris). Le groupe Lufthansa poursuit sa stratégie de développement vers les hubs de Francfort, Zurich et Bruxelles.

Le nombre de mouvements d'avions ne croît que de 4% illustrant que la croissance est portée par des avions capacitaires (150 à 200 sièges)

SA Bordeaux-Mérignac a un plan d'évolution de la qualité de service et des infrastructures de l'aéroport sur les 5 prochaines années conforté par un programme d'investissement de 140 millions d'euros.

Action Ville et Aéroport :

- Déplacement sur site (Fin avril 2019)
- Rencontre des acteurs locaux : SA Bordeaux-Mérignac, collectivités locales, associations de riverains
- Coordination du déplacement avec M. Ludovic GUITTON, Adjoint au Maire du Haillan, Mme Marie RECALDE, Adjointe au Maire de Mérignac, M. Eric POULLIAT, député de la Gironde

Aéroport Marseille-Provence

9,4 millions de passagers en 2018, +4,3% par rapport à 2017.

L'arrivée déjà annoncée de 4 nouvelles compagnies aériennes en 2019 lui permet de viser le cap des 10 millions de passagers.

Croissance annuelle essentiellement portée par l'international qui constitue 61% du trafic avec environ 5,7 millions de passagers (+6%) contre 39% pour le trafic national (environ 3,6 millions de passagers, +2,3%).

Le développement du trafic international, et notamment long courrier (+26,3%) est l'un des axes stratégiques prioritaires de l'aéroport Marseille-Provence.

L'aéroport souligne également le renforcement des liaisons avec les grands hubs internationaux, Francfort étant dopé par l'ajout d'une fréquence quotidienne par Lufthansa (+55,7%) mais aussi des liaisons point-à-point en Europe et dans le bassin méditerranéen avec la création d'une nouvelle base pour la compagnie Volotea, et l'ouverture de 11 lignes en 2018.

L'aéroport confirme sa position de 1er aéroport régional français et en méditerranée occidentale pour le fret express.

42 millions d'euros investis en 2018 : réalisation de nombreux chantiers tels que les travaux préparatoires au lancement de Cœur d'aéroport, la création de nouveaux postes avion, la rénovation et l'extension du T2, ou encore la finalisation de la Centrale d'énergie.

Les 2 objectifs majeurs sont la qualité opérationnelle et l'augmentation des capacités de l'aéroport. 6,7 millions seront investis dans la poursuite des études du projet d'extension du T1 et dans le démarrage des travaux du futur Cœur d'aéroport.

Le T2 : enveloppe de 5,6 millions pour la poursuite et la finalisation des travaux d'extension.

Le projet de Cœur d'aéroport (surface de 20000 m²) imaginé reliera les halls historiques A et B du terminal 1 à l'horizon 2023 et portera la capacité d'accueil de 8 à 12 millions de passagers annuels. 2027 : nouvelle jetée d'embarquement sera inaugurée.

Action Ville et Aéroport :

- Déplacement sur site envisagé en 2020
- Rencontre avec les acteurs locaux notamment M. Jean-Paul OURLIAC, Président du Conseil de surveillance et M. Philippe BERNAND, Président du Directoire// les élus des communes riveraines, la métropole, la région et le département, les associations de riverains.
- Coordination du déplacement avec M. Eric DIARD, député des Bouches-du-Rhône

Aéroport Beauvais-Tillé

Sur l'année 2018, l'aéroport de Beauvais-Tillé a enregistré une augmentation de près de 4% de son trafic annuel avec près de 3,8 millions de passagers, ce qui le place au 10ème rang des aéroports français.

Après deux années de baisse de son trafic, l'aéroport Paris-Beauvais renoue avec la croissance et un nombre de passagers reparti à la hausse : en effet, près de 3.800.000 passagers ont été enregistrés par l'aéroport en 2018 (+4%). Les nouvelles lignes vers Malte et Prague ouvertes par Ryanair, l'arrivée de la 6e compagnie Laudamotion qui dessert Vienne, la hausse de l'emport moyen sur les lignes existantes ou encore des statistiques touristiques en augmentation sont autant de critères ayant favorisé cette croissance de l'aéroport beauvaisien.

Edo Friart, directeur commercial de l'aéroport, a expliqué dans un communiqué que « *l'arrivée d'une nouvelle compagnie, Laudamotion, les ouvertures de nouvelles lignes structurantes vers Prague, Malte et Vienne permettent de dresser un bilan positif de l'année 2018. Cette hausse du nombre de passagers est encourageante pour l'année 2019 qui s'annonce déjà prometteuse et laisse entrevoir une confirmation de cette croissance. D'autres opportunités sont à l'étude mais toute l'équipe de l'aéroport savoure déjà ces bons chiffres, réalisés également grâce à l'engagement de presque 1000 employés pour faire de leur plateforme un aéroport de qualité, à taille humaine et qui compte dans le paysage local, régional et national* ».

L'aéroport Paris-Beauvais poursuit donc ses efforts pour améliorer sa qualité de service, sa proximité au service des habitants et des touristes, la continuité de ses relations avec les principales compagnies partenaires, mais aussi la diversification de son offre, tout cela dans un développement maîtrisé

Préparation du nouveau contrat de concession

Les élus des collectivités membres du SMABT ont la main pour rédiger un cahier des charges qui intègre la prise en compte des problématiques de développement durable. Un renouvellement de contrat de concession marque le moment unique pour valoriser aux yeux des candidats des éléments sur les horaires d'exploitation, la démarche Airport Carbon Accreditation ou la dimension sociétale de l'aéroport ;

Proposition d'aménagement du couvre-feu

L'arrêté de restriction d'exploitation de l'aéroport de Beauvais interdit depuis 2002 les mouvements commerciaux entre 00h00 et 05h00. Comment le rendre compatible avec les contraintes liées à l'accueil d'appareils basés ? Le SMABT a imaginé la mise en place de 3 conditions cumulatives pour préserver un maximum de tranquillité. Réservées aux seuls atterrissages programmés avant 23h00 des appareils basés, les occurrences entre 00h00 et 01h00 pour motif exceptionnel seraient accompagnées d'une extension du couvre-feu de 05h00 à 06h00.

Action Ville et Aéroport :

- Rencontre avec les élus du SMABT et sa présidente, Mme Caroline CAYEUX
- Coordination avec M. Philippe TRUBERT, Directeur du SMABT

Aéroport Bâle-Mulhouse

L'EuroAirport a enregistré en 2018 un trafic passagers en hausse de 8,7%, franchissant pour la première fois la barre des 8 millions de passagers. Il compte poursuivre la mise en œuvre de mesures renforcées de protection contre les nuisances sonores, et adapte l'infrastructure du terminal au nombre croissant de passagers

L'aéroport de Bâle-Mulhouse-Freiburg a enregistré l'année dernière 8.578.064 passagers (+8,7%), contre 7,88 millions en 2017, aucune précision n'étant fournie sur les performances par compagnies aériennes. L'EuroAirport a ainsi confirmé la tendance des exercices précédents en franchissant pour la première fois la barre des 8 millions de passagers annuels le 4 décembre, affichant une hausse de trafic « supérieure à la moyenne des aéroports européens ». L'activité fret avionné/poste a connu en 2018 une évolution négative, avec 62.809 tonnes au total (-2,3%). L'activité fret tout cargo a baissé de 9,9% à 15.711 tonnes, tandis que le fret camionné affiche pour sa part 47.321 tonnes (-1,3%). Quant au fret express, où l'EuroAirport se présente comme « plate-forme centrale à l'échelle interrégionale, en particulier pour les chaînes logistiques suisses, sud-badoises et alsaciennes », il a légèrement augmenté de 0,5% à 47 097 tonnes, pour une activité de fret globale en baisse l'année dernière à 110.129 tonnes (-1,9%). Le fléchissement du fret aérien est imputable entre autres au départ d'Emirates SkyCargo en janvier 2018, et à la diminution des vols charters de fret.

Le nombre de mouvements aériens commerciaux (décollages et atterrissages de vols passagers et fret, y compris vols charters) a progressé dans des proportions supérieures, à hauteur de 4,3% (2017 : +2,8%). Cette hausse résulte entre autres du stationnement de deux nouveaux avions par la low cost easyJet à l'aéroport. Cependant, l'augmentation des mouvements commerciaux reste nettement en-dessous de la croissance du nombre de passagers en 2018 (8,7%).

Le gestionnaire de l'EuroAirport évoque une « *année mouvementée* » en 2018. De plus en plus proche de ses limites de capacités, il doit impérativement adapter les infrastructures de son terminal : c'est pourquoi il a lancé des projets d'investissement à court et à long termes. De plus, l'aéroport a pris des initiatives politiques et des mesures radicales en vue d'une réduction efficace des nuisances sonores, en particulier après 23 heures, notamment en raison des retards d'avions de plus en plus nombreux en Europe, qui ont également affecté l'EuroAirport.

Au printemps 2018, l'EuroAirport a fixé deux objectifs à court terme afin de répondre au besoin de repos nocturne des riverains entre 23 heures et minuit, une tranche horaire particulièrement sensible, d'ici la fin 2019. Le premier objectif porte sur la réduction de moitié des décollages vers le sud, le deuxième sur la stabilisation des mouvements aériens. La concrétisation de ces deux objectifs fait l'objet d'une approche partenariale avec tous les acteurs importants établis à l'EuroAirport. Ces objectifs font également partie intégrante du plan de prévention du bruit dans l'environnement 2018-2022 (PPBE) prévu par les autorités françaises, dont la procédure de consultation a pris fin en décembre 2018. Mais une première évaluation montre qu'au moins l'un des deux objectifs sera très difficile à atteindre d'ici la fin 2019. Cette difficulté s'explique par des facteurs qui échappent au contrôle de l'aéroport et qui sont responsables de retards massifs au cours de l'été 2018. L'accumulation des retards au niveau des rotations d'avions a également entraîné une augmentation des mouvements aériens entre 23 heures et minuit.

L'EuroAirport a décidé de ne pas attendre les résultats concernant les deux objectifs à fin 2019 pour agir. Il a sollicité auprès du ministère français des transports (Direction générale de l'aviation civile,

DGAC) l'examen de mesures supplémentaires de protection contre les nuisances sonores. Les mesures envisagées vont de l'amélioration des performances acoustiques des avions aux restrictions opérationnelles après 23 heures. Ces mesures supplémentaires seront examinées dans le cadre d'une approche équilibrée (« Balanced Approach »), définie par le règlement européen 598/2014 et applicable pour tous les aéroports de l'Union européenne. La décision finale relève du ministère français des transports.

Les horaires d'ouverture existants sont d'une importance centrale pour le modèle opérationnel de l'EuroAirport. Celles-ci garantissent que les avions stationnés à l'EuroAirport peuvent décoller tôt le matin pour atteindre les grands centres touristiques et commerciaux européens et rentrer à la base en soirée. Le fret express est lui aussi tributaire des horaires d'ouverture existants. Ces horaires sont indispensables pour que l'EuroAirport puisse assumer son rôle central dans le cluster logistique de la région trinationale et proposer une offre optimale de connections aux acteurs économiques.

En 2018, l'EuroAirport a investi dans différents projets afin d'augmenter la qualité de service pour les passagers, les compagnies aériennes et les autres entreprises établies à l'aéroport. Des moyens financiers à hauteur d'environ 30 millions d'euros ont été investis essentiellement dans la rénovation des aires de trafic, le réaménagement de l'installation de ravitaillement en kérosène, les travaux d'assainissement des voies d'accès et des places de stationnement, des mesures dans le terminal passagers telles que la rénovation du niveau des arrivées et des installations sanitaires, ainsi que l'établissement de la nouvelle signalétique.

En juillet dernier, l'EuroAirport a reçu la certification « Airport Carbon Accreditation » (ACA) niveaux 1 et 2 délivrée par l'association européenne des exploitants d'aéroports (Airport Council International Europe, ACI Europe). Cette certification confirme les efforts déployés par l'EuroAirport pour réduire ses propres émissions de CO2 et valorise son engagement à atteindre un objectif de 20% d'émissions de CO2 en moins par unité de trafic (passager ou 100 kg de fret) à l'horizon 2022, et ce par rapport à l'année de référence 2015.

L'EuroAirport rappelle enfin que le raccordement ferroviaire est un maillon indispensable de deux réseaux de trains régionaux : « S-Bahn » trinationale de l'agglomération de Bâle et TER Grand Est. Pour cette raison, le projet n'accueillera pas à Bâle-Mulhouse de trains longue distance comme le TGV. Concernant l'EuroAirport, le projet n'a pas pour but d'augmenter le nombre de passagers (il ne générera qu'environ 4% de passagers en plus) : son objectif est de permettre un fort report modal de la route vers les transports en commun pour le bénéfice des passagers et des employés à l'EuroAirport.

Aéroport Nice-Côte-d'Azur

Avec un trafic passagers en hausse de 4,1% à 13,85 millions de voyageurs en 2018, Nice-Côte d'Azur conforte sa position de seconde plate-forme aéroportuaire de France derrière les aéroports parisiens. L'augmentation des destinations directes en France et à l'international renforcent la croissance naturelle du trafic et les opportunités de connexions pour les touristes.

Pour la huitième année consécutive, l'aéroport niçois a enregistré un trafic passagers en forte croissance. Un an après avoir franchi le cap symbolique des 13 millions de voyageurs, la deuxième plate-forme de France « frôle les 14 millions » à 13,85 millions, soit un gain de plus d'un demi-million de passagers, et enchaîne désormais huit mois consécutifs par an avec un trafic mensuel supérieur à un million de clients. Parallèlement, Nice-Côte d'Azur a accueilli moins de mouvements d'avion au cours de l'année écoulée. Cette « apparente contradiction » s'explique par l'attractivité de la destination qui permet aux compagnies de réaliser des taux de remplissage record, pouvant atteindre 99% au plus fort de l'été, tandis que des aéronefs plus gros, plus modernes et moins polluants sont positionnés sur l'aéroport pour accompagner la croissance du trafic.

Au cours de l'été 2018, Nice Côte d'Azur a atteint le nombre record de 117 destinations directes, dont 17 nouveautés. Une croissance des liaisons qui aura été poursuivie au cours de la saison Hiver, marquée par 12 nouveautés. Surtout, la croissance du trafic passagers au cours des cinq mois de la saison Hiver (+7,8% versus 2017) aura été supérieure à celle de la saison Été (2,6% versus 2017).

D'année en année, l'aéroport Nice Côte d'Azur accueille un nombre croissant de visiteurs en provenance de pays étrangers. Au cours de l'année écoulée, les vols internationaux ont accueillis plus de 9 millions de passagers, en croissance de 4,8% par rapport à 2017, tandis que la croissance du trafic sur les vols nationaux s'établit à 2,8%. Si l'Europe, la Grande-Bretagne en tête, demeure la première zone de provenance des visiteurs, le développement des liaisons long-courriers favorise la venue de voyageurs en provenance de la côte Est américaine ou des pays du Golfe. Les 54 compagnies régulières présentes à Nice desservent 40 pays ; en dehors de Paris, l'aéroport est le seul en France à proposer 4 destinations long-courriers en vols réguliers (Dubai, New York, Montréal et Doha), et à accueillir l'Airbus A380 en vol quotidien.

Pour accompagner cette trajectoire, **Nice Côte d'Azur a annoncé en juin 2018 le lancement de ses projets d'extension du Terminal 2** qui, à terme, proposera 6 postes avions supplémentaires capables d'accueillir aussi bien des moyens que des long-courriers. **Il portera la capacité d'accueil de la plate-forme à 18 millions de passagers à l'horizon 2021**, tandis que dans le même temps le Terminal 1 sera doté de 2 portes additionnelles.

La prise en compte de l'impact environnemental de ses activités avait conduit le groupe Aéroports de la Côte d'Azur à s'engager, dès 2011, dans une démarche de certification. En 2016, Nice Côte d'Azur devenait le premier aéroport français à obtenir l'accréditation Carbone Neutre niveau 3+, le plus élevé des standards définis par l'Airport Carbon Accreditation. En septembre 2018, les deux autres plate-formes gérées par le groupe, Cannes-Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez, obtenaient à leur tour la certification. Désormais, les émissions générées par l'aéroport Nice Côte d'Azur ne dépassent pas les 130 grammes eq CO2 par passager, quand la moyenne des aéroports européens est selon le gestionnaire de l'aéroport de 1610 grammes.

Pour renforcer sa politique de préservation de l'environnement et de l'attractivité de son territoire, le groupe s'était par ailleurs engagé dans le chantier d'extension du tramway, cofinçant ses travaux à hauteur de 12,6 millions d'euros. Depuis le 14 décembre 2018, l'aéroport Nice Côte d'Azur est ainsi accessible avec ce nouveau mode de transport électrique qui devrait acheminer chaque jour 15.000 personnes, voyageurs, accompagnants et collaborateurs de la plate-forme.

Le Groupe Aéroports de la Côte d'Azur, dont la majorité du capital appartient au consortium Azzurra gère les aéroports Nice Côte d'Azur, Cannes Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez. Il est numéro 2 européen en matière d'aviation d'affaires. La liaison régulière en hélicoptère entre Nice et Monaco est par ailleurs la plus importante du monde en termes de trafic.



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE 2019

Mardi 12 mars 2019

10h30-13h00

Salle n°1 – 1er sous-sol

VI) Questions diverses

→ Session de formation aux élus du réseau Ville et Aéroport

Elles seront organisées sur des sujets techniques en marge des conseils d'administration, sur une durée d'une heure. M.Stemmer, ancien pilote de ligne et administrateur, assurera cette formation. Suite à ses présentations, un temps d'échange sera prévu.

→ Privatisation du groupe Aéroports de Paris

Position de Ville et Aéroport (Projet de loi Pacte)

La privatisation est une aberration économique. On l'a vu dans le cas des privatisations autoroutières qui ont engendré des hausses de tarifs pour les usagers en laissant les concessionnaires exploiter des rentes de situation exorbitantes. Une situation dénoncée à juste titre par le mouvement des Gilets jaunes. Ce n'était d'abord pas du tout le moment d'en rajouter...

Outre Aéroports de Paris, la loi PACTE prévoit de privatiser La Française des jeux et de vendre les parts que l'État détient encore dans Engie (ex Gaz de France). Les trois entreprises rapportent environ 700 millions d'euros par an, dont 100 à 200 millions pour Aéroports de Paris. Et on ne compte ici que les revenus versés sous forme de dividendes. Or, comme tout actionnaire, l'État gagne aussi la part des profits réinvestie dans le capital qui augmente mécaniquement la valeur de ces entreprises. En période de disette budgétaire et d'austérité tous azimuts, pourquoi se priver de cette source de revenus stable?

Aéroports de Paris est la plus scandaleuse de ces privatisations. L'échéance de la concession est extrêmement longue (70 ans). En théorie, une telle durée devrait permettre au concessionnaire d'amortir largement ses investissements. Pourtant, il est prévu que le retour de la gestion des aéroports dans le giron de l'État donnera lieu à une indemnisation à l'échéance. Or, le Groupe ADP est une entreprise en pleine croissance (son chiffre d'affaires a crû de 22 % en 2017), ce qui signifie que dans 70 ans la valeur de son capital sera bien plus élevée qu'aujourd'hui. Comme l'écrit la journaliste Martine Orange qui suit de près la question *«le risque est que l'État doive débours des sommes gigantesques à la fin de la concession»*, ce qui revient à organiser *«une concession à perpétuité pour le privé»*.

Malgré cette aubaine, le projet prévoit pourtant que les actionnaires minoritaires actuels (au rang desquels figure Vinci, l'un des repreneurs potentiels...) soient indemnisés pour compenser une supposée «perte d'éternité». C'est tout simplement inédit!

Enfin, la privatisation d'Aéroports de Paris peut à terme poser problème pour les compagnies aériennes clientes comme Air France. Aéroports de Paris n'a pas de concurrent dans un rayon de 300 kilomètres. Il est de fait en situation monopolistique et pourrait augmenter les tarifs des redevances que paient les compagnies aériennes pour bénéficier des installations (qui sont intégrées au prix des billets). Cette hausse des tarifs est très probable pour un gestionnaire privé désireux de faire du profit, alors que l'État était soucieux d'arbitrer justement entre les intérêts d'Air France et ceux des actionnaires d'Aéroports de Paris.

Le précédent toulousain est une catastrophe. En 2015, l'État a décidé de vendre l'essentiel de ses parts (soit 49,9%) de l'aéroport de Toulouse à une société, Casil Europe, qui appartient elle-même à un consortium chinois qui n'a aucune expérience dans le domaine aéroportuaire. En octobre 2018, la Cour des comptes dressait le bilan en des termes extrêmement durs dans un rapport intitulé *«Le processus de privatisation des aéroports de Toulouse, Lyon et Nice»*. Elle notait par exemple ceci: *«les critères de recevabilité des candidats étaient peu exigeants et limités à leur capacité financière. De fait, l'acquéreur retenu, Casil Europe, a suscité des inquiétudes, en raison de son*

absence d'expérience en matière de gestion aéroportuaire, de son manque de transparence financière et de ses liens avec la puissance publique chinoise». Au même moment, on apprenait dans la presse que le consortium «vidait les caisses», de l'entreprise en versant (malgré les tentatives d'opposition d'actionnaires publics minoritaires à savoir la Région et le Département) des dividendes considérables dont une partie était prélevée sur les réserves de l'entreprise.

Après avoir fait cela et parce que l'État refuse de lui céder les 10,1 % qu'il détient encore, Casil Europe cherche aujourd'hui à vendre sa participation (49.9% de l'aéroport donc), pour un montant supérieur de près 200 millions au prix où elle l'a acheté! En plus des dividendes, cela constitue énormément d'argent pour un investissement pratiquement nul.

Dans le cas du Groupe ADP, les modalités de la privatisation sont effectivement différentes car il s'agit d'une concession et non d'une vente. Ainsi, les actifs appartiendront toujours à la collectivité publique et le gestionnaire ne pourra pas les revendre. Néanmoins, il sera libre d'utiliser à sa guise le patrimoine mis à sa disposition, y compris le très lucratif patrimoine foncier de l'aéroport. De plus, la concession rajoute une couche de complexité en dissociant la propriété du capital de sa gestion. Il faudra donc contractualiser la relation entre les deux parties pour gérer les éventuels conflits d'intérêts entre l'État propriétaire et l'opérateur gestionnaire. Ce type de partenariats public-privé a lui aussi engendré souvent des dérives coûteuses pour l'État, comme l'a récemment rappelé la Cour des comptes européenne.

Les aéroports gérés par le Groupe ADP constituent, avec environ 100 millions de voyageurs par an et une tendance à la hausse, la principale frontière de notre pays. C'est ce qui a récemment conduit une centaine de parlementaires LR à s'opposer au projet de privatisation de l'entreprise, mettant notamment l'accent sur l'aspect «contrôle des migrations», mais évoquant aussi la nécessité de lutter contre les nuisances sonores. Ce sont deux des enjeux, mais il en existe d'autres: aménagement du territoire, environnement, sécurité...

Qu'en sera-t-il demain si le Groupe ADP est géré par un concessionnaire ayant à cœur de faire primer la rentabilité de court terme sur la nécessaire préservation de la sécurité, en particulier si ce concessionnaire est étranger, sachant que plusieurs candidats à la reprise le sont?

La question de la conformité de la privatisation d'Aéroports de Paris a été posée à plusieurs reprises dans la mesure où le 9ème alinéa du Préambule de la Constitution d'octobre 1946 dispose que *«tout bien, toute entreprise, dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait, doit devenir la propriété de la collectivité*». Un amendement parlementaire a soulevé ce problème en notant qu'*«en raison de l'importance du trafic passager et du fret national et international, l'activité d'ADP et les biens qui y sont affectés ont un rôle national qui n'est rempli par aucun autre aérodrome en France*».

Pourquoi l'État veut-il privatiser ADP ? On ne peut pas évacuer l'hypothèse de l'obstination idéologique. Alors que les États sont en train de se réaffirmer partout et de réapprendre à exercer leur souveraineté (certains n'ont jamais oublié: pas un seul aéroport n'est privé aux États-Unis, pays pourtant réputé libéral), le gouvernement français semble bloqué dans les années 1990 et continue à nous resservir les vieilles lunes selon lesquelles le privé serait plus «efficace» pour gérer des entreprises, fussent-elles stratégiques. Le plus piquant est qu'au moment où il s'engage dans ce projet, les Pays-Bas lancent une opération de prise de contrôle d'Air France-KLM, car ils souhaitent rééquilibrer la gouvernance du conglomérat en leur faveur. Certains comprennent plus vite que d'autres que le monde a changé.

Le plus navrant est que les privatisations actuelles semblent le produit d'un renoncement à toute action publique dans l'économie. On a l'impression qu'on privatise pour ne plus avoir à gérer ces choses compliquées qui s'appellent politique industrielle, stratégie économique, développement de filières... D'ailleurs, lorsqu'il possède encore des parts dans des entreprises, l'État nomme des administrateurs sans leur donner la moindre directive. Aussi, dans les conseils d'administration, ses représentants sont le plus souvent silencieux et transparents et laissent la bride sur le cou aux PDG. L'exemple le plus flagrant est celui de la gestion de Renault. L'État, principal actionnaire, a laissé Carlos Ghosn faire à peu près tout ce qu'il voulait, y compris délocaliser ses sites industriels et, semble-t-il, détourner une partie des fonds de l'entreprise à des fins personnelles.

