



Novembre 2015 - N° 47

La Newsletter

Ville & Aéroport

Maillage et développement des aéroports sur les territoires

Mission CSAC – Audition Ville et Aéroport

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.

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'Etat 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.

Plusieurs scénarios de développement existent et il appartient au politique de décider.

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 territorial. 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

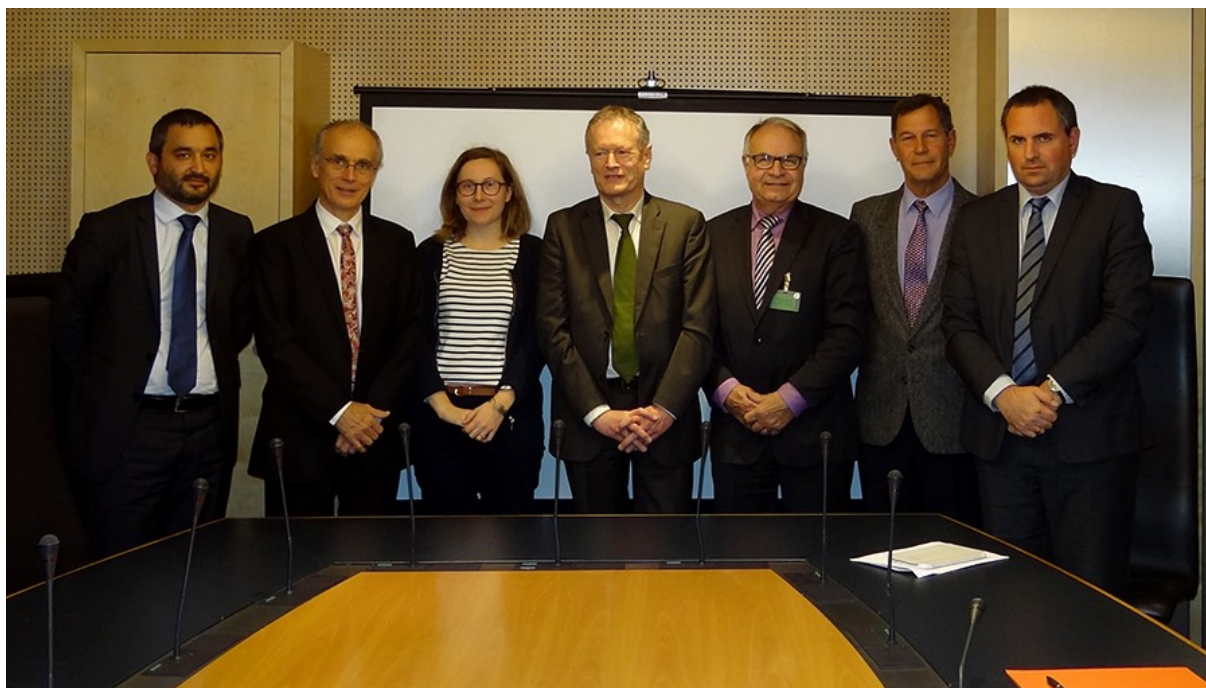
Pour Ville et Aéroport, il est impératif qu'un actionnariat public (pacte d'actionnaire) majoritaire soit maintenu face aux groupes privés, que ce soit à Toulouse et demain à Lyon et Nice.

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'État 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.



Agenda Ville & Aéroport



M. D.Boy, (chargé de mission CGET), M. Philippe Caradec (Commissaire à l'égalité des territoires),
(Mme J. Chevalier, (chargée de mission Transport aérien CGET), M. JP. Blazy (Député-Maire de Gonesse),
M. S.Godaert (Adjoint au Maire Maisons-Laffitte), M. G. Stemmer (Dammartin-en-Goële - membre du CA V&A),
M. Julien Delannay (chargé de mission Ville & Aéroport), lors de l'audition / Assemblée nationale.



Agenda Ville & Aéroport