



CONSEIL D'ADMINISTRATION VILLE & AÉROPORT

Mardi 05 juin 2018
13h00-15h00 - (Salon Visconti)

Assemblée nationale – PARIS



ORDRE DU JOUR

I	Colloque annuel Ville et Aéroport au Sénat Présentation du programme et du carton d'invitation
II	Point sur les Assises nationales du transport aérien
III	Point sur la privatisation d'Aéroports de Paris (Loi Pacte)
IV	Point sur le rapport d'activité 2017 de l'ACNUSA et le bilan de mandat 2012-2018
V	<u>Questions diverses</u> : campagne d'adhésion 2018 ; déplacements à Francfort et Bordeaux-Mérignac

D**POINT SUR LE COLLOQUE ANNUEL
AU SÉNAT****« Pour un Schéma aéroportuaire national.
Pour un contrat de développement durable aéroportuaire »****Problématique**

Le secteur du transport aérien est aujourd'hui confronté à de nombreuses mutations qui conduisent à réexaminer les modèles économiques établis et les effets du secteur au bénéfice des territoires. Ces mutations sont de natures diverses. Sectorielles, elles posent la question de l'évolution annoncée des trafics dans les grands aéroports nationaux, européens et mondiaux. Réglementaires, elles renforcent la concurrence entre compagnies européennes depuis la libéralisation du ciel aérien européen en 1997 avec le double phénomène de l'émergence des compagnies low-costs, et de la montée en puissance des compagnies du Golfe et asiatiques. Budgétaires, elles interrogent la disponibilité et l'opportunité des ressources publiques consacrées au développement voire au maintien de plateformes aéroportuaires.

Dans ce contexte, les aéroports sont souvent revendiqués par les territoires comme de véritables enjeux d'aménagement du territoire. En effet, l'aéroport doit être au service de son territoire d'implantation. Outre l'enjeu territorial, il faut poser l'enjeu organisationnel : la puissance du « hub parisien » et les défis de la concurrence mondiale induisent des stratégies de développement qui renforcent le trafic sur Paris au détriment des régions. L'abandon du projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes illustre l'incapacité de l'État d'avoir une vision stratégique en matière de politique aéroportuaire et favorise le « centralisme aéroportuaire ». Aujourd'hui, notre système aéroportuaire national est doublement déséquilibré entre Paris et les régions et entre Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly. Comme l'a indiqué la Cour des comptes, l'État se doit d'anticiper la saturation annoncée de certaines plateformes d'ici l'horizon 2035. Au niveau de la Commission européenne, le « paquet aéroports » présenté fin 2011 doit résoudre les problèmes de capacité et de qualité pour favoriser la croissance, la connectivité et la mobilité durable.

Pour cela, nous pensons qu'il doit mettre en œuvre un Schéma aéroportuaire national qui traduit ses grandes orientations. Parmi elles, un rééquilibrage de l'offre aéroportuaire est à privilégier. Il s'agit de mettre en adéquation le système aéroportuaire aux nouveaux contextes économique, législatif et réglementaire, nationaux et européens. À l'échelle des principaux aéroports acrusés, ce Schéma prendra la forme d'un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) portant sur trois volets : économique, social, environnemental-sanitaire-territorial.

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Pour un schéma aéroportuaire national Pour un contrat de développement durable aéroportuaire

Sous le Haut-patronage du Ministère de la transition écologique et solidaire

Colloque présidé par

Jean-Pierre BLAZY
Président de Ville et Aéroport
Maire de Gonesse

Patricia SCHILLINGER
Vice-Présidente de Ville et Aéroport
Sénatrice du Haut-Rhin

SÉNAT (Salle Clémenceau) – PARIS

Lundi 22 octobre 2018

DÉROULÉ DE LA JOURNÉE

08h30	ACCUEIL DES PARTICIPANTS
09H00	<p>OUVERTURE DU COLLOQUE</p> <p>Jean-Pierre BLAZY Président de l'association Ville et Aéroport Maire de Gonesse</p> <p>Patricia SCHILLINGER Vice-Présidente de l'association Ville et Aéroport Sénatrice du Haut-Rhin</p>
09h15	<p>EXPOSÉ INTRODUCTIF</p> <p>Cyril PELLELAT Sénateur de Haute-Savoie Auteur du rapport d'information parlementaire sur l'aménagement aéroportuaire du territoire</p>
09h30	<p>TABLE-RONDE 1</p> <p>« Le double déséquilibre du système aéroportuaire national et parisien. »</p>
PRÉSIDENT	<p>M. Pascal BOUREAU Vice-Président de Ville et Aéroport, Adjoint au Maire de Blagnac</p>
	<p>→ <i>Un déséquilibre Paris-Régions renforcé suite à l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes</i></p> <p>Jacques GILLAIZEAU Vice-Président de Nantes-Métropole</p> <p>Freddy HERVOCHON Vice-Président du Conseil départemental de Loire-Atlantique</p>
	<p>→ <i>Un déséquilibre du système aéroportuaire parisien entre Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly</i></p> <p>François DUROVRAY Président de la communauté d'agglomération du Val d'Yerres-Val de Seine Président du conseil départemental de l'Essonne</p> <p>Patrick RENAUD Président de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France</p>
	<p>→ <i>Quel système aéroportuaire national et parisien pour demain ?</i></p> <p>Patrick GANDIL Directeur général de l'aviation civile</p> <p>Gérard FELDZER Consultant aéronautique Médiateur mission Notre-Dame-des-Landes</p> <p>Augustin de ROMANET Président directeur général d'Aéroports de Paris</p>

	<p>→ <i>Aéroports régionaux privatisés : quels effets d'une gestion privée sur le territoire ? - Le cas de Toulouse-Blagnac</i></p> <p>Didier CODORNIU 1er Vice-Président du conseil régional Occitanie – Pyrénées méditerranée chargé de l'économie maritime, du littoral et des aéroports</p> <p>Bernard KELLER Vice-Président de Toulouse-Métropole chargé de l'Aéronautique, de l'Espace et des Plates-formes aéroportuares</p>
12h00	DÉBAT AVEC LA SALLE
12H30	<p>EXPOSÉ</p> <p>« Quelle stratégie européenne pour l'aviation ? »</p> <p>Gilles SAVARY Ancien député de la Gironde Ancien Président du Conseil supérieur de l'aviation civile</p>
12H45-14H00	DÉJEUNER AU SÉNAT
14H00	<p>TABLE-RONDE 2</p> <p>« Pour un schéma aéroportuaire national. Pour un contrat de développement durable aéroportuaire »</p>
PRÉSIDENT	<p>Jacques-Alain BENISTI Vice-Président de Ville et Aéroport, Maire de Villiers-sur-Marne</p>
	<p>Alain ROUSSET Président de région Nouvelle Aquitaine</p> <p>Cécile AVEZARD Auteur du rapport « Réflexion prospective sur une politique de réduction des nuisances sonores », CGEDD</p> <p>Jean-Baptiste DJEBBARI Député de la Haute-Vienne</p> <p>Agnès BRION-DUCOUX Membre de l'ACNUSA, Présidente du comité scientifique de l'étude épidémiologique DEBATS</p> <p>Michel CARRARD Enseignant-chercheur, Université de la Côte d'Opale</p>
16h30	DÉBAT AVEC LA SALLE
17h00	<p>DISCOURS DE CLÔTURE</p> <p>« Assises nationales du transport aérien. Quelles avancées ? »</p> <p>Elisabeth BORNE, Ministre chargé des transports</p>
17h30	<p>CLÔTURE DU COLLOQUE</p> <p>Jean-Pierre BLAZY, Président de l'association Ville et Aéroport, Maire de Gonesse</p> <p>Patricia SCHILLINGER, Vice-Présidente de l'association Ville et Aéroport, Sénatrice du Haut-Rhin</p>

PRÉSENTATION DU ROLL'UP

PRÉSENTATION DU CARTON D'INVITATION



INVITATION

Colloque 2018 Ville & Aéroport

**POUR UN SCHÉMA AÉROPORTUAIRE NATIONAL
POUR UN CONTRAT DE DÉVELOPPEMENT DURABLE AÉROPORTUAIRE**

LUNDI 22 OCTOBRE 2018

9H00 - 17H00
SÉNAT - SALLE CLÉMENTEAU - PARIS

Nom :
Prénom :
Adresse @ :
Téléphone :
Profession :
Nombre de personnes :

Je réserve mon repas (*gratuit si réservation dans délais*) : Oui - Non

*Inscription obligatoire à renvoyer par courriel à : contact@villeaeroport.fr



Ville & Aéroport - Association nationale d'élus - 66 rue de Paris - 95500 - GONESSE - www.villeaeroport.fr - contact@villeaeroport.fr

II)

POINT SUR LES ASSISES NATIONALES DU TRANSPORT AÉRIEN

Les Assises nationales du transport aérien ont été lancées par la Ministre des Transports le 20 mars dernier. Elles vont durer jusqu'au mois de septembre 2018. D'ici le 30 juin, des groupes de travail se réunissent autour de cinq thématiques : performance économique des acteurs du transport aérien ; performance au service des territoires ; performance environnementale ; performance et innovation au service des usagers ; performance sociale.

L'objectif des Assises étant de construire une stratégie nationale sur l'avenir du transport aérien. Une synthèse des travaux des groupes de travail sera faite durant l'été. La clôture aura lieu en septembre. À cette occasion, une série de mesures sera annoncée par la Ministre des Transports.

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

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

Ville et Aéroport présentera sa contribution dans le cadre du GT Bruit le 25 juin 2018

À cette occasion, elle mettra en avant plusieurs propositions formulées dans le cadre d'un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA), notamment la nécessité de mettre en place un nouvel indicateur de bruit : le NA 65. Il s'agit de publier chaque année les cartes de bruit de l'indice NA65 journalier moyen sur l'année ainsi que le nombre de riverains exposés à $NA65 \geq 50$ /jour. (NA65 est le nombre de survols ayant produit en un point un niveau LAmax, 1 seconde ≥ 65 dB(A)). L'objectif est d'informer au mieux les populations riveraines des aéroports acrusés sur l'évolution du bruit aérien. L'indicateur IGMP utilisé aujourd'hui notamment à Paris-CDG ne caractérise en rien la gêne ressentie par les riverains. En effet, cet indicateur ne prend en compte ni les modifications de trajectoires, les zones et les populations survolées, les reports d'un doublet sur l'autre. Enfin, la formule qui permet d'agglomérer les émissions de jour et de nuit n'a aucun sens physique et de ce fait se prête particulièrement mal à des interprétations. L'analyse de chacune des deux composantes seule a du sens.

Plusieurs colloques sont également organisés dans le cadre des Assises.

Ville et Aéroport interviendra lors du colloque Aéroports et Territoires qui sera finalement organisé au siège de la DGAC au mois de septembre 2018.

Enfin, **un site Internet dédié** a été ouvert : www.assisesdutransportaerien.gouv.fr

La DGAC a diffusé la contribution de Ville et Aéroport au sein d'un cahier d'acteurs.

La contribution de Ville et Aéroport « Pour un contrat de développement durable aéroportuaire » (CDDA)

Ville et Aéroport vient de finaliser sa contribution pour *un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA)* au sein de laquelle 21 propositions sont formulées sur les trois volets du développement durable : économique, social, environnemental-sanitaire-territorial. Ce travail est le fruit d'une discussion engagée avec différents acteurs du transport aérien et suite à la table-ronde organisée en novembre 2017 à l'Assemblée nationale : « Quel modèle d'aéroport développement durable à inventer ? ».

L'objectif est de définir un nouveau modèle d'aéroport en lien à son environnement territorial et répondant à la définition du développement durable. Nous considérons qu'aujourd'hui chaque aéroport acensé doit avoir un CDDA négocié et signé, selon les cas, entre l'État, le gestionnaire de



10^{es} RENCONTRES DE VILLE & AÉROPORT
SOUS LE HAUT-PATRONAGE DU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

POUR UN SCHEMA AÉROPORTUAIRE NATIONAL POUR UN CONTRAT DE DÉVELOPPEMENT DURABLE AÉROPORTUAIRE



LUNDI 22 OCTOBRE 2018 - 9H / 17H - SÉNAT - (SALLE CLÉMENCEAU) - PARIS
Association nationale délus Ville & Aéroport - 66 rue de Paris - 95500 Gonesse - www.villeaeroport.fr - contact@villeaeroport.fr

INTERVENANTS

OUVERTURE - JEAN-PIERRE BLAZY - Président de Ville et Aéroport, Député-Maire de Gonesse
PATRICIA SCHILLINGER - Vice-Présidente de Ville et Aéroport, Sénatrice du Haut-Rhin

EXPOSÉ INTRODUCTIF - CYRIL PELLELAT - Sénateur de Haute-Savoie,
auteur du rapport d'information parlementaire sur l'aménagement aéroportuaire du territoire

TABLE-RONDE I

Présidée par PASCAL BOUREAU - Vice-Président de Ville et Aéroport, Adjoint au Maire de Bagnac,
Conseiller départemental de la Haute-Garonne
«LE DOUBLE DÉSÉQUILIBRE DU SYSTÈME AÉROPORTUAIRE NATIONAL ET PARISIEN»

Un déséquilibre Paris-Régions renforcé suite à l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes
JACQUES GILLAIZEAU - Vice-Président de Nantes-Métropole
FREDDY HERVOCHON - Vice-Président du Conseil départemental de Loire-Atlantique

Un déséquilibre du système aéroportuaire parisien entre Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly
FRANÇOIS DUROVRAY - Président de la communauté d'agglomération du Val d'Yerres-Val de Seine
Président du conseil départemental de l'Essonne
PATRICK RENAUD - Président de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France

Quel système aéroportuaire national et parisien pour demain ?

PATRICK GANDIL - Directeur général de l'aviation civile
GÉRARD FELDZER - Consultant aéronautique Médiateur mission Notre-Dame-des-Landes
AUGUSTIN DE ROMANET - Président directeur général d'Aéroports de Paris

Aéroports régionaux privatisés : quels effets d'une gestion privée sur le territoire ? - Le cas de Toulouse-Bagnac
DIDIER CODORNIU - 1er Vice-Président du conseil régional Occitanie - Pyrénées méditerranée
chargé de l'économie maritime, du littoral et des aéroports
BERNARD KELLER - Vice-Président de Toulouse-Métropole chargé de l'Aéronautique, de l'Espace et des Plates-formes aéroportuaires

EXPOSÉ - « Quelle stratégie européenne pour l'aviation ? »

GILLES SAVARY - Ancien député de la Gironde, ancien Président du Conseil supérieur de l'aviation civile

TABLE-RONDE II

«POUR UN SCHEMA AÉROPORTUAIRE NATIONAL - POUR UN CONTRAT DE DÉVELOPPEMENT DURABLE
AÉROPORTUAIRE»
Jacques-Alain BENISTI - Vice-Président de Ville et Aéroport, Maire de Villiers-sur-Marne

ALAIN ROUSSET - Président de région Nouvelle Aquitaine
CÉCILE AVEZARD - Auteur du rapport « Réflexion prospective sur une politique de réduction des nuisances sonores », CGEDD
JEAN-BAPTISTE DJEBBARI - Député de la Haute-Vienne
AGNÈS BRION-DUCOUX - Membre de l'ACNUSA, Présidente du comité scientifique de l'étude épidémiologique DEBATS
MICHEL CARRARD - Enseignant-chercheur, Université de la Côte d'Opale

DISCOURS DE CLÔTURE - « ASSISES NATIONALES DU TRANSPORT AÉRIEN QUELLES AVANCÉES ? »
ELISABETH BORNE - Ministre chargé des transports

CLÔTURE DU COLLOQUE

JEAN-PIERRE BLAZY - Président de l'association Ville et Aéroport, Maire de Gonesse
PATRICIA SCHILLINGER, Vice-Présidente de l'association Ville et Aéroport, Sénatrice du Haut-Rhin



l'aéroport et l'ensemble des acteurs du transport aérien. Le CDDA repose sur trois piliers : le volet économique, le volet social et le volet environnemental-sanitaire-territorial. Il se décline sur deux niveaux : au niveau national et son inscription au sein d'un Schéma aéroportuaire qui traduit les grandes orientations de l'État ; au niveau territorial ou sur chaque aéroport acensé, un CDDA est signé.

Cette contribution sera présentée lors d'un point presse organisé au moment opportun et en fonction de l'actualité des assises (Ex : présentation en marge d'un colloque en septembre 2018)

Enfin, une tribune sur le CDDA doit également paraître d'ici le 30 juin prochain dans un grand quotidien national (Les Échos, Le Monde, ...)



III)

POINT SUR LA PRIVATISATION D'AÉROPORTS DE PARIS - (LOI PACTE)

La privatisation d'ADP repoussée ?

Les cessions d'actifs d'ADP ne figurent pas dans le texte de la loi PACTE (Plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises) transmis le 16 mai au Conseil d'État.

De fait, la privatisation d'ADP nécessite des modifications législatives. La décision se heurte au statut particulier de l'exploitant des aéroports de Roissy et d'Orly. Contrairement aux aéroports régionaux, ADP n'est pas une concession, l'entreprise est propriétaire de son foncier, des terrains franciliens sur lesquels l'État n'est pas prêt à céder le contrôle. Il s'agirait donc pour le gouvernement de créer une société concessionnaire sur une longue durée.

« Il est toujours possible de compléter le texte. Ce qui compte, ce n'est pas l'envoi au Conseil d'État, c'est la présentation en Conseil des ministres. Rien n'est encore arrêté », relativise-t-on à Bercy. Le projet de loi, initialement prévu pour passer en Conseil des ministres mi-avril, est depuis repoussé de semaine en semaine, si bien qu'on annonce désormais son passage le mercredi 20 juin.

Le ministre de l'Économie se dit confiant sur un début d'examen à l'Assemblée en commission en juillet, avant un débat à la rentrée. La ligne rouge, c'est que le texte soit adopté fin 2018, pour pouvoir avoir les dispositions sur l'intéressement, la participation, et la suppression des seuils dès 2019.

Bruno Le Maire a souligné que la privatisation d'ADP pourrait être "l'opération financière de privatisation la plus importante dans le monde en 2018". La capitalisation boursière d'ADP dépasse les 17 milliards d'euros et l'État possède 50,6 % des actions. Certaines sources calculent que la privatisation devrait se faire sur la base d'une valorisation avoisinant les 25 milliards d'euros, ce que semble confirmer le ministre qui a estimé que la somme de 9 milliards d'euros "immobilisée pour le fonctionnement d'ADP avec des revenus de l'ordre de 180 millions d'euros" serait "mieux employée à préparer l'avenir des Français en investissant dans l'innovation". Très récemment dans Les Échos, le patron d'ADP Augustin de Romanet semblait abonder dans le même sens en estimant que le projet de privatisation était "légitime".

La position de Ville et Aéroport

Outre la motion Ville et Aéroport « Non à la privatisation d'ADP » votée lors du conseil d'administration du 25 avril et largement diffusée aux collectivités franciliennes, la position de Ville et Aéroport est claire : il n'est pas question de refaire les erreurs du passé.

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

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

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

Concertation auprès des grandes collectivités franciliennes :

privatisation simple exclue, délégation de service public envisagée

Le ministre de l'Économie avait rencontré en avril les présidents des départements d'Ile-de-France qui s'inquiètent du projet de privatisation d'Aéroports de Paris. C'était la première d'une série de réunions de concertation. En jeu, des conditions d'exploitation qui pourraient s'assouplir une fois l'État désengagé. Bruno Le Maire aurait assuré que « rien n'était encore décidé » et que « la réflexion allait se mener en concertation avec les élus locaux ».

Toutes les inquiétudes ont été posées, notamment sur le foncier. Par exemple il y a près d'un million de mètres carrés constructibles autour d'Orly que le gouvernement ne souhaiterait pas céder définitivement pour éviter la spéculation foncière. Le ministre aurait évoqué un contrôle « renforcé » des tarifs du foncier justifié par le caractère « stratégique » de cet actif de l'État.

Le ministre a essayé de rassurer les élus en indiquant que « la privatisation simple était exclue et qu'il s'agirait d'une délégation de service public, ce qui lui permettra de fixer les règles ».

L'État conservera sa « capacité de contrôle » de ses actifs stratégiques

Interrogé le 04 avril dernier lors des questions au gouvernement, le ministre de l'Économie a précisé « qu'il y avait deux manières de contrôler des actifs stratégiques : il y a une présence au capital (...) et il y a la régulation. Je crois que la régulation est la meilleure façon d'assurer le contrôle de l'État sur des actifs stratégiques ».

Le ministre est resté évasif sur les intentions exactes de l'exécutif vis-à-vis d'ADP. Il a promis de trouver une solution qui préserve les intérêts publics, notamment sur les question de sécurité, sur les frontières et sur les tarifs aéroportuaires.

L'une des options « consisterait à dire que le gouvernement va abaisser la part de l'État » pour « porter la part des actionnaires privés de 49,4 % à 50 %, 60 % ou 70 %. C'est une solution que nous ne retiendrons pas », a expliqué le ministre, pour qui cela « consisterait à donner à des actionnaires privés » une capacité de contrôle « tout à fait exorbitante ».

Le gouvernement a annoncé au moins 10 milliards d'euros de cessions de titres au cours du quinquennat. Ces cessions, destinées à recentrer le portefeuille public sur les actifs considérés comme essentiels, serviront à alimenter un fonds pour l'innovation de rupture.

IV)

POINT SUR LE RAPPORT D'ACTIVITÉ DE L'ACNUSA

Le dernier rapport d'activité de l'ACNUSA indique que près de 7 millions de personnes en France sont quotidiennement survolés par plus d'une dizaine d'avions évoluant à moins de 2 000 mètres hauteur sol.

Pour certaines, le bruit moyenné ne dépasse pas les 52 dB et reste donc très modéré. Mais pour d'autres, il peut dépasser 70 dB, avec des pointes pouvant atteindre des niveaux de bruit de l'ordre de 80 dB – ce qui, sur une période prolongée, peut induire des effets délétères sur la santé.

Il importe donc que l'ACNUSA sensibilise les responsables nationaux afin de les inciter à prendre les dispositions, législatives ou réglementaires, qui s'imposent. Dans les circonstances actuelles et eu égard aux règles communautaires, celles-ci ne peuvent certainement pas consister en un plafonnement indifférencié du nombre de mouvements ou en une fermeture d'aéroport.

Ensuite, ce rapport est le dernier rédigé sous l'autorité de Victor HAIM qui a été remplacé par Gilles LEBLANC, ancien DRIEA, pour une durée de six ans.

Analyse du bilan 2012-2018 de l'Autorité

La tradition – même si elle est de naissance récente – est que le président partant présente son bilan 2012-2018 (pp.140 et suivantes). Celui-ci est annexé au rapport. Dans ses conclusions, le président HAIM reconnaît que le bilan est en demi-teintes, tant les intérêts en présence sont antagonistes et les administrations soucieuses de leurs prérogatives et peu enclines aux décisions vigoureuses.

Les « réussites » se comptent sur les doigts d'une main : augmentation du montant des amendes dans le cas de manquements aux règles de restriction nocturne, consécration des plans d'exposition au bruit dans leur statut de servitudes d'utilité publique, maintien de la prise en charge de l'insonorisation au taux de 100 % un an de plus que prévu lorsque cette mesure avait été prise à titre transitoire et, surtout, établissement de l'ACNUSA dans le rôle qui aurait toujours dû être le sien d'autorité indépendante des parties et soucieuse du seul intérêt général – qui, il n'est peut-être pas utile de le rappeler, n'est pas nécessairement totalement opposé à ou simplement différent des intérêts catégoriels en présence.

D'autres initiatives n'ont pas totalement abouti à ce jour, mais il est permis d'espérer que ce sera le cas au cours du mandat de son successeur. Il s'agit des mesures d'information recommandées par l'ACNUSA, du droit de délaissement pour les personnes vivant en zone I des PGS et de l'interdiction des mouvements d'appareils de marge acoustique inférieure à 13 EPNdB (en attendant mieux) sur toutes les plateformes entre 23 heures et 6 heures 14. Il faut aussi compter ici l'étude DEBATS qui s'achèvera en 2018 et qui ne semble avoir pu se poursuivre que grâce aux interventions et sollicitations des bonnes volontés par l'ACNUSA.

D'autres pistes ont commencé d'être explorées ou auraient pu l'être si la durée du mandat l'avait permis. Citons l'impact d'une concentration des trajectoires sur l'utilisation des territoires (du fait de la réduction des zones impactées) et le développement d'un urbanisme raisonné¹⁵, l'extension à d'autres aéroports que Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Orly du fond de compensation des nuisances aéroportuaires, mais selon des modalités permettant de lier l'activité aérienne et les avantages qui peuvent en résulter pour les communes et populations qui, aujourd'hui, n'en voient que l'aspect négatif.

Citons aussi la réflexion qui s'est engagée sur une refonte des commissions consultatives de l'environnement dont les moyens et les compétences ne sont pas, aujourd'hui, à la hauteur des enjeux (surtout dans un paysage où, après Toulouse, Lyon et Nice, la gestion des aéroports devient de plus en plus exclusivement capitalistique).

Citons, enfin, l'étude nécessaire, mais qui ne sera sans doute jamais entreprise, sur l'influence de la proximité d'un aéroport, sur le prix de l'immobilier. En effet, les chercheurs recourent majoritairement à la méthode des prix hédoniques, qui consiste à calculer le prix de biens complexes à partir de l'ensemble des caractéristiques qui compose le produit. Pour un bien immobilier, la méthode conduit à tenir compte de l'impact sur le prix d'un bien immobilier d'un facteur d'équipement (garage, piscine...) ou d'environnement (ascenseur, plage, forêt, station de métro).

Elle est donc confrontée à deux écueils qui laissent les chercheurs indifférents, mais qui disqualifient totalement leurs conclusions : 1° en premier lieu, soit leurs propriétaires ont fait l'acquisition d'immeubles déjà construits et alors que l'aéroport était déjà bien installé dans son statut d'aéroport commercial, soit ils l'ont fait construire postérieurement. Dans les deux cas, ils ont bénéficié de prix bas sur l'immeuble ou sur le terrain. C'est par rapport à ce prix initial qu'il convient d'apprécier s'il y a eu une déperdition par rapport à un immeuble équivalent hors zone ;

2° avant le développement des grands aéroports, leur environnement était fait de champs ou de jardins maraîchers. Le développement des aéroports et des immeubles alentour a conduit à celui des dessertes (routes, ferré), attiré les services et rendu la zone plus « civilisée ». Un bâtiment perdu au milieu d'un champ de betteraves est moins attrayant que le même bâtiment en agglomération et bénéficier des commodités correspondantes. Cela aussi a une incidence sur le prix. Cette question fait l'objet de développement dans le rapport auquel est annexé le présent bilan. En définitive, il n'est pas sûr qu'une étude in concreto ferait systématiquement apparaître une baisse du prix imputable à la présence voisine de l'aéroport. Pourtant une telle étude est indispensable pour apprécier l'impact potentiel du droit de délaissement.

Analyse du rapport d'activité 2017 de l'Autorité

Il se caractérise par un optimisme, certes timide, mais néanmoins réel. En effet, au contraire des précédents rapports, il peut faire état d'avancées sur des points importants. Notamment l'acceptation de principe d'une limitation significative du niveau de bruit (et, corrélativement, des émergences) des mouvements d'avions entre 23 heures et 6 heures, d'une obligation d'informer les personnes souhaitant s'installer en zone de survol des contraintes sonores auxquelles elles seront confrontées dans leur quotidien, et enfin de la mise en place d'un système de visualisation des trajectoires sur Internet.

Reste que ces avancées ne se concrétiseront pas sans l'implication des pouvoirs publics au plus haut niveau, notamment s'agissant de l'obligation d'informer, qui suppose l'intervention du législateur. Tout élu n'a pas toujours un aéroport important dans sa circonscription ; néanmoins, aucun élu ne peut se désintéresser de ces infrastructures au poids économique majeur, ni de leur impact considérable sur l'emploi, mais aussi sur la qualité de vie des riverains.

L'ACNUSA est toujours sur le fil du rasoir, contrainte de tenter de faire coexister des intérêts souvent antagonistes. C'est ce qui fait son intérêt, mais aussi ce qui la fait toujours soupçonner, par chaque partie prenante, d'être à la solde des autres. C'est la preuve qu'elle sait rester au centre, ne prenant parti qu'en faveur de l'intérêt général.

→ Rapport d'étape de la campagne d'adhésion 2018

Ville et Aéroport enregistre de nouvelles adhésions en 2018, notamment en Loire-Atlantique suite à l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

Parmi ces nouveaux adhérents, on peut citer Nantes-Métropole, les communes du Sud Loire, riveraines de l'aéroport Nantes-Atlantique telles que de Saint-Aignan de Grand Lieu, Rezé, Bouaye, Les Sorinières. À venir l'adhésion du conseil départemental de Loire Atlantique.

En Ile-de-France, la privatisation d'ADP inquiète et des collectivités ont ou vont rejoindre le réseau national Ville et Aéroport : Communauté d'agglomération Roissy Porte de France (95), EPT Grand Orly Seine Bièvre (94), Conseil départemental de l'Essonne (91), la commune de Compans (77), de Varennes Jarcy (91), ...

En régions, on peut citer la commune de Meyzieu (69), le conseil régional Occitanie (31), Toulouse-Métropole (31) suite au déplacement Ville et Aéroport à Toulouse le 05 février dernier ;

À venir : conseil régional PACA (13), commune de Marignane (13) ? , communes riveraines de l'aéroport Bordeaux-Mérignac (33) ? Métropole de Lyon (69) ?

→ Déplacement à Bordeaux-Mérignac le lundi 17 septembre 2018

Ce déplacement est organisé en coordination avec nos administrateurs concernés : M. Ludovic GUITTON, Adjoint au maire du Haillan ; Mme Marie RECALDE, Adjointe au Maire de Mérignac ; M. Eric POULLIAT, Député de la Gironde. M.Serge TOURNERIE, Conseiller municipal d'Eysines (commune adhérente) est également associé.

L'objectif est d'appréhender le développement de cet aéroport et les différents points d'achoppement existant entre le gestionnaire (Société aéroportuaire Bordeaux-Mérignac) et les collectivités locales. Il en existe actuellement deux principaux. Le premier point porte sur l'extension des infrastructures de pistes. Il est question de supprimer la piste transversale et de doubler la piste principale. Ce projet, présenté depuis de nombreuses années comme inutile et dépassé reviens dans les projets à venir. Sa réalisation aura une incidence négative sur le cadre de vie des populations riveraines. Le second concerne les survols du Rafale. Enfin, le trafic de nuit est en augmentation notamment sur la période 22 heures-minuit.

L'aéroport de Bordeaux-Mérignac se porte très bien. Le trafic augmente de 9% par an en moyenne (+ 70 % depuis 2007, doublement d'ici 2030), les vols à destination des grandes capitales européennes ne cessent de progresser + 40,50,60 %. La santé économique est florissante + 11,5 %, un excédant brut de 16 %, et des évolutions à venir prometteuses.

À l'occasion de ce déplacement, Ville et Aéroport rencontrera l'ensemble des acteurs locaux : représentants de la SA Bordeaux-Mérignac (Directoire et Conseil de surveillance) ; élus des communes riveraines ; associations de riverains.

→ **déplacement à Francfort du lundi 11 juin 2018 à l'occasion de la 250e manifestation pour l'extension du couvre-feu entre 22h00 et 06h00**

La rencontre du 13 mars à Paris avait permis de faire le point sur le respect du couvre-feu à Francfort entre 23h et 5h et une possible extension de celui-ci sur 8 heures consécutives. Chaque lundi les riverains manifestent sur la plate-forme pour demander cette extension.

Ville et Aéroport a été invitée à participer à la 250e manifestation qui se déroulera le lundi 11 juin à 18 heures.

L'objectif est d'arriver à légitimer un tel couvre-feu sur l'aéroport de Paris-CDG. Un travail juridique pourrait être mené.

