



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Ville & Aéroport

Mercredi 16 décembre 2015

14h00-16h00 – 8^{ème} bureau

Assemblée Nationale – Paris

ORDRE DU JOUR

I)	<p>Retour sur les auditions de Ville et Aéroport :</p> <ul style="list-style-type: none">- Mission « Développement aéroportuaire et maillage des aéroports sur les territoires » présidée par Philippe CARADEC dans le cadre du Conseil supérieur de l'aviation civile (03/11/15)- Mission parlementaire « Nuisances aéroportuaires » coprésidée par C.Bouillon et Jacques-Alain Bénisti, députés
II)	<p>Bilan du rassemblement francilien élus-riverains contre les nuisances aériennes</p>
III)	<p>Point sur la privatisation des aéroports régionaux</p> <ul style="list-style-type: none">- Toulouse-Blagnac- Lyon-Saint-Exupéry- Nice-Côte-d'Azur
IV)	<p><u>Questions diverses :</u></p> <ul style="list-style-type: none">- point sur la mission « Communautés aéroportuaires et rapprochement des procédures PEB et PGS » ;- point sur le dossier Nantes-Notre-Dame-des-Landes ;

→ Mission « Développement aéroportuaire et maillage des aéroports sur les territoires » présidée par Philippe CARADEC dans le cadre du Conseil supérieur de l'aviation civile (03/11/15)

Le 3 novembre dernier l'association Ville et Aéroport a été auditionnée dans le cadre de la mission présidée par M. Philippe Caradec au sein du groupe de travail « Territoires » du Conseil supérieur de l'aviation civile (CSAC). L'occasion pour elle de rappeler son analyse et ses propositions en matière de politique aéroportuaire, de scénarios de développement du système aéroportuaire national et parisien, de meilleure synergie entre aéroports, de gouvernance des territoires aéroportuaires, de privatisation des grands aéroports régionaux, etc. **La mission CARADEC organisera un colloque au printemps 2016 auquel participera Ville et Aéroport. L'occasion pour la mission et Ville et Aéroport de formuler des propositions.**

→ Enjeux de la mission

La pertinence du maillage aéroportuaire sur les territoires interpelle les acteurs du transport aérien. Comme l'indique la lettre de mission de M. Savary, Président du Conseil supérieur de l'aviation civile, à P. Caradec, « la gouvernance des aéroports, les coûts d'exploitation, la qualité des dessertes, les synergies entre aéroports, l'organisation des chaînes de déplacements sont autant de sujets au cœur des préoccupations ».

« L'idée est d'appréhender l'offre aéroportuaire en distinguant notamment la Région Capitale, les Outre-Mer, les grandes métropoles régionales et les petites et moyennes agglomérations, en évaluant l'intérêt en termes d'accessibilité et de développement économique pour les régions desservies, les enjeux financiers, les enjeux concurrentiels et institutionnels et, notamment pour la région Ile-de-France, les enjeux environnementaux », indique la lettre de mission.

→ Maillage aéroportuaire français : le double déséquilibre national et parisien

Notre système aéroportuaire national et parisien est doublement déséquilibré. Le modèle économique du hub a aggravé la concentration du trafic à Paris essentiellement à Roissy sans contrainte hormis le plafonnement à 22500 créneaux annuels entre 0h et 5h qui a entraîné une aggravation des nuisances nocturnes en dépit de l'effort consenti par les compagnies aériennes en faveur du renouvellement des flottes. Les recommandations répétées de l'ACNUSA ont été peu entendues par les pouvoirs publics. A Orly le trafic est doublement plafonné avec le couvre-feu et l'installation du hub d'Air France à Roissy CDG équipé de deux doublets de pistes a provoqué un déclin relatif. Le modèle low-cost s'est imposé largement sur les aéroports régionaux d'autant plus que le développement du réseau TGV concurrence efficacement l'avion sur une distance-temps inférieure à trois heures. Si bien qu'Air France a corrigé sa stratégie (Transavia).

Concernant le système aéroportuaire parisien, il faut s'inquiéter de la politique actuelle qui mise sur l'augmentation de l'emport moyen. Selon la Direction générale de l'aviation civile, il n'y a pas de besoins de développement des infrastructures dans les 20 ans qui viennent. Pourtant, dans le même temps, la DGAC prévoit 600 000 mouvements supplémentaires sur les aéroports parisiens à l'horizon 2030. Sur la base d'une croissance annuelle entre 4 et 5% sur 18 ans on atteindrait le seuil de saturation des capacités à Roissy, soit entre 900 000 (limite de 120 mouvements/heure) et 1 million de mouvements annuels. Pour Orly cela reviendrait à faire sauter le plafond actuel des 200 000 mouvements pour atteindre celui de 350 000, soit un total de 1,35 million de mouvements à Paris. En 2030 la saturation des capacités des aéroports parisiens serait atteinte sans aucune anticipation pour définir l'avenir. Quant à la saturation environnementale elle aura été atteinte bien avant à l'horizon 2020. L'emport moyen atteindra lui aussi un seuil et la croissance du nombre de mouvements doit être intégrée à la réflexion.

➔ **Stratégie de l'État sur la desserte aéroportuaire nationale et différents scénarios de développement aéroportuaire**

Comme nous l'avons rappelé lors de notre colloque annuel, cela fait vingt ans que le ciel aérien est agité, soumis à des turbulences et des conflits. A leur origine, l'indécision de l'État au gré des alternances politiques et son désengagement progressif.

Aujourd'hui plus qu'avant, et devant la difficile optimisation de l'infrastructure aéroportuaire française, il existe un besoin urgent de planification du développement des capacités aéroportuaires.

L'État ne peut trouver les solutions les plus optimales sans d'abord réfléchir sur les réalités de l'hypertrophie aéroportuaire parisienne. La création toujours incertaine du nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes (projet qui date de 40 ans) ne saurait résumer à elle seule la politique aéroportuaire de la France.

Entre l'optimisation des aéroports existants hors de toute contrainte environnementale estimée excessive par rapport à la logique économique et le refus de toute augmentation de la demande du transport aérien qui s'oppose à la création d'un complément d'infrastructure et prône le développement du train, il convient de rechercher le meilleur compromis possible entre les différentes exigences : économique, environnementale et sécuritaire.

➔ **Concurrence/complémentarité entre transport aérien et ferroviaire**

Cette question pose le nécessaire développement de l'intermodalité. L'intermodalité air-rail doit permettre des gains importants en termes de capacité en transformant la concurrence entre le train et l'avion par une complémentarité entre ces deux modes pour des connexions entre métropoles qui sont assurées par des trains à grande vitesse.

Il convient de favoriser la substitution modale dans une perspective d'aménagement du territoire. L'État doit encourager le développement des LGV transversales pour interconnecter les aéroports dans le cadre d'une politique volontariste. Il y a la nécessité également de renforcer les infrastructures intermodales dans les aéroports.

Il n'est plus pensable que certaines liaisons aériennes soient maintenues sur des destinations où il existe de facto une alternative ferroviaire à grande vitesse compétitive. On a vu par exemple les effets de la mise en service du TGV Est sur le trafic de l'aéroport Strasbourg-Entzheim.

➔ Quel échelon territorial « optimal » pour organiser la gouvernance aéroportuaire ?

La gouvernance des territoires aéroportuaires est une question centrale.

S'il existe des structures d'échanges, de concertation et de décision spécialisées par thème (CCE,CCAR, Conseils de surveillance des sociétés aéroportuaires, Comités de pôle PDU, Gip Emploi, Assises etc.) il reste un mode de gouvernance à inventer pour réussir à la fois l'intégration de l'aéroport sur son territoire d'implantation, la juste répartition des retombées économiques et fiscales, la réduction des nuisances aériennes et le dialogue transparent entre les différents acteurs : **la communauté aéroportuaire**. Selon une approche globale, cette nouvelle gouvernance du territoire aéroportuaire permettrait de construire une représentation la plus partagée possible des enjeux et des contraintes du développement aéroportuaire et bâtir les compromis indispensables.

Depuis les réformes de 2004 et 2005 qui ont modifié le paysage aéroportuaire, les sujets majeurs qui intéressent les territoires aéroportuaires demeurent largement et restent sans réponses : l'emploi et la formation, l'environnement, l'urbanisme, les transports, les retombées économiques et fiscales, l'information.

La loi du 23 février 2004 portant création des communautés aéroportuaires reste à ce jour la seule tentative de création d'un nouveau mode de gouvernance territoriale. D'après la loi, la communauté aéroportuaire a pour objet de permettre la concertation entre riverains, usagers, entreprises et collectivités. Elles sont notamment « chargées de soutenir les actions territoriales et les projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale, l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs, et l'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire et aux actions menées pour en corriger les effets ». C'est une proposition de loi initialement portée par le sénateur Legrand dans les conclusions d'un rapport qui lui avait été commandé par le gouvernement Raffarin en 2003. Ce rapport a inspiré la loi de 2004 mais celle-ci n'a pas prévu les ressources suffisantes pour assurer le bon fonctionnement de la communauté aéroportuaire. La loi est donc restée virtuelle et aucune communauté aéroportuaire n'a été créée depuis 11 ans.

Il convient donc de renforcer les communautés aéroportuaires notamment au chapitre des ressources afin qu'elles puissent être créées. **La création de cet établissement public régional est souhaitable du fait de sa spécificité.** Il permettra de coordonner les politiques et assurer les redistributions économiques et fiscales, dans l'attente et sans préjuger des évolutions par ailleurs souhaitables en matière d'intercommunalité. Une évolution législative est nécessaire pour renforcer l'organisation, les compétences et les moyens propres de cette nouvelle gouvernance territoriale. Elle aurait pour mission de financer des projets d'intérêt local structurant visant à une meilleure intégration entre l'activité aéroportuaire et induite par celle-ci, et le développement du territoire (projets économiques, sociaux, environnementaux et culturels).

→ **Privatisation des aéroports régionaux**

Pour Ville et Aéroport, il est impératif qu'un actionnariat public (pacte d'actionnaire) majoritaire soit maintenu face aux groupes privés, que ce soit à Toulouse et demain à Lyon et Nice.

A Toulouse, 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. En conséquence, tous les partenaires sont prêts à assumer leurs responsabilités en proposant d'acquérir des parts supplémentaires dans la société aéroportuaire, dans le cadre du second appel d'offre programmé ultérieurement par l'Etat et qui concernera 10,1% du capital.

→ 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.

→ **Mission parlementaire « Nuisances aéroportuaires » coprésidée par Christophe Bouillon et Jacques-Alain Bénisti, députés (16/12/15)**

Lors de sa réunion du 21 janvier 2015, le bureau de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée Nationale a décidé de créer une mission d'information sur les nuisances aéroportuaires, dont les rapporteurs sont M. Bénisti et M. Bouillon. Plusieurs auditions d'associations et autres acteurs du transport aérien ont été conduites. Ville et Aéroport a été auditionnée ce jour. Celle-ci a pratiquement terminé ses travaux et les conclusions seront rendues dans un rapport à paraître début 2016.

→ **Synthèse des sujets discutés lors de l'audition**

Le premier sujet a porté sur la question de la gouvernance des territoires aéroportuaires. Ville et Aéroport a rappelé le rôle que pourraient jouer les communautés aéroportuaires. Elle a expliqué pourquoi celles-ci n'avaient pas été créées depuis la loi de 2004, quels ont été les obstacles et l'intérêt de la communauté aéroportuaire sur le plan environnemental.

Il a été naturellement question de l'actuelle situation du **dispositif d'aide aux riverains et de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)**. Ville et Aéroport déplore une situation toujours très critique en Ile-de-France et propose une remise à plat du dispositif au-delà des préconisations d'un récent rapport du Conseil général de l'écologie et du développement durable (CGEDD). Elle propose notamment qu'Aéroports de Paris soit dans le tour de table des financeurs de la TNSA et que la gestion du dispositif puisse être confiée à la communauté aéroportuaire. Elle propose également que le mode de calcul de la TNSA soit révisé. Une contribution au droit à réparation (à déterminer) apparaissant sur le billet du passager serait à envisager. Cette contribution serait également calculée sur le tonnage fret.

→ Autre sujet sensible : les vols de nuit

Ville et Aéroport a participé aux travaux du groupe de travail « Vols de nuit de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle » piloté par le préfet Guyot et dont la restitution est attendue à l'occasion de la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport fixée le 18 décembre prochain en préfecture de région Ile de France. C'est un nouveau constat d'échec car le mandat de ce groupe étant à droit constant, les mesures proposées auront une portée limitée. Ville et Aéroport regrette l'absence de volonté des opérateurs et de mesures concrètes visant à réduire les mouvements de nuit sur les plages horaires les plus sensibles entre 22h00 et 00h00 et entre 05h00 et 06h00. Il conviendrait d'inscrire la définition du vol de nuit. Sur ce dossier, une volonté politique est nécessaire.

Une évaluation de l'impact social et sanitaire des nuisances aéroportuaires doit être menée. Ville et Aéroport a attiré l'attention de la mission sur l'expertise scientifique réalisée sur la dépréciation immobilière, la mobilité résidentielle et l'inégalité environnementale et sociale dans le PEB des aéroports parisiens (CDG et Orly) et régionaux (Lyon et Toulouse). Par ailleurs, elle attend avec intérêt les résultats de l'étude épidémiologique DEBATS.

Pour les élus de Ville et Aéroport, il y a la **nécessité d'un renouvellement urbain en zone C des PEB des aéroports acrusés allant plus loin que les dispositions prévues par la loi ALUR.**

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 (1m² détruit = 1m² 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.

D'autres sujets ont été abordés dans le cadre de cette audition : une **politique de lutte contre les nuisances aéroportuaires clairement définie par un État redevenu stratège** ; un recadrage de l'ACNUSA qui doit jouer son rôle d'autorité indépendante avant tout sur le volet nuisances sonores ; etc.

II)

Bilan du rassemblement francilien élus-riverains contre les nuisances aériennes devant le Ministère de l'Écologie (10/11/15)

Le 10 novembre dernier Ville et Aéroport a participé aux côtés des associations de riverains des aéroports Paris-CDG et Paris-Orly et des élus des communes impactées à un rassemblement contre les nuisances aériennes devant le Ministère de l'Écologie.

Au préalable, certains membres de Ville et Aéroport (MM. Blazy, Bénisti, Gonzales, Dupont-Aignan) ont fait partie d'une délégation constituée d'élus de toutes tendances politiques et de responsables d'associations, reçue par les membres du cabinet du secrétaire d'État aux Transports. Alors qu'ils ont mis en avant le coût social, environnemental et sanitaire du transport aérien, et l'aggravation de la situation sur les territoires aéroportuaires pour les populations, l'absence de réponse des interlocuteurs fut assourdissante ! On nous a dit : « faites nous des propositions ! ».

L'environnement, la santé, la dévalorisation des biens immobiliers en zone de bruit étaient au cœur des interventions. Mais la seule problématique reconnue par le directeur de cabinet de M. Vidalies fut l'emploi... Hors sujet ! C'est un sentiment de mépris et d'incompétence qui dominait à la sortie et qui s'est exprimé devant les 300 manifestants.

Pourtant, face à l'augmentation annoncée du trafic aérien en Ile-de-France, l'État doit redevenir stratège sur ce dossier et agir. La poursuite d'une gestion à saturation des plates-formes existantes sans anticipation de l'évolution du trafic (doublement d'ici 2034) serait catastrophique.

Alors que l'Ile-de-France concentre 60% du trafic aérien national, Ville et Aéroport appelle les pouvoirs publics à prendre la mesure des enjeux liés à l'aggravation des nuisances aéroportuaires (sonores et atmosphériques) subies quotidiennement par les populations riveraines. Rien n'a été dit sur la desserte aérienne du Grand Paris alors qu'il serait opportun de poser les différents scénarios de développement du système aéroportuaire national et parisien.

Le rassemblement du 10 novembre n'était qu'une première étape et Ville et Aéroport en appelle à la poursuite de la mobilisation citoyenne dans les mois qui viennent.

III)

Point sur la privatisation des aéroports régionaux (Toulouse-Blagnac, Lyon-Saint-Exupéry et Nice-Côte-d'Azur)

- ➔ Point d'actualité sur Toulouse-Blagnac (par M. Pascal BOUREAU)
- ➔ Point d'actualité sur la privatisation échelonnée des aéroports Lyon-Saint-Exupéry et Nice-Côte-d'Azur

Le gouvernement a pour objectif de lancer avant la fin de l'année le processus de privatisation des aéroports de Nice-Côte-d'Azur et Lyon-Saint-Exupéry, avec des offres attendues début 2016. Bercy a transmis le projet de cahier des charges de ces opérations en novembre pour avis aux collectivités locales concernées, en vue d'une finalisation de celui-ci qui était espérée fin novembre. L'objectif affiché par le ministre de l'Économie, Emmanuel Macron, est un lancement effectif d'ici la fin de l'année. « Il y aura un calendrier pour la remise d'offres indicatives (...) qui seront attendues plutôt début 2016 », a-t-il dit.

De nombreux investisseurs français comme étrangers devraient participer à la privatisation des aéroports de Nice et de Lyon, dans lesquels l'État va céder ses participations.

Seulement, la décision récente de mise en vente de l'aéroport London-City pourrait avoir des conséquences sur le calendrier de l'ouverture du capital des aéroports de Lyon et Nice.

Alors que le processus d'ouverture du capital des sociétés aéroportuaires Aéroports de Lyon (Lyon Saint-Exupéry et Lyon-Bron) et Aéroports de la Côte d'Azur (Nice et Cannes-Mandelieu) a été enclenché avec la promulgation, en août 2015, de la loi Macron, le fonds d'investissement américain Global Infrastructure Fonds a annoncé, quasiment au même moment, son intention de mettre en vente les 75% qu'il possède dans l'aéroport de London-City. Côté français, certains estiment que le gouvernement devrait tenir compte de cette nouvelle donne et peut-être décaler dans le temps la mise sur le marché des deux aéroports français pour réussir la privatisation.

London City Airport est évalué à 2,9 milliards d'euros. Nice pourrait être valorisé à 1,5 milliard d'euros et Lyon à 900 millions d'euros. C'est moins le montant des transactions que la qualité des futurs actionnaires qui inquiète les deux sociétés aéroportuaires françaises.

Le gouvernement a tiré les leçons de la privatisation de Toulouse-Blagnac et il a décidé que les candidats au rachat devraient nécessairement avoir une expérience dans la gestion aéroportuaire.

Les collectivités locales qui conserveront, au terme du retrait de l'État, 40% des aéroports de Nice et de Lyon veulent aussi que leurs futurs partenaires partagent les mêmes ambitions. Depuis des mois, les équipes dirigeantes sont fortement sollicitées par les investisseurs potentiels en quête d'information. Lyon est rassuré par l'annonce du retrait d'Aéroports de Paris et ne commente pas l'intérêt manifesté par l'aéroport de Genève, son concurrent de toujours. Quant à Nice, la direction se refuse à tous commentaires.

Tout le monde est dans l'attente de la publication du cahier des charges et du lancement des appels d'offres...

- ➔ **Point d'étape sur la mission confiée par S. Royal à J-P Blazy
« Communautés aéroportuaires et rapprochement des procédures PEB et PGS »
(par M. Jean-Pierre BLAZY)**

- ➔ **Point d'actualité sur le dossier Nantes-Notre-Dame-des-Landes
(par M. Dominique DUCLOS)**

La préfecture de Loire-Atlantique a annoncé le 30 octobre dernier que l'État engageait la « reprise des travaux » du projet, contesté, d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, suspendus depuis l'automne 2012. Dans un communiqué elle précise en avoir informé les collectivités locales lors d'une réunion du comité de pilotage de ce projet.

Un appel d'offres pour des travaux de débroussaillage, de rétablissements d'accès et de clôtures de la desserte routière de l'aéroport du Grand Ouest a été publié. Ces travaux, qui commenceraient à partir de 2016 doivent permettre la réalisation de la route qui conduira à l'aéroport et sera reliée aux RN137 (Nantes-Rennes) et RN165 (Nantes-Lorient).

Outre le lancement de l'appel d'offres, le préfet de la Loire-Atlantique, Henri-Michel Comet, a précisé que l'État poursuivait parallèlement « le déroulement des procédures administratives, dont celles portant sur le campagnol amphibie (une espèce protégée) et sur l'évaluation environnementale du projet, dans le strict respect du droit national et communautaire ».



Conseil d'administration Ville & Aéroport – 16 décembre 2015 - Assemblée nationale