



ASSOCIATION NATIONALE D'ÉLUS

## RAPPORT D'ACTIVITÉ 2014

de

L'ASSOCIATION – VILLE & AÉROPORT



Assemblée générale ordinaire de Ville & Aéroport – Assemblée nationale – Mardi 10 mars 2015



Assemblée générale ordinaire de Ville & Aéroport – Assemblée nationale – Mardi 10 mars 2015

En 2014, Ville et Aéroport a poursuivi son action et a rempli son rôle de force de propositions auprès des pouvoirs publics. Le point d'orgue de cette année 2014 fut l'audience auprès du cabinet du secrétaire d'État aux Transports, M. Alain VIDALIES, sur le dispositif d'aide aux riverains et la TNSA.

Voici les 11 thématiques sur lesquelles Ville et Aéroport a travaillé, formulé des propositions et communiqué à travers son site Internet et sa newsletter en 2014.

I )

## **DISPOSITIF D'AIDE AUX RIVERAINS ET TAXE SUR LES NUISANCES SONORES AÉRIENNES (TNSA)**

**Ville et Aéroport déplore une situation catastrophique en Ile-de-France et propose une remise à plat du dispositif au-delà de la mission du CGEDD.**

### **→ Le constat**

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

Afin de répondre à cet effet de ciseau, l'article 11 du PLFR 2014 a modifié les tarifs et les groupes d'aérodromes de la TNSA (article 1609 quater viciés A du Code général des Impôts). Il s'agit du fruit de la réflexion du gouvernement portant sur une nouvelle répartition du produit de la TNSA entre l'Ile-de-France et les grands aéroports régionaux. A plafond donné, l'idée a été de réviser les tarifs appliqués aux groupes d'aérodromes et les fourchettes définies pour chacun de ces groupes.

Si cette révision a permis de remonter les tarifs de la TNSA pour les aéroports parisiens, ce qui conduit à une augmentation des recettes annuelles pour l'Ile de France de l'ordre de 6 à 8 millions d'euros, elle ne répond pas aux besoins de trésorerie identifiés pour Paris-CDG et Paris-Orly. La DGAC a présenté un état des lieux chiffré du dispositif en Ile-de-France lors des dernières commissions consultatives de l'environnement des aéroports parisiens. Il en ressort 106,5 millions d'euros de trésorerie (correspondant à environ 8000 dossiers) attendue dont 70 millions d'euros pour l'aéroport Paris-CDG et 36,5 millions pour Paris-Orly ! Les recettes de TNSA 2015 attendues pour Paris CDG et Paris-Orly sont de 40 millions d'euros (25 millions d'euros pour Paris-CDG et 15 millions d'euros pour Paris-Orly).

Cette prévision de recettes TNSA pour Paris CDG s'effectue notamment sur la base des prévisions de trafic réalisées par les exploitants de l'aéroport.

Pour les aéroports parisiens, les besoins demeurent très importants suite à cet effet de ciseau. Ces chiffres reflètent l'acuité du problème pour les populations riveraines, d'autant plus qu'un élargissement de la zone de nuisances reconnue s'accompagne par ailleurs d'une dépréciation concomitante des logements concernés.

Par ailleurs, l'aide à 100% n'a pas été prolongée au-delà du 31 décembre 2014. Ce recul avec un retour à 80% de financement pour les opérations individuelles et 95% pour les opérations groupées est inacceptable pour les riverains d'aéroports qui subissent au quotidien les nuisances sonores aériennes. La reconnaissance de la nuisance supportée et de la justification d'une réparation pourrait logiquement s'accompagner d'une prise en charge intégrale. Cette disposition, qui décourage les demandes d'insonorisation, justifierait une modification du dispositif.

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

**C'est dans ce contexte que Ville et Aéroport a écrit à l'ensemble des communes incluses dans le PGS des aéroports parisiens. Un modèle de délibération visant à améliorer le dispositif d'aide aux riverains était joint au courrier et une quinzaine de collectivités ont délibéré.**

→ **Les propositions de Ville et Aéroport pour une remise à plat du dispositif**

**Ces propositions ont été présentées lors de l'audience d'une délégation d'élus Ville et Aéroport le 9 décembre 2014 auprès de M. Marc BOREL, Directeur adjoint de cabinet chargé des transports aériens de M. Alain VIDALIES, Secrétaire d'État aux Transports, et Mme Aline PILLAN, Sous-directrice au développement durable (DGAC).**

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

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

Il conviendrait de :

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

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

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

Le dispositif d'aide aux riverains alimenté par la TNSA est complexe et purement déclaratif. Cette complexité entraîne des erreurs de liquidation de la part des compagnies aériennes. Dans le cadre de la transition énergétique, il semble pertinent de faire converger les économies d'énergie et l'insonorisation des logements. Il faut imaginer cette articulation des travaux acoustiques (TNSA- Aide aux riverains) et thermiques (ANAH) et mettre en place un dispositif unique simplifié et spécifique à guichet unique.

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

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

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

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

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

L'insonorisation des habitations et des équipements publics dans les zones du Plan de Gêne Sonore (PGS) constitue un impératif, qui conditionne le développement des activités aéroportuaires. Sa réalisation passe par la planification, la simplification et la mobilisation des moyens financiers nécessaires. Environ 70000 logements sont encore à insonoriser dans le périmètre des PGS. L'État pourrait fixer comme objectif l'insonorisation de l'ensemble des logements concernés dans un délai de 5 ans.

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

Seuls les logements situés à l'extérieur du PEB en vigueur au moment de la délivrance du permis de construire et à l'intérieur d'un PGS sont éligibles à l'aide à l'insonorisation. Cette catégorie de riverains peut donc bénéficier d'une aide pour lutter contre des nuisances qui n'existaient pas lors de leur installation. Tel n'est pas le cas des habitations dont la construction a été autorisée, à l'encontre des règles d'urbanisme, à l'intérieur des périmètres de PEB en vigueur. Il convient de corriger cette injustice et de supprimer cette règle d'antériorité qui touche plusieurs dizaines de logements (Art.R.571-86 du code de l'environnement). Il n'est pas logique que des riverains qui subissent de la même façon les nuisances sonores de Roissy puissent ou non bénéficier de l'aide en fonction de cette règle aujourd'hui inappropriée.

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

\*\*\*\*\*

II)

## RENOUVELLEMENT URBAIN EN ZONE C DES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB)

Ville et Aéroport réaffirme ses propositions lors des 7èmes Assises de la qualité de l'environnement sonore organisées par le CIDB le 14 octobre 2014 au centre des Congrès de Lyon

→ Présidence de l'atelier « Construire mieux, construire plus autour des aéroports ? »

### QUATRE POINTS ONT ÉTÉ ABORDÉS DURANT CET ATELIER

#### • *Le bruit autour des aéroports*

Des ingénieurs chargés de réduire le bruit des aéronefs ont présenté les données suivantes : bien que le bruit des avions neufs ait tendance à diminuer chaque année, le trafic global moyen mondial est tel qu'il entraîne une augmentation de 1 décibel par an du bruit résultant. La conclusion est donc que le bruit ne diminuera plus, on restera avec un bruit constant à long terme.

#### • *L'étude DÉBATS*

Cette étude a pour but d'observer les effets du bruit sur la santé autour des aéroports. Bien qu'elle ne soit pas terminée, les premières conclusions qui semblent ressortir sont que, chez les personnes qui vivent autour des aéroports, on constate des pathologies qui sont sensiblement différentes par rapport à la moyenne des pathologies du reste de la population.

#### • *La modification des trajectoires*

Pour ce point, on ne peut pas faire grand-chose. On peut éviter que les avions ne dévient de leur plan de vol grâce aux nouveaux moyens de guidage mais les trajectoires resteront ce qu'elles sont à cause de nombreuses contraintes notamment de sécurité.

#### • *Les formes urbaines*

On a étudié comment dans des opérations nouvelles on pouvait orienter les bâtiments pour faire en sorte que certaines de leurs façades soient protégées afin que les occupants puissent vivre de temps en temps fenêtres ouvertes.

Ville et Aéroport considère que les maires des communes concernées doivent désormais travailler avec des acousticiens afin définir comment on peut, dans le plan-masse, dans les formes urbaines, dans la construction elle-même faire en sorte que l'exposition au bruit des populations soit plus supportable.

## → **Position et propositions de Ville et Aéroport réaffirmées lors des Assises**

Pour les élus du réseau national Ville et Aéroport, la question de la gestion de l'urbanisme en zone C des Plans d'Exposition au Bruit est essentielle. Il s'agit de savoir comment l'on concilie le développement du transport aérien avec l'aménagement des territoires aéroportuaires qui sont dans la périphérie de ces infrastructures.

Il faut certes un PEB, prévu dans la loi de 1985, et le principe qui consiste à limiter l'urbanisme au voisinage des aéroports est nécessaire. Pour autant, on constate aujourd'hui une spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale en zone C de PEB à laquelle il faut répondre en permettant le renouvellement urbain.

Une interprétation rigide de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme (1m<sup>2</sup> détruit = 1m<sup>2</sup> construit) a eu des conséquences sociales et financières. Or, les villes qui préexistaient aux aéroports doivent continuer à vivre. Il y a eu dans la dernière période quelques avancées prévues par la loi ALUR mais limitées dans les seuls Contrats de Développement Territorial (CDT).

Pour Ville et Aéroport, et afin de poursuivre la dynamique engagée, il est indispensable d'aller plus loin et de procéder à une modification législative du code de l'urbanisme pour rendre la contrainte du PEB compatible avec l'objectif de renouvellement urbain.

L'article 166 de la loi ALUR a été inspiré par un rapport confié au CGEDD. Les propositions du rapport consistaient, à législation constante, à donner plus de souplesse dans l'application de l'article L.147-5, en prenant en compte d'une part, sur une période de temps suffisante et sur un territoire plus vaste que celui d'une seule commune, l'équilibre entre les démolitions et les constructions de logements dans les secteurs de renouvellement urbain, et d'autre part, les besoins de desserrement de la population dans les logements existants au sein des communes rencontrant le plus de difficultés.

La disposition législative qui en a découlé s'est révélée limitée dans l'espace et dans le temps aux contrats de développement territorial conclus ou révisés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015. Cet article 166 ne va donc pas assez loin et introduit une double inéquité de traitement. S'agissant du territoire de Roissy, certaines communes sont hors CDT et rien ne dit qu'elles seront concernées par un CDT avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015. L'enquête publique sur la révision du CDT Val de France est en cours et je suis de près cette procédure.

Par ailleurs, les grands aéroports régionaux sont écartés alors que le PEB constitue également une contrainte urbaine et sociale forte sur ces secteurs. J'ai regretté l'obstination de la ministre du logement à ne pas vouloir apporter la solution qu'attendaient de nombreux élus, solution qui avait été trouvée dès 2000 avec la loi SRU puis remise en cause deux ans plus tard.



**Selon Ville et Aéroport, la réponse adéquate à la demande de logements en zone urbanisée est l'instauration d'un assouplissement raisonnable en zone C des PEB des aéroports acrusés, dans les secteurs de renouvellement urbain visés au 5°) de l'article L.147-5. La définition des limites de chacune des opérations serait négociée avec le représentant local de l'Etat au regard des enjeux de développement durable et de mixité sociale, dans le cadre de l'acte de création de ces secteurs. Le dispositif serait ensuite évalué chaque année par l'ACNUSA dans le cadre de son rapport d'activité annuel.**

**L'objectif de cette modification législative n'est pas d'autoriser des extensions urbaines ou d'atteindre un objectif quantitatif de production de logements. Elle vise à autoriser juridiquement des programmes qui n'entraînent pas d'augmentation significative de la population.**

\*\*\*\*\*

### III)

#### **ÉVALUATION 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 organise une table-ronde le 7 octobre 2014 à l'Assemblée Nationale. Elle demande la création d'Observatoires indépendants des valeurs immobilières et des parcours résidentiels autour des aéroports parisiens et des grands aéroports régionaux**

Cette table-ronde a réuni l'ensemble des acteurs du transport aérien et a porté sur une étude intitulée « Évaluation 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 » commandée en 2010 auprès de l'Université de Cergy-Pontoise et cofinancée par l'ADEME.

Les objectifs de cette étude étaient de trois ordres : analyser et mesurer les impacts des plateformes aéroportuaires à Paris et en province sur les valeurs immobilières et les parcours résidentiels et identifier les variables influentes (bruit des avions, distance de l'aéroport, etc.) ; analyser l'éventuelle situation d'inégalité environnementale face à l'exposition au bruit des avions ; fournir les outils méthodologiques permettant de créer un observatoire indépendant de l'État comme des gestionnaires d'aéroports (ADP et Sociétés aéroportuaires) pour évaluer les coûts sociaux engendrés par les nuisances sonores aériennes dans la durée.

Si le secteur du transport aérien joue un rôle essentiel dans le développement économique et social, les infrastructures de transports aériens sont sources d'externalités négatives qui sont susceptibles de poser à terme un problème d'inégalité environnementale. Ces effets se traduisent par des coûts pour la société, dont l'ampleur pourrait encore croître avec les trafics en l'absence de politique environnementale.

Les résultats scientifiques de l'étude montrent que l'exposition au seul bruit des avions a bien un effet négatif et significatif sur les prix des logements autour des aéroports précités. Le coût social du transport aérien est réel à partir d'un indice Lden 55 en zone C de PEB. L'étude souligne la disparité des situations et un impact social et environnemental plus marqué en Ile de France autour des aéroports parisiens.

**Afin de sensibiliser les pouvoirs publics, Ville et Aéroport adressera en 2015 le rapport final de l'étude au gouvernement. Elle demande la création à terme d'observatoires indépendants des valeurs immobilières et des parcours résidentiels autour des aéroports parisiens et des principaux aéroports régionaux.**

Elle salue l'intérêt de l'ACNUSA pour le sujet et sa volonté de développer le volet des stratégies résidentielles en relation aux plates-formes aéroportuaires.

La soutenance de thèse de Mme Noëlvia SEDOARISOA est prévue courant juin 2015. Ville et Aéroport fera partie du jury de thèse. Celui-ci sera composé de F. Barthélémy (PR en économie à l'UVSQ. Rapporteur), de R. Le Goix (PR en géographie à Paris Diderot. Rapporteur), de V. Renard (Directeur de recherche émérite, à Science Po), de P. Zembri (PR en géographie à Marne-la-Vallée), de L. Dalmas (MCF en économie à l'UVSQ), de P. Lepoutre (Ingénieur acousticien à l'ACNUSA), de D.Desponds, Maître de conférences et directeur de thèse (Laboratoire MRTE, Univ. Cergy-Pontoise) et de J.Delannay (Chargé de mission « Ville et Aéroport »). D'ores et déjà, M. Didier DESPONDS, directeur de thèse, a transmis un résumé de la thèse dont le texte a été déposé à la reprographie début mars 2015.

\*\*\*\*\*

## IV)

### PRIVATISATION DES AÉROPORTS RÉGIONAUX

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

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

##### → La position de Ville et Aéroport

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

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

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

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

En ce sens, les élus ont soumis l'idée d'obtenir une rétrocession d'une partie des parts (10 % à 15 %) du consortium Symbiose lors d'une réunion du conseil de surveillance de SATB. Ville et Aéroport pose la question : est-il judicieux que l'État perçoive 300 millions d'euros en se privant de rester maître du jeu sur le sixième aéroport de France qui réalise plus de 10 millions d'euros de profit par an ? Elle se demande également s'il n'est pas paradoxal de lutter pour la transparence fiscale et de choisir de tels candidats ?

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

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

Ainsi, une action au fond a été initiée par un recours pour excès de pouvoir devant le Conseil d'État.

Comme cette procédure est longue, parallèlement le Conseil d'État avait été saisi d'une référésuspensif.

Par ordonnance en date du 30 décembre 2014, le Conseil d'État a rejeté le référésuspensif estimant « qu'en l'état » il n'avait pas la preuve des irrégularités dénoncées.

Or, au cours du délibéré, en violation des principes essentiels du contradictoire, l'État a communiqué au Conseil d'État des documents sans les transmettre à Me LEGUEVAQUES. Et c'est au vu de ces documents que le Conseil d'État a rendu sa décision.

Devant une telle inégalité des armes, il a paru essentiel d'obtenir les documents administratifs que l'État retient.

Ainsi, une requête a été déposée ce jour par Me Christophe Leguevaques, avocat des parties, devant la CADA (Commission d'Accès aux Documents Administratifs) en vue d'obtenir les documents nécessaires à la suite de l'affaire.

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

Quant au prétendu « droit de veto » des collectivités locales, il n'existe pas.

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

## → **Le « Non » à la privatisation du Comité d'Entreprise**

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

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

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

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

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

#### → **Le cas de Nice-Côte-d'Azur : après le référendum d'initiative locale, la pétition**

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

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

\*\*\*\*\*

V)

## RAPPORT LE ROUX SUR LA COMPÉTITIVITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS

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

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

### → **12 propositions formulées dont 6 mesures d'urgence**

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

### → **La déréglementation du transport aérien et ses conséquences sur la fiscalité**

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

### → Coûts liés à la sûreté et la sécurité versus coûts environnementaux

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

### → Un rééquilibrage nécessaire des coûts du transport aérien

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

### → Le problème posé par la privatisation des exploitants d'aéroports

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

### → Un amendement concernant 2 mesures urgentes voté à l'Assemblée

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



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

→ **Une réforme de la taxe Chirac à venir**

Le Sénat pourrait par ailleurs proposer de réformer la taxe Chirac, comme le demande le rapport Le Roux, ce qui allégerait les compagnies aériennes d'une charge de 80 millions d'euros.

\*\*\*\*\*

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

En 2014, comme depuis le colloque qu'elle a organisé sur ce thème en 2011, Ville et Aéroport sensibilise régulièrement les pouvoirs publics sur la question de la politique aéroportuaire. Sa redéfinition est nécessaire si l'on veut anticiper le devenir du système aéroportuaire national et francilien et que l'on considère 2035 comme horizon de saturation des plates-formes existantes. Telle était la préconisation d'un rapport thématique publié par la Cour des comptes en 2008.

Ville et Aéroport s'est entretenu de ce sujet lors de l'audience du 22 octobre 2013 avec M. Frédéric Cuvillier. Celui-ci convenait de l'enjeu d'un État redevenu stratège sur ce sujet et s'engageait à confier une mission de réflexion stratégique d'étude et de propositions sur la desserte aérienne nationale et du grand Bassin Parisien au Conseil supérieur de l'aviation civile présidé Gilles Savary.

A ce jour, cette mission n'a pas été constituée alors que la réflexion semble bloquée sur les différents scénarios de développement qui existent et les réalités de l'hypertrophie parisienne. La création du nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes dont la mise en service a été annoncée en 2019, mais dont le commencement des travaux est en réalité suspendu au temps des recours judiciaires extrêmement long, ne saurait résumer à elle seule la politique aéroportuaire de la France.

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

\*\*\*\*\*

VII )

## NANTES-NOTRE-DAME-DE-LANDES

Le début des travaux suspendu à l'examen de l'ensemble des recours juridiques

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

### → La position du gouvernement

Ce projet est soutenu par les collectivités territoriales et par les acteurs économiques. Ce qui a été acté, c'est qu'il fallait attendre l'épuisement d'une série de recours, et des décisions de la justice administrative. Ce sera le cas au premier semestre 2015. Après la décision du tribunal administratif, il faudra alors s'engager dans la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Telle est la position de Manuel Valls sur ce dossier.

Il ajoute que cet aéroport est nécessaire pour le développement de Nantes et son agglomération, et plus globalement celui de l'Ouest de la France et des deux régions les plus directement concernées : les Pays de la Loire et la Bretagne.

C'est aussi une question d'équilibre en matière d'aménagement du territoire.

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

Comme elle l'avait indiqué à la Commission du dialogue lors de son audition du 12 mars 2013, Ville et Aéroport a rappelé aux pouvoirs publics la nécessité d'un contrat d'engagement préalable à la mise en service de l'aéroport portant sur l'aménagement du territoire et l'environnement. La rédaction de ce contrat pris par l'aéroport vis-à-vis de son territoire d'implantation est la condition a minima de son acceptabilité. Avant l'ouverture de l'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-landes prévue en 2019 il est essentiel que figurent dans ce contrat des engagements évaluables et contrôlables avec la meilleure gouvernance possible. Faute de quoi on retrouvera les problèmes que l'on a connus pour les aéroports parisiens.

Ce contrat doit d'une part préciser les réponses concrètes visant à renforcer les mesures d'accompagnement de cet aéroport en faveur de l'aménagement du territoire (ex : projet Tram-Train sur site) qui bénéficieront aux populations riveraines. L'enjeu est de ne pas reproduire les erreurs du passé commises autour de Roissy par exemple et de relier le nouvel équipement aéroportuaire à son territoire d'implantation (villages préexistant).

D'autre part, la question environnementale doit être examinée au bon niveau. Il s'agit de préparer un contrat environnemental dans lequel soit traitée en priorité la question sensible des vols de nuit. Il faut déterminer en amont de la réalisation du projet la limitation des vols de nuit. NDDL sera-t-il ouvert la nuit et dans quel volume de trafic ? Les élus locaux membres du réseau Ville et Aéroport demandent à l'État des mesures compensatoires exemplaires compte-tenu de la destruction par le projet de deux têtes de bassins versants. En outre, ils souhaitent un état zéro de la santé « de l'espèce humaine » ainsi qu'un suivi dans le temps pour les populations résidant dans les zones de bruit avant l'ouverture de la plateforme.

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

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

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

\*\*\*\*\*

**Ville et Aéroport participe activement au GT Vols de nuit Paris-CDG. Elle regrette l'absence de volonté des opérateurs (Air France, FedEx, Europe Airpost) et de mesures concrètes visant à réduire les mouvements de nuit sur les plages horaires les plus sensibles entre 22h00 et minuit et entre 05h00 et 06h00.**

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

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

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

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

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

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

## VILLE & AÉROPORT A RAPPELÉ SES ATTENTES...

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

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

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

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

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

## ... ET SES PROPOSITIONS

**Pour Ville & Aéroport, plusieurs mesures, qui vont au-delà du sous-groupe et même du mandat donné pour le GT Vols de Nuit, permettraient de réduire les nuisances sonores aériennes liées au trafic de nuit :**

- ✓ La réalisation du projet Euro Carex, réseau express ferroviaire européen qui doit permettre le report modal d'une partie du trafic fret avionné (express, postal). Ville & Aéroport demande que ce projet soit ajouté à la liste française adressée à Bruxelles dans le cadre du Plan d'investissements européen Juncker ;
- ✓ Il faut décider la mise en place immédiate de restrictions opérationnelles du trafic de nuit entre 00h00 et 05h00 (vols de fret et poste) et allant plus loin que l'extension des interdictions d'atterrissages et de décollages des avions les plus bruyants. La mise en place d'un Observatoire « cœur de nuit » à l'instar de ce qui a été fait pour l'aéroport Toulouse-Blagnac est à encourager ;
- ✓ Aucun vol commercial ne doit être autorisé sur le cœur de nuit entre 00h00 et 05h00 ;
- ✓ Il faut une action plus forte de la France au niveau européen pour réduire les nuisances liées aux vols de nuit en proposant d'aller plus loin que le futur règlement qui considère le chapitre 4 comme seuil de qualité acoustique au-delà duquel un avion ne peut faire l'objet d'une restriction d'exploitation la nuit ;
- ✓ Il faut accélérer le renouvellement des flottes des principaux opérateurs de nuit (Air France, La Poste, FedEx) comme le propose l'ACNUSA ;
- ✓ Il faut optimiser les procédures de décollage et d'atterrissage pour aboutir à des trajectoires moins agressives et donc moins bruyantes (mise en place de la descente continue ou descente « douce ») ;
- ✓ Il faut étudier la mise en œuvre d'une exploitation alternée des doublets de pistes la nuit à Paris-CDG ;<sup>35</sup> Il faut promouvoir un système d'attribution des créneaux horaires qui prennent mieux en compte les critères environnementaux tels que les niveaux de bruit nocturnes ;
- ✓ Il faut moduler encore de façon plus marquée les taxes aéroportuaires en fonction des horaires de décollage et d'atterrissage des avions et des densités de population ;
- ✓ Il faut renforcer et étendre le système d'amendes pour non-respect de la réglementation (ex : décollages non programmés à Paris-CDG après minuit) ;

**Il faut limiter le trafic de nuit. Actuellement, celui-ci représente 10% du trafic total de la plate-forme de Paris CDG**

\*\*\*\*\*

## IX )

### **LE NOUVEAU CONTRAT DE RÉGULATION ÉCONOMIQUE (CRE) D'ADP 2016-2020 précise les ambitions de développement du gestionnaire**

#### **Ville et Aéroport s'inquiète du nouveau plan stratégique de développement présenté par Aéroports de Paris en janvier 2015**

Faire de Paris-CDG le premier aéroport international d'Europe, devant Londres-Heathrow et Francfort, tout en continuant à développer Orly, pour atteindre 107,5 millions de passagers en 2020 : telle est l'ambition du 3<sup>ème</sup> Contrat de régulation économique (CRE 3) 2016-2020 d'Aéroports de Paris.

Ce nouveau plan stratégique, qui fixera les investissements d'infrastructures et l'évolution des redevances d'ADP de 2016 à 2020, entre dans la phase de consultation publique, après un an de négociations en coulisses avec les compagnies aériennes et les pouvoirs publics.

Des négociations difficiles visant à concilier les objectifs d'investissements et la rentabilité d'ADP avec la volonté affichée d'Air France-KLM de voir baisser les redevances. Avec, entre les deux, des pouvoirs publics écartelés entre leur volonté d'aider le transport aérien français (rapport Le Roux) et leurs intérêts de principal actionnaire d'ADP.

Le projet de CRE 3 prévoit d'un côté un effort d'investissement sans précédent de 3,1 milliards d'euros sur 5 ans (contre 2 milliards pour le CRE 2011-2015) et, de l'autre, une hausse des redevances de 1,75% par an en moyenne, inférieure à celle de 2015 (2,4%), mais contraire au moratoire réclamé par les compagnies. Selon ADP, c'est le prix à payer pour faire face à la hausse du trafic – estimée à 2,5% par an en moyenne – et porter la capacité de Roissy de 63,8 millions de passagers en 2014 à 78,5 millions en 2020 et celle d'Orly, de 28,9 à 31,5 millions de passagers. Et ce, sans nouvelle aérogare, grâce à l'optimisation et l'extension des infrastructures actuelles.

Un programme de grands travaux d'ADP d'ici à 2020 a été présenté : amélioration des accès routiers à Roissy (2016), nouvelle jetée d'embarquement d'Orly Sud (2016), nouveau trieur à bagages de Roissy-CDG 2 (fin 2018), bâtiment de jonction Orly Ouest-Orly Sud (2019), bâtiment de jonction des terminaux 2B et 2D de Roissy-CDG 2 (début 2020), jonction des satellites internationaux de Roissy-CDG 1 (fin 2020).

ADP souhaite passer devant Londres-Heathrow et ses 73 millions de passagers. Mais aussi de résister à la concurrence des grands hubs du Proche-Orient. Pour la première fois en 2014, Dubaï a fait presque jeu égal avec l'aéroport londonien en nombre de passagers internationaux, tandis que, en troisième, Paris-CDG a vu le nombre des passagers en correspondance, sa clientèle la plus rentable, légèrement reculer.



La réponse d'Air France ne s'est pas fait attendre : « Ce que nous voulons, c'est un gel des redevances dès cette année. Par ailleurs, si nous sommes d'accord avec les prévisions de trafic et les investissements proposés, le montant de 3,1 milliards d'euros nous semble excessif, notamment les 900 millions consacrés à la maintenance. Surtout, nous continuons de penser qu'ils pourraient être financés par des réductions de coûts et par les bénéfices des commerces d'ADP ».

Quant au volet social du CRE 3, aucun élément n'a été communiqué par ADP. Cela est confirmé par les différents syndicats. Ceux-ci ont fait grève le 19 février 2014. L'intersyndicale CGT, FO, CFE-CGC et UNSA dénonce le gel des salaires annoncé pour 2015 hors promotion, alors qu'ADP a annoncé un bénéfice net de 358 millions d'euros selon la CGT – dont 60% versés en dividendes à ses actionnaires.

Pour boucler ce CRE 3, ADP doit trouver un accord avec l'État et les compagnies aériennes. Le calendrier prévoit que les compagnies ont désormais jusqu'à la mi-mars pour déposer leur propositions. L'objectif est que le prochain contrat de régulation économique soit signé en juillet 2015.

\*\*\*\*\*

Ville et Aéroport avait engagé dès 2013 la préparation d'un colloque européen « Enjeux, contraintes et réalités du transport aérien en Europe » dans le cadre de son partenariat avec l'ARC (Airport Regions Conference), qui est une association des régions aéroportuaires européennes ayant une représentation à Bruxelles (Commission européenne).

Suite à des difficultés rencontrées lors de l'organisation de cette journée liées à un processus de finalisation du programme très long du côté de l'ARC (approbation par le Comité exécutif de l'ARC reportée plusieurs fois), Ville et Aéroport a décidé de reporter ce colloque en 2015 à l'Assemblée Nationale. Elle en assumera seule l'organisation.

Ce colloque se tiendra le 4 juin 2015 avec pour titre « Enjeux, contraintes et réalités du transport aérien français ». Suite à un rapport introductif portant sur l'état des lieux du nouveau paysage aéroportuaire français, et selon une approche globale intégrant les dimensions économiques, environnementales et sociales constitutives du principe de développement durable, il sera question de l'économie du secteur aérien, de la concurrence internationale et de la nouvelle donne sur l'aérien, la compétition entre les aéroports et entre les compagnies aériennes, les projets de développement des infrastructures.

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

\*\*\*\*\*

**COMME CHAQUE ANNÉE, VILLE ET AÉROPORT  
A POURSUIVI LE DÉVELOPPEMENT DE SA COMMUNICATION**

1. Site Internet - Nouveau logo et nouvelle bannière Ville et Aéroport
2. Newsletter nouvelle version diffusée mensuellement
3. Développement des fichiers mails
4. Diffusion de communiqués de presse
5. Revue de presse hebdomadaire sur le site
6. Veille des questions écrites déposées sur le transport aérien au parlement
7. Campagne d'adhésion 2014 suite aux élections municipales

\*\*\*\*\*