



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Mardi 16 mai 2017
14h00-16h00 – 8ème bureau
Assemblée Nationale – PARIS

ORDRE DU JOUR

I	Compte-rendu du déplacement à Francfort. Observation du trafic de nuit
II	Point sur le rapport du groupe d'études parlementaire « Politique aéroportuaire »
III	Point sur le programme d'activités 2017
IV	<u>Questions diverses</u>



I)

COMPTE-RENDU DU DÉPLACEMENT À FRANCFORT

OBSERVATION DU TRAFIC DE NUIT

Une délégation Ville et Aéroport conduite par M. Jean-Pierre Blazy, son président et M. Christian Rey, administrateur, s'est rendue les 27 et 28 mars sur l'aéroport de Francfort afin de mieux appréhender l'activité liée aux vols de nuit entre 22h00 et 06h00. Si les élus et les populations riveraines ont obtenu un couvre-feu entre 23h00 et 05h00 après une décision de justice intervenue en 2012, leur combat continue pour obtenir un couvre-feu total sur huit heures consécutives entre 22h00 et 06h00. En ce sens, ils manifestent chaque lundi dans les couloirs du Terminal 1 depuis près de 5 ans. C'est un exemple en Europe qui démontre que l'on peut réussir à concilier l'économie du transport aérien et l'exigence environnementale.

Rappel historique de la mise en place du couvre-feu à Francfort

La concertation animée par le Forum Aéroport et Région (regroupant le gouvernement du Land de Hesse, les communes, les associations, les autorités aéroportuaires et la compagnie Lufthansa) avait conduit à faire accepter la création d'une quatrième piste sur l'aéroport en contrepartie de la suppression des vols de nuit. **Le plan approuvé par le ministère de l'Economie, des Transports et de l'Aménagement du territoire du land de Hesse le 18 décembre 2007 a finalement autorisé les vols de nuit en les encadrant par :**

- une limitation du nombre de vols de 23h00 à 05h00 fixée à 17. Cette partie de la nuit 23h00-05h00 est dénommée « nuit de médiation ».
- cette limitation est complétée d'un plafond de vols réguliers autorisés la nuit de 22 heures à 6 heures fixé à 150 vols par nuit en moyenne (soit sur un an 54 750 vols de 22h00 à 06h00 dont 6205 de 23h00 à 05h00).

Pour mémoire, les dispositions antérieures ne portaient que sur une limitation des vols la nuit de 23h00 à 05h00 fixée à 50 vols (soit 18250 vols sur un an) et le nombre moyen de vols de 22h00 à 06h00 était de 140.

Le dispositif prévoyait également :

- en plus de l'interdiction des avions du chapitre 2 déjà existante une autorisation la nuit de 22h00 à 06h00 des seuls vols d'avions du chapitre 4. Des autorisations pour les avions en marge du chapitre 4 peuvent être données du lundi au vendredi.
- une priorité absolue au fret de 23h00 à 05h00 dans le cadre des 17 vols. Ces nouvelles dispositions contrepartie de la construction de la 4^e piste n'ont pas été acceptées par les riverains et un recours a été déposé.

- Une interdiction totale des vols de nuit sur 23h00-05h00 a été décidée le 11 octobre 2011 par le tribunal du land de Hesse et ce à compter du 30 octobre 2011 au motif que l'obligation d'examiner les intérêts contradictoires avait été enfreinte par le ministère. Cette décision de justice a été confirmée par la cour fédérale de Leipzig le 14 mars 2012.

La création de la nouvelle piste incite les autorités aéroportuaires à prévoir un fort développement portant le nombre de mouvements annuels à 700 000 à l'horizon 2020.

Plusieurs dispositifs complètent ces restrictions sur le nombre de mouvements. Entre 23h00 et 05h00 il est demandé aux pilotes d'appliquer une procédure de descente continue et éventuellement, si les conditions de trafic le permettent, en dehors de ces horaires. Les techniques habituelles de procédures de moindre impact sonore sont en outre très développées avec des opérations vent arrière jusqu'à 5 Nds qui devraient être portées à 7 Nds.

Le Forum Aéroport et Région, organe de concertation à l'aéroport de Francfort

Le Forum Aéroport et Région, également dénommé « Maison de l'environnement », est l'organisme chargé de l'animation, de la concertation et de la médiation entre élu, riverains et professionnels de l'aéronautique, au sein de l'aéroport de Francfort.

Le forum s'occupe également de diffuser l'information au grand public, notamment à travers la mise en ligne sur Internet des informations relatives aux trajectoires, au bruit des avions, à l'aide du logiciel CASPER. Les données recueillies sur le bruit le sont sous l'autorité du forum et sur la base de stations de mesure de bruit de l'aéroport, des communes et appartenant en propre au forum.

Le forum est composé de 9 agents et dispose d'un budget de 3 millions d'euros.

Le combat continue pour le couvre-feu total entre 22h00 et 06h00

Lors de la visite, Ville et Aéroport a pu rencontrer et échanger avec plusieurs responsables associatifs tels que M. Martin Kessel, Secrétaire de l'UECNA, Président d'une organisation chargée de contrôler le respect du couvre-feu entre 23h00 et 05h00, Mme Ina Hauck et M.Klaus Rehnig représentant les riverains situés à l'est et à l'ouest des pistes.

Actuellement ceux ci nous indiquent qu'il y a 133 vols en moyenne par nuit sur les plages 22h00-23h00 et 05h00-06h00. Le problème persiste donc juste avant 23h00 et juste après 05h00. C'est pourquoi le collectif élus-associations continue d'être mobilisé pour obtenir le couvre-feu sur huit heures consécutives de 22h00 à 06h00 comme le prévoit la définition de la nuit de l'OMS ou de l'Union européenne (cf. Directive 2002-49 sur le bruit dans l'environnement).

C'est ainsi chaque lundi depuis près de 5 ans une manifestation élus-riverains est organisée sur l'aéroport (Terminal 1, section B). Ville et Aéroport a pu observer la mobilisation sur place lors de la 208ème manifestation organisée par le collectif élus – riverains.

A cette occasion, la délégation Ville et Aéroport a également pu rencontrer Mme Ursula Fechter, Adjointe au Maire de Francfort particulièrement sensible à la question aéroportuaire et aux requêtes des populations riveraines.

Quelles conséquences du couvre-feu sur l'activité économique des compagnies aériennes ?

Suite à la mise en place du couvre-feu, certains vols ont été supprimés, d'autres reprogrammés en journée, d'autres encore transférés sur les aéroports spécialisés pour le trafic de fret tels que Cologne (hub d'UPS). L'ancienne base militaire de Hahn située à 150 km de Francfort reste quant à elle très peu utilisée.

Contrairement à l'idée reçue, les compagnies aériennes n'ont pas été durement impactées sur le plan économique et elles ont pu réorganiser leur activité. Par exemple la Lufthansa Cargo qui avait indiqué qu'elle quitterait Francfort si le couvre-feu était décidé a finalement investi 700 millions d'euros 15 jours après son instauration.

A Francfort, les opérateurs de fret (UPS, TNT, etc.) et Europ Airpost ont indiqué que 90% du fret peut être transporté dans la journée et que des délocalisations du trafic de fret peuvent très bien être envisagées sur des plates-formes secondaires dédiées.

Pour Ville et Aéroport, ce qui a été possible à Francfort doit donc pouvoir l'être également à Paris-Charles-de-Gaulle !

La nécessité de développer le réseau européen de mesure du bruit indépendant : EANS

Lors d'une réunion de travail organisée à Francfort après la manifestation, M.Kessel a présenté le réseau européen indépendant EANS chargé de mesurer et contrôler le bruit aérien autour des principaux aéroports européens. Les données sont collectées sur le site www.dfld.de ou www.eans.net et grâce à ce travail de collecte et de statistique le rapport de forces entre le ministère public, les autorités aéroportuaires (Fraport) d'un côté et les élus et populations riveraines de l'autre est équilibré.

Pour Ville et Aéroport, il apparaît nécessaire de développer cet outil en France autour des principaux aéroports acrusés. C'est pourquoi elle organisera ces prochains mois une réunion d'information et de présentation de la station EANS à ses adhérents en présence de M.Kessel. Chaque commune du réseau Ville et Aéroport pourra ainsi si elle le souhaite s'équiper d'une station indépendante.

L'Union Européenne encore trop timide sur le volet aérien

Pour Ville et Aéroport, il faut aujourd'hui un plan européen commandé auprès de la Commission européenne sur la question du développement aéroportuaire. Elle demande également un plan sur la capacité environnementale de chaque grand aéroport européen. Enfin, elle estime qu'il faut un plan de restrictions opérationnelles pour protéger les riverains contre le bruit.

Discussion sur les suites du déplacement à francfort

II)

Point sur le rapport du groupe d'études parlementaire

«Politique aéroportuaire »

« A quel horizon le « crash » du transport aérien français aura-t-il lieu ? »

Le rapport final du groupe d'études parlementaire sur la politique aéroportuaire intitulé « A quel horizon le « crash » du transport aérien français aura-t-il lieu ? » est sorti début mars. L'occasion pour Ville et Aéroport de livrer une analyse synthétique de celui-ci ainsi que des 10 recommandations formulées par les parlementaires pour éviter le « crash ».

La nécessité d'un retour de l'Etat-stratège en matière de politique aéroportuaire comme condition d'évitement du « crash »

Il n'y a plus d'Etat 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 » ou « de l'air » sans vision ni prévision pour l'avenir. Certes les rapports ont été nombreux, parlementaires et gouvernementaux. Ceux-ci faisaient des propositions, des recommandations en général peu suivies d'effets dans la réalité. Pourtant le ciel aérien français est agité, soumis à des turbulences et des conflits. A leur origine, on trouve des décisions politiques contraires au gré des alternances. Cette indécision de l'Etat est marquée par le dossier du troisième aéroport parisien (1993-2003) ou par celui du nouvel aéroport Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes vieux de 40 ans dont l'issue demeure toujours incertaine.

Tous les partenaires et interlocuteurs de l'État qui ont été auditionnés dans le cadre des travaux de ce groupe d'études parlementaire attendent de lui qu'il définisse, publie et applique une politique aéroportuaire stable. En effet, 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 a été formulée aussi bien par les responsables des plateformes que par les compagnies.

L'enjeu est important et l'Etat 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 ?

Les effets de la déréglementation du transport aérien français

Quelles ont été les conséquences de cette absence d'Etat-stratège en matière de politique aéroportuaire ? Les déséquilibres historiques du système aéroportuaire national se sont accentués. Dans le même temps, le système aéroportuaire francilien s'est fortement déséquilibré. 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 en 2008, engageait l'Etat 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. 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.

L'absence d'anticipation du devenir du système aéroportuaire national et parisien est aujourd'hui plus qu'hier préjudiciable pour le pays si l'on considère 2035 comme horizon de saturation des plates-formes existantes selon un scénario médian comme l'a démontré une étude Eurocontrol en juillet 2012. Face à la croissance du trafic, Eurocontrol indique que 12% de la demande de trafic ne pourra pas être satisfaite en 2035 à capacités aéroportuaires identiques. Cela représente environ 2 millions de vols pour un peu plus de 200 millions de passagers. Soit l'on crée de la capacité aéroportuaire supplémentaire, c'est-à-dire des aéroports avec le niveau d'acceptabilité sociale que l'on connaît en France et en Europe ; soit l'on continue l'optimisation des aéroports existants, option qui a aussi ses limites.

Il est temps que l'Etat redevienne stratège si l'on veut éviter « le crash » du transport aérien français. Il faut faire un choix clair : soit le scénario qui conduit au « crash », c'est-à-dire la poursuite de l'optimisation des capacités aéroportuaires existantes avec à moyen terme la saturation environnementale. Jusqu'où dans le temps et avec quelles conséquences environnementales, sanitaires et sur la sécurité ? Soit la définition du transfert d'activités de Paris-CDG sur un grand aéroport régional pour des raisons de saturation environnementale, ou la réalisation d'un complément d'infrastructure localisé dans le grand Bassin Parisien ? Ou encore la mise en système Paris-CDG-Vatry sur le modèle de Francfort-Hahn ?

Après un examen historique de la politique aéroportuaire française, qui a conduit à une centralisation et une hypertrophie parisienne dont le rapport pointe les effets produits sur les différents volets (économique et social, environnemental et sanitaire santé, sécurité), la nécessité d'un Etat régulateur et stratège est posée. En effet, il convient de sortir de cette gestion sans vision ni prévision de l'avenir, c'est-à-dire l'horizon de saturation du système aéroportuaire national et parisien. La possibilité d'un « crash » du transport aérien français existe si l'on reste dans cette imprévision et si rien n'est fait pour anticiper la saturation annoncée du système aéroportuaire dans son ensemble. L'absence de vision stratégique est à l'opposé d'une politique de développement durable du transport aérien. Elle risque de porter préjudice aux trois piliers du développement durable : l'économie du transport aérien, l'environnement et tout ce qui touche aux conditions de travail des personnels (volet social).

Pour un schéma aéroportuaire national

Pour éviter ce scénario, le rapport recommande en premier lieu un schéma aéroportuaire national fixant les orientations de l'Etat et précise ses différentes composantes : l'adaptation entre l'offre et la demande aéroportuaire, les notions de capacité aéroportuaire et de saturation, d'aménagement aéroportuaire du territoire (synergies entre aéroports et révision du maillage aéroportuaire, le développement de l'intermodalité air-rail et air-route), de compétitivité du transport aérien (concurrence entre compagnies aériennes), de gouvernance des territoires aéroportuaires (communautés aéroportuaires), des missions de régulation de l'Etat, de l'arrivée des opérateurs privés dans le réseau des aéroports français, de l'unification des dispositifs de prévention (PEB) et de réparation des nuisances (PGS) imputables aux aéroports. Enfin, le rapport dresse une analyse prospective du transport aérien à l'horizon 2035 et pose les deux principaux scénarios de développement aéroportuaire.

Synthèse des 10 recommandations pour éviter le « crash »

Recommandation 1

Elaborer un schéma aéroportuaire national fondé sur des hypothèses de trafic pour les grands aéroports français et en déduire un programme d'actions adapté entre l'offre et la demande aéroportuaire ; Clarifier au sein du schéma aéroportuaire national les différents choix face aux perspectives de saturation des aéroports (planification des capacités aéroportuaires) synonymes de « crash » du transport aérien français ; Déterminer à travers une analyse prospective les scénarios de développement aéroportuaire conduisant au « crash » et celui qui permettrait de l'éviter.

Recommandation 2

Utiliser plus efficacement les infrastructures aéroportuaires existantes par des synergies entre aéroports (définition de réseaux aéroportuaires entre Paris et la Province et à l'échelle du grand Bassin Parisien) ; Formaliser une stratégie de développement des aéroports décentralisés et des infrastructures associées, en recherchant des synergies d'exploitation entre plates-formes de province géographiquement proches ; idem à l'échelle du grand Bassin Parisien entre les aéroports parisiens Paris-CDG, Paris-Orly et les aéroports secondaires (Vatry, Châteauroux, Beauvais) ; Décider la création de compléments d'infrastructure afin de répondre à la saturation des capacités des aéroports existants à l'horizon 2035 ; Définir un nouvel aménagement aéroportuaire du territoire en recherchant la cohérence du maillage aéroportuaire actuel constitué d'un grand nombre de petits aéroports.

Recommandation 3

Au niveau des grands aéroports régionaux privatisés tels que Toulouse-Blagnac, Lyon-Saint-Exupéry et Nice-Côte-d'Azur, mettre en œuvre des pactes d'actionnaires afin de garantir un actionnariat à majorité publique.

Recommandation 4

Réexaminer les projets d'investissements dans une logique d'intermodalité, en mettant en cohérence les acteurs des transports ferroviaires et aériens.

Recommandation 5

Sur le volet environnemental, réformer la TNSA et le dispositif d'aide aux riverains ; limiter les vols de nuit notamment à Paris-CDG ; mettre en place des mesures de restrictions opérationnelles fondées sur le nombre de mouvements annuels et définir pour chaque aéroport acné sa capacité environnementale.

Recommandation 6

Sur le volet social, mettre fin aux pratiques de dumping social et fiscal (compagnies low cost) et sécuriser le droit du travail.

Recommandation 7

Favoriser une concurrence plus équilibrée et loyale entre les compagnies aériennes européennes et les compagnies du Golfe et asiatiques. L'Etat doit assurer la protection des intérêts légitimes des transporteurs aériens français par un contrôle strict des pratiques commerciales et des droits de trafic.

Recommandation 8

Assurer l'équilibre entre les intérêts propres aux gestionnaires d'aéroports (ADP et 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) ; fin du régime d'exception et retour à la caisse unique pour ADP dans le cadre d'une révision du CRE 2016-2020 ; renforcement de l'indépendance de l'Autorité de supervision indépendante (ASI)

Recommandation 9

Créer autour des principaux aéroports acnés les communautés aéroportuaires, nouveau mode spécifique de gouvernance des territoires aéroportuaires.

Recommandation 10

Réviser le règlement défaillant de l'Union européenne de 2004 censé protéger les compagnies européennes de transport aérien contre les subventions et pratiques déloyales qui leur porteraient préjudice.

En savoir plus : télécharger le rapport « A quel horizon le « crash » du transport aérien français aura-t-il lieu ? » sur www.villeaeroport.fr

DISCUSSION



1) ACTIONS SUR LES THÉMATIQUES**✓ Dispositif d'aide aux riverains et TNSA**

Propositions de refonte du dispositif dans le cadre des rapports parlementaires Bénisti/Bouillon // Blazy (suivi des recommandations)

Argumentaire visant au déplafonnement de la TNSA aujourd'hui plafonnée à 55 millions d'euros/an suite au PLFR 2016

Réduction des délais d'attente pouvant atteindre de 3 à 6 ans

✓ Renouvellement urbain en zone C des PEB

Les propositions de révision de l'article L.112-10 du code de l'urbanisme continueront d'être défendues

**✓ Suites de la thèse commandée par Ville et Aéroport
(Université de Cergy-Pontoise, Laboratoire MRTE)**

« Impacts des plateformes aéroportuaires Evaluation des impacts des plateformes aéroportuaires : dépréciation immobilière, mobilité résidentielle et inégalité environnementale. Le cas de Paris-CDG, Paris-Orly, Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac »

Ville et Aéroport entend promouvoir la création d'Observatoires des valeurs immobilières et des parcours résidentiels autour grands aéroports français. Actions menées auprès de l'ACNUSA, BRUITPARIF, Ministères concernés.

Une réunion de travail sera fixée pour évaluer le projet (moyens humains, financiers, etc.)

**✓ Privatisation actée des grands aéroports régionaux
(Toulouse-Blagnac, Nice-Côte-d'Azur, Lyon-Saint-Exupéry)**

Organisation d'une table-ronde à Toulouse-Blagnac avec l'ensemble des parties prenantes pour faire le bilan post-privatisation sur la nouvelle gestion par le consortium chinois.

✓ Politique aéroportuaire

Suivi des suites du rapport du groupe d'études parlementaire et des 10 recommandations formulées dont notamment celle qui vise à mettre en œuvre un schéma aéroportuaire national

✓ **Rapprochement des procédures PEB/PGS et assouplissement du critère d'antériorité**

Ville et Aéroport suivra la mise en application de la réforme rapprochant PEB/PGS et établissant une cartographie unique du bruit (évolution législative) à travers un véhicule législatif ; elle sera attentive à la parution d'un décret en Conseil d'Etat portant sur l'assouplissement du critère d'antériorité (évolution réglementaire)

✓ **Notre-Dame-des-Landes**

Veille sur ce dossier sensible à la fois dans le cadre de la campagne présidentielle et ensuite au niveau de la décision claire attendue par l'exécutif d'implanter un nouvel aéroport à NDDL

✓ **Vols de nuit Paris-CDG – Groupe de suivi sur la mise en œuvre des recommandations du rapport Guyot**

Participation aux travaux du groupe de suivi qui devrait s'achever fin 2017

✓ **Etude épidémiologique DEBATS sur l'impact sanitaire du transport aérien**

Ville et Aéroport rencontrera l'équipe de chercheurs qui travaille sur l'étude et fera un suivi de cette étude majeure très attendue. Un point d'étape sera demandé auprès du Ministère de la Santé et de l'ACNUSA

2) DÉPLACEMENTS - PROGRAMME PRÉVISIONNEL

Aéroport Toulouse-Blagnac: Table-ronde avec l'ensemble des parties prenantes sur la privatisation de l'aéroport et le bilan de la nouvelle gestion par le consortium chinois.

(coordination avec Pascal BOUREAU et le Conseil départemental de Haute-Garonne)

Aéroport Beauvais-Tillé: Observation du modèle low-cost (Ryanair) – Rencontre de l'ensemble des acteurs locaux (Compagnie Ryanair, SMABT, Elus, associations de riverains)

(coordination avec Stéphane DELABRE, Directeur du Syndicat mixte de l'aéroport Beauvais-Tillé (SMABT))

Aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes: Opportunité de programmer ce déplacement une fois la décision du nouvel exécutif rendue et la ZAD évacuée.

(coordination avec Yvon LERAT, Président de la Communauté de communes Erdre et Gesvres)

DISCUSSION

IV)

Questions diverses

DISCUSSION

