



Novembre 2018 - N° 62

La Newsletter

Ville & Aéroport

COLLOQUE AU SÉNAT

Ville et Aéroport propose la mise en œuvre d'un schéma aéroportuaire national assorti d'un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA)

Ville et Aéroport a organisé le 22 octobre dernier au Sénat un colloque qui a réuni l'ensemble des acteurs du transport aérien français et certains acteurs européens. Les débats de cette journée ont démontré la nécessité d'un État stratège en matière de politique aéroportuaire. Cela passe par un schéma aéroportuaire national qui traduirait les grandes orientations de l'État. À l'échelle des aéroports acinusés, ce schéma prendrait la forme d'un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) décliné sur trois volets : économique, social, environnemental-sanitaire-territorial. À cette occasion, il a également été question des bonnes pratiques de concertation et négociation en Europe avec une étude de cas sur Francfort et Vienne.

L'anticipation de la croissance du transport aérien et sa régulation doivent être une priorité

Les projections de l'Association du transport aérien international (IATA) indiquent que le nombre de passagers aériens va presque doubler d'ici 2036, atteignant 7,8 milliards de voyageurs. Cette prévision se fonde sur un taux de croissance annuel de 3,6 %. Cet accroissement de la demande de mobilité mondiale, il faut l'anticiper dès aujourd'hui. Cela représente un énorme défi pour les gouvernements et l'industrie. La tendance est identique en France puisque le trafic aérien a connu sa meilleure progression annuelle en 2017, avec 164 millions de passagers (+6,1 %). C'est le meilleur taux de croissance depuis 2011 d'après les chiffres collectés par la Direction générale de l'aviation civile. Ce dynamisme du marché aérien français s'est confirmé en 2018.

Pour le réseau national d'élus Ville et Aéroport qui représente les territoires aéroportuaires et les populations qui y vivent, il ne faut pas se tromper. Nous disons très clairement que cette croissance devra être régulée et que toute régulation économique ne pourra être pensée au détriment de la nécessaire régulation environnementale. Autrement dit, si l'on accepte le développement aéroportuaire, celui-ci devra être rigoureusement encadré et accompagné de compensations environnementales pour nos territoires. C'est et ce sera la condition a minima de l'acceptabilité sociale de cette croissance du secteur aérien.

Il faudra poser des limites à cette croissance et mettre en balance la capacité opérationnelle de l'aéroport et la capacité environnementale. On sait qu'il y aura plus d'avions, donc plus de mouvements. Les hausses de cadences de production sont déjà prévues par Airbus et Boeing (plus de 1000 avions chacun). Le taux d'emport moyen devrait atteindre un seuil. La régulation économique et la régulation environnementale devront être traitées au même niveau, et ce d'autant plus dans le cas d'aéroports qui sont ou vont être privatisés...

Contrairement à ce que certains pensent, les progrès technologiques ne permettront pas d'éviter à l'horizon 2035-2040 le mur de la capacité !

La difficile équation du développement durable

Cette croissance du transport aérien pose de sérieux défis économiques et sociaux, environnementaux, territoriaux, sanitaires et en matière de sécurité aérienne. Nous prôtons l'approche équilibrée du triptyque économie-social-environnement-sécurité. L'enjeu est de concilier des intérêts qui peuvent être contradictoires, telle est la difficile équation du développement durable.

Un développement économique, mais avec des emplois de qualité. Un cadre de vie pour nos populations riveraines d'aéroports où il est indispensable de réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique. L'enjeu lié à la sécurité aérienne se pose lorsque l'on sait que les infrastructures existantes seront saturées dans 20 ans et qu'il faudra traiter toujours plus de mouvements d'avions sur des plages horaires réduites, si l'on se réfère par exemple au modèle économique du Hub à Paris-Charles-de-Gaulle.

Enfin, il faut répondre à l'enjeu sanitaire alors que l'Organisation Mondiale de la Santé vient de publier ses lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne. Ce document dit que « les niveaux sonores produits par le trafic aérien doivent être réduits à moins de 45 décibels, car un niveau supérieur à cette valeur a des effets néfastes sur la santé ».

Pour relever ces défis et absorber cette croissance, il nous faut collectivement et dès aujourd'hui nous poser les bonnes questions : quelle planification des capacités aéroportuaires ? Quels nouveaux systèmes performants de contrôle aérien ? Quel système de formation de professionnels ? Comment mieux réguler la libéralisation accrue des marchés aériens ?

L'urgence d'un État redevenu stratège en matière de politique aéroportuaire

Dans ce contexte, et d'après ces prévisions, l'État régulateur doit reprendre la main dès maintenant et devenir stratège en matière de politique aéroportuaire. Car il n'y a plus d'État stratège sur la politique aéroportuaire dans notre pays depuis l'abandon du 3^e aéroport parisien à Chaulnes en Picardie au début des années 2000. Depuis 2003, les quinquennats successifs de Jacques Chirac, Nicolas Sarkozy et François Hollande n'ont pas donné lieu à une politique aéroportuaire de long terme permettant de répondre à la saturation annoncée des plates-formes existantes et de planifier le développement des capacités aéroportuaires du pays. Tout semble se faire au fil de l'eau sans vision ni prévision pour l'avenir.

Le gouvernement actuel a décidé d'abandonner le projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes. Ce choix renforce la concentration du trafic sur Paris, qui représente déjà 50 % du trafic national, au détriment des régions et le déséquilibre de notre système aéroportuaire national et parisien.

Les déséquilibres historiques du système aéroportuaire national se sont accentués. Dans le même temps, le système aéroportuaire francilien s'est fortement déséquilibré, Orly étant plafonné en nombre de créneaux annuels et disposant d'un couvre-feu entre 23h30 et 06h00 alors que Roissy fonctionne sur 24 heures et a pour seul plafond un Indicateur Global Mesuré Pondéré (IGMP) très contesté et l'arrêté De Robien qui prévoit 22 500 créneaux entre 0h00 et 05h00.

Depuis plus de deux décennies, le développement aéroportuaire du pays n'a pas été suffisamment anticipé si bien que la Cour des comptes, dans un rapport thématique « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien » paru il y a déjà dix ans, engageait l'État à mener au plus tôt une réflexion stratégique sur les différents scénarios de développement. Depuis les années 90, la politique aéroportuaire de la France s'est résumée en une politique de gestion à saturation des capacités aéroportuaires existantes. Pourtant, devant la difficile optimisation de l'infrastructure aéroportuaire française, il existe aujourd'hui un besoin urgent de planification du développement des capacités aéroportuaires. Les autres systèmes aéroportuaires européens anglais, allemands, hollandais, sont plus équilibrés. Ils adaptent mieux leur offre aéroportuaire à l'évolution des réalités.

La proposition d'un schéma aéroportuaire national...

Dès lors, après avoir examiné les exemples de concertation et de négociation sur des aéroports européens tels que Francfort et Vienne, les débats ont montré la nécessité pour l'État de mettre en œuvre un schéma aéroportuaire national au sein duquel est inscrit le contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) pour chaque aéroport acensé avec ses trois composantes : économique, social, environnementale-sanitaire-territoriale.

En effet, tous les partenaires et interlocuteurs de l'État attendent de lui qu'il définisse, publie et applique une politique aéroportuaire durable. Nous savons que les investissements dans ce domaine sont lourds, qu'il s'agisse d'équipements ou de dépenses commerciales. L'inertie des comportements en matière de transport est connue et il faut du temps pour créer de nouvelles habitudes. Dans le domaine aéroportuaire, il semble que l'État soit le mieux à même de prendre la responsabilité d'une politique de long terme. Cette demande est formulée aussi bien par les exploitants d'aéroports que par les compagnies.

L'État régulateur ne peut s'abstenir de répondre aux questions suivantes : Quels scénarios de développement aéroportuaire pour demain ? Quel aménagement aéroportuaire du territoire ? Quelle réflexion stratégique sur la desserte aérienne nationale et du grand Bassin Parisien ? Quelles ont été les conséquences économiques, sociales, environnementales, territoriales et sanitaires de cette absence d'État stratège en matière de politique aéroportuaire ?

Cela pose la question de l'aménagement aéroportuaire du territoire. Il apparaît nécessaire de repenser le maillage aéroportuaire national constitué d'un nombre très important d'aéroports secondaires et de dégager des synergies entre les principales plates-formes par leur mise en réseau. Par ailleurs, il s'agit de favoriser l'intermodalité air-rail et air-route. Enfin, il convient d'adapter l'offre et la demande aéroportuaire et d'inventer un nouveau mode de gouvernance des territoires aéroportuaires : les communautés aéroportuaires. Sur ce point, une évolution législative de la loi du 23 février 2004 portant création de ces établissements publics est nécessaire, car elle est restée virtuelle.

... et d'un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) pour chaque aéroport acnulé

L'objectif est de définir un nouveau modèle d'aéroport en lien à son environnement territorial et répondant à la définition du développement durable. Les élus de Ville et Aéroport considèrent qu'aujourd'hui chaque aéroport acnulé doit avoir un contrat de développement durable aéroportuaire négocié et signé, selon les cas, entre l'État, le gestionnaire de l'aéroport et l'ensemble des acteurs du transport aérien. Le transport aérien français peut-il opérer sa transition écologique ? Dans ce cadre, comment définir un tel modèle d'aéroport ? Les acteurs du transport aérien français peuvent-ils y parvenir ? Si oui, avec quelle gouvernance et selon quel modèle socio-économique ?

Les élus de Ville et Aéroport considèrent qu'aujourd'hui chaque aéroport acnulé doit avoir un contrat de développement durable aéroportuaire négocié et signé, selon les cas, entre l'État, le gestionnaire de l'aéroport et l'ensemble des acteurs du transport aérien.

Le CDDA tiendra compte des spécificités de chaque aéroport et se déclinera sur trois volets : économique, social, environnemental-sanitaire-territorial. Dans le cadre de sa contribution aux Assises nationales du transport aérien, Ville et Aéroport a formulé 21 propositions pour ce CDDA (lien vers la contribution)

Si l'on prend le volet environnemental, il faut proposer à l'échelle locale un plan stratégique de développement durable pour chaque aéroport acnulé. C'est-à-dire définir la capacité environnementale de chaque plate-forme par un plafonnement du trafic sur la base du nombre de mouvements annuels. Ce plafonnement est révisable selon des modalités à définir par l'ensemble des parties prenantes. Cela aura un effet vertueux si cela fonctionne aux autres aéroports (plates-formes secondaires).

La question centrale est celle des vols de nuit

On a vu que des négociations ont pu aboutir en Europe, notamment à Francfort à travers une décision de justice prise en 2012. Il faut s'inspirer de ces exemples de concertation et négociation.

Nous disons qu'il faut limiter le trafic de nuit entre 22h00 et 06h00 pour les aéroports situés dans des zones à forte densité de population. Prévoir notamment des mesures de restriction opérationnelles du trafic par arrêté sur les « marges de la nuit » entre 22 h et 00h00 et entre 05h00 et 06h00. Programmer une étude d'impact de cette limitation du trafic de nuit sur les opérateurs (fret et passagers) et étudier la réorganisation de leurs activités sur le modèle de Francfort. Celui-ci ne fait que confirmer un principe économique : les entreprises s'adaptent aux contraintes et se réorganisent. Francfort a réduit considérablement les vols de nuit sans aucune conséquence sur l'emploi. Sur le fret, ils sont même passés devant Paris-CDG après l'établissement du couvre-feu et la Lufthansa a investi 700 millions d'euros sur la plateforme après cette décision.

Dans le cadre de la concertation préalable qui s'annonce sur le projet de nouveau terminal 4 à Roissy CDG au premier trimestre 2019 (saisine de la CNDP), il faut que des compensations soient négociées sur la période de nuit. Nous demandons ainsi aux autorités de s'inspirer de l'exemple de Francfort et qu'une négociation sur une période de silence entre 23 heures et 05 heures soit engagée. Telle est la compensation environnementale attendue face à un tel projet de développement.

La loi d'orientation sur les mobilités, une traduction législative des Assises nationales du transport aérien?

À ce stade et d'après nos informations, le projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM) transmis récemment au Conseil d'État ne comprend aucun article sur l'aérien. Ce texte doit être examiné au Parlement prochainement et nous espérons que des précisions pourront être apportées prochainement par le gouvernement. Hormis la partie législative, on a du mal à lire la traduction réglementaire des futures mesures qui seraient issues de ces Assises...





Agenda Ville & Aéroport