



JUIN 2015 - N° 44

# La Newsletter

Ville & Aéroport

**SPECIALE COLLOQUE 2015**

## **SUCCÈS DES 9<sup>ES</sup> RENCONTRES VILLE ET AÉROPORT**

*Le 15 juin dernier se sont tenues les 9es rencontres de l'association Ville et Aéroport à la Maison de la Chimie à Paris. L'occasion de faire l'état des lieux du nouveau paysage aéroportuaire français en 2015, d'examiner le développement aéroportuaire du pays et d'évaluer la possible conciliation des enjeux économiques et environnementaux du secteur aérien depuis sa déréglementation.*

Les 9<sup>es</sup> rencontres Ville et Aéroport intitulées « **Le transport aérien français en 2015 : turbulences et conflits dans un ciel toujours agité. Quelles réponses aux enjeux économiques et sociaux, territoriaux et environnementaux ?** » ont rencontré un succès dû essentiellement à la qualité des interventions présentées lors des tables-rondes.

Le premier enjeu de cette journée a porté sur le développement aéroportuaire du pays. Quels scénarios pour demain ? Où est l'État-stratège ? Quelle réflexion stratégique sur la desserte aérienne nationale et du grand Bassin Parisien ?

Cela fait vingt ans que le ciel aérien français 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. Pourtant, 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. Oui mais depuis vingt ans la politique aéroportuaire de la France s'est résumée en une politique de gestion à saturation des capacités aéroportuaires existantes.

Depuis 20 ans, la déréglementation du transport aérien a favorisé la logique du hub et a renforcé la concentration du trafic à Paris et en particulier sur Roissy-Charles-de-Gaulle. Dans le même temps, on a assisté à une concurrence acharnée entre les compagnies aériennes. Aujourd'hui, cette concurrence, parfois déloyale fait rage entre les compagnies aériennes européennes et celles du Golfe. La fragilité d'Air France s'est confirmée suite au développement du modèle low cost, de la compétition internationale et aux charges qui pèsent sur elle. De ce point de vue, les autres systèmes aéroportuaires européens anglais, allemands, hollandais, sont plus équilibrés et ils adaptent mieux leur offre aéroportuaire à l'évolution des réalités.

Sur ce sujet, l'absence d'anticipation du devenir du système aéroportuaire francilien et national est préjudiciable (M.ORTIZ, Cour des comptes). En effet, Eurocontrol (M.MERLO) confirme la saturation des principales plates-formes européennes aux alentours de 2035. La

DGAC (M.BISSAUGE) considère que compte-tenu de la stabilisation du nombre de mouvements liée à notamment à l'augmentation du taux d'emport moyen des avions, les réserves de capacité demeurent importantes en France. Il n'y a pas lieu de faire preuve d'immobilisme et on peut saluer la mise en place d'une mission de réflexion stratégique sur le maillage aéroportuaire mise en place le 18 juin dernier au Conseil supérieur de l'aviation civile (M.CARADEC). Ville et Aéroport sera force de propositions sur ce sujet.

Mme FORNI de la Commission européenne a pu présenter l'évolution du droit européen et les travaux actuels de la DG Mobilité/Transports. Il apparaît qu'un seul pays européen a défini clairement un plan de développement aéroportuaire (Pologne). Ville et Aéroport entend sensibiliser d'ici la fin 2015 la CE sur ses propositions relatives à la politique aéroportuaire mais également sur la question des vols de nuit.

Les travaux de l'après-midi ont concerné les enjeux économiques et environnementaux du transport aérien : la conciliation est-elle encore possible ? Les notions de « développement durable », de « territoires aéroportuaire », de « gouvernance » ont été posées et débattues. Là aussi il s'agit d'avoir une approche équilibrée pour Ville et Aéroport. Si l'on voit les aéroports comme des pôles de croissance économiques, créateurs d'emploi, ils sont aussi générateurs de nuisances pour les populations qui vivent sur le territoire aéroportuaire.

Le bilan sur le volet environnemental, territorial, économique et social est jugé négatif : dispositif d'aide aux riverains dysfonctionne en Ile-de-France, situation la nuit dégradée à Roissy CDG sur le début (22h-0h) et la fin de nuit (5h-6h), inégalités territoriales persistent sur le territoire aéroportuaire (répartition des retombées économiques et fiscales). Sur la gouvernance, la loi communautés aéroportuaires avortée en 2004 doit être renforcée au niveau des ressources et réexaminée. Il existe par ailleurs des problèmes de formation, d'accès à l'emploi sur les plates-formes. La qualité de l'emploi et les conditions de travail se sont dégradées. Sur la santé, les études épidémiologiques (DEBATS/SURVOL) sont toujours en cours et la France accuse un sérieux retard par rapport à ses voisins européens.

Les débats ont montré que les tensions existent en Province (privatisation engagée des aéroports Toulouse-Blagnac, Lyon-Saint-Exupéry et Nice-Côte-d'Azur), à Paris (contrat de régulation économique 3 d'ADP, système de double caisse d'ADP, etc.)

Enfin, nous avons traité du dossier du nouvel aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes en confrontant les positions des partisans et des opposants au projet. Certains élus et citoyens doutent de la pertinence de ce transfert d'activités et développent leurs arguments. D'autres sont convaincus que ce projet qui date de 40 ans doit voir le jour, mais avec des engagements très clairs de l'État sur l'aménagement du territoire, le volet environnemental, etc.

Ville et Aéroport tiens à remercier une nouvelle fois les intervenants des tables-rondes pour la qualité de leur contribution, les participants ainsi que la Maison de la Chimie pour la bonne organisation.

Les actes de ces 9es rencontres seront diffusés courant octobre 2015 et téléchargeables sur [www.villeaeroport.fr](http://www.villeaeroport.fr)

