



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Mercredi 5 octobre 2016
14h00-16h00 – 4ème bureau
Assemblée Nationale – PARIS



ORDRE DU JOUR

1	Suites du rapport parlementaire « Nuisances aéroportuaires » de MM. Jacques-Alain Bénisti et Christophe Bouillon, députés
2	Point sur la privatisation actée des aéroports Lyon-Saint-Exupéry et Nice-Côte-d'Azur. - Quelles conséquences sur le territoire aéroportuaire ?
3	Point sur le projet de nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes Suites du référendum. - Quelle feuille de route ? Quels enjeux ?
4	Point sur le projet de loi « CDG Express » examiné le 27/09/16
5	Questions diverses : Aéroport Toulouse-Blagnac (nouveau round judiciaire) ; - Colloque de la mission « Développement aéroportuaire et maillage des aéroports sur les territoires » ; - Point financier

D)

**Suites du rapport parlementaire « Nuisances aéroportuaires »
de MM. Jacques-Alain Bénisti et Christophe Bouillon, députés**

**Suites du rapport « Communautés aéroportuaires,
rapprochement des procédures PEB / PGS
et critère d'antériorité » de M. Jean-Pierre Blazy, député**

➤ **Rappel sur le rapport d'information parlementaire :**
« Nuisances aéroportuaires » du 16 mars 2016 et synthèse des 46 recommandations

Le 16 mars dernier, la Commission du développement durable de l'Assemblée nationale a examiné le rapport d'information sur les nuisances aéroportuaires présenté par les députés MM. Jacques-Alain Bénisti et Christophe Bouillon. Dans ce cadre, une quarantaine d'organismes, associations de riverains, compagnies aériennes, gestionnaires d'aéroports, syndicats professionnels, chercheurs, autorités sanitaires ont été rencontrés.

À partir du constat qu'ils ont dressé sur l'évolution des nuisances sonores aériennes et des pollutions et sur l'insuffisance des réponses actuelles, les députés Jacques-Alain Bénisti et Christophe Bouillon ont formulé **quarante-six recommandations (Cf en annexe du dossier)** dans de nombreux domaines, treize au total : remédier aux lacunes dans la production des données, améliorer l'information des riverains, revoir l'aide à l'insonorisation et son financement, limiter les vols de nuit à Paris-CDG, optimiser les trajectoires, alourdir les amendes en cas de non-respect des trajectoires et des couvre-feux, délester les plates-formes franciliennes, revoir les CCE pour organiser une vraie gouvernance entre l'État, le gestionnaire d'aéroport et les collectivités territoriales, mettre en œuvre rapidement les communautés aéroportuaires, favoriser les plans de déplacement des entreprises, promouvoir la solidarité territoriale, encourager la recherche et accentuer l'aide à la recherche pour le secteur aéronautique, réduire les nuisances des hélicoptères.

Sur l'ensemble de ces sujets, il est indispensable que les parlementaires se donnent les moyens de mettre la pression pour faire changer les choses. Sur cette base, **Ville et Aéroport s'est félicitée de la perspective annoncée par le Président de la Commission du développement durable de voir certaines propositions du rapport reprises dans une proposition de loi**. Par ailleurs, elle a salué l'initiative d'une table-ronde publique réunissant les principaux acteurs du transport aérien à laquelle elle participera. Enfin, elle soutient la proposition de résolution pour demander l'élaboration d'un schéma aéroportuaire national. Ville et Aéroport rappelle qu'en 2008 déjà dans un rapport thématique de la Cour des comptes « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien » celle-ci déplorait l'absence d'État stratège et d'anticipation du développement aéroportuaire de la France.

➤ **Présentation de la proposition de loi visant à protéger les riverains des nuisances aéroportuaires (M. Jacques-Alain Bénisti)**

Le rapport formule de nombreuses recommandations dont certaines, à caractère législatif, font l'objet de la présente proposition de loi (Cf. en annexe du dossier).

Il est urgent d'agir : depuis plusieurs années, les nuisances aéroportuaires ne cessent de se développer dans notre pays. Des centaines de milliers de personnes vivent au quotidien, jour et nuit, des nuisances aéroportuaires de toute nature, qui ont des répercussions sur leur santé et leur cadre de vie.

La présente proposition de loi comprend à ce stade 4 articles :	
L'article 1er	a pour objectif d'informer des nuisances sonores les futurs acquéreurs et les futurs locataires d'un bien immobilier situé dans un PGS ou un PEB avant toute signature.
L'article 2	prévoit la remise par le Gouvernement au Parlement, dans un délai de 6 mois, d'un rapport sur la refonte de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA).
L'article 3	<p>a pour objet l'élaboration d'un schéma national des infrastructures de transport aérien fixant les orientations de l'État portant sur la modernisation et le développement des réseaux, la réduction des impacts environnementaux, les aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux.</p> <p>À cet égard, à titre d'exemple, il serait souhaitable, afin de mieux répartir le trafic et de répondre à la démocratisation du transport aérien, d'étudier le délestage des plates-formes d'Ile-de-France, en reportant, d'une part, une partie de leur trafic sur l'aéroport existant de Vatry, actuellement sous-exploité, avec une navette ultrarapide, d'autre part, en construisant une piste à Pithiviers, ou un nouvel aéroport, en prévoyant également une liaison à grande vitesse.</p>
L'article 4	prévoit que les populations les plus touchées par les nuisances doivent bénéficier d'une solidarité renforcée. Il faut modifier la répartition des ressources du Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires des communes riveraines des aéroports Paris-CDG et Paris-Orly entre les communes éligibles, en rajoutant d'autres si nécessaire
Cette présente proposition de loi peut faire l'objet de compléments et Ville et Aéroport entend y contribuer activement.	

- **Concernant les suites du rapport de M.Blazy intitulé « Communautés aéroportuaires, rapprochement des procédures PEB/PGS et critère d'antériorité », remis à la ministre de l'Écologie au mois de mai 2016, une demande de rendez-vous auprès de son cabinet est toujours en cours afin de pouvoir envisager les recommandations qui pourraient être retenues.**



II)

Point sur la privatisation actée des aéroports Lyon-Saint-Exupéry et Nice-Côte-d'Azur. Quelles conséquences sur le territoire aéroportuaire ?

LYON SAINT-EXUPÉRY

➤ **Privatisation de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry :** **L'État choisit Vinci et récupère 535 millions d'euros**

Fin juillet, le consortium français a finalement été préféré au premier groupe aéroportuaire mondial (Macquarie). L'État a retenu Vinci Airport-Caisse des dépôts-Predica (Crédit Agricole) pour reprendre sa participation dans l'aéroport de Lyon. Pour remporter les 60 % de parts détenues par l'État, le consortium mené par Vinci a offert 535 millions d'euros.

« Le consortium emmené par Vinci Airports, qui dispose d'une expérience aéroportuaire solide, a présenté l'offre la mieux-disante tant du point de vue financier que s'agissant du projet de développement de long terme ambitieux pour la société Aéroports de Lyon (ADL), s'appuyant sur le dynamisme et l'attractivité du territoire rhônalpin », a déclaré Bercy.

Le communiqué de Bercy ajoute que « le consortium s'engage notamment à permettre la croissance du trafic des plateformes lyonnaises tout en poursuivant et en renforçant les actions entreprises par ADL visant à limiter son impact sur l'environnement ».

La plateforme lyonnaise est également détenue par la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon (25 %), la Métropole de Lyon (7 %), la région Auvergne-Rhône Alpes (5 %) et le département du Rhône (3 %).

➤ **Le développement de l'aéroport en jeu**

Ville et Aéroport appelle ses élus locaux, régionaux et nationaux à prendre toute la mesure du danger que la privatisation d'Aéroports de Lyon représente actuellement pour les intérêts environnementaux et sanitaires des territoires concernés.

Elle demande l'obtention de réelles garanties pour que les intérêts économiques privés et étrangers des futurs actionnaires ne s'imposent pas au détriment de la qualité de vie des riverains. Elle souhaite notamment la non-augmentation des vols de nuit, le respect de l'interdiction des vols d'hélicoptère en circuit court au-dessus de l'agglomération lyonnaise.

➤ **Les oppositions de la région et du département à cette privatisation**

La région et le département ont indiqué leur intention d'intenter une action en référé devant le tribunal administratif de Paris visant à annuler le processus de privatisation. Les deux collectivités ne contestent pas la décision de l'État de céder au consortium conduit par Vinci sa participation majoritaire dans le capital de la société Aéroports de Lyon, qui exploite les plateformes de Saint-Exupéry et de Bron. Les deux exécutifs contestent en revanche la légalité de la procédure qui a conduit à ce choix.

➤ Échec de la concertation avec les élus

Dans un premier temps, seule la communauté de communes de l'Est Lyonnais est impliquée dans le processus de la vente. Les élus de l'Isère et de l'Ain sont exclus alors que leurs territoires sont impactés par l'aéroport.

Ensuite, les grands élus, dont le Conseil Régional, la CCI, Métropole de Lyon, Conseil départemental du Rhône devaient rencontrer les 6 candidats au rachat à Paris le 13 juillet dernier pour la présentation de leurs projets industriels. L'agence des parts de l'État les a informés le 11 juillet qu'ils ne verraient que Vinci et Macquarie (les 2 offres retenues seraient 25 % meilleures que les autres).

À l'exception de Gérard Collomb, les élus ont boycotté la réunion en employant les termes « simulacre de concertation » et « mascarade ».

Quant à Nice la rencontre avec les candidats prévue les 12 et 13 juillet a été annulée ½ heure avant !

➤ Les conséquences de cette privatisation sur le développement de l'aéroport et l'environnement

Un doublement du trafic aérien et la création d'une zone fret pour le sud de l'Europe sont au programme. L'objectif de Vinci n'est pas de s'occuper du volet social ou environnemental, mais d'augmenter le profit pour ses actionnaires. Un développement du trafic aérien et logistique (HUB pour le sud de l'Europe) est prévu, avec une augmentation proportionnelle des nuisances pour les riverains.

Dans le cahier des charges de la vente, l'État demande au repreneur de doubler le trafic aérien et de créer une plateforme de fret (HUB) pour le sud de l'Europe. Cette nouvelle orientation vers le trafic de fret aura pour conséquence une augmentation du trafic routier et aérien de jour comme de nuit.

➤ Calendrier

La décision définitive de cession interviendra à l'automne après la consultation des instances représentatives du personnel d'ADL, l'autorisation par les autorités compétentes en matière de contrôle des concentrations et le traitement des recours en justice en cours.

➤ Action de l'ACENAS

Dès le mois d'avril 2016 l'ACENAS a déposé un recours au Conseil d'État pour les motifs :

- ✓ Violation des règles de mise en concurrence selon la Directive européenne 2014/23/UE, non-conformité du transfert de délégation de service public
- ✓ Non prise en compte des effets néfastes des vols de nuit sur la santé des riverains (stress, troubles cardiaques, hypertension, diabète, troubles de l'apprentissage et retard scolaire chez les enfants ...)
- ✓ Le traitement en urgence (référé) a été refusé, mais l'affaire doit être jugée prochainement sur le fond.

NICE-CÔTE D'AZUR

À Nice-Côte d'Azur (12 millions de passagers par an), le consortium Azzurra, constitué de Atlantia (65,01 %), Aeroporti di Roma (10 %) et EDF Invest (24,99 %) a été retenu pour reprendre la participation de 60 % détenue par l'État.

Pour Bercy, ce consortium « *dispose d'une expérience aéroportuaire solide et a présenté l'offre la mieux-disante, tant du point de vue financier que s'agissant du projet industriel, stratégique et social, en valorisant pleinement le potentiel de développement du groupe ACA ainsi que le développement économique et touristique du territoire azuréen, tout en préservant les intérêts patrimoniaux de l'État. Le consortium s'engage à préserver l'emploi au sein du groupe ACA. Enfin, le consortium Azzurra s'engage à poursuivre les actions entreprises par ACA visant à limiter son impact sur l'environnement. Le consortium est également le mieux disant s'agissant des modalités d'association des acteurs locaux à la gouvernance de l'aéroport* ».

Cette vente rapporte 1,22 milliard d'euros à l'État, la concession courant jusqu'à 2044.

DÉBAT



3)

Point sur le projet de nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes

Suites du référendum. Quelle feuille de route ? Quels enjeux ?

- **Référendum du 28 juin 2016 : Ville et Aéroport a pris acte du vote en faveur du projet de nouvel aéroport. Elle rappelle la nécessité d'un contrat d'engagement préalable à la mise en service de l'aéroport portant sur l'aménagement du territoire, l'environnement et la santé**

Les électeurs de Loire-Atlantique se sont prononcés à 55 % en faveur du transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique sur le site de Notre-Dame- des-Landes. Ville et Aéroport a salué dans un communiqué la bonne participation puisque 1 électeur sur 2 s'est déplacé pour voter. Ce vote devrait permettre de sortir de l'impasse dans laquelle l'État se trouve depuis 2008.

La cartographie des résultats montre que le non est majoritaire au niveau des communes riveraines du futur site aéroportuaire et qui se trouveront sous l'axe des pistes. Plus on s'éloigne de celui-ci, plus le oui devient majoritaire même si sur Nantes le scrutin demeure serré.

Ville et Aéroport prend acte de la validation d'un projet de nouvel aéroport à deux pistes, pourtant jugé surdimensionné par un récent rapport d'experts commandé par la ministre de l'Écologie. Elle comprend certains arguments des opposants au projet d'autant plus qu'à ce jour aucun contrat d'engagement sur le volet environnemental, sanitaire et social n'a été conclu.

Or, comme elle l'avait fait savoir auprès de la Commission du dialogue en 2013, il est indispensable que les pouvoirs publics prévoient ce contrat d'engagement préalablement à la mise en service de l'aéroport. La proposition de mesures d'accompagnement prises par l'aéroport vis-à- vis de son territoire d'implantation est la condition a minima de son acceptabilité sociale. Si ne figurent pas dans ce contrat des engagements évaluables et contrôlables sous une gouvernance à définir, on reproduira les erreurs commises autour des aéroports parisiens.

Si l'on prend le volet environnemental, il y a lieu de traiter en priorité la question sensible des vols de nuit, nuisance la plus mal ressentie par les populations riveraines. Il faut déterminer en amont de la réalisation du projet l'interdiction des vols de nuit.

Les élus de l'intercommunalité d'Erdre et Gesvres, membres du réseau Ville et Aéroport, demandent à l'État des mesures compensatoires exemplaires compte tenu de la destruction par le projet de deux têtes de bassins versants. Ils souhaitent un état zéro de la santé « de l'espèce humaine » ainsi qu'un suivi dans le temps pour les populations résidant dans les zones de bruit avant l'ouverture de la plateforme.

Par ailleurs, l'aéroport va contribuer à accroître la pression foncière sur le territoire, que ce soit en termes d'habitat ou d'activités économiques. Ville et Aéroport demande à l'État un plan d'accompagnement financier pour pallier le retard d'équipements du territoire avant l'arrivée de l'aéroport, afin de pouvoir accueillir décentement et dans les meilleures conditions.

Enfin, la question du déménagement de Nantes-Atlantique doit également être regardée. C'est un autre chapitre du contrat d'engagement qui concerne les populations riveraines de l'aéroport existant. Le déménagement de l'aéroport va avoir plusieurs impacts (socio-économique, environnemental, foncier, etc.) qu'il convient d'évaluer.

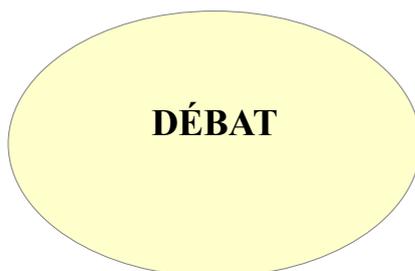
Le contrat d'engagement du nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes doit poser les conditions d'accompagnement d'un aéroport, qui ne saurait être conçu sans éviter les erreurs passées identifiées. Elles relèvent d'une maîtrise foncière immédiate, d'une politique concertée de développement local, d'une conception nouvelle de l'aménagement (plus soucieuse des besoins des employés et des riverains d'un aéroport), de la gouvernance du territoire du projet préfigurée le plus rapidement possible (mise en place d'instances de coopération territoriale, d'économie mixte, et de concertation destinées à maîtriser l'aménagement du territoire étendu soumis à l'influence de l'aéroport), de la mise en place d'information régulière, consultation et concertation.

➤ **Ville et Aéroport demande une feuille de route en soutien à ses adhérents de la Communauté de communes Erdre et Gesvres (CCEG)**

Plus de trois mois après la consultation sur le transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, Ville et Aéroport attend la feuille de route de l'État pour la mise en œuvre du projet en soutien aux élus du territoire impacté d'Erdre et Gesvres.

Comme l'indique son président Yvon Lerat dans un courrier adressé au premier ministre le 5 juillet dernier : « Le temps de l'incertitude dans laquelle vit notre territoire depuis de trop nombreuses années est désormais révolu. Les obstacles juridiques et démocratiques étant levés, l'État dispose maintenant de tous les moyens pour agir (...) La mise en œuvre de ce projet et le lancement des travaux passent tout d'abord par l'évacuation de la ZAD ».

Le Maire de Notre-Dame-des-Landes, Jean-Paul Naud, ne croit ni à l'évacuation de la ZAD ni au début des travaux cet automne. Manuel Valls à Nantes le 27 septembre pour le congrès des HLM n'a pas dit un seul mot sur le dossier...



4)

Point sur le projet de loi « CDG Express »

L'Assemblée nationale a adopté le 27 septembre 2016 en 1ère lecture le projet de loi pour les travaux préparatoires de la liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-CDG. Ce projet prévoit une liaison directe sans lien avec les services ferroviaires existants. Il prévoit notamment « *de réaliser l'infrastructure selon un montage, validé par la Commission européenne, reposant d'une part sur une démarche dite « de gré à gré », confiant à une société détenue majoritairement par SNCF Réseau et Aéroports de Paris, la conception, le financement, la réalisation ou l'aménagement, l'exploitation ainsi que la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure CDG Express* ».

La création de **la taxe d'un euro** imaginée pour financer une partie des investissements ne figure pas dans le projet de loi, mais son principe devrait figurer dans une loi de finances rectificative selon le rapporteur de la loi, le député Philippe Duron.

Jean-Pierre Blazy, Président de « Ville et Aéroport » et député du territoire de Roissy est intervenu lors de l'examen du texte pour dire l'utilité du projet, les interrogations sur son financement, la critique d'une nouvelle taxe sur les billets d'avion alors que dans le même temps le gouvernement a plafonné la TNSA, enfin dire oui aussi au barreau de Gonesse devant relier RER B et RER D nécessaire pour le transport du quotidien comme la ligne 17 du métro du Grand Paris.

Cette liaison ferroviaire entre l'aéroport de Roissy et Paris doit mettre l'aéroport à 20 minutes de la capitale à l'horizon 2023.

Cf sur www.villeaeroport.fr en rubrique ACTU pour lire l'intervention de M.Blazy

DÉBAT

➤ **Aéroport Toulouse-Blagnac : nouveau round judiciaire. La révélation du pacte d'actionnaires en question**

Les multiples reports de l'assemblée générale des actionnaires de l'aéroport Toulouse-Blagnac s'expliquent par les divergences de vues entre les acteurs publics et les nouveaux actionnaires chinois sur le sort que comptait réserver Casil Europe au pactole de 67 millions d'euros né de la gestion publique précédente.

Les nouveaux actionnaires, détenteurs de 49,9 % des parts de la société depuis la vente de ses parts par l'État, souhaitent en puiser une bonne partie pour la distribuer en dividendes. Une volonté qui n'a pas été du goût de l'ensemble des actionnaires publics qui comptent plutôt la réserver à des investissements futurs.

Le report de la dernière assemblée générale en date du 28 juin dernier pourrait également avoir été motivé par une ordonnance du tribunal de grande instance de Toulouse en date du même jour. Sollicitée par le comité contre la privatisation de l'aéroport, l'instance judiciaire avait ordonné ce jour-là qu'un huissier assiste et enregistre les débats, mais aussi qu'il saisisse des copies de tous les documents y compris le pacte d'actionnaires.

Ce dernier, évoqué dans la presse, mais jamais dévoilé dans son intégralité, définirait des règles de vote permettant aux actionnaires chinois d'avoir les coudées franches sur la gestion de l'aéroport.

Avec la rentrée, les hostilités sont reparties entre les protagonistes puisque cette fois c'est la direction de l'aéroport qui est passée à l'offensive en saisissant le tribunal de grande instance de Toulouse pour faire annuler le référé lui obligeant à communiquer ces pièces.

L'audience sur le sujet s'est tenue le 6 septembre dernier et la décision du TGI a été mise en délibéré au 20 septembre. Le 20 septembre la justice a annulé les ordonnances autorisant la présence d'un huissier lors de l'assemblée générale de la société Aéroport Toulouse-Blagnac. Du côté des opposants à la privatisation qui espéraient avoir accès au pacte d'actionnaires, c'est la déception.

Le collectif espérait par ce biais apporter la preuve que l'État français, toujours actionnaire de 10,01 % du capital d'ATB, s'est bien engagé à se rallier à toutes les décisions de l'actionnaire chinois, pourtant minoritaire, en matière de budget, de modification des statuts ou de versement de dividendes. Les opposants ont donc fait appel de cette décision.

La société ATB qui le 28 juin avait reporté une assemblée générale extraordinaire consacrée au vote sur la redistribution de 17,5 millions d'euros de dividendes voulue par l'actionnaire chinois, va-t-elle convoquer rapidement ses actionnaires ? Où va-t-elle attendre l'audience de l'appel ?

➤ **Colloque de la mission :**
« Développement aéroportuaire et maillage des aéroports sur les territoires »

Ville et Aéroport interviendra lors de ce colloque organisé par le Conseil supérieur de l'aviation civile (M.Caradec) **début novembre**. Actuellement le rapport final est en train d'être bouclé pour une première présentation au conseil supérieur de l'aviation civile présidé par M.Savary mi-octobre.

Ville et Aéroport communiquera prochainement à ses membres la date, le lieu et le programme de ce colloque.

D'autre part, la dernière audition du **groupe d'études parlementaire « Politique aéroportuaire »** présidé par M. Blazy s'est tenue ce matin à l'Assemblée nationale avec les représentants du syndicat majoritaire du contrôle aérien (SNCTA). Le rapport final sera rédigé courant octobre pour une publication à la fin du mois.

➤ **Point financier**

Ville et Aéroport a pu enregistrer au cours du 3^e trimestre de nouvelles adhésions telles que les communes de **Satolas et Bonce** (38), **Villecresnes** (94), **Portet sur Garonne** (31), **Pessac** (33). De grandes collectivités telles que **Nantes-Métropole**, **Métropole de Lyon** et **Métropole de Nice** doivent délibérer pour une éventuelle future adhésion 2017. Certaines communes doivent prendre une délibération pour autoriser l'adhésion à Ville et Aéroport telles que **Meyzieu** (69), **Palaiseau** (91), ... et d'autres ont été récemment démarchées telles que la **Communauté d'agglomération Roissy Pays de France** (95).

Ce travail de démarchage sur le terrain va se poursuivre au cours des mois à venir avec l'appui dans certains cas des administrateurs Ville et Aéroport.

Ces nouvelles recettes permettent d'envisager favorablement le dernier trimestre 2016 et le début d'année 2017.

L'appel à cotisation pour 2017 sera lancé au 1er décembre de cette année.

DÉBAT

